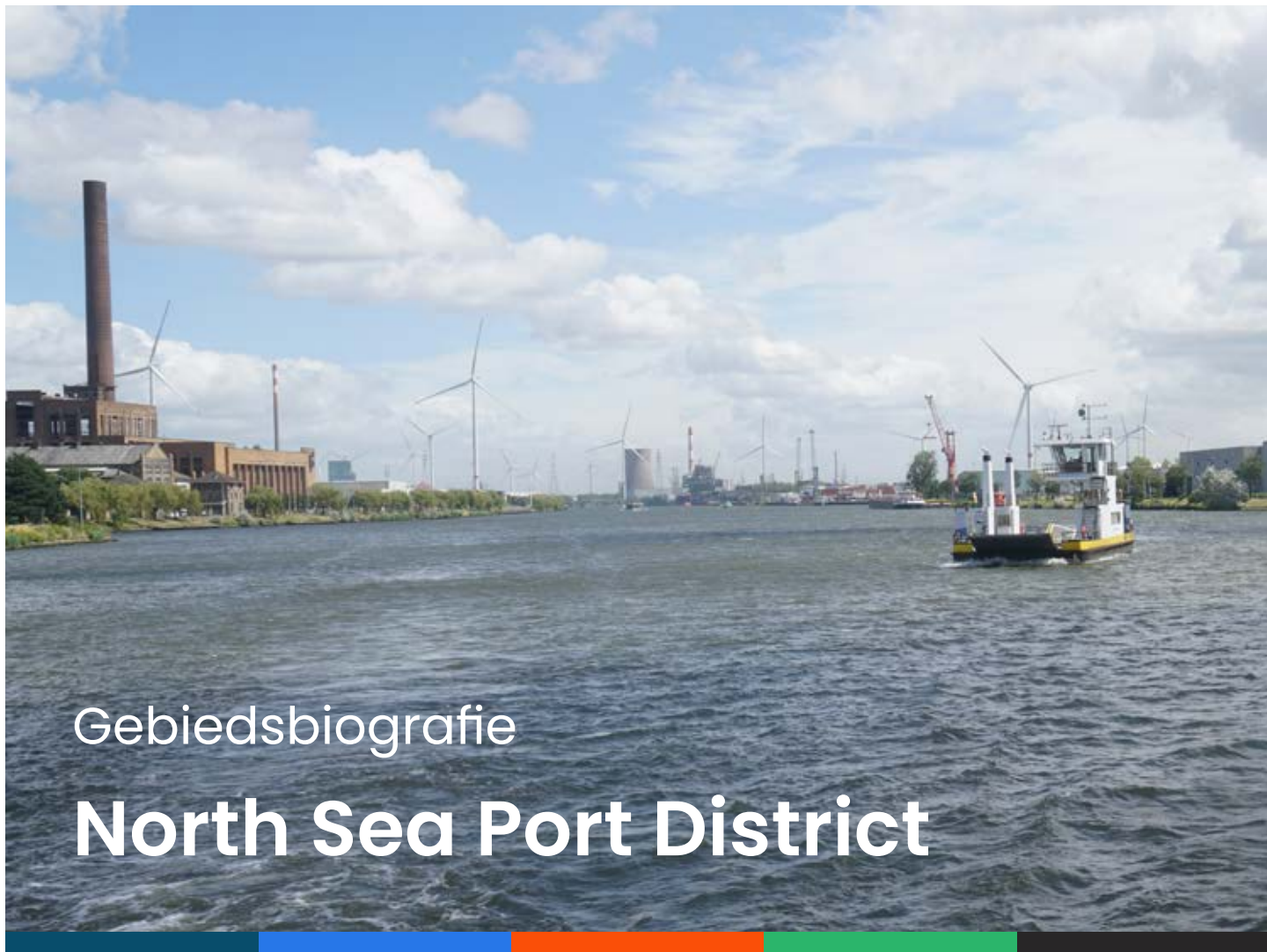




Gebiedsbiografie

North Sea Port District



CULTUURLAND
ADVIES

Gebiedsontwikkeling
Ruimtelijke Planvorming
Landschap & Cultuurhistorie

NORTH
SEA
PORT
DISTRICT

Colofon

Titel: *Gebiedsbiografie North Sea Port District*

Auteurs: S.L Coppens, E. van den Berg & B. Pinkert (Cultuurland Advies)

Opdrachtgever: Provincie Zeeland namens het NOVEX-gebied North Sea Port District (Provincie Zeeland, Provincie Oost-Vlaanderen, gemeente Vlissingen, gemeente Borsele, gemeente Terneuzen, gemeente Zelzate, gemeente Evergem, Stad Gent)

Deze gebiedsbiografie is mede mogelijk gemaakt door een financiële bijdrage van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

Datum: september 2025

Omslagfoto (boven). Zicht op de industrie langs het kanaal Gent-Terneuzen, met links de voormalige Centrale Langebrugge .

(onder). Het dorp Borssele met op de achtergrond de kerncentrale en het havengebied Vlissingen-Oost. Het contrast tussen kleine, landelijke dorpen en grote haven- en industrieterreinen is karakteristiek voor het North Sea Port District.

Inhoud

Inleiding

Samenvatting

Thema 1. Het natuurlijke systeem

1.1 Pleistocene landschapsvorming

1.2 Klei en veen in het Holoceen

1.3 Dynamische landschappen met menselijke invloed

1.4 Natuurbehoud en bescherming

1.5 Actualiteit en beleving

Thema 2. Nederzettingen en landgebruik

2.1 De eerste bewoners

2.2 Dorpen en steden in de middeleeuwen

2.3 De vroegmoderne tijd

2.4 Centrum en periferie in de moderne tijd

2.6 Actualiteit en beleving

Thema 3. Leven met het water

3.1. Wonen langs de onbedijkte kust

3.2 De middeleeuwen en vroegmoderne tijd

3.3 Wisselwerking tussen mens en natuur

3.4 De moderne tijd (1800 tot heden)

3.5 Actualiteit en beleving

Thema 4. Grenzen en machtsverhoudingen

4.1 Middeleeuwse graven, ringwalburgen en (motte)kastelen

4.3 Forten, linies en inundaties in de vroegmoderne tijd

4.4 Grensvorming en wereldoorlogen in de moderne tijd

4.5 Actualiteit en beleving.

Thema 5. Havens, infrastructuur en industrie

5.1 Middeleeuwse havens en handelsroutes

5.2 De vroegmoderne tijd

5.3 De negentiende eeuw

5.4 Schaalvergroting en industrialisatie in de 20e en 21e eeuw.

5.5 Actualiteit en beleving

Thema 6. Landschapsbeleving

6.1 Landschapsbeleving in historisch perspectief

6.2 Hedendaagse landschapsbeleving

6.3 Landschap, erfgoed en cultuur als verbinding

Literatuurlijst

Lijst met afbeeldingen

6

10

12

13

16

21

22

28

38

39

45

51

60

78

88

89

90

97

101

108

114

115

124

133

141

150

151

154

158

171

186

196

197

202

212

230

234

Topografische kaart met de ligging van het onderzoeksgebied. Het NSPD beslaat het grondgebied van de Nederlandse gemeenten Vlissingen, Borsele en Terneuzen en de Oost-Vlaamse gemeenten Zelzate, Evergem en de Stad Gent Bron: Open Topo via ESRI Nederland.

4

Gebiedsbiografie North Sea Port District 5

Inleiding

Het North Sea Port District (hierna afgekort tot NSPD) is een economische groeiregio op de grens van België en Nederland, die zich uitstrekt van Vlissingen, via de Westerschelde en Terneuzen tot aan de stad Gent. Hoewel het gebied over de huidige landsgrenzen reikt, kent het een sterke geografische samenhang, een gedeelde ontstaansgeschiedenis en sinds 2018 een gezamenlijk havenbedrijf. Het rijke en dynamische verleden heeft de gemeenschappen in het gebied gevormd en de regio een eigen karakter gegeven. Centraal in de geschiedenis van het NSPD staan de eeuwige strijd tegen het water, de strategische ligging, sterke industrialisatie en de lange zoektocht van de stad Gent naar een verbinding met de zee.

Over de geschiedenis en geografie van Oost-Vlaanderen, Zeeuws-Vlaanderen, Walcheren, Zuid-Beveland en de steden Vlissingen, Terneuzen en Gent is al veel geschreven. Er ontbreekt echter een breed gedragen beeld van de ontwikkeling van het grensoverstijgende cultuurlandschap en de betekenis die mensen daar aan toekennen. Om de samenhang tussen het natuurlijke landschap, de inrichting ervan door de mens en de beleving beter in beeld te brengen en te ontsluiten is deze gebiedsbiografie opgesteld.

De biografie beschrijft de levensloop van het landschap in het district. Deze levensloop is complex, door een eeuwenlange interactie tussen het natuurlijke landschap en de mensen die er werken of het hun thuis noemen. Het is juist die wisselwerking die heeft geleid tot het landschap zoals wij dat vandaag kennen. Om het hedendaagse landschap en de samenhang in het district te begrijpen, moeten we daarom terug in de tijd. In dit verhaal zijn niet alleen fysieke elementen van belang, maar ook de betekenis die mensen er aan toekennen

en de belevingswaarde. Landschappen kennen een gelaagdheid, met elementen van uiteenlopende ouderdom die allen een plek hebben binnen de leefomgeving. Met al die aspecten zijn het landschap en de geschiedenis bepalend voor de identiteit van het gebied. Door deze informatie op een toegankelijke manier te bundelen en te ontsluiten worden landschap en erfgoed op een integrale manier meegenomen in toekomstige plannen. De kennis uit het verleden en de logica van het landschap vormen daarmee een belangrijke onderlegger en bieden inspiratie bij nieuwe ruimtelijke opgaven in het district.

Gebiedsbegrenzing

Het NSPD is een grensoverschrijdende samenwerking tussen Vlaamse en Nederlandse overheden. Het beslaat het grondgebied van de Nederlandse gemeenten Vlissingen, Borsele en Terneuzen in de provincie Zeeland en de Oost-Vlaamse gemeenten Zelzate, Evergem en de Stad Gent in België. Het havenbedrijf North Sea Port vormt de verbindende factor. Het is door het Nederlandse Rijk aangewezen als NOVEX-gebied, omdat er veel ruimtelijke opgaven samenkomen. Het programma NOVEX (Nationale Omgevingsvisie Extra) is opgezet om complexe ruimtelijke vraagstukken op een gezamenlijke manier aan te pakken en op een goede manier in te passen in gebieden waar de druk op de ruimte groot is. Dat kan alleen als alle betrokken overheden hun krachten bundelen.

Participatie en beleving

Om een beeld te vormen van hoe mensen vandaag de dag naar het landschap in het NSPD kijken, is in het kader van de gebiedsbiografie een belevingsonderzoek uitgevoerd. Daarbij zijn ook mensen met verschillende achtergronden verspreid over het gebied gevraagd hun meningen, ervaringen en kennis te delen. Vele van hen wonen of werken al lange tijd in het gebied en hebben het de afgelopen decennia zien veranderen. Verspreid

over het onderzoeksgebied zijn in de zomer van 2024 vijf landschapscafés georganiseerd in Vlissingen, Oudelande (gemeente Borsele), Terneuzen, Zelzate en Muide-Meulestede (Gent). In groepen is met de inwoners gesproken over hun omgeving en de veranderingen die het landschap de afgelopen decennia hebben getekend. Aan de hand van historisch en actueel kaartmateriaal hebben deelnemers aangegeven wat zij belangrijk en kenmerkend vinden en waar de mooie en minder mooie plekken in het landschap volgens hen liggen. Daarnaast zijn er gesprekken gevoerd met verschillende landschapskenners, die als interviews in de biografie zijn opgenomen. Tenslotte is er een digitale enquête verspreid onder de inwoners van het district. De uitkomsten daarvan zijn in de verschillende thema's verwerkt. Zo wordt in de biografie ook de menselijke kant van de geschiedenis belicht. Een volledige uitwerking van de methodiek en resultaten is opgenomen in de bijlage.

Opbouw en leeswijzer

De gebiedsbiografie is opgebouwd uit zes thema's waarin belangrijke onderwerpen uit de landschapsgeschiedenis van het district aan bod komen. (Thema 1 het natuurlijke systeem; 2 landgebruik en nederzettingen; 3 leven met het water; 4 grenzen en machtsverhoudingen; 5 handel, infrastructuur en industrie; 6 landschapsbeleving). De thema's zijn in overleg met de projectgroep vastgesteld om op een zo volledig mogelijke en toch overzichtelijke manier de geschiedenis van het district leesbaar te maken. Ieder thema is chronologisch opgebouwd, waarbij zo veel mogelijk wordt vastgehouden aan een simpele indeling in afgebakende tijdsperiodes. Uiteraard hangen ontwikkelingen die in de verschillende thema's en paragrafen worden beschreven nauw met elkaar samen, daarom zijn verwijzingen naar andere thema's opgenomen. Vanwege de leesbaarheid

en omvang van het document, richten we ons hier op de hoofdlijnen. Omdat het een grensoverstijgend havengebied is, staan de geschiedenis van het kanaal Gent-Terneuzen en de ontwikkeling van de havens van Vlissingen, Terneuzen en Gent centraal in het verhaal. Aan het einde van ieder thema is een leeslijst opgenomen voor wie meer wil weten over een bepaald onderwerp.

Binnen NSPD ligt een aantal sterk geïndustrialiseerde en verstedelijkte gebieden, waar het landschap sterk onder druk staat en veel opgaven bij elkaar komen. De afgelopen decennia werden gekenmerkt door grootschalige veranderingen en ook de komende jaren zullen er grote ontwikkelingen plaatsvinden, die allen een plaats moeten krijgen in het landschap. De gebiedsbiografie geeft geen overzicht van alle actuele kwesties die in het district spelen, maar biedt wel handvatten om met kennis uit het verleden en op basis van de input van de bewoners afgewogen keuzes voor de toekomst te maken. Met de gebiedsbiografie verwachten we zo een brug te slaan tussen het verleden, het heden en de toekomst van het North Sea Port District.



Samenvatting

Het North Sea Port District is een uitgestrekt havengebied in Zeeland en Vlaanderen. Het wordt tegenwoordig gekenmerkt door grote bedrijven, havenindustrie, infrastructuur en de steden Gent, Terneuzen en Vlissingen. Achter deze sterk geïndustrialiseerde en verstedelijkte zones liggen oude agrarische cultuurlandschappen. Het is een gebied met sterke contrasten tussen centrum en periferie, waarin het water de verbinding vormt. De gebiedsbiografie van het NSPD vertelt het verhaal van het landschap en de mensen in het district in zes thema's. Om het huidige landschap te begrijpen en toekomstplannen te maken is het van groot belang om ook het verleden te kennen.

De natuurlijke ondergrond en het water bepalen al sinds de prehistorie waar mensen kunnen wonen en waar niet. Zo vestigden de eerste bewoners van het district zich duizenden jaren geleden op de hoogste gronden, in de nabijheid van het water. In de bewoningsgeschiedenis van het district is een duidelijke tweedeling te zien tussen het Zeeuwse kleilandschap, dat altijd onder invloed van de zee heeft gestaan, en het hoger gelegen Vlaamse zandlandschap, dat nooit overstroomde. Al vanaf de Romeinse tijd heeft de mens in dit landschap ingegrepen. Van een natuurlijk landschap is sindsdien geen sprake meer. Met de aanleg van sloten en waterstaatkundige werken en de winning van grondstoffen als zout en turf, werd het landschap bovendien kwetsbaar voor overstromingen.

Vanaf de vroege middeleeuwen (450 – 1000) zien we op de hogere, droge gronden de eerste permanente nederzettingen ontstaan. Van daaruit werd steeds meer land ontgonnen. Helemaal in het zuiden van het district kwam op de samenvloeiing van de Leie en de Schelde de stad Gent tot ontwikkeling, die uitgroeide tot een stad van wereldformaat.

De Westerschelde vormt tegenwoordig een grote fysieke barrière in het landschap. Dat is niet altijd zo geweest. Tot in de middeleeuwen was de zeearm smaller en vormde het district landschappelijk meer een eenheid. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de Gentse abdijen van Sint-Baafs en Sint-Pieters een grote rol speelden in de Zeeuwse inpolderingen. De geschiedenis van het Zeeuwse deel van het district is getekend door de eeuwenlange strijd tegen het water. De vele polderdijken, welen en waterstaatkundige werken op Walcheren en Zuid-Beveland vertellen de verhalen over hoe de mens er altijd samen met het water heeft geleefd. Dat zijn vaak pijnlijke verhalen, over stormvloed, dijkdoorbraken, misoogsten en verdronken dorpen. Het water vormde echter niet alleen een bedreiging, maar bracht ook voedselrijkdom met zich mee. Bovendien verbond de Westerschelde het district met de wereldmarkt. In de loop der tijd is men zich met de aanleg van een uitgebreid stelsel aan dijken steeds beter gaan beschermen tegen het water en werd veel nieuw land aangewonnen, dat soms ook weer verloren ging.

Vanwege de landschappelijke ligging tussen de hoge zandgronden en de zee heeft het NSPD altijd een strategische positie gekend. Tegelijkertijd is het altijd een grensgebied geweest, waar veel conflicten hebben plaatsgevonden. Al in de vroege middeleeuwen zijn de eerste versterkingen aangelegd, als reactie op de Vikinginvallen die het gebied teisterden. Later poogden lokale edelen hun macht kenbaar te maken met de aanleg van (motte)kastelen. In de vroegmoderne tijd (1550–1800) was het district een frontlinie tijdens de Tachtigjarige Oorlog en werd de huidige landsgrens gevormd. Militaire overstromingen en politieke conflicten zorgden voor een kwetsbaar landschap, waarin de zee zich steeds verder kon uitbreiden. De vele fortificaties van de Staats-Spaanse linies

lopen dwars door de grensstreek rond Zelzate en zijn nog altijd zeer bepalend voor de identiteit van het gebied. Ook de oorlogen daarna hebben het district getekend en gevormd en hun sporen achtergelaten. Tegenwoordig ligt het district weliswaar in twee landen, maar lijkt de Westerschelde een grotere barrière te vormen dan de huidige landsgrens tussen België en Nederland.

Gent vormde als grootste stad van het district vaak de drijvende kracht achter nieuwe ontwikkelingen. Al in de middeleeuwen werden vanuit de stad de eerste initiatieven genomen voor een verbinding met de zee. Daarmee kon de groeiende nederzetting concurreren met andere Vlaamse steden op de wereldmarkt. Dat resulteerde in de aanleg van het kanaal de Lieve naar Brugge in de late middeleeuwen en de Sassevaart richting het noorden in de vroegmoderne tijd. Via de Braakman, een zeearm die zich ver in zuidelijke richting uitstreekte, kon men de Westerschelde bereiken. De Sassevaart kan gezien worden als de directe voorloper van het huidige kanaal Gent-Terneuzen, dat in de 19e eeuw werd gegraven.

Met de aanleg van het kanaal kreeg Gent definitief een verbinding met de zee. Het kanaal vormt nog altijd de verbindende factor binnen het NSPD en is de levensader van de Gentse haven. In de loop van de 19e en 20e eeuw vestigden talloze bedrijven zich langs het kanaal en is de zone ten noorden van Gent sterk geïndustrialiseerd. Daarmee kreeg het district steeds meer zijn huidige karakter. Met de groeiende haven en bedrijvigheid kwamen ook nieuwe spoorlijnen, wegen, tunnels en bruggen. De inpolderingen in Zeeuws-Vlaanderen en het Sloegebied zorgden ook daar voor nieuwe mogelijkheden. De komst van grote bedrijven bracht nieuwe werkgelegenheid, maar op veel plekken kwam de leefbaarheid meer en meer onder druk te staan.

Tegenwoordig kennen we het NSPD als een sterk geïndustrialiseerde regio, met een haven die tot de grootsten van Europa behoort. In 2018 hebben de havens van Vlissingen, Terneuzen en Gent hun krachten gebundeld in één gezamenlijk havenbedrijf: North Sea Port. Het North Sea Port District is een dynamisch gebied dat zich met een grensoverstijgende samenwerking klaarmaakt voor de toekomst.



1 Het natuurlijke systeem

De natuurlijke ondergrond is altijd bepalend geweest voor de inrichting van het cultuurlandschap door de mens. Het eerste thema van de biografie vertelt de ontstaansgeschiedenis van het natuurlijke landschap in het North Sea Port District, vanaf de vorming van de diepere ondergrond tot de dynamische geschiedenis van de Scheldedelta en de huidige natuurwaarden. Ooit bestond het natuurlijke landschap in het district uit één uitgestrekte dekzandvlakte, waar de voorloper van de Schelde zijn weg door vond. In de loop der tijd werd er in het noordelijke deel een dik pakket klei afgezet. Tegenwoordig is er daardoor een duidelijk onderscheid te zien tussen de kustgebieden in het noorden en midden van het district en de hogere zandgronden in het zuiden. De overgang van klei naar zand ligt rond de huidige landsgrens. De Westerschelde doorsnijdt het gebied als een duidelijke fysieke grens, die op geologische schaal nog maar heel jong is. Hoewel er van een natuurlijk landschap nergens meer sprake is, kent het district ook tegenwoordig nog belangrijke landschappelijke en natuurlijke waarden.

1.1 Pleistocene landschapsvorming

Waar nu het NSPD ligt, lag tientallen miljoenen jaren geleden een tropische zee. Nog altijd bezoeken veel mensen de stranden van de Kaloot en Ritthem, op zoek naar haaiantanden en andere fossielen uit deze tijd. In Vlaanderen herinneren asymmetrische heuvelruggen, die cuesta's worden genoemd, hier en daar nog aan de tijd dat het gebied deel uitmaakte van de zeebodem. De mariene afzettingen zijn daar door geologische processen scheef komen te liggen en gedeeltelijk geërodeerd. Nu

<< Afbeelding 1.1 (vorige bladzijde). Impressie van een schorren- en slikkenlandschap langs de Westerschelde.

steken ze als heuvels boven het omliggende zandlandschap uit. Zo'n 3 miljoen jaar geleden veranderde het hele gebied in een uitgestrekte kustvlakte, waarin grote rivieren stroomden. Daarna volgde een lange periode waarin ijstijden en warmere fasen elkaar afwisselden, die we kennen als het Pleistoceen (ca. 2,58 miljoen tot 11.700 jaar geleden).¹

De laatste ijstijden

Tijdens de voorlaatste ijstijd, het Saalien (ca. 238.000 tot 126.000 jaar geleden), reikte het Scandinavische landijs tot het midden van Nederland. Ten zuiden daarvan heerste er tijdens de koudste fasen van deze ijstijd een poolklimaat, waarin vrijwel geen begroeiing voorkwam. In het onderzoeksgebied vonden brede, vlechtende rivieren hun weg door de poolwoestijn naar de zee. De kustlijn lag toen nog veel verder weg, omdat er enorme hoeveelheden water lagen opgeslagen in de ijskappen. Tussen de cuesta's schuurden de voorlopers van de grote rivieren als de Schelde dalen uit in het gebied dat we nu kennen als de Vlaamse Vallei. De ijstijd werd opgevolgd door een relatief korte warmere periode, het Eemien (ca. 126.000 – 116.000 jaar geleden), waarin de zeespiegel steeg en ook de Vlaamse Vallei gedeeltelijk onder water kwam te staan.

Na het Eemien volgde opnieuw een ijstijd, die we kennen als het Weichselien (ca. 116.000 – 11.600 jaar geleden). Ook in deze laatste ijstijd bereikte het noordelijke landijs het onderzoeksgebied niet. Wel heerste er opnieuw een poolklimaat met weinig begroeiing. Alleen kruiden, grassen, lage struiken en mossen groeiden in het toendralandschap. Het landschap stond onder invloed van de sterke wind, die een deken van dekzand afzette. Omdat er vrijwel geen opgaande begroeiing voorkwam, kon het zand nergens worden vastgehouden en verspreidde het zich over grote afstanden, waardoor de Vlaamse Vallei werd opgevuld. Via de Vlaamse Vallei stroomden grote



rivieren naar het Noordzeebekken. Het waren de voorlopers van de latere Schelde, Leie en Durme. In de laatste fasen van het Weichselien wisselden koudere en warmere perioden elkaar in snel tempo af en kwam er in de warmste fasen opnieuw begroeiing voor. Dat zorgde er voor dat het stuivende zand zich lokaal ophoopte in langgerekte dekzandruggen.

Afbeelding 1.2 (vorige bladzijde) Op de hoogtekaart is goed te zien dat het zuidelijke deel van het onderzoeksgebied hoger ligt (oranje-lichtgroene kleur) dan het noordelijke deel (donkergroene-blauwe kleur). In het zuiden ligt het pleistocene zandlandschap nog altijd aan de oppervlakte. De ligging van de Vlaamse Vallei, de Moervaartdepressie en de dekzandrug van Maldegem-Stekene tekenen zich duidelijk af. Verder naar het noorden toe is het landschap afgedekt met een pakket jongere afzettingen uit het Holoceen. Waar Zelzate zich op het zand bevindt, ligt de top van de pleistocene afzettingen in de omgeving van Terneuzen op zo'n 2 tot 4 meter onder het maaiveld. Richting het noordwesten van dat district loopt dat af naar zo'n -20 meter onder het maaiveld.

Afbeelding 1.3. (onder) Tijdens de laatste ijstijd bestond het landschap in het onderzoeksgebied uit een uitgestrekt toendralandschap, waarin brede, vlechtende rivieren hun weg naar de zee zochten. In de poolwoestijnen kwam tijdens de koudste perioden vrijwel geen begroeiing voor. Bron: Ulco Glimmerveen in opdracht van UNESCO Global Geopark Schelde Delta.

Een tekenend voorbeeld dat zeer bepalend is geweest voor het NSPD is de dekzandrug die zich uitstrekt tussen Maldegem en Stekene en voor een deel de huidige landsgrens tussen Nederland en België markeert. De rug maakt onderdeel uit van de grotere dekzandrug van Verrebroek-Gistel en kent een hoogte van zo'n drie tot vier meter boven zeeniveau. Dergelijke dekzandruggen komen veel voor in het Vlaamse zandgebied en ook ten noorden van deze dekzandrug liggen nog enkele kleinere zandruggen. De rug van Rilland vormt daarvan de grootste en meest noordoostelijke uitloper. De vorming had mogelijk tot gevolg dat de Vlaamse Vallei aan de noordkant werd afgesloten en rivieren niet langer via die weg af konden stromen. De Schelde vond uiteindelijk een nieuwe route oostwaarts via Hoboken bij Antwerpen en erodeerde ten noorden daarvan de kenmerkende steilrand van de Brabantse Wal.²

Aan het einde van de laatste ijstijd werd het geleidelijk warmer en kreeg de Schelde steeds grotere hoeveelheden water om af te voeren. Het vlechtende rivierensysteem veranderde in een meanderende rivier, met slechts enkele stroomgeulen die zich steeds dieper in het landschap insneden.



De meanders werden aan de buitenkant steeds verder geërodeerd, terwijl er aan de binnenzijde sediment werd afgezet. Zo verlegde de rivier steeds zijn loop. Oude meanders van de Schelde en Leie zijn op veel plaatsen in het landschap nog te herkennen, bijvoorbeeld ten oosten van Gent. Langs de rivieren vormden zich rivierduinen, waarop vanwege de hogere, drogere ligging later vaak nederzettingen tot ontwikkeling zijn gekomen. We herkennen ze nog aan de plaatsnamen die eindigen op *-donk*. Ten zuiden van de dekzandrug van Maldegem-Stekene stagneerde het water in een natuurlijke laagte die we kennen als de Moervaartdepressie. Daar vormde zich aan het einde van de laatste ijstijd het grootste zoetwatermeer van Noordwest-Europa.

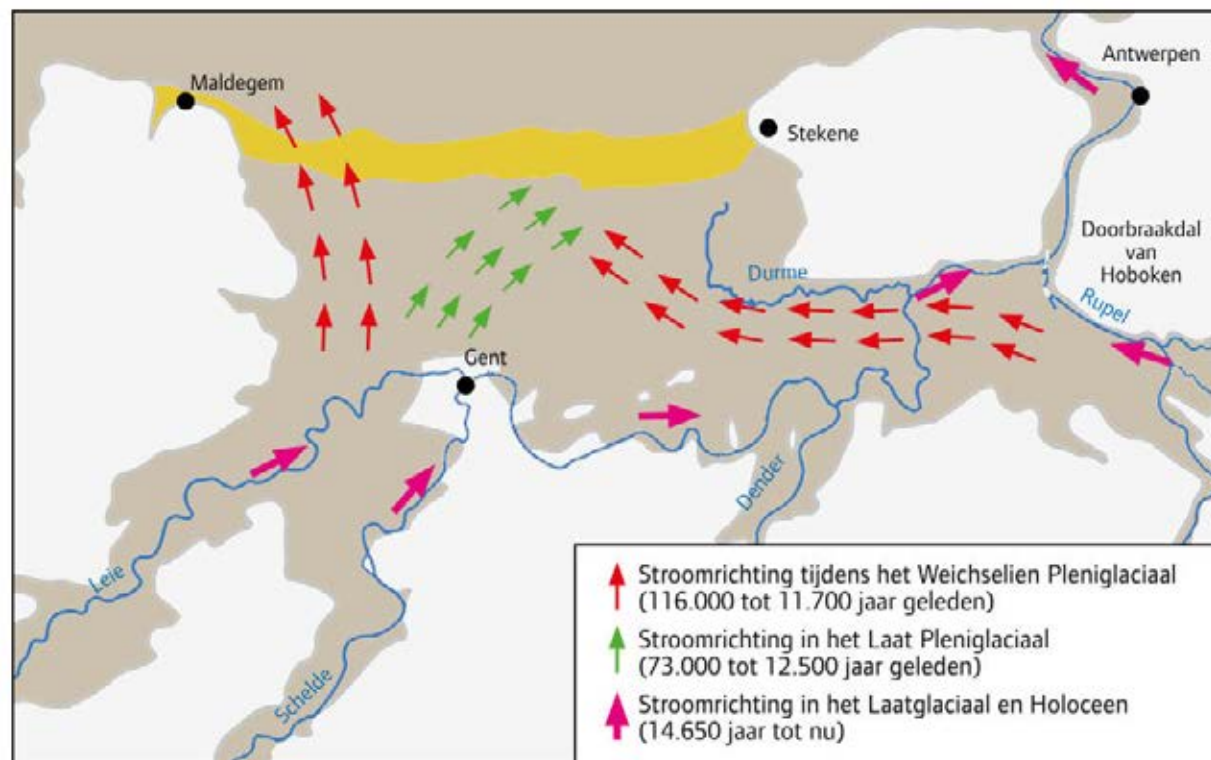
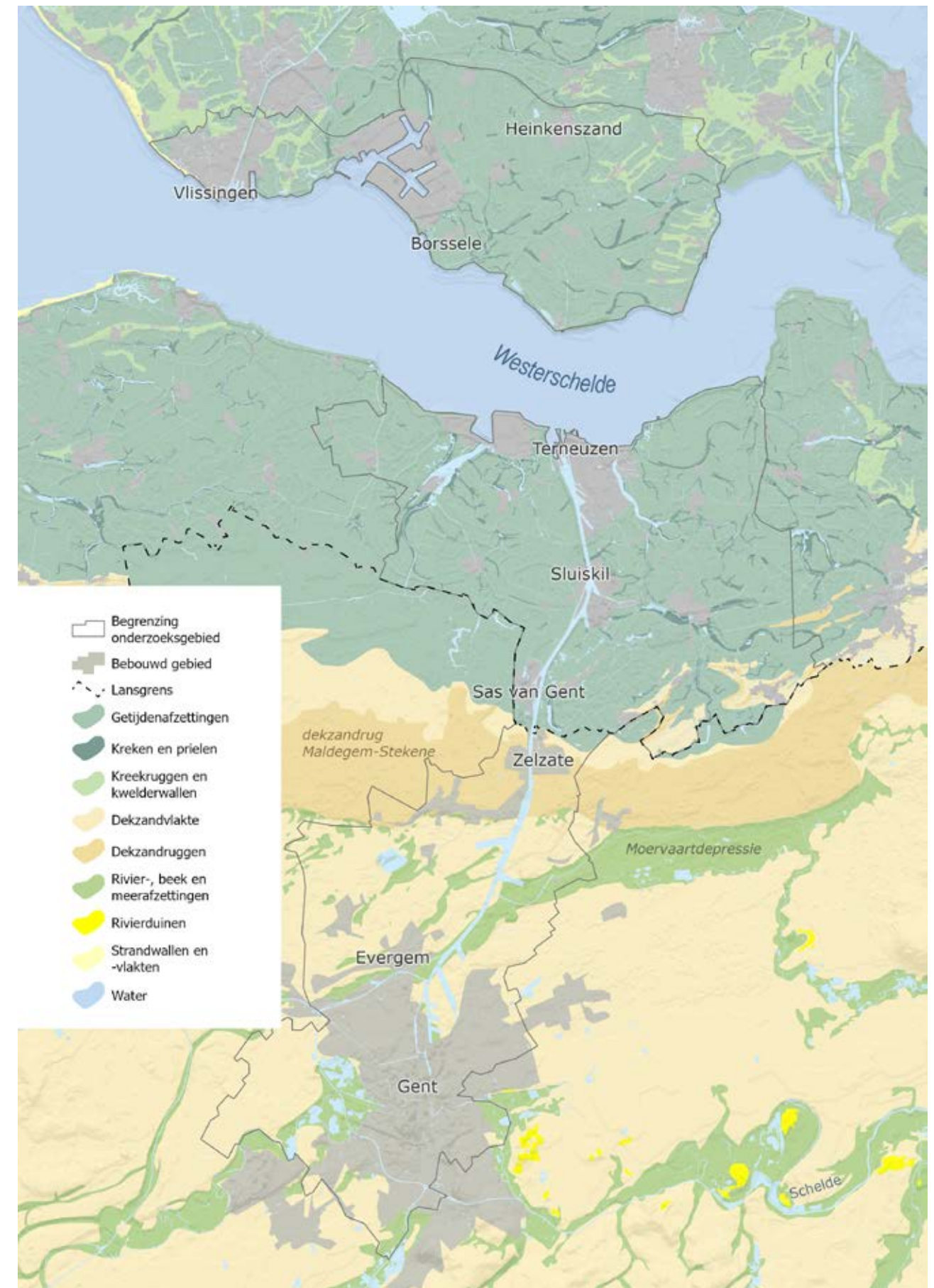
Tegen het einde van het Pleistoceen kan het district nog als één landschappelijke eenheid gezien worden en lag het dekzand overal nog aan de oppervlakte. In het daaropvolgende geologische tijdvak veranderde dat ingrijpend.³

1.2 Klei en veen in het Holoceen

Zo'n 12.000 jaar geleden begon het klimaat in rap tempo op te warmen en spreken we van een nieuw geologisch tijdvak; het Holoceen. De zeespiegel steeg snel en het Noordzeebekken vulde zich steeds verder met water. Met het warmere en vochtiger klimaat keerde ook de vegetatie terug in het landschap en raakten de hogere zandgronden begroeid met dichte oerbossen. Het duurde nog wel even voordat de kustlijn ook het district bereikte. Rond 7000 v.Chr. bereikte de zee weer de omgeving van het huidige Zeeland en begon zich een

Afbeelding 1.4 (onder). Stroomrichtingen van de grote rivieren in de Vlaamse Vallei voor (groene pijlen) en na (roze pijlen) de vorming van de dekzandrug Maldegem-Stekene

Afbeelding 1.5 volgende pagina). De geomorfologische kaart geeft de belangrijkste landvormen binnen het district weer. Het onderscheid tussen de kleigronden met kreekruigen in het noorden en het zandlandschap met beek- en rivierdalen in het zuiden komt hierop goed naar voren.

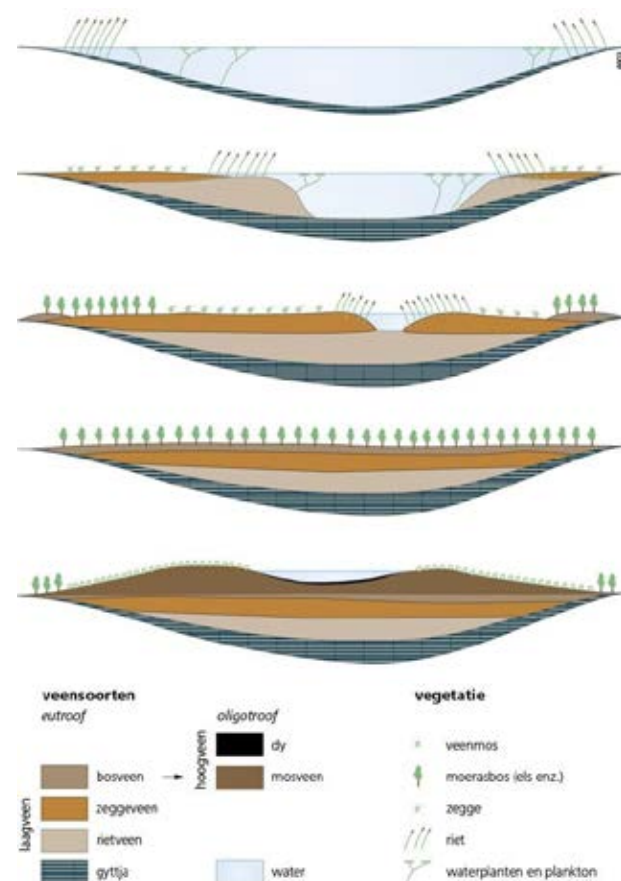


Evolutie van het rivierpatroon in de Vlaamse Vallei tijdens en na de laatste ijstijd (bron: Kiden en Verbruggen, 2001)

■ Dekzandrug Maldegem-Stekene ■ Vlaamse Vallei

getijdengebied te ontwikkelen, met langs de randen daarvan grote slikkengebieden en uitgestrekte veenmoerassen. Het veen dat in deze periode werd gevormd noemen we het Basisveen. In de uitgestrekte kustvlaktes konden getijdengeulen diep het land indringen en ontstonden geleidelijk slikken en schorren.⁴

Rond 5500 v.Chr. begon de relatieve zeespiegelstijging te stagneren, werd de zee wat rustiger en slibden de geulen weer gedeeltelijk dicht vanwege de lagere stroomsnelheid. Langs de kust vormde zich toen een reeks strandwallen en duinen, tot er omstreeks 3000 v.Chr. een vrijwel gesloten kustlijn was ontstaan. (zie paleogeografische kaarten blz. 22.)⁵ Alleen de latere mondingen van de Schelde en het Zwin vormden nog openingen. Dat zorgde voor een verslechterde afwatering van de achterliggende gebieden, waar het milieu overging van zout, naar brak en uiteindelijk zoet water. In combinatie met het warmere klimaat en een neerslagoverschot



waren het de ideale omstandigheden voor veenvorming. In relatief korte tijd raakten grote delen van het onderzoeksgebied bedekt onder een dik pakket veen. Ook verder landinwaarts kwam in de lagere delen van het zandlandschap, zoals de Vlaamse Vallei, de laagtes tussen de dekzandruggen en in grote afgesneden meanderbochten van de Schelde, in de loop van de tijd veenvorming op gang. Dit veenpakket wordt ook wel het Hollandveen genoemd en is in delen van het onderzoeksgebied tot in de middeleeuwen aanwezig gebleven, tot het door de mens werd afgegraven. Op veel andere plekken ligt het nog in de ondergrond onder een dikke laag klei. Over de maximale uitbreiding van het veen in zuidelijke richting bestaat nog veel discussie, over het algemeen wordt aangenomen dat alleen de hoogste delen van de dekzandruggen onbedekt bleven, al zullen er grote lokale verschillen geweest zijn.⁶

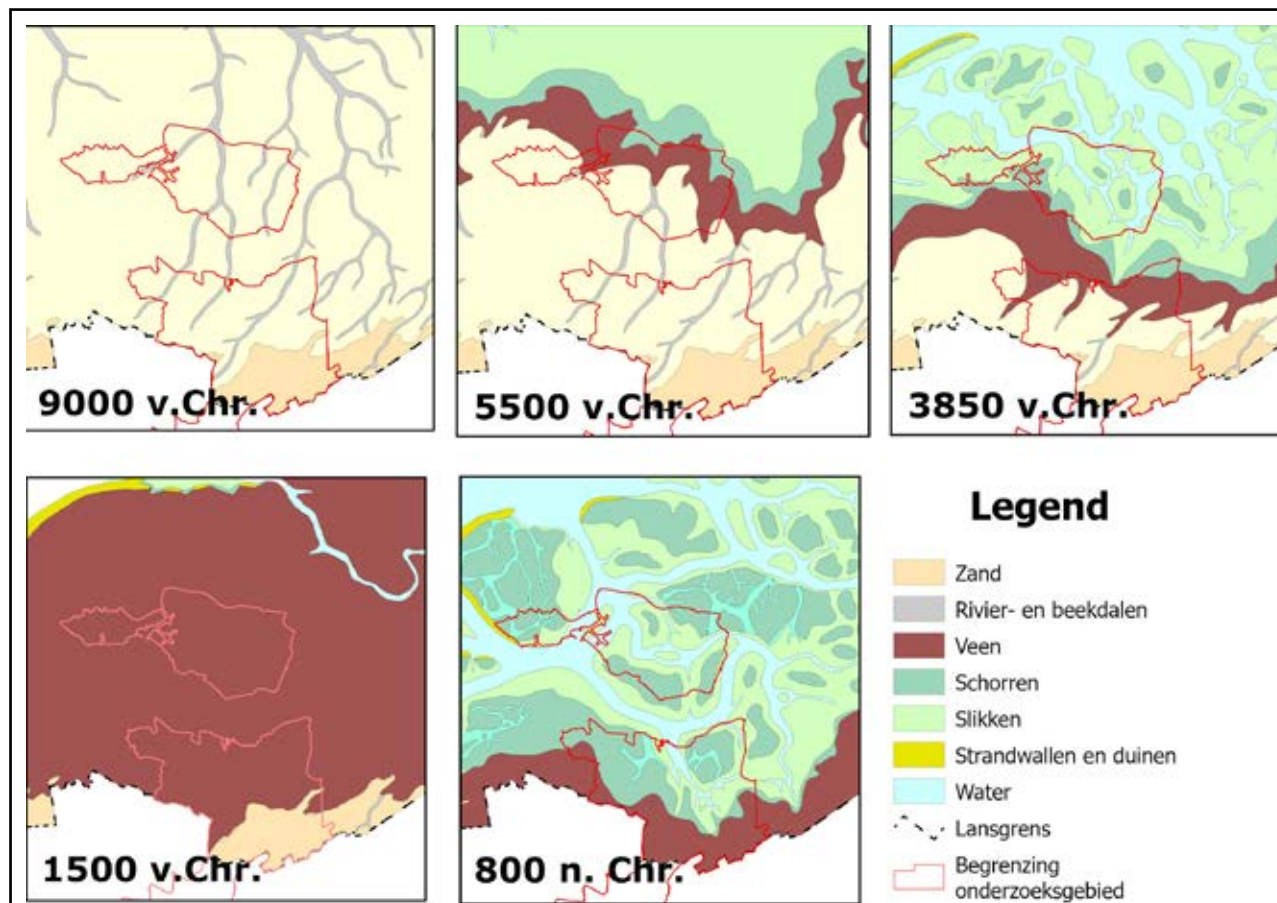
Afbeelding 1.6. Schematische weergave van veenvorming. Aanvankelijk groeide er riet- of zeggeveen in de laagste delen van het landschap, dat zich verder ontwikkelde tot broekbosvenen en uiteindelijk over ging in hoogveenkeopels. Hoogveen wordt door regenwater gevoed en is niet afhankelijk van het grondwater. Bron: Stouthamer et al. 2015



Afbeelding 1.7 (boven). Dat de veenvorming soms erg snel ging blijkt wel uit de vondst van een oerbos uit het Atlanticum (ca. 7300 – 3700 v.Chr.), dat bij werkzaamheden in Terneuzen aan het licht kwam. De goede bewaring van de boomstammen doet vermoeden dat het bos snel met veen bedekt moet zijn, voordat het de kans kreeg om af te sterven. Bron: Müller & Dijkstra 2022, 76

Afbeelding 1.8 (onder). Referentiebeeld van een veenmoeras in de Schelde delta. Bron: Ulco Glimmerveen in opdracht van UNESCO Global Geopark Scheldedelta.





Afbeelding 1.9 (boven). De paleogeografische kaarten geven een globaal overzicht van de landschappelijke ontwikkelingen in het kustgebied tijdens het Holocene. Voor het Vlaamse zandgebied zijn dergelijke kaarten momenteel nog niet vlakdekkend beschikbaar.

Afbeelding 1.10 (onder). Referentiebeeld van een kustlandschap met schorren, slikken en geulen. Bron: Beeldarchief Rijkswaterstaat, fotograaf Joop van Houdt



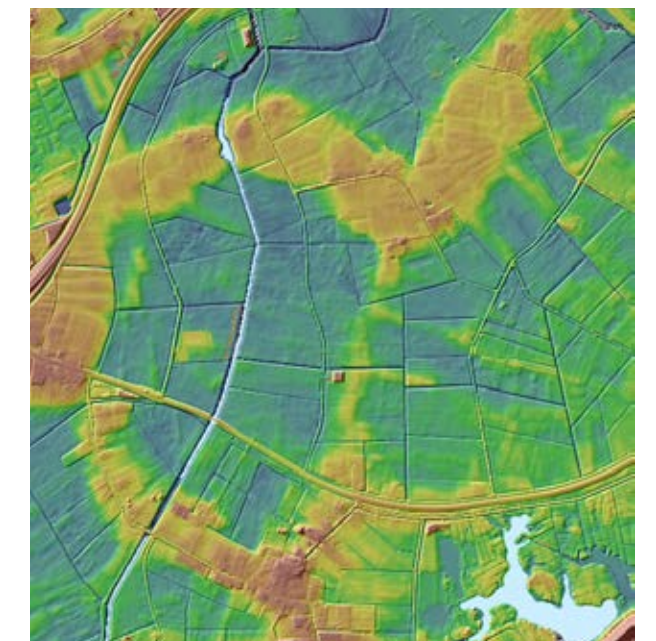
1.3 Dynamische landschappen met menselijke invloed

Tot het begin van onze jaartelling bleef het landschap relatief stabiel en bestond vrijwel alles ten noorden van de huidige landsgrens tussen België en Nederland uit een veenmoeras met kleine inbraakgebieden waar de zee door de duinenrij begon te dringen. Ook in het zandgebied veranderde er landschappelijk vrij weinig. Het veen waterde af via een stelsel van veenriviertjes en geulen, die zich geleidelijk steeds verder ontwikkelden. Mede door ontginningsactiviteiten in de Romeinse tijd ontwaterde het veengebied, waardoor veenkoepels in elkaar begonnen te zakken. Zo veranderde er rond het begin van de 4e eeuw veel en kon de zee opnieuw tot diep in het land doordringen. Dat had tot gevolg dat het veen in contact kwam met zuurstof en begon te oxideren, waardoor het steeds verder inklonk, overstroomde en bedekt raakte met klei vanuit het zeewater.

Tussen grofweg de 4e en de 7e eeuw vaagde de zee grote stukken land weg. Waar de zee kwam hield de veenvorming op en werd steeds meer klei afgezet. Landinwaarts kon de veengroei tegen de dekzandruggen aanhouden. Van het veengebied bleef in het Zeeuwse deel van het district vrijwel niets over. Het raakte bedekt met een dik pakket van zand en kleiafzettingen, dat werd doorsneden door breed vertakte geulensystemen. Zeeland veranderde in een eilandenrijk. Alleen de hoogste delen van het landschap bleven droog. De schorren slibden relatief snel op door de aanvoer van grote hoeveelheden sediment. Door de druk van de afgezette klei klonk het veen steeds verder in en kwamen verzande kreken als zandige ruggen hoger in het landschap te liggen, een proces dat reliëfinversie wordt genoemd. Deze kreekruigen vormden de eerste bewoonbare delen van het landschap. In de middeleeuwen kwam de Schelde ook via de Honte geleidelijk in verbinding te staan met de Noordzee. Bij de grote overstromingen

van de middeleeuwen en de vroegmoderne tijd breidde de zeearm, die sindsdien beter bekend staat als de Westerschelde, zich steeds verder uit, tot het uiteindelijk de hoofdloop van de Schelde ging vormen en de verbinding tussen de Schelde en de Oosterschelde verzandde.

Vanaf de Romeinse tijd is er in het district al sprake van een cultuurlandschap, waarbij de mens als één van de belangrijkste landschapsvormende krachten optrad. De mens heeft in de overstromingen en uitbreidingen van de zeearmen vanaf de Romeinse tijd een niet te onderschatten rol gespeeld. De ontwikkelingen in het kustgebied in de Romeinse tijd, de middeleeuwen en vroegmoderne tijd worden verder besproken in Thema 3 en 4.



Afbeelding 1.11. Kenmerkend voor het noordelijke deel van het NSPD zijn de vele kreekrestanten die terug te vinden zijn in het landschap. Op de hoogtekarta of luchtfoto's zijn ze vaak nog duidelijk te herkennen. Ze liggen hoger in het landschap dan de omliggende gebieden, omdat ze zijn opgebouwd uit zandige afzettingen en daarom in tegenstelling tot de gronden met veen in de bodem niet inklonken. We noemen dit fenomeen reliëfinversie. Het zijn waardevolle aardkundige fenomenen die herinneren aan de tijd dat de zee hier nog vrij spel had.

1.4 Natuurbehoud en bescherming

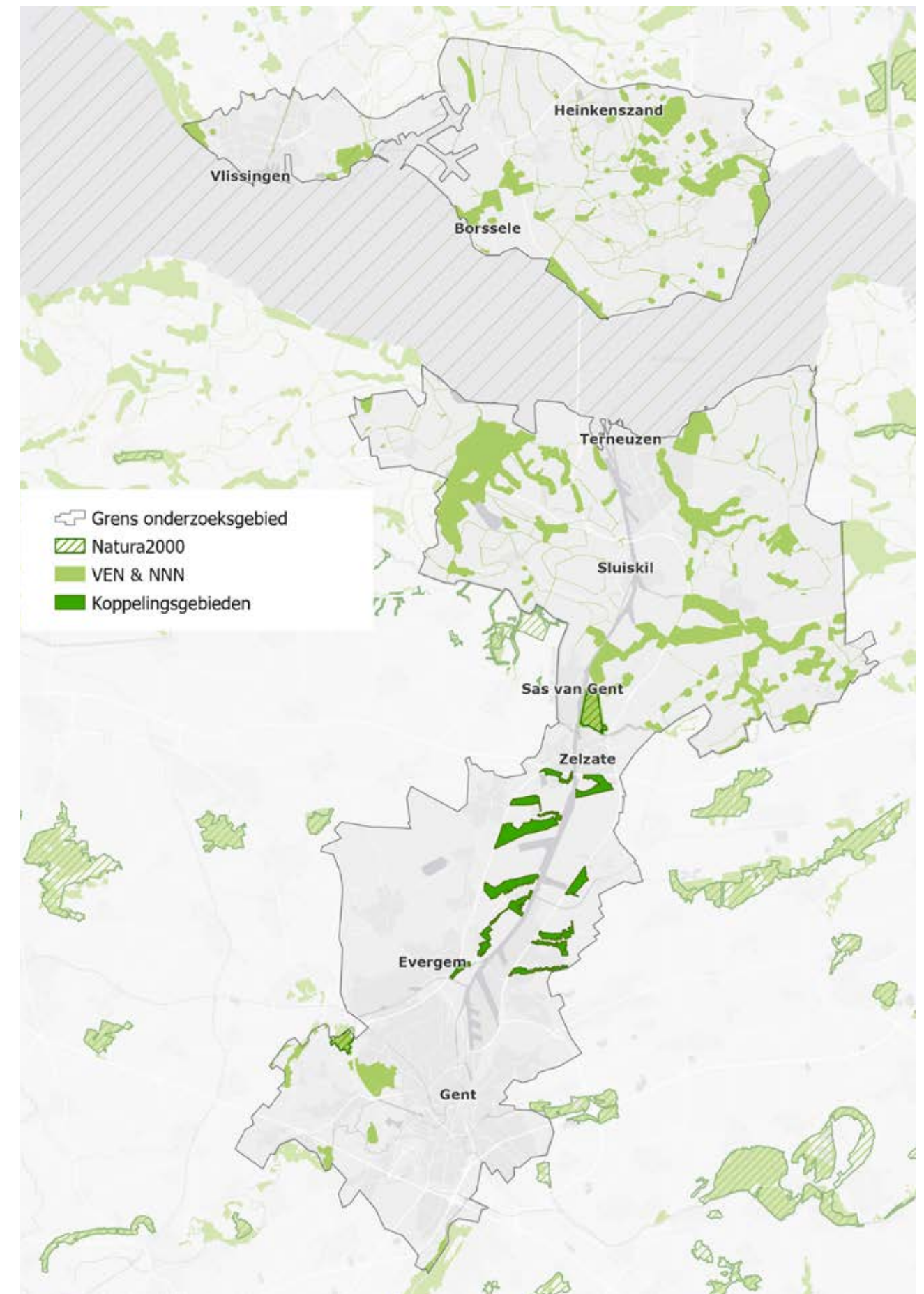
In de loop der eeuwen veranderde het district in een agrarisch cultuurlandschap, dat ten dienste stond van de groeiende steden (zie thema 2 en 3). Het schorren- en slikkenlandschap werd steeds verder ingepolderd en ook op de zandgronden werd steeds meer terrein ontgonnen. Door menselijke ingrepen zijn er de afgelopen eeuwen veel natuurwaarden uit het district verdwenen. De grootste schade ontstond echter pas in de 20e eeuw. In diezelfde eeuw groeide ook een sterk bewustzijn van de natuurwaarden en zijn er allerlei initiatieven ontplooid om de aardkundige, landschappelijke en natuurlijke waarden in het district te behouden en te beschermen. De statustoekenning van het UNESCO Global Geopark aan de Schelde Delta in 2024 vormt daarin een belangrijke mijlpaal.⁷

De gedachtegang waarmee men nog tijdens de 19e en 20e eeuw naar het natuurlijke landschap keek, wordt mooi geïllustreerd door de inpolderingen in het Sloegebied ten oosten van Vlissingen. De natuurlijke aanwas van slib werd daar op allerlei manieren bevorderd, om het proces te versnellen. Zo konden de slikken ten zuiden van de Sloedam in de 20e eeuw snel worden ingepolderd, mede door de aanplant van Engels slijk-gras. In het kader van de waterveiligheid streefde men er naar om grote kreken die in verbinding met de open zee stonden af te sluiten. Aandacht voor kwetsbare natuurgebieden of het behoud van soorten was er toen nog amper. Toen de haven van Vlissingen in de jaren '60 van de vorige eeuw zocht naar uitbreidingsmogelijkheden en het resterende schorrengebied van het Sloe een uitstekende locatie bleek, konden twee vliegen in één klap geslagen worden.⁸ Enerzijds kregen de economie en de welvaart een impuls, anderzijds werd het overstromingsrisico ingeperkt. Bovendien hoefde er voor de haven op deze manier geen vruchtbare landbouw te worden opgeofferd.

De inpolderingen hadden echter een grote invloed op de natuurwaarden. Met de oprichting van de Stichting Het Zeeuwse Landschap in 1936, op initiatief van de Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten, was in het Nederlandse deel van het district al een aanzet gegeven voor betere bescherming van natuurwaarden. In Zeeland bleek daar aanvankelijk echter weinig draagvlak voor. Toen er in de jaren '60 van de 20e eeuw door de Nederlandse overheid plannen werden gemaakt om een stuk van het schorrengebied bij de Savoyaardsplaat en de Mosselbanken in te polderen ten behoeve van DOW Chemical klommen natuurorganisaties en wetenschappers wel in de pen. Ze bepleitten de ecologische waarde van de Westerschelde met haar buitendijkse gebieden, die als dynamisch estuarium in internationale context unieke soorten herbergde.⁹ Ondanks het pleidooi wogen de overige belangen zwaarder en werden zowel de Savoyaardsplaat als de Mosselbanken uiteindelijk ingepolderd. Deze industrialisatie sloot aan op de snelle uitbreiding van de Gentse haven, waar in dezelfde periode grote delen van het agrarische cultuurlandschap werden uitgewist.

De ingrijpende veranderingen in het landschap ten koste van de kwetsbare natuur stonden niet op zichzelf. De roep naar meer aandacht voor de natuur klonk in de tweede helft van de 20e eeuw in heel Europa. Dat leidde uiteindelijk tot het opstellen van Vogelrichtlijngebieden (1979) en Habitatrichtlijnen (1992). Inmiddels zijn veel kwetsbare natuurgebieden beschermd als Natura2000 gebieden. Binnen het district gaat het om de Westerschelde in zijn geheel, het Canisvliet en enkele kleinere natuurterreinen in de omgeving van Gent.¹⁰

Afbeelding 1.12. Ligging van natuurterreinen in het district.



In gesprek met:

Stichting het Zeeuwse Landschap & Natuurmonumenten

De Paulinaschor en Zuidgors

Relicten van een verloren slikken- en schorregebied

Het is goed vertoeven vanaf de dijk ten noorden van Biervliet, uitkijkend over de Westerschelde. In de richting van de Sloehaven maakt een vrachtschip een grote bocht in een poging de verscheidene zandplaten te ontwijken. De platen vormen een beginstadium van het dynamische slikken- en schorregebied in de Westerschelde. Ook de Paulinaschor onderaan de dijk was ooit zo’n kale plaat, al is het hoogste deel inmiddels grotendeels begroeid met gras. *“Dat is onderdeel van de successie, al zal het nog wel een tijdje duren voordat het echt bossig wordt”*, verklaart Fred Schenk. Hij is districtshoofd Zuid bij Het Zeeuwse Landschap en heeft naast de Paulinaschor en de zandplaten in de Westerschelde, onder meer ook het Land van Saeftinghe in beheer.

Eetbare groenten op het slik

Aan de overzijde van het water, ten oosten van Ellewoutsdijk, ligt het soortgelijke slikken- en schorregebied de Zuidgors, in beheer bij Natuurmonumenten. Beide gebieden hebben een vergelijkbare vegetatiestructuur, waarbij de vegetatie richting het water veranderd naar typische zilte planten zoals lamsoor en zeeaster. Het zijn planten die van oudsher door lokale bewoners werden geoogst. *“Toen wij het gebied net hadden aangekocht liepen hier nog enkele tientallen mensen, veelal uit Ellewoutsdijk”*, vertelt René Wink. Vanuit Natuurmonumenten vervult hij de functie van coördinator natuurbeheer binnen het beheergebied Zeeland en Volkerak en is al sinds medio 1986 werkzaam in het gebied. De inwoners hadden het recht op het snijden van zeegroente verkregen van de rijke baggeraarsfamilie Van Hattum, die onder meer de Zuidgors in bezit hadden. Inmiddels worden er in het gebied geen vergunningen

meer afgegeven en is het volledig rustgebied voor het wild. Op de Paulinaschor wordt nog wel zeegroente geoogst, al zijn ook daar niet veel mensen meer actief. Schenk: *“Dat is hier tevens een oud gebruik en we hebben er ook niet veel last van. Misschien dat de industrie als bijkomend effect heeft dat het niet heel druk is.”*

Sterke afname van buitendijks gebied

De rust en ruimte in het buitendijkse gebied staan in schril contrast met het naastgelegen industrieterrein van DOW Chemical. Dat terrein behoorde voorheen tevens tot het uitgestrekte slikken- en schorregebied langs de Westerschelde. Na de voltooiing van de Deltawerken was de Westerschelde het enig overgebleven estuarium van Nederland en gezien zijn uitgestrektheid ook Europees van groot ecologisch belang. Maar het economisch belang gold minstens zo sterk. Het Westerscheldebekken vormde de aangewezen locatie voor de ontwikkeling van zeehaventerreinen, die op hun beurt veel werkgelegenheid en welvaart in de regio zouden opleveren.

Ondanks sterke pleidooien vanuit de ecologische hoek, waarbij Het Zeeuwse Landschap één van de initiatiefnemers was, ging het gebied op de schop. Waar de schorren van het Sloe in 1964 werden omgevormd tot het industriegebied Het Sloegebied, volgden de Savoyaardsplaat en Mosselbanken ten oosten van de Paulinaschor in de periode 1964-1977. Dit laatste om voor DOW Chemical een optimale bedrijfsgrootte te kunnen realiseren.

De Paulinaschor zelf, in de jaren ’70 in eigendom gekomen bij Het Zeeuwse Landschap, bleef



eenzelfde lot bespaard. *“Gebieden zoals de Paulinaschor zijn nu heel spaarzaam”*, vertelt Schenk. Wink sluit zich daarbij aan: *“Het buitendijkse gebied is heel kwetsbaar en kan zo verdwijnen.”* De Zuidgors had in de jaren ’50 zelf te maken met een sterke afname van het areaal, nadat ongeveer 60% van het schor werd ingepolderd. Natuurmonumenten behield het overige deel als natuurgebied. Maar ook in het hedendaagse landschap blijft de kustlijn fragiel. Het NIOZ komt een aantal keer per jaar langs om onder meer de oever van het schor op te meten. *“Het verschil in de kustlijn verschilt soms wel tientallen meters per jaar”*, vervolgt Wink. Met de reguliere baggerwerkzaamheden in de Westerschelde, waarna het uitgebaggerde zand doelbewust op de slikken- en schorren wordt geplaatst, neemt het areaal inmiddels weer toe.

Natuurparels langs de Westerschelde

Ondanks dat er in de jaren ’60 nog grote vrees was voor een grote ecologische ramp in de Westerschelde, veroorzaakt door de toenemende havenactiviteiten, bleef grote schade aan de natuur uit. Schenk: *“De*

Afbeelding 1.13. Brandganzen op de Zuidgors
Bron: Beeldbank Zeeland



Westerschelde gaf bijna licht, maar dat kwam onder meer door de DDT vanuit de landbouw.” Het verdwijnen van de enorme kok-meeuwenkolonie op de Paulinaschor en de verschuiving van broedgebied voor steltlopers naar enkel foerageergebied wijt Schenk aan de overlast van vossen. De Zuidgors is tevens bekend om zijn vogelpopulatie, bestaande uit onder meer zwartkopmeeuwen, kokmeeuwen en mantelmeeuwen. Wink: *“Het is voor de vogels een ideaal gebied, omdat broedgelegenheid en foerageergebied op heel korte afstand van elkaar ligt.”*

Ook op de zandplaten in de Westerschelde gaat het goed met de natuur. Zo was de kolonie Grote Stern op de Hooge Platen in 2022 nog hard getroffen door vogelgriep waarbij duizenden dode vogels moesten worden afgevoerd, maar is het aantal broedparen momenteel hoger dan verwacht. En naast de vele Gewone zeehonden komt de veel zeldzamere Grijze zeehond inmiddels ook in het gebied voor. Toch baart het vooruitzicht van de sterke industrialisering van het slikken- en schorregebied wel enige zorgen. Wink: *“Die natuur moet ergens worden gecompenseerd, maar nieuwe buitendijkse gebieden creëren*

wordt erg lastig gezien de ruimte. De meest voor de hand liggende optie is dan om binnendijkse gebieden aan te wijzen. Maar het heeft geen zin om alleen maar binnendijkse gebieden te hebben. Je hebt de buitendijkse foerageergebieden nodig. Dat is echt een heel zorgelijke ontwikkeling."

Mocht er wel binnendijs gekeken moeten worden, dan zou het ingepolderde deel van de Zuidgors (Van Hattumpolder) een uitkomst kunnen bieden. *"Maar dat is dan eerder vanuit veiligheid",* vervolgt Wink. *"Je kan de dijk dan op hetzelfde niveau houden, maar mocht deze een keer overstroomd door hoog water, heb je daarachter nog een mooie natuurlijke veiligheidszone. Dat kan je dan wel mooi combineren met natuur, bijvoorbeeld een beetje afgraven om een zilte vegetatie te ontwikkelen. We mogen wat mij betreft ook wel meer benadrukken dat de veiligheid dat een schor geeft van grote waarde is, het is niet alleen maar natuur."*

Impact van de industrie

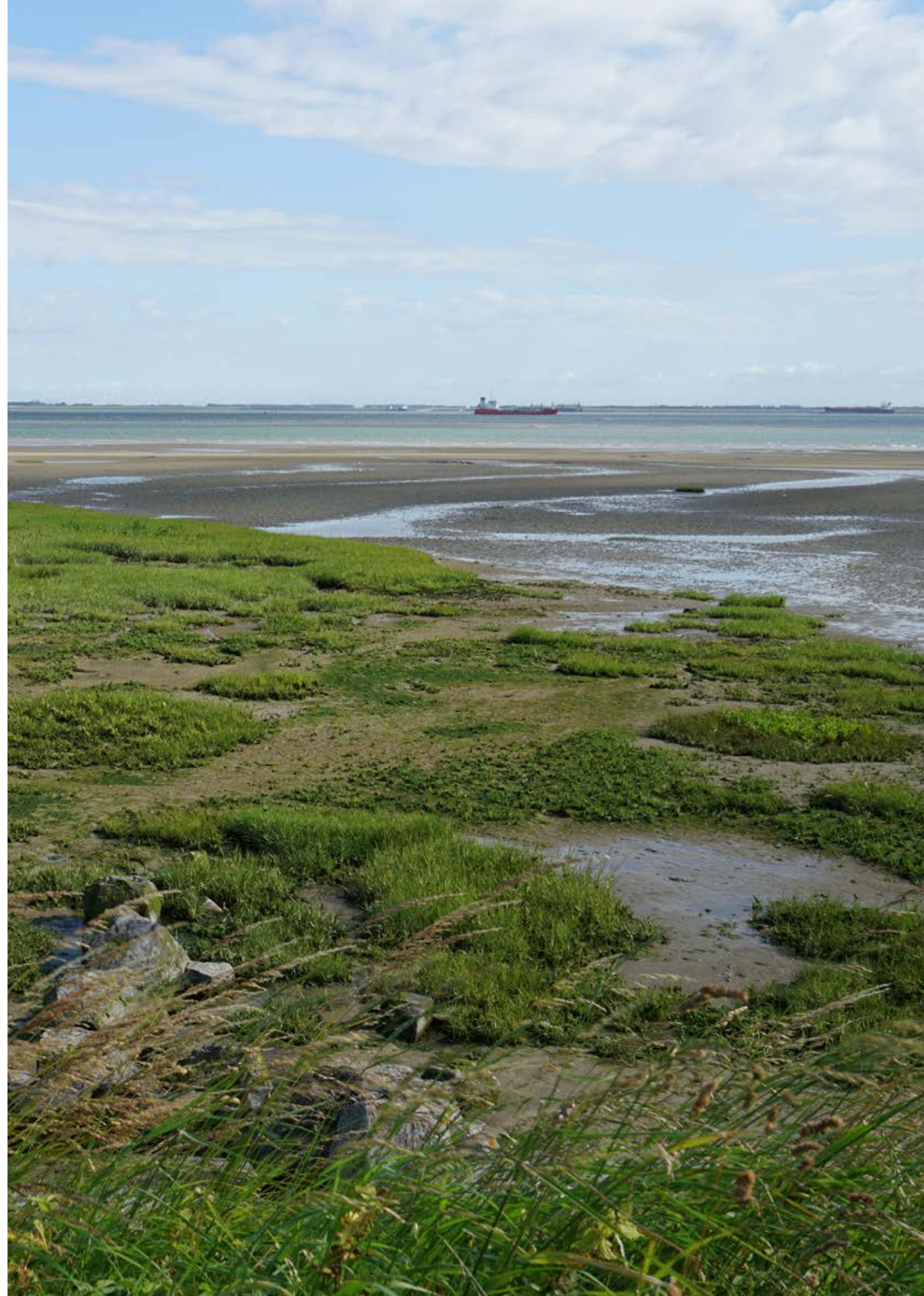
In het geval van de Zuidgors worden de industriële ontwikkelingen, en dan met name de komst van één of meerdere kerncentrales bij Borssele, met enige argwaan gevolgd. In het verleden zorgden de trillingen van de werkzaamheden bij een dijkverzwaring in de buurt van Ellewoutsdijk al tot het verdwijnen van meer dan 100 broedparen van het visdiefje. *"En dat was dus maar een dijkverzwaring. Als er straks een nieuwe kerncentrale moet komen duurt het zo 15 jaar om te bouwen, dat is dus 15 jaar kabaal. En dat gaat een stuk dieper de grond in",* stelt Wink huiverig. Desondanks zijn beide heren het er over eens dat de impact van de huidige industrie op de aanwezige natuur nog vrij gering is. De zorgen zitten veel meer in het gebruik van de Westerschelde als grote aan- en afvoerroute. *"Een ramp of schipbreuk op de Westerschelde met bijvoorbeeld een olielek en het is gedaan met dit gebiedje"* verwijst Schenk naar de Paulinaschor. Hij vervolgt: *"PFAS is hier ook wel een ding. We moeten er rekening mee houden dat er schade zal optreden, maar geen idee wat de effecten precies zijn. Dat is momenteel niet te meten in de natuur."*

Toekomstbeeld van het schorregebied

Beide natuurgebieden karakteriseren zich als typische dynamische gebieden waar eigenlijk maar weinig beheer nodig is. De ingrepen op de Zuidgors worden beperkt tot het plaatselijk afgraven van hoge schorren met een eentonige zandkweekvegetatie, om daarmee weer een nieuwe schorrenontwikkeling te krijgen. Ook wordt er gekeken om de historische schapenbegrazing weer in te voeren, zoals vroeger in veel schorregebieden werd toegepast. Wink: *"Het zou heel mooi wezen als we dat hier terug kunnen krijgen. De dijk komt binnenkort vrij van pacht en we hebben een gegadigde met een kudde schapen die de dijk wel wil begrazen. We kunnen dan meteen de Zuidgors meenemen."*

In het geval van de Paulinaschor blijven dergelijke ingrepen achterwege. *"Nee, er is geen begrazing nodig. Dat is hier ook lastig, want het getij is moeilijk voorspelbaar en je wilt geen beesten uit de modder moeten halen of laten verdrinken",* zo stelt Schenk. Over een jaar gaat hij met pensioen, na zich 38 jaar voor de stichting te hebben ingezet. Een tip voor zijn opvolger heeft hij al wel: *"Laat het gebied lekker zoals het is, het ligt er goed bij."* Laat de natuur lekker z'n werk doen lijkt het credo. Aan de overzijde van de Westerschelde merkt Wink dat niet alleen de natuurbeheerders, maar ook de recreanten de buitendijkse gebieden weten te waarderen. Wink: *"Laten we met ons allen proberen deze gebieden te behouden, met de vogels en het uitzicht op de Westerschelde."* Het zou volgens Wink mooi zijn als men in de toekomst vanaf de dijk niet alleen maar naar water en hoge industrie kijkt, maar ook nog kan genieten van de dynamische natuur. *"Maar zelfs de skyline van de industrie, daar wen je wel aan!",* besluit Schenk met een knipoog.

Afbeelding 1.14. De Paulinaschor met op de achtergrond containerschepen op de Westerschelde en de skyline van de Sloehavens



1.5 Actualiteit en beleving

Voor Natura2000 gebieden zijn ingrepen die schadelijk kunnen uitpakken voor de natuurwaarden in principe verboden, tenzij ze van groot maatschappelijk belang zijn en niet op een andere locatie kunnen worden uitgevoerd. In dat geval dient de verloren natuurwaarde op een andere locatie gecompenseerd te worden. Een voorbeeld is de realisatie van de Westerscheldetunnel aan het begin van deze eeuw, waarna er tussen Ellewoutsdijk en Borssele een nieuw waterrijk natuurgebied van zo'n 35ha is aangelegd. Daarnaast heeft het bevaarbaar houden van de Westerschelde gezorgd voor tal van nieuwe compensatienatuurgebieden binnen het NSPD, die zowel langs de Westerschelde als iets verder binnendijs liggen. Vaak betreft het delen van landbouwpolders die als natte natuurgebieden zijn ingericht, zoals de Margarethapolder bij Terneuzen of de Autrichepolder bij Westdorpe. Dat gaat overigens niet altijd zonder discussie, al werden de natuurcompensatiegebieden tijdens de landschapscafé's steevast als positieve ontwikkelingen genoemd. Verder zijn ook veel oude kreekentegenvoerdig in beheer als natuurgebied, waarbij wordt ingezet op het herstel van natuurvriendelijke oevers. Zo wordt de Ottheensche Kreek bij Terneuzen door de inwoners erg gewaardeerd vanwege de natuur dichtbij de stad. Al deze terreinen maken in Nederland deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). In Vlaanderen richt het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) zich meer op de grotere natuurcomplexen, zoals de Moervaartvallei en de vallei van de Benedenleie.

Koppelingsgebieden als bufferzone

In de sterk geïndustrialiseerde en verstedelijkte delen van het district zijn natuurgebieden niet overal vanzelfsprekend. Toch zijn ook daar groene zones te vinden. Vanuit het havenbedrijf North Sea Port zijn de afgelopen decennia in samenwerking

met de Vlaamse Landmaatschappij verschillende natuurterreinen aangelegd langs de randen van het havengebied. Deze koppelingsgebieden vormen een natuurlijke bufferzone tussen de industrie en de nabijgelegen dorpen en verbeteren daarmee niet alleen de biodiversiteit, maar ook de leefbaarheid. Zo benoemt één van de gesproken inwoners uit Gent dat hij vaak deze nieuwe natuurgebieden bezoekt omdat ze groen, rust en ontspanning bieden. Momenteel kennen we de koppelingsgebieden alleen in het Vlaamse deel van het district, al kent ook Nederland hier en daar wel groene zones nabij de havens en industrie. Een voorbeeld is het Groenproject 't Sloe als groene buffer rondom de Sloehaven. Uit de enquête en de landschapscafés bleek wel dat hierover met name aan de Zuid-Bevelandse kant nog wrok bij de inwoners zat omdat de groene buffer maar ten dele is gerealiseerd. Het verder inkaderen van de aanwezige industrie is bij hen een belangrijk thema. Ter inspiratie worden de Vlaamse koppelingsgebieden genoemd en er wordt inmiddels gewerkt aan plannen om het concept van deze groene bufferzones bijvoorbeeld in de buurt van Borssele en Sluiskil toe te passen. Het zorgt niet alleen voor het noodzakelijke groen in de eindeloze grijze omgeving, maar geeft ook een duidelijk signaal "tot hier en niet verder". De koppelingsgebieden vormen de uiterste grenzen van de industrie- en haventerreinen. Dat geeft de burgers moed dat niet alles ter dienste staat van de industrie en de havens, zo blijkt uit de reacties van omwonenden.

Een ander concept om de leefbaarheid in het gebied te vergroten is de aanleg van dorpsbossen nabij de dorpskernen. Onder meer in Zuid-Beveland en nabij Ritthem zijn in de tweede helft van de 20e eeuw dergelijke kleinschalige bossen aangelegd, bedoeld als uitloopgebied en geleidelijke overgang van dorp naar buitengebied. In de toekomst zal dit concept nog op meer plekken worden uitgerold

Bijzondere natuurwaarden

Ook buiten de officiële en beschermde natuurgebieden komen soms bijzondere natuurwaarden voor. Van beschermde soorten zoals bepaalde orchideeën of rugstreeppadden is bekend dat ze vaak op opgespoten, braakliggende terreinen in de haven aanwezig zijn. Ook verschillende vogelsoorten gebruiken de waterrijke haventerreinen graag als uitvalsbasis. Bij de uitbreiding van de haven- of industrieactiviteiten worden deze waarden elders gecompenseerd. In het dynamische havengebied liggen veel kansen om de biodiversiteit te versterken.

Zo zijn er op verschillende plaatsen reeds kunstmatige broedplekken aangelegd voor meeuwen en scholeksters. Daarnaast wordt er aan gewerkt om de natuur een plek te geven op onbebouwde haventerreinen, die vaak vele jaren braak liggen voordat bedrijven zich er vestigen. Het beheer op deze gronden was voorheen vooral gericht op het voorkomen dat bepaalde soorten zouden verschijnen, zodat eventuele extra kosten en vertraging van de bouwplannen vermeden konden worden. Door middel van speciale ontheffingen kunnen de terreinen nu aangemerkt worden als tijdelijke natuur.



Afbeelding 1.15. ligging van de koppelingsgebieden in de Gentse Kanaalzone.



Afbeelding 1.16 – Natuurwaarden rond vestingwerken

De vele vestingwerken die het NSPD rijk is kennen, naast een belangrijke cultuurhistorische waarde, hoge ecologische waarden. Door hun afgelegen locatie en natuurrijke omgeving zijn het vaak nog belangrijke groene parels binnen een sterk veranderend landschap. Beschermd amfibieën zoals de kamsalamander vinden hier een plek in de waterrijke grachten en vleermuizen en zeldzame muurplanten hebben zich gevestigd in en op de oude bouwwerken. De natuurontwikkeling rondom Fort Rammekens ten oosten van Ritthem en het onderhoud van dit Rijksmonument verdient hierbij speciale aandacht. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd hier de dijk gebombardeerd, waarna een groot deel van het polderland achter het fort overstroomde. De vele kreken rondom het fort zijn hier nog getuige van. Na de oorlog werd het gebied rondom de kreken bebost – het gebied wordt in de volksmond ook wel aangeduid als Ritthemse Bos – en omgevormd tot het natuurgebied Rammekenshoek. Rammekenshoek is bijzonder omdat natuur- en erfgoedwaarden hier nauw met elkaar samenhangen. Zonder het gebouwde erfgoed verliest het groen ook een deel van haar cultuurhistorische waarde.

Verscheidene braakliggende terreinen die niet direct nodig zijn voor de industrie zijn zodoende ingericht als natuurterrein. Dat gebeurde bijvoorbeeld ook in de Koegorspolder bij Terneuzen. Daar zijn natuurvriendelijke agrarische gebieden ingericht met onder meer keverbanken en de teelt van oude graangewassen, die de biodiversiteit moeten versterken. Door het netwerk aan natuurgebieden heeft de kwetsbare natuur zelfs in de sterk geïndustrialiseerde delen van het NSPD daarmee een nieuwe kans gekregen.

Ook met grote zeezoogdieren zoals zeehonden en bruinvissen in de Westerschelde gaat het beter. In de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw was het slecht gesteld met de waterkwaliteit en was de zeehond vrijwel verdwenen. Inmiddels is deze diersoort weer volop teruggekeerd. Platen en slikken, zoals de Hoge Platen, vormen een belangrijk leefgebied, ook voor watervogels. De toenemende eisen van de scheepvaart conflicteren al decennialang met de natuurbelangen, met name omdat er voortdurend gebaggerd moet worden

om de vaargeul van de Westerschelde op diepte te houden. Met de uitbreiding van de havenactiviteiten is een afname van het oppervlakte van schorren en slikken te zien, wat nadelig is voor veel soorten die alleen daar voorkomen. Om de groei van de haven van Antwerpen de ruimte te geven werd een Vlaams-Nederlands akkoord gesloten over de verdieping van de Westerschelde om de vaargeul in stand te houden. De baggerwerken moesten gepaard gaan met natuurherstel, wat tot hevige discussies leidde.

Dat het op sommige vlakken beter gaat dan enkele decennia geleden neemt niet weg dat afname van de biodiversiteit en natuurwaarden een groot probleem blijft, vooral in de sterk geïndustrialiseerde delen van het district, maar ook daarbuiten. Verontreiniging, met name van het water in de Westerschelde, is een belangrijk actueel thema waarover het laatste woord nog niet gezegd is. Met name om de verhoogde PFAS/PFOS waarden, waarvan de schadelijke effecten op de natuur nog niet volledig duidelijk zijn, is de laatste tijd veel te doen.



Sinds 2024 ligt het NSPD midden in het werkingsgebied van het UNESCO Global Geopark Scheld Delta. Dit is een keurmerk –vergelijk het met een Michelinster– voor een uniek grensoverschrijdend gebied: het estuarium van de Schelde dat zich uitstrekt over 5500km² in 63 gemeenten in Nederland en België. Het Geopark Schelde Delta is een partnernetwerk dat wordt getrokken door de betreffende Provincies. Daarmee is gehoor gegeven aan de jarenlange inzet van talloze stakeholders voor meer waardering voor het unieke, geologische gebied in samenhang met natuur, landschap en cultuurhistorie.

In gesprek met:

Christine Vervaet en enkele passanten

Koppelingsgebieden in de Gentse Kanaalzone

Een groene buffer tussen wonen en werken



In de afgelopen decennia is het aandeel industrie in de Gentse Kanaalzone dusdanig toegenomen, dat de historisch-landschappelijke structuur hier grondig is veranderd. Dorpen die eerst vrij in een landelijke omgeving lagen, worden nu geconfronteerd met nabijgelegen bedrijven en chemische fabrieken. Dit heeft inmiddels ook invloed op de leefbaarheid van de dorpen langs de Gentse Kanaalzone. *“Veel dorpen in deze regio hebben te maken gehad met een sterke leegloop door de oprukkende industrie”,* vertelt Christine Vervaet. Als wijkregisseur vanuit Stad Gent zet zij zich er voor in om de leefbaarheid in de dorpen te vergroten, onder meer door het organiseren van activiteiten met de buurtbewoners.

Een van de activiteiten vond plaats op de parking bij de plaatselijke voetbalclub van Sint-Kruis-Winkel, waar een leefplein werd georganiseerd. Vervaet: *“Het oude voetbalveld lag eerst dicht bij de industrie van Arcelor, maar daar was het door de uitstoot niet meer gezond om te sporten. Hier was al enige tijd een braakliggend terrein aanwezig, gelukkig konden we het veld naar hier verplaatsen.”* Buurtbewoner Marnix de Smet, zelf ruim dertig jaar werkzaam geweest bij Arcelor, vult haar aan. *“Veel van de inwoners hebben net als ik een verleden bij de industrie en begrijpen het nut qua welvaart en werkgelegenheid. Maar inmiddels is er wel frictie ontstaan door de*



continue aantasting van het landschap.”

Een landschappelijk buffergebied

De zorgen om de aantasting en verminderde leefbaarheid van het landschap rondom de kanaaldorpen zijn ook bij de Vlaamse overheid bekend. Het grote economisch belang van de Gentse Kanaalzone staat echter ook buiten kijf, waardoor een impasse is ontstaan. Om deze te doorbreken zijn er binnen de landinrichtingsopgaven rondom de Gentse Kanaalzone 14 locaties aangewezen als koppelingsgebied. Deze koppelingsgebieden dienen in de eerste plaats als landschappelijke buffer tussen de woonkernen en de bedrijvigheid langs het kanaal. In het totaal gaat het om 445 hectare, die als groene buffer wordt ingericht. Het merendeel van deze koppelingsgebieden is inmiddels gerealiseerd, zo ook bij Sint-Kruis-Winkel. De Smet: *“Dat werkt heel goed als geruststelling, in de vorm van tot hier en niet verder. De koppelingsgebieden zijn echt harde grenzen in het groen.”* Enkele kilometers zuidelijker bij Desteldonk zijn zelfs twee koppelingsgebieden aangelegd, elk aan weerszijden van het dorp. Desteldonk wordt aan beide zijden ingesloten met industrie en er was zelfs even sprake dat het gehele dorp zou komen te verdwijnen. *“Gelukkig is het dorpslint bewaard en is er nu een geleidelijke overgang met de groene buffer en agrarisch gebied, maar dit was wel de moeilijkste locatie om de beleefbaarheid te vergroten”,* stelt Vervaet.

Ontspanning voor bewoners én werknemers

Hoewel de koppelingsgebieden vooral als buffer zijn aangelegd, bieden de locaties ook direct kansen om de natuurwaarden en recreatieve mogelijkheden in de regio te versterken. Zo is er bij de inrichting gekeken

naar de fysische omstandigheden. Op veel plekken was een natuurlijke laagte aanwezig die kon worden benut als open water, met daaromheen een moerassige zone, oevervegetatie en opgaand bos. Veel bewoners maken inmiddels gretig gebruik van de nieuwe natuurgebieden om een ontspannende wandeling te maken of *“even het hondje uit te laten”*. En ook voor de werknemers van de industrieën zijn de koppelingsgebieden een meerwaarde in het landschap. Bij het bezoeken van het koppelingsgebied van Rieme-Zuid maakten we kennis met Thierry, die voor werktijd veelvuldig in het gebied komt om zijn hond uit te laten en een luchtje te scheppen. Hij vertelt: *“We werken in ploegendienst, dus dan moet ik altijd even wachten tot ik aan het werk kan. In die tijd mag ik hier graag zijn. Voorheen lag hier gewoon een braakliggend terrein, het gebied is echt enorm opgeknapt met de bomen en het water.”*

Verbinding en eenheid

Hoewel de verschillende koppelingsgebieden in principe op zichzelf staan, zijn verscheidene gebieden met elkaar verbonden door middel van een netwerk van fietspaden. Door de relatief geringe afstand tussen de koppelingsgebieden kan op deze manier al snel een groene verbinding door een industriegebied gerealiseerd worden. Enerzijds worden werknemers hiermee gestimuleerd om op de fiets naar hun werk te komen, anderzijds wordt het ook mogelijk voor inwoners om het industriegebied te verkennen. En met succes,

zo beaamt De Smet. *“Je ziet dat de gebieden veel worden bezocht door fietsers die anders misschien niet zo snel geneigd waren om deze plekken te bezoeken.”*

Naast de verharde fietspaden kan ook de inrichting hieraan hebben bijgedragen. Elk koppelingsgebied is bijvoorbeeld voorzien van een informatiepaneel in dezelfde huisstijl. *“En het meubilair is ook allemaal in dezelfde stijl uitgevoerd, zodat direct duidelijk is dat je in een koppelingsgebied bent”,* verklaart Vervaet. Inmiddels zijn er ook ideeën om het concept van de koppelingsgebieden tevens aan de Nederlandse zijde toe te passen, waarbij dezelfde inrichtingsprincipes en huisstijl worden gehanteerd. Het zou daarmee een nieuw geslaagd voorbeeld kunnen zijn van de grensoverstijgende samenwerking tussen de verschillende partners in het omvangrijke havengebied van het North Sea Port District.



Thema 1 – Het natuurlijke systeem

Wat is er te zien in het NSPD?



Kreken en kreekrestanten

In het noorden en midden van het district wordt het zeekleilandschap getekend door de aanwezigheid van talloze kreekrestanten, die als kronkelende lijnen in het polderlandschap liggen. Ze herinneren aan de tijd dat de zee hier tot diep in het land kon dringen.



Schorren, slikken en platen

Ooit bestond een groot deel van het district uit een getijdenlandschap. Langs de Westerschelde resteren nog enkele gebieden met schorren, slikken en zandplaten, die naast een landschappelijke waarde ook bijzondere natuurwaarden kennen.



(Beschermd) natuurgebieden

Overall in het district zijn (beschermd) natuurterreinen te vinden. Zo is onder meer de Westerschelde beschermd als Natura 2000 gebied. Andere gebieden vallen onder het NatuurNetwerkNederland (NNN) of het Vlaamse Ecologische Netwerk (VEN).



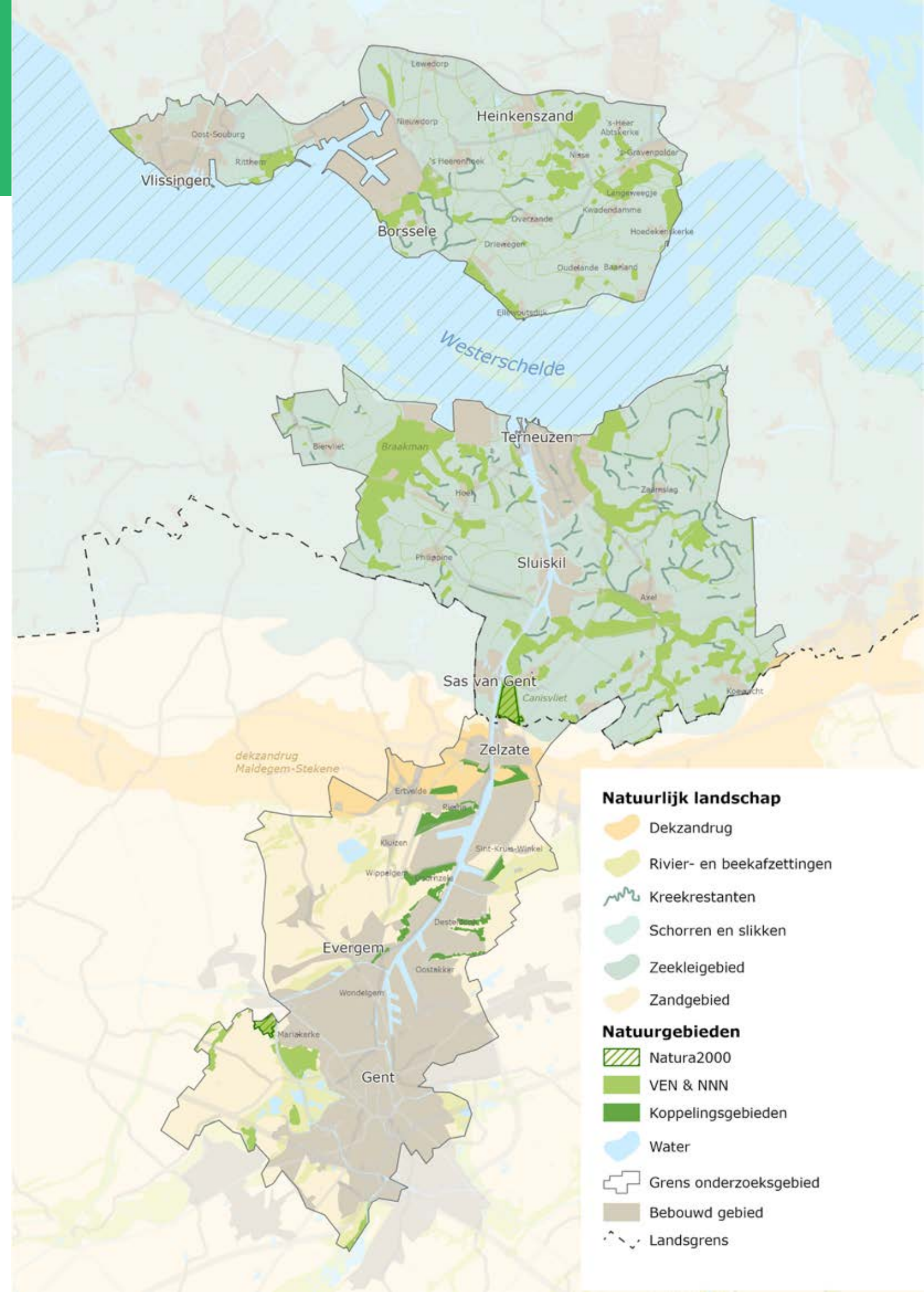
Koppelingsgebieden

In Vlaanderen vormen de koppelingsgebieden in de Kanaalzone groene buffers tussen de havenindustrieterreinen en woonkernen. De kleine natuurterreinen verhogen de landschappelijke waarden, biodiversiteit én leefbaarheid in het district.



Dekzandruggen en rivierduinen

In het zuidelijke deel van het district liggen dekzandruggen en rivierduinen, die door hun hogere ligging en afwijkende verkaveling nog goed herkenbaar zijn in het landschap. Ze hebben een grote rol gespeeld in de latere bewoningsgeschiedenis van het district.



Literatuur thema 1

Baeteman, C. (2008). De Holocene geologie van de Belgische kustvlakte. Professional Paper. Geological Survey of Belgium 304.

Barends, S. (2010). Het Nederlandse landschap. Een historisch-geografische benadering (10e druk). Utrecht: Matrijs.

Borremans, M. (2015). Geologie van Vlaanderen. Gent: Academia press.

Bos, K., & Bosch, J. (2017). Landschapsatlas van de Oosterschelde; spiegel van verleden, venster op de toekomst. Koudekerke.

Coen, I. (1998). Ontstaan en ontwikkeling van de Westerschelde. Water nr. 43, pp. 156-162.
Haartsen, A. (2009). Ontgonnen verleden. Regiobeschrijvingen provincie Zeeland. Directie Kennis, Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

Kraker de, A. (2002). De Westerschelde, een water zonder weerga. Ontstaansgeschiedenis en kaartbeeld, havens, handel en scheepvaart, verkeer, verdrongen dorpen, oorlog en verdedigingswerken, natuur en milieu en andere aspecten van de Westerschelde. Kloosterzande: Duerinc

Kiden, P. (2006). De evolutie van de Beneden-Schelde in België en Zuidwest-Nederland na de laatste ijstijd. Belgeo.

Kraker de, A. (2002). De Westerschelde, een water zonder weerga. Ontstaansgeschiedenis en kaartbeeld, havens, handel en scheepvaart, verkeer, verdrongen dorpen, oorlog en verdedigingswerken, natuur en milieu en andere aspecten van de Westerschelde. Kloosterzande: Duerinck.

Kraker de, A., & Borger, G. (2007). Landschappelijke dynamiek in de

zuidwestelijke delta van de Lage Landen. Geoarchaeological and Bioarchaeological Studies 8.

Lases, W., & Kraker de, A. (2009). De Westerschelde, natuurlijk? Verdieping van en ontpoldering langs de Westerschelde in historisch perspectief geplaatst. Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis 18, 2, pp. 25-39.

Müller, A., & Dijkstra, J. (2022). Dynamische Delta. Synthese onderzoek naar de archeologische bewoningsgeschiedenis en landschapsontwikkeling van de provincie Zeeland en het Zeeuws kleigebied. Amersfoort: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Provincie Zeeland. (2013). Het ontstaan van Zeeland. 26 aardkundig waardevolle gebieden in de provincie.

Stouthamer, E., & Cohen, K. (2023). Fysische geografie van Nederland - De vorming van het land. Utrecht: Perspectief uitgevers.

Verbruggen, F., Linden van der, M., Kooistra, L., & Beurden van, L. (2015). Stille wateren hebben diepe gronden: paleoecologisch onderzoek naar het Pleistoceen en Holoceen van Terneuzen, Nieuwe Sluis. BiAXiaal, 849.

Verhoeve, A., & Verbruggen, C. (2006). Het Meetjesland. Bodem en landschap in historisch perspectief. Belgeo. Belgisch Tijdschrift voor Geografie, pp. 206-218.

Vos, P., & Vries de, S. (2015). Geoarcheologisch vooronderzoek Nieuwse Sluis Terneuzen. Deltares.

Vos, P., Meulen van der, M., Weerts, H., & Bazelmans, J. (2018). Atlas van Nederland in het Holoceen. Landschap en bewoning vanaf de laatste ijstijd tot nu. Amsterdam: Prometheus

Verklarende woordenlijst

De Honte – voorloper van de Westerschelde

Donk – dekzandkop of rivierduin

Getijdengeul – geul waarin zee water met vloed naar binnen stroomt en met eb weer uitstroomt

Holoceen – geologische tijdsperiode vanaf 11.700 jaar geleden tot het heden

Hoogveen – voedselarme veensoort die gevoed wordt door regenwater en in koepelvorm, onafhankelijk van het grondwater groeit.

Koppelingsgebied – groene bufferzone tussen de industrie en woonkernen in de Kanaalzone

Kreekruggen – oude beddingen die door daling van het omliggende landschap als verhoging in het landschap zijn komen te liggen

Pleistoceen – geologische tijdsperiode tussen ongeveer 2,58 miljoen tot 11.700 jaar geleden.

Schorren – onbedijkte gebieden die alleen bij extreme waterstanden overstromen en vaak zijn begroeid met zoutminnende plantensoorten

Slikken – onbedijkte en onbegroeide gebieden die bij hoogwater onderstromen

Vlaamse Vallei – rivierdal ten noorden van Gent dat is opgevuld met dekzand

2 Nederzettingen en landgebruik



De bewoningsgeschiedenis van het North Sea Port District begon tienduizenden jaren geleden, toen jagers-verzamelaars tijdens de steentijd in een poolwoestijn over de uitgestrekte zandvlaktes rondtrokken. In dit thema reizen we door de tijd, van de eerste boeren naar de vorming van gemeenschappen en uiteindelijk de verstedelijking van het district. Centraal daarbij staat de vraag hoe de mens het land gebruikte en hoe dat in de loop der tijd veranderde. Daarin is een duidelijk verschil te zien tussen de zandgronden in Vlaanderen en de Zeeuwse kustvlakte. Actuele problematiek, zoals de perifere ligging van een deel van het district, transitie in de landbouw, de verstedelijking en de leefbaarheid, wordt in historisch perspectief geplaatst. Ondanks de op het eerste gezicht soms grote verschillen blijkt uit de historie een sterke samenhang in het district, waarbij met name de stad Gent een drijvende kracht vormde.

2.1 De eerste bewoners Jagers-verzamelaars in het paleolithicum en mesolithicum

De eerste bewoners van het district waren jagers-verzamelaars, die tijdens de oude steentijd (het paleolithicum, tot ca. 10.000 v.Chr.) door het gebied trokken. Het landschap bestond toen nog overwegend uit een uitgestrekte open zandvlakte, die zich tot aan Engeland uitstrekte. Men volgde kudde grote zoogdieren zoals rendieren en leefde in kleine groepen in tijdelijke kampementen. Uit deze periode kennen we enkele vuurstenen artefacten, zoals vuistbijlen. Vondsten uit deze tijd zijn echter vrij schaars, omdat ze in een groot deel van het onderzoeksgebied bedekt liggen onder een dik pakket jongere afzettingen. In Zeeland komen enkel bij diepe graafwerkzaamheden, zoals de aanleg van de Westerscheldetunnel en de Sluiskiltunnel, vondsten naar boven. In de buurt van Ellewoutsdijk werden bijvoorbeeld enkele midden-paleolithische vondsten gedaan. Daar werd aan het einde van de

jaren '50 ook een menselijke onderkaak opgegraven, waarvan men tegenwoordig vermoedt dat deze aan een neanderthaler heeft toebehoord.¹¹ Bij het uitgraven van het kanaal Gent-Terneuzen werden ter hoogte van Zelzate ook verschillende mammoetbeenderen teruggevonden.¹² Vondsten uit het laat-paleolithicum kennen we verder bijvoorbeeld uit de omgeving van Axel. De meeste vindplaatsen concentreren zich echter op de zandgronden aan de Vlaamse kant van het district. Zeker vanaf het laatste fase van het laat-paleolithicum is een sterke clustering van vindplaatsen te zien op de dekzandrug van Maldegem-Stekene, met name de zuidkant daarvan. Daar lag destijds in de Moervaartdepressie nog een zoetwatermeer. Dat soort overgangsgebieden van hoge naar lage milieus met zoet water vormden aantrekkelijke vestigingslocaties.

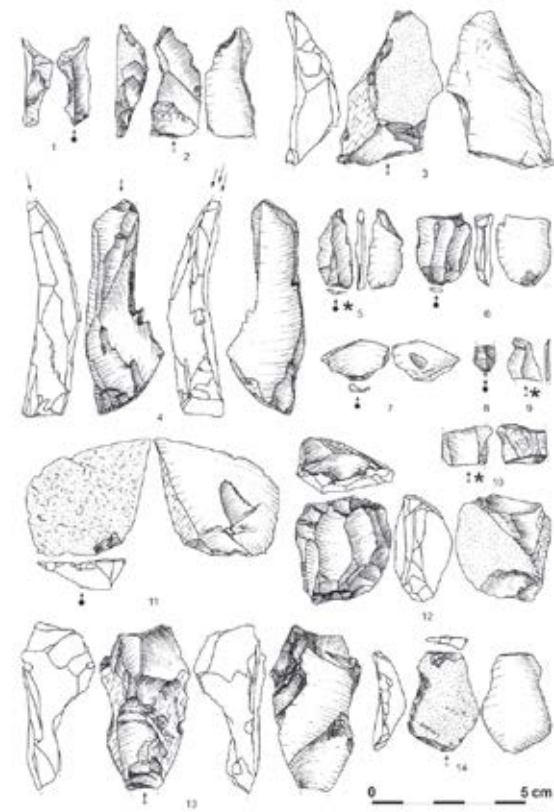
Met de opwarming en vernatting van het klimaat na het einde van de laatste ijstijd veranderde ook het leefmilieu voor de mens. In het warmere en vochtiger landschap was een grotere voedselrijkdom, met nieuwe flora en fauna. Door het vollopen van het Noordzeebekken verdween tegelijkertijd een groot leefgebied. De werktuigen werden aangepast op de veranderende



Afbeelding 2.2 In de Westerschelde bij Ellewoutsdijk werd een fragment van een prehistorisch rendiergewei gevonden dat door mensen bewerkt is. Dit soort objecten staan bekend als Lyngby-bijlen en stammen uit de Ahrensburgcultuur, toen de mens tijdens de laatste koude fase van de laatste ijstijd (Jonge Dryas) over de dekzandvlaktes trok.

omstandigheden, zo blijkt uit vondsten die we kennen uit de midden steentijd (het mesolithicum, ca 9500 – 4000 v.Chr.). Met dank aan uitgebreid onderzoek van de Universiteit Gent is er over het finaal-paleolithicum en mesolithicum in het grensgebied veel bekend en kan ook de bredere, landschappelijke context goed geschetst worden. De werktuigen uit het mesolithicum zijn aanzienlijk kleiner dan die uit het paleolithicum, wat een duidelijke afspiegeling is van de veranderende leefomgeving. In het meer gesloten boslandschap met kleiner wild had men behoefte aan kleinere wapens en werktuigen, zoals pijlbewapening.¹³

De hoge delen van het landschap, zoals de dekzandruggen, vormden aantrekkelijke vestigingsplaatsen in het steeds natter wordende klimaat. Vanaf daar trok men naar de lager gelegen, nattere gebieden om er te jagen, vissen en verzamelen. Ook in het vroeg- en midden mesolithicum zien we een duidelijke concentratie van vindplaatsen op de dekzandrug van Maldegem–Stekene, vaak in de buurt van natte laagtes. Aan het einde van het mesolithicum is een opvallende verschuiving te zien naar de Scheldevallei, waarvoor nog geen definitieve verklaring te geven is. Mogelijk hangt dat samen met een toegenomen invloed van de zee.



Afbeelding 2.3 (boven). Vuurstenen artefacten uit het mesolithicum afkomstig van een vindplaats aan de Emmabaan in Koewacht (gemeente Terneuzen), vlakbij de huidige landsgrens. Bron: Noens 2012, 63

Afbeelding 2.4 (onder) Reconstructie van de Moervaartvallei aan het begin van het Holoceen. Dit landschap met overgangen tussen verschillende milieus vormde een aantrekkelijke vestigingslocatie voor de toenmalige bewoners van het district. Bron: Ulco Glimmerveen in opdracht van UNESCO Global Geopark Scheldedelta



Waar veel archeologische sites in Vlaanderen zijn aangetast omdat ze zo dicht aan het maaiveld liggen, kent men in Zeeland het omgekeerde probleem. Daar worden vindplaatsen uit het mesolithicum zelden aangetroffen, omdat ze afgedekt liggen onder het dikke pakket zeeklei, als ze niet zijn weggeslagen bij uitbreidingen van de zeearmen.

De eerste boeren – het neolithicum en de bronstijd

In de nieuwe steentijd (het neolithicum, ca. 5000 – 2000 v.Chr.) ging men over op een agrarische levenswijze en ontstonden de eerste min of meer vaste woonplaatsen. In tegenstelling tot sommige andere delen van Nederland en Vlaanderen zal de overgang naar een meer agrarische samenleving hier heel geleidelijk verlopen zijn. Zeker tot in de bronstijd maakte het jagen en verzamelen in de Scheldedelta nog deel uit van de voedselvoorziening. Het lijkt er op dat er pas vanaf de midden-bronstijd van een volledig agrarische samenleving gesproken kan worden. Er werd op kleine schaal akkerbouw bedreven met gewassen als emmer, rogge, eenkoorn, vlas en gerst. Daarnaast werden dieren als schapen, runderen en varkens gehouden. Het kustlandschap voorzag tevens in natuurlijke voedselbronnen zoals zeegroenten, schelpen, zeezoogdieren, vogels en vis.¹⁴

Alleen de hoogste delen van het landschap waren toen nog bewoonbaar door de aanhoudende vernatting en veenvorming. De hogere zandgronden waren echter niet erg vruchtbaar, waardoor de akkers er al na enkele jaren uitgeput raakten. Men verplaatste dan de boerderijen en vormde elders een nieuwe nederzetting. Daarbij werden natuurlijke bossen gekapt om plaats te maken voor de akkers. In de loop der tijd begon de mens zo een steeds grotere stempel op het landschap drukken. Dat de omgeving van Gent toen ook al bewoond werd blijkt wel uit de talloze archeologische vondsten die er gedaan zijn.¹⁵



Afbeelding 2.5 In de zeesluis van Terneuzen werd bij graafwerkzaamheden in 1902 deze neolithische gepolijste bijl aangetroffen. Bron: D'hondt & Wattenberghe 2015, 48

Afbeelding 2.6 (onder). reconstructie van het landschap in de Moervaartvallei omstreeks 4500 v.Chr. Delen van het oerbos zijn gekapt om plaats te maken voor de nederzetting. Ulco Glimmerveen in opdracht van UNESCO Global Geopark Scheldedelta



In gesprek met:

Johan Hoorne en Jan Wattenberghe

Archeologie in de Kanaalzone

Tussen grafcirkels, penningen en bomkraters



De afgelopen decennia is er relatief veel archeologisch onderzoek verricht rondom het kanaal Gent–Terneuzen. Enerzijds vanwege de haveninfrastructuur, maar ook vanwege woningbouw. Met name Evergem en Oostakker kunnen worden gezien als forensendorpen voor Gent, waardoor er veel vraag is naar nieuwe woningbouw. En zodra de beoogde inpassingen een bedreiging vormen voor het bodemarchief, dient er vooraf een archeologisch onderzoek plaats te vinden.

“Al is het archeologisch onderzoek in Vlaanderen pas echt op gang gekomen na het Verdrag van Malta (in 1992)”, vertelt Johan Hoorne, archeoloog bij De Logi & Hoorne Archeologie en al twintig jaar betrokken bij archeologisch onderzoek in de Gentse Kanaalzone. Het duurde tot circa 2005–2006 voordat het Verdrag goed geïmplementeerd was in Vlaanderen. Hoorne: “Wat dat betreft is er nog een grote achterstand in het onderzoek ten opzichte van Nederland.” Jan Wattenberghe, collega-archeoloog bij bureau Artefact en onder meer werkzaam op het Nederlandse deel van de Kanaalzone, sluit zich hier bij aan, al wil hij wel een kleine nuance toevoegen. “Het gebied is hier relatief dunbevolkt, zeker in vergelijking met

bijvoorbeeld de Randstad. Daarmee zijn er ook minder ruimtelijke ontwikkelingen en wordt er minder onderzocht”, aldus Wattenberghe.

Vondsten in een nat landschap

Toch is er genoeg onderzoek verricht in de regio om voorzichtig een globaal beeld van archeologische vestigingslocaties te kunnen schetsen. Het meest opvallend is het geringe aantal prehistorische sites in de Kanaalzone, al zijn daar wel enkele verklaringen voor te geven. De belangrijkste is de diepte waarop de pleistocene zandgrond (het prehistorische maaiveld) zich bevindt. Het gebied ligt in de Vlaamse Vallei en de Scheldedelta, wat er toe heeft geleid dat het zand inmiddels is afgedekt met dikke pakketten veen en klei. “De mogelijke vondstlocaties liggen daarom diep in de ondergrond. Die worden niet verstoord bij normale ontwikkelingen, dus komen wij ze ook niet tegen bij opgravingen”, verklaart Wattenberghe.

Op en rondom de brede dekzandrug tussen Maldegem en Stekene zijn wel tal van archeologische vondsten bekend. “En in kleinere vorm op de dekzandruggen langs de oude rivierloop van de Kale en in de omgeving van de Moervaartdepressie. De dekzanden rondom Belzele, Evergem en Oostakker kunnen gezien worden als archeologische hotspots, met name vanaf de metaaltijden”, vult Hoorne aan. Het beeld dat het landschap in de Kanaalzone te nat was voor vestiging, ligt daarom wat genuanceerder. “De meeste vondsten worden gedaan op de hogere gronden ten zuiden van Gent, maar de landschappelijke verschillen waren niet zo groot als het vondstmateriaal nu doet vermoeden” , vertelt Hoorne. Zo verwacht hij



dat er nog tal van grafheuvels en sporen in de ondergrond aanwezig moeten zijn, onder meer in de omgeving van Evergem.

Een middeleeuwse Gamma

Vanaf de volle middeleeuwen is er in het gehele gebied volop ontwikkeling terug te zien. Dit ging gepaard met een sterke ontginning en inpoldering van het landschap, al ging dat lang niet altijd zonder slag of stoot. Wattenberghe: “Zeeland kan je haast beschrijven als het land van verdrongen dorpen. Hevige stormvloeden hebben veel van het oude landschap weggeslagen of weggevaagd, waarmee veel vondsten ook weer verloren zijn gegaan. Het landschap is als het ware hertekend.” Verdwenen dorpen werden soms elders weer opgebouwd.

Het verdrongen schiereiland Borssele is een bekend voorbeeld, waar het karakteristieke dorp in feite een herbouw is van het verdrongen dorp Monster. Maar ook Westdorpe nabij de landsgrens is opnieuw aangelegd, nadat het oorspronkelijke dorp in de 15e eeuw door de Braakman geheel werd opgeslokt. Op de locatie van het oude dorp zijn nog resten van de voormalige nederzetting teruggevonden. “Die oude dorpen werden als een soort Gamma gebruikt. Bouwmaterialen waren natuurlijk heel kostbaar, dus men ging zoveel mogelijk hergebruiken. Wat we nu terugvinden zijn voornamelijk fragmenten dakpan en

baksteen, dingen die niet hergebruikt konden worden”, licht Wattenberghe toe.

Archeologie voor het brede publiek

Alle vondsten komen na het archeologisch onderzoek netjes achter slot en grendel in het depot. Hiertoe behoren onder meer de meest bijzondere archeologische vondst van Hoorne (“een Romeins stuk vuurbok, heel gestileerd en versierd met een everzwijnhoofd”) en die van een collega van Wattenberghe (“een herdenkingspenning van Keizer Karel uit 1530, geslagen in Antwerpen en gevonden in Axel”). Maar waar aan Nederlandse zijde verscheidene archeologische tentoonstellingen plaatsvinden, blijft Vlaanderen in dat opzicht achter. Hoorne: “De vroegmiddeleeuwse veldfles met muntschat uit de buurt van Zelzate is uiteraard wel tentoongesteld in STAM, maar verder is er relatief weinig.” Ook zijn er in Vlaanderen minder publieksboeken beschikbaar en vinden er minder lezingen voor het brede publiek plaats, waardoor het voor deze mensen lastiger is om kennis te vergaren. Volgens Hoorne zit daar een gevaarlijke paradox om archeologie onder de aandacht te brengen: “Er zijn nauwelijks grote publieksboeken, terwijl er zat verhalen te vertellen zijn. Onbekend maakt onbemind, maar door het onbeminde is er ook

Afbeelding 2.7 luchtfoto van de gereconstrueerde grafheuvels bij de Hoge Weg in Gent.



minder kennisdeling.” De inpassing van het archeologisch onderzoek in Gent, tussen de Hogeweg en Sint-Bernadestraat, is wat dat betreft een positieve uitschieter. Hier verwijzen de straatnamen naar de archeologische perioden van de gedane vondsten (Fibulaplein, Romeinse Weg, IJzertijdhof) en zijn in het park twee cirkels aangelegd die verwijzen naar de grafcircels. “Het betreft hier geen inspiratie van onderzoek uit de regio, de locatie is de site”, verklaart Hoorne.

De landsgrens als harde barrière

Het gebrek aan kennisdeling laat zich ook zien in de professionele sfeer aan de grens. Ondanks dat het (met name prehistorische) landschap van Zeeuws-Vlaanderen en Vlaanderen grofweg tot één landschap gerekend kan worden, is er weinig uitwisseling tussen archeologen aan weerszijden van de grens. Hoorne: *“Universiteiten zoals de Universiteit Gent hebben vaak wel archeologische kennis uit Nederland, maar binnen de archeologische bureaus is deze kennisdeling er niet. Wat dat betreft is de landsgrens zeer hard.”* Wattenberghe beaamt dit en stelt dat hier in de toekomst nog wel een grote slag te slaan is. *“Kijk alleen al naar het stroomgebied van de Schelde. De bovenloop ligt in Vlaanderen en Frankrijk, dus elke impact daar heeft ook veel invloed gehad op ons gebied. Het is wat dat betreft heel belangrijk om ook internationaal te kijken. En dan niet alleen vanuit archeologie, maar ook historisch-geografisch of sociaaleconomisch. Met alles bij elkaar krijg je een compleet verhaal.”*

Tastbare geschiedenis

Het delen van kennis komt tevens terug wanneer Hoorne wordt gevraagd welke opgraving hem het meest is bijgebleven. Er is onderzoek verricht naar Romeinse boerderijplattegronden, middeleeuwse houtskoolmeilers en grafcircels uit de bronstijd, maar toch valt zijn keuze op een veel recentere periode. *“Dan ga ik voor het proefsleuvenonderzoek in Rieme, waar we bomkraters uit de Tweede Wereldoorlog onderzochten. Het was maar een halve dag veldwerk, maar het trok wel veel interesse uit de omgeving. Ik vond dit zo mooi omdat de gebeurtenissen nog zo vers in het geheugen*

liggen bij omwonenden, het is echt tastbare geschiedenis.”

Deze tastbaarheid komt ook terug bij de keuze van Wattenberghe. Aan de ene kant was dat de vondst van de herdenkingspenning van Keizer Karel, omdat hij nu een tastbaar object in zijn handen kon houden van een gebeurtenis die hij vooral kende uit de geschiedenisboeken. Maar een opgraving op het kerkhof op de Oude Markt in Vlissingen staat hem nog het meest bij. *“Op een gegeven moment kwamen we bij de middeleeuwse laag aan, die was afdekt met een dikke laag klei. Dat we daar nog intacte kisten aantroffen was op zich niet heel bijzonder, maar op diegene die ik aantrof was de vorm van het boeket bloemen nog heel goed zichtbaar. Dan komt het wel heel dichtbij, het is in feite nog hetzelfde als nu”,* verklaart Wattenberghe.

Lessen voor de toekomst

Beide heren hebben tientallen jaren ervaring als archeoloog en hebben in hun werkzame leven al veel dingen voorbij zien komen. Over één ding zijn ze het in ieder geval roerend eens: archeologische opgravingen horen eigenlijk niet thuis in de commerciële sector. Het is nu zo dat de verstoorder betaalt en dus bepaalt, waardoor de onderzoeken zo minimaal mogelijk zijn. Wattenberghe: *“Het zou heel fijn zijn om archeologie af en toe ook even los van de ruimtelijke ordening te zien. Dus niet alleen kijken naar de boerderijplattegrond binnen de opgraving waar de verstoring plaatsvindt, maar ook het omliggende landschap mee te nemen. We zouden dan sneller het grote plaatje kunnen zien, in plaats van werken met puzzelstukjes.”*

Het breder trekken van het archeologische werkveld zou daarnaast mogelijkheden kunnen bieden voor extra participatie, bijvoorbeeld door mensen te laten meehelpen. Als het aan Hoorne ligt wordt er de komende jaren in ieder geval veel meer aandacht besteed aan publieksarcheologie. *“De rijke archeologische geschiedenis van Gent en haar omgeving is veel te interessant om in de hoofden van de archeologen te blijven zitten!”*

De ijzertijd en Romeinse tijd

In de late bronstijd en ijzertijd bleven de zandgronden bewoond en concentreren de Zeeuwse vondsten zich in het duingebied buiten het onderzoeksgebied. De zee moet toen relatief rustig geweest zijn. Vanaf de ijzertijd zijn er aanwijzingen dat men ook op het veen is gaan wonen, vermoedelijk langs de veenriviertjes tussen de hoogveenkoepels. Dat ging door in de Romeinse tijd, zo blijkt onder andere uit een vindplaats van verschillende huisplattegronden bij Ellewoutsdijk.¹⁶ In het kustgebied was de dreiging van de zee voortdurend dichtbij, maar de zee zorgde ook voor een rijkdom aan voedselbronnen en handelswaren zoals zout en schelpen. Al in de ijzertijd en Romeinse tijd exploiteerde de bewoners deze natuurlijke hulpbronnen die het district te bieden had.

Vanuit groeiende nederzettingen als Ganda (het latere Gent) was er verbinding met het binnenland via de Leie en de Schelde en verschillende landwegen. Op de grote rivieren werd toen al tol geheven, weten we uit historische overleveringen. Vooral Menapisch zeezout, afkomstig uit de kustgebieden van Noord-Frankrijk, Vlaanderen en Walcheren, stond binnen het Romeinse Rijk goed aangeschreven. Zout was zeer gewild als bewaarmiddel voor allerlei voedselwaren en werd daarnaast op grote schaal gebruikt voor de productie van vissaus, een belangrijk exportproduct. In de Romeinse tijd werd het zout direct uit zeewater gewonnen, door het te laten indampen. Voor de productie en het vervoer van zout werd een speciaal type grof aardewerk gebruikt, dat we kennen als briquetagemateriaal. Zout kan daarmee gezien worden als één van de oudste handelswaren van het district. Het veen diende daarbij als brandstof, zodoende werd gestart met het ontwateren van de venen en de winning van turf.

Vanaf de 2e eeuw begon het landschap te vernatten, mede door de veenwinning en bodemdaling. Het ontwateren van het veen had in combinatie met de toegenomen zee-invloed uiteindelijk catastrofale gevolgen (zie thema 3). Aan het einde van de 3e eeuw werd het gebied vrijwel verlaten, waarvoor verschillende oorzaken aangewezen kunnen worden. Vermoedelijk ging het om een combinatie van politieke en economische onrust en een aanhoudende vernatting van het kustlandschap door bodemdaling en indringing van de zee.

2.2 Dorpen en steden in de middeleeuwen

Hoewel het gebied rond het einde van de 3e eeuw leeg trok, is het nooit volledig verlaten. Zeker in het meer stabiele zandlandschap bleef bewoning mogelijk. Ook de kuststreek werd misschien nog extensief gebruikt, al leende het zich niet meer voor vaste bewoning. In de vroege middeleeuwen (500-1000 n.Chr.) werd de basis gelegd voor het district zoals we dat nu kennen. In deze context kwamen op de hogere zandgronden permanente nederzettingen tot ontwikkeling en volgde ook de kerstening en de stichting van de eerste kerken. Ook in het kustgebied werden vanaf de middeleeuwen de eerste vaste nederzettingen gesticht op de hoogste delen van het landschap, die in Zeeland bekend staan als het oudland. Met name de zandige kreekruggen, die door reliëfinversie hoger in het landschap waren komen te liggen, vormden daar goede vestigingsplaatsen. De kleine nederzettingen zullen voor een groot deel zelfvoorzienend zijn geweest en leverden daarnaast goederen of diensten aan de lokale machthebbers, in ruil voor bescherming. Lokaal was er al in de vroege middeleeuwen sprake van enige specialisatie en vorming van centrale plaatsen, vooral in het Vlaamse deel van het district.

De opkomst van Gent

Voor het NSPD is de ontwikkeling van de stad Gent in deze periode interessant. De eerste nederzetting van Gent moet gelegen hebben op een heuvel vlakbij het punt waar de Leie in de Schelde stroomde. Iets ten westen daarvan werd in de 7e eeuw de abdij van Sint Baafs gesticht. Op de Blandijnberg, zo'n 1,5km ten zuiden van die abdij werd niet veel later een tweede abdij gesticht; de Sint Pietersabdij. De samenvloeiing van de Leie en de Schelde was een gunstige vestigingsplaats, waar men hoog en droog kon wonen in de directe nabijheid van de rivieren. De handel over de Leie en Schelde heeft een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van de stad (zie thema 5). Beide abdijen vergaarden al kort na hun stichting veel landerijen, die zich ook ten noorden van de Honte uitstrekten. De naam van de Zeeuwse Bevelanden is een verbastering van Bivolanden, een verwijzing naar de eigendommen van de Gentse abdij. Voor een groeiende stad als Gent was de voedselvoorziening een belangrijk onderwerp.

De stad was daarvoor afhankelijk van het platteland. Grote hoeveelheden voedingswaren werden over het land en het water naar de stad gevoerd. De groei van Gent had zijn weerslag op het omliggende landschap, niet alleen omdat er fysiek ruimte geboden moest worden aan de groeiende bevolking, maar vooral vanwege de grote behoefte aan voedsel, kleding en brandstof. Aanvankelijk kwamen de meeste producten uit de lokale omgeving, door grote stukken veen, moeras of bos te ontginnen. Ook de inpolderingen in het noorden stonden in deze tijd in het teken van de voedselvoorziening van de steden en werden veelal vanuit de Vlaamse abdijen geïnitieerd.¹⁷ De beide Gentse abdijen hebben daarmee een grote rol gespeeld in de middeleeuwse ontginningen binnen het district, zowel in de zandgebieden als in de kuststreek. Ook andere Vlaamse kloosters en abdijen, zoals

die van Ter Doest (Lissewegen), Boudelo (Klein-Sinaai) of Ten Duinen (Koksijde) waren betrokken bij de inpolderingen in Zeeland en bezaten veel grond. Voor de abdijen was een toename van landbouwareaal de belangrijkste drijfveer. De Vlaamse graven profiteerden daar ook van. Door de gronden aan de geestelijke instellingen of vermogende particulieren te schenken konden ze geld verdienen uit domeinen die anders waardeloos zouden blijven.

Vanaf de 10e eeuw is er op meerdere plaatsen in de Lage Landen een sterke opkomst van steden te zien, binnen het district groeide vooral Gent enorm. Tussen de 11e en 16e eeuw behoorde Gent zelfs tot de grootste steden van Noordwest-Europa. Op het hoogtepunt in de 13e eeuw telde de stad zo'n 50.000 tot 60.000 inwoners en liet het steden als Londen en Keulen achter zich. In de stedelijke kern kwamen handel en nijverheid tot ontwikkeling en ontstonden gespecialiseerde gilden en ambachten. De opkomst van Gent en andere kleinere steden zoals Biervliet en Axel zorgde voor meer rijkdom in het district, tegelijkertijd zien we ook een verdeling van de macht en een sterke versplintering ontstaan. (zie thema 4).

Middeleeuwse handelswaren Wol en laken

Gent ontwikkelde zich al snel tot een belangrijk centrum in de handel in wol en laken. Dat had alles te maken met het omliggende landschap. Langs de rivieren waren grote stukken land beschikbaar die zich niet leenden voor de landbouw, maar wel uitstekend gebruikt konden worden voor het weiden van schapen. Vanaf het midden van de 10e eeuw konden zo grote hoeveelheden wol naar de stad worden aangevoerd, dat in de stad verwerkt werd tot laken. Laken is een wollen stof die wordt geweven en daarna vervilt en vanwege zijn stevigheid en slijtvaste eigenschappen erg populair was.



Afbeelding 2.8 (linksboven). Graan was voor Gent een belangrijk product, dat uit zuidelijke richting werd aangevoerd. Gent ontwikkelde zich in de loop der tijd tot een belangrijke opslag- en handelsplaats van graan, dat werd opgeslagen in spiekers (graanschuren). Het Kornstapelhuis (of de Spijker) aan de Graslei is misschien wel het bekendste voorbeeld. Bron: Gent Geprent



Afbeelding 2.9 (rechtsboven). Met al dat graan waren ook molens nodig om te malen. De Vlaamse zandstreek was rijk aan windmolens, die het liefst werden aangelegd op natuurlijke hoogtes, en bij gebrek daaraan op kunstmatige molenbergen. Veel molens zijn met de industrialisatie uit het landschap verdwenen. De Doornzelemolen is een mooi voorbeeld, deze molenromp werd in 1839 gebouwd als vervanging van een staakmolen die vermoedelijk al in de 15e eeuw op deze locatie werd gebouwd. Bron: Beeldbank Agentschap Onroerend Erfgoed.

Afbeelding 2.10 (links) het Belfort in Gent vormt tegenwoordig nog altijd één van de meest kenmerkende bouwwerken in de middeleeuwse binnenstad. De 95-meter hoge toren werd in de eerste helft van de 14e eeuw gebouwd. In 1425 werd tegen het Belfort een grote lakenhal gebouwd, als centrum van de Gentse wol- en lakenhandel.

Afbeelding 2.11: Panoramisch gezicht op Gent uit 1534. Dit 16e-eeuwse schilderij is één van de oudste panoramische schilderijen uit West Europa. Op de voorgrond zien we de Sint-Baafsabdij, met daarachter de ommuurde stad die door verschillende toegangspoorten toegankelijk was. De rivieren de Leie en de Schelde, die bepalend waren voor het ontstaan van Gent, zijn hier prachtig afgebeeld. Ze waren van essentieel belang voor de handel en de groei van de stad. In noordelijke richting zien we het vertakkende stelsel van watergangen die turf en andere goederen vanuit de domeinen naar de stad brachten. Links zijn bleekvelden te zien. Vanwege de buitengewoon nauwkeurige weergave van de stad vormt deze kaart een belangrijk aanknopingspunt bij historisch onderzoek naar de ontwikkelingsgeschiedenis van de middeleeuwse stad. Bron: STAM Gent





Afbeelding 2.12: Schilderij uit de 16e eeuw waarop het proces van zoutwinning staat afgebeeld.

Ook vanuit de domeinen van de Gentse abdijen in de Zeeuwse kustgebieden werden enorme hoeveelheden wol aangeleverd. Op de nog onbedijkte schorren kon men grote kuddes schapen laten grazen. De grote beschikbaarheid van wol zorgde voor een snelle ontwikkeling van de lakennijverheid in de stad, die zich al snel op de internationale markt richtte.

Zoutwinning (selnering)

Waar in de Romeinse tijd nog zout uit zeewater werd gewonnen, ging men in de middeleeuwen over op een andere manier van zoutwinning, die we kennen als selnering of zoutzieden. In de kustgebieden zat nog altijd een pakket veen in de ondergrond. Door de vele overstromingen was het doordrenkt geraakt met zout water en bevatte daardoor een zoutconcentratie tot 20 keer hoger dan het zeewater. Middels een uitgebreid, arbeidsintensief en soms gevaarlijk productieproces kon dit zout uit het veen gewonnen worden. Wanneer men precies begon met de selnering is niet met zekerheid

te zeggen. Zout was ook in de middeleeuwen een zeer gewild product voor het conserveren van voedsel en werd over grote afstanden verhandeld. In de late middeleeuwen nam het zoutzieden een economische vlucht, die in de 15e eeuw tot een hoogtepunt kwam. Binnen het district ontwikkelden met name Biervliet en in mindere mate Axel zich als centra van de zouthandel. Vrijwel al het zout dat hier gewonnen werd was bedoeld voor de export. Ook Zelzate speelde een belangrijke rol in de zoutverwerking. De naam zou zijn oorsprong vinden in Sel Saete, wat zoiets betekent als “plaats waar het zout was”.

Turfwinning (moernering)

Het veen dat in een groot deel van het district in de ondergrond aanwezig was werd ook op grote schaal gebruikt als brandstof. Het proces van turfwinning staat ook wel bekend als moernering, darinck delven of verving. Moernering en selnering hebben samen een flinke invloed op het landschap gehad. Waar het veen uit de bodem werd gegraven werd het maaiveld verlaagd en ontstonden

hobbelige percelen. De lage ligging maakte de gebieden vervolgens kwetsbaar voor overstromingen (zie thema 3). In de loop van de middeleeuwen nam de vraag naar turf als brandstof sterk toe. Omdat de meeste grote bossen op de zandgronden reeds gekapt waren, was er voor Gent niet voldoende brandhout beschikbaar. De lokale moerneringen, waarbij op kleine schaal turf werd gewonnen uit gebieden dichtbij de stad, zoals de Wondelgemse meersen, bleken niet langer voldoende om in de vraag van de groeiende stad te voorzien. Ten noorden daarvan lagen toen nog uitgestrekte wildernissen met grote onontgonnen veengebieden. Vooral in laagtes rond de dekzandrug van Maldegem-Stekene lag nog veel veen. Het veen bevatte hier minder tot geen zout en was daarom niet geschikt voor de selnering. Bovendien lag het niet afgedekt onder een laag klei en kon het eenvoudig gewonnen worden. Door

Afbeelding 2.13: Omdat er niet voldoende hout als brandstof beschikbaar was werd er vanaf de middeleeuwen op grote schaal turf gestoken in de uitgestrekte veengebieden ten noorden van de stad Gent. Bron: Ulco Glimmerveen in opdracht van UNESCO Geopark Schelde Delta.

de veengebieden stroomden verschillende natuurlijke en gegraven waterloopjes, die de stad verbonden met de veenmoerassen. In de loop van de middeleeuwen werd op steeds grotere schaal turf aangevoerd vanuit de omgeving van Ertvelde en de Vier Ambachten (Assenede, Boekhoute, Hulst en Axel) en werd het stelsel van waterlopen verder uitgebreid.¹⁸

2.3 De vroegmoderne tijd

In de vroegmoderne tijd, tussen ongeveer 1500 en 1800, groeide de bevolking van zowel de steden als de dorpen en het platteland gestaag. Het was een politiek turbulente tijd, waarin militaire conflicten en overstromingen het landschap van het district tekenden (zie thema 4). Door een combinatie van menselijk handelen en zware stormvloedden raakten delen van het district onbewoonbaar. Met sluiting van de Schelde ten tijde van de Tachtigjarige Oorlog liep bovendien de handel richting Gent sterk terug. In Zeeland zien we daarentegen vanaf de late middeleeuwen een opkomst van havensteden als Middelburg en Vlissingen, die sterk op de overzeese handel gericht waren.



Ten zuiden van de Westerschelde groeide Axel uit tot een belangrijke handelsplaats. De eerste vermelding van Terneuzen stamt uit 1325, al bleef het nog lang een vrij kleine nederzetting, gelegen op een landtong (nesse). Ook in de vroegmoderne tijd bleef Gent één van de grootste steden van Vlaanderen, al trad er aan het einde van de 16e eeuw een flinke economische krimp op. In de 18e eeuw was er met de opkomst van de linnennijverheid een nieuwe opleving te zien.

Rurale landschappen

Op de Zeeuwse eilanden waren de inpolderingen, na een reeks zware overstromingen en het uitbreken van de Tachtigjarige Oorlog, grotendeels tot stilstand gekomen. Tot ongeveer 1570 had men hier veel land gewonnen en werden talloze dorpen gesticht, die verspreid over het polderlandschap liggen. Vanwege de vruchtbare, voedselrijke kleigronden

groeide de bevolking er gestaag. Met de aanhoudende ontginningen werd ook het onderscheid tussen het zandlandschap in het zuidelijke deel van het district en het kustlandschap in het noorden steeds duidelijker, een verschil dat ook vandaag de dag nog goed zichtbaar is. In het zandgebied was het landschap van nature stabiel. Zandgronden zijn echter vrij onvruchtbaar en raken bij intensieve akkerbouw snel uitgeput, zeker als ze niet worden bemest. Traditioneel kwamen hier kleine nederzettingen met kleinschalige, gemengde boerenbedrijven voor. Bij iedere nederzetting was een kouter te vinden, waar de gemeenschappelijke gronden en akkers lagen. Men teelde er vooral graangewassen als tarwe,

Afbeelding 2.14: Op de 18e-eeuwse Ferrariskaart is het verschil in de verkaveling tussen de zandgronden en de zeekleipolders ter hoogte van de landsgrens duidelijk te zien.



winterrogge of haver en gebruikte daarbij het drieslagstelsel. Het ene jaar groeide er wintergraan, dan zomergraan en vervolgens lag het perceel een jaar braak. Soms werden de braakliggende gronden wel gebruikt voor stoppelbeweiding. Tussen de nederzettingen lagen tot ver in de vroegmoderne tijd nog woeste gronden, in Vlaanderen ook wel wastines genoemd. Op de hoogste zandgronden was de bodem niet vruchtbaar genoeg voor de akkerbouw, bovendien was het natuurlijke bos er al lang geleden gekapt. Hier kwamen uitgestrekte heidevelden voor, waar grote schaapskuddes geweid werden. Van de heide kon men bovendien plaggen steken voor de bemesting van de akkers. De wol- en linnennijverheid in Gent bracht allerlei nevenactiviteiten op het platteland met zich mee, zoals de teelt van verplanten als meekrap, wede en wouw. Vooral kleine boeren op de zandgronden hadden zo extra bijverdiensten. Daarnaast beschikten de hoeves, abdijen en boerderijen veelal over eigen moestuinen en boomgaarden, waar een groot deel van de lokale voedsel behoefte werd geteeld.

In het kustgebied kwam ten opzichte van de zandgronden meer grootgrondbezit voor. Dat had alles te maken met het risico op overstromingen. Kleine, zelfstandige boeren waren simpelweg niet in staat om de noodzakelijke kosten voor het dijkonderhoud of de risico's die de overstromingen met zich mee brachten te dragen. De grote landbouwpercelen waren daarentegen aantrekkelijk voor grootgrondbezitters. De bodem was er weliswaar zout, maar de kleigrond was vruchtbaar en leek zeer geschikt voor de landbouw. Bovendien was er veel ruimte beschikbaar om vee te weiden. Met name de grote hoeveboerderijen, die vanouds in handen waren van de abdijen, hielden er grote schaapskuddes op na. In het kustgebied is landschappelijk een sterk onderscheid te zien tussen de oudere en de jongere polders. In de oude polders van vóór de 17e eeuw is het landschap vrij kleinschalig

en wordt het doorsneden door kronkelende waterlopen en zandige kreekruggen. De kleine percelen waren in het verleden vaak voorzien van heggen en de dijken beplant met bomenrijen. Dit kleinschalige middeleeuwse cultuurlandschap is op verschillende plaatsen op Zuid-Beveland goed bewaard gebleven. Vanaf de 17e eeuw zien we dat er in de nieuwe, rationeel aangelegde, grootschalige polders steeds meer boerderijen werden gesticht die zich specialiseerden in de veehouderij. Veel invloed hadden de Gentse abdijen toen al lang niet meer. Zij hadden zich na een reeks grote overstromingen in de 14e en 15e eeuw teruggetrokken en hun gronden verkocht. In de nieuwe polders is het landschap nog altijd grootschalig, open en sterk agrarisch. De jonge polders liggen bovendien vaak veel hoger dan de oudere, omdat de schorren hier langer hebben kunnen opslibben.



Afbeelding 2.15 (boven). Op de topografische kaart van omstreeks 1930 is het heggenlandschap dat tot ver in de 20e eeuw op grote delen van Walcheren en Zuid-Beveland voorkwam nog duidelijk zichtbaar, zoals hier bij Ritthem (gemeente Vlissingen, NL).



Afbeelding 2.16: Het prachtig bewaarde kleinschalige cultuurlandschap rond Nisse in de Zak van Zuid Beveland (gemeente Borsele, NL), is door de Vereniging Nederlands Cultuurlandschap aangewezen als icoonlandschap. Ooit moeten grote delen van Zuid-Beveland er zo uitgezien hebben. De heggen, die meestal bestaan uit soorten als meidoorn, sleedoorn of braam, werden aangeplant als veekering en perceelscheiding. Met de uitvinding van prikkeldraad hebben de heggen hun functie als veekering verloren en zijn ze op veel plaatsen verdwenen.



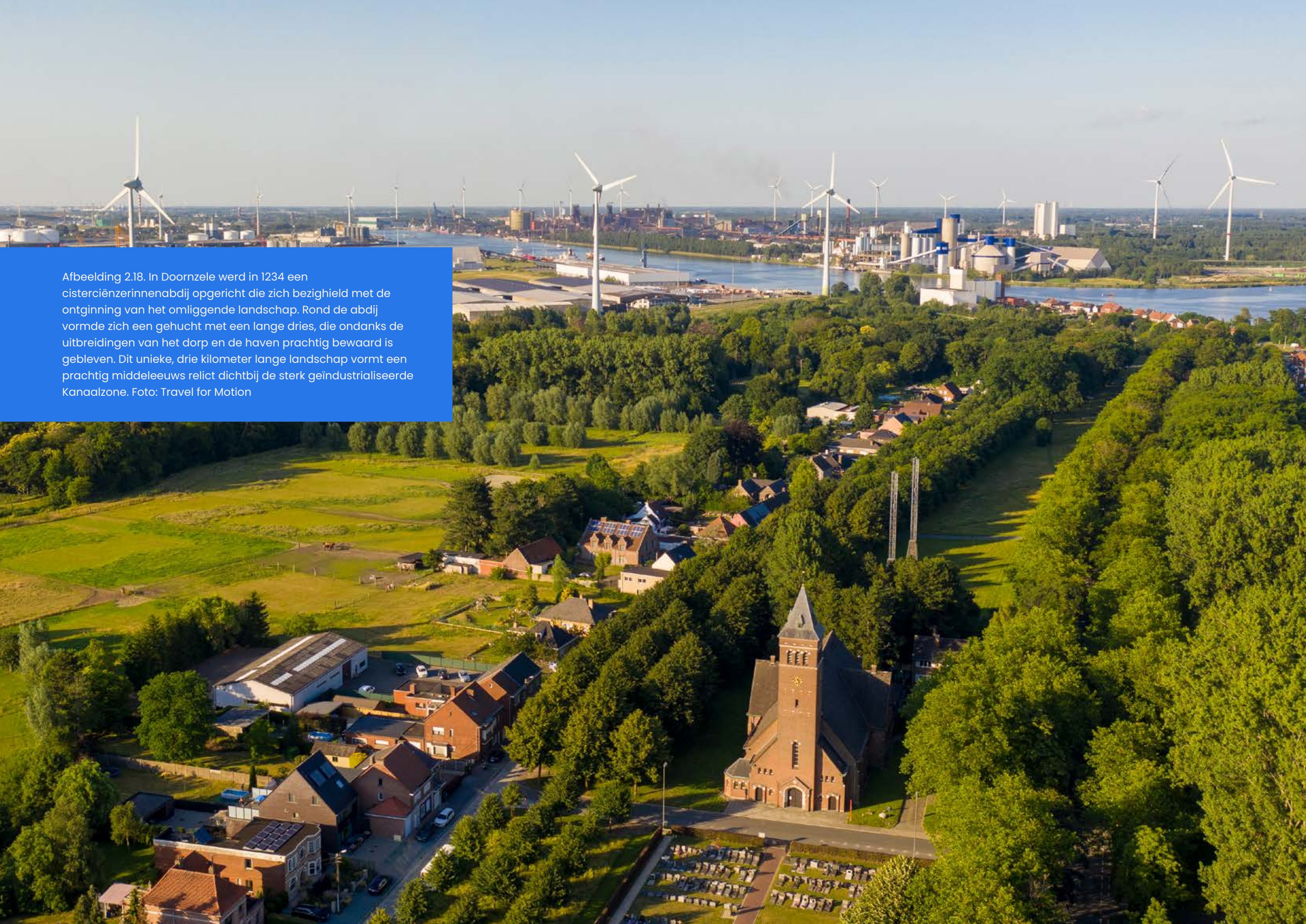
Het Kloosterbos, naaldbos en heidevelden op een voedselarme dekzandrug

De in de laatste ijstijd gevormde dekzandrug tussen Maldegem en Stekene, die in het onderzoeksgebied ter hoogte van Ertvelde en Wachtebeke in de ondergrond ligt, heeft geleid tot een ander landschapstype dan op de lager gelegen dekzandruggen van de Vlaamse Vallei. Waar de zandgronden in de vallei door rivier- en beekdalafzettingen iets vruchtbaarder zijn en daarmee benut konden worden als landbouwgrond, waren de hooggelegen gronden op de dekzandrug voedselarm. Op historische kaarten zoals de Ferrariskaart uit 1777 is duidelijk te zien dat deze gronden niet zijn ontgonnen tot landbouwgrond, maar een brede strook met bossen en heidegebieden vormden. Het Kloosterbos bij Wachtebeke vormt hierin een bijzonder object. Deze wastine van heide en stuifzanden kwam medio 17e eeuw in handen van de Gentse Bijlokeabdij. In plaats van het gebied te ontginnen, werd een stervorming

drevenpatroon op de heide aangelegd. In het middelpunt lag het latere Huis ten Halven, waarbij één van de dreven een directe verbinding met het nabijgelegen rurale dorp Rostijne vormde. Ook naderhand is het gebied nooit omgezet tot landbouwgrond.

Aan het einde van de 18e eeuw en het begin van de 19e eeuw werd het op initiatief van het OCMW Gent bebost met naalddhout. Door de grote vraag naar naalddhout in de mijnbouw was deze bebossing een stuk rendabeler. In het huidige landschap is nog maar een fractie van deze rijke geschiedenis terug te vinden. Het drevenpatroon is, mede door de aanleg van een spoorlijn, reeds verdwenen en ongeveer de helft van het voormalige bos heeft, samen met het dorp Rostijne, plaats moeten maken voor de uitbreiding van het kanaal tussen Gent en Terneuzen en de aangrenzende industrie.

Afbeelding 2.18. In Doornzele werd in 1234 een cisterciënzerinnenabdij opgericht die zich bezighield met de ontginning van het omliggende landschap. Rond de abdij vormde zich een gehucht met een lange dries, die ondanks de uitbreidingen van het dorp en de haven prachtig bewaard is gebleven. Dit unieke, drie kilometer lange landschap vormt een prachtig middeleeuws relict dichtbij de sterk geïndustrialiseerde Kanaalzone. Foto: Travel for Motion



Plaatsnamen als verwijzingen naar het historische landschap

Plaats- en veldnamen (toponiemen) kunnen ons veel leren over de geschiedenis en ingebruikname van gebieden en bevatten vaak een verwijzing naar de natuurlijke terreinomstandigheden ten tijden van de ontginning. Aan de uitgangen kan in veel gevallen bovendien afgelezen worden wanneer een nederzetting is ontstaan, zelfs wanneer de eerste vermelding in de schriftelijke bronnen pas van veel latere datum is. Het zijn daarom waardevolle bronnen bij landschapshistorisch onderzoek.

Vlaanderen – afgeleid van het Oergermaanse “flaum” dat verwijst naar overspoeld land dat regelmatig onder water staat.

Walcheren – historische benaming Walichrum of Walacheri. Samenvoeging van “walha” (laaggelegen, vochtige plaats) en “heri” (zandige rug), dus een hogere plek in een vochtige omgeving.

Beveland – verbastering van Bavoland, vernoemd naar de monniken van Sint Bavo (Sint-Baafs) van Gent die het gebied hebben bedijkt.

Gent – afgeleid van het Keltische “ganda” dat samenvloeiing of monding betekent. Het verwijst daarmee naar de samenvloeiing van de Leie en de Schelde.

Vlissingen – nog geen definitieve verklaring. Mogelijk afgeleid van het Oergermaanse “flessche” (stilstaand water), dus een plek gelegen aan stilstaand water zoals een kreekrestant.

Terneuzen – historische benaming Ter Nose of Ter Nessen. Het middeleeuwse “nesse” verwijst naar een landtong.

Zelzate – Samenvoeging van “sel” (zout) en “zate” (woning). Het verwijst naar een plek waar zout werd gewonnen, mogelijk uit turf (selnering).

Sluiskil – afgeleid van het Middelnederlandse

“kille” dat kreek betekent. Sluis verwijst naar een spuisluis aan het Axelse Gat.

-sele, -zele, -sale – afgeleid van het Frankische woord voor zaal, woning of huis (afgebakende ruimte). Het woord komt voor in plaatsnamen zoals Borssele, Doornzele en Axel (historisch Akesele).

-donk – middeleeuwse benaming voor hoogte nabij moerassig terrein. Plaatsnamen met dit woord, zoals Desteldonk, Mendonk en Terdonk zijn allen op zo’n zandige verhoging gelegen.

-beke – middeleeuwse benaming voor waterloop. Het woord komt voor in plaatsnamen zoals Wachtebeke en Moerbeke

-kerke – verwijst naar plaatsen die zijn ontstaan rondom een kerk. Met name in Zuid-Beveland zijn deze plaatsnamen te vinden, zoals Hoedekenskerke (vernoemd naar Heer Odekijn) en ‘s-Heer Abtskerke

-zand – verwijst naar zandige afzettingen in de ondergrond, zoals zandplaten of kreekruggen. Het woord komt voor in plaatsnamen zoals Heinkenszand en Ovezande.

-gem, -heem – afgeleid van het Oudnederlandse “haim/heem” dat verwijst naar een woonplaats. Meestal gecombineerd met een persoonsnaam, zoals bij Evergem (woonplaats van Ever)

-meersen – moerassig gebied, overstromingsgebieden (in de wintermaanden) langs rivieren

-loo, -laar, -veld – verwijzingen naar middeleeuwse ontginningen, open plekken in het landschap

-sas – een ander woord voor (uitwaterings)sluis, waarbij soms een nederzetting ontstond

Landgoederen en buitenplaatsen

In de vroegmoderne tijd zien we naast de verstedelijking en de ontwikkelingen op het platteland ook een opkomst van adellijke landhuizen, met name op Walcheren. Daar lieten vooraanstaande heren in de 17e en 18e eeuw uitbundige buitenplaatsen aanleggen. Deze buitenverblijven op het platteland vormden een rustig toevluchtsoord vanuit de steden. Het was in die tijd in adellijke kringen gebruikelijk om naast een voorname woning in de stad ook over een zomerresidentie op het platteland te beschikken. De grote landhuizen met fraai aangelegde tuinen vormden bovendien een belangrijk statussymbool. Daarnaast hadden ze soms ook een economisch belang, bijvoorbeeld voor de houtproductie. Walcheren kwam daarmee bekend te staan als de ‘tuin van Zeeland’. Rond Vlissingen lag bijvoorbeeld de buitenplaats Lammerenburg, dat inmiddels door de stad is opgeslokt. Aan het einde van de 18e eeuw kwamen de steden in een economische recessie terecht en werden veel buitenplaatsen weer verlaten, waarna ze in verval raakten. In Vlaanderen is vooral de omgeving van Evergem rijk aan landhuizen, die vaak veel ouder zijn dan de buitenplaatsen op Walcheren. Vele gaan, zoals het Goed ten Broeke in Wippelgem, terug op middeleeuwse kasteelsites en zijn soms goed bewaard gebleven. Vaak zijn ze echter ook verlaten en in verval geraakt door een gebrek aan beheer.

In de 19e en 20e eeuw zijn opnieuw veel villa’s en buitenplaatsen gebouwd, die in het district sterk samenhangen met de havens, het nieuwe kanaal Gent-Terneuzen en de opkomende industrieën (zie Thema 5). Een mooi voorbeeld is de Villa Ter Vaart in Wondelgem, waar de Vlaamse kunstschilder George Buysse, zoon van een rijke katoenindustrieel, vanaf 1900 zijn intrek nam. Vanuit zijn villa had hij uitzicht op het kanaal, dat een belangrijk onderwerp in zijn schilderijen werd (zie Thema 6).¹⁹



Afbeelding 2.19: Hof Lammerenburg bij Vlissingen



Afbeelding 2.20: In Ellewoutsdijk werd in de buurt van een oud kasteelterrein aan het einde van de 19e eeuw de buitenplaats Zorgvliet aangelegd. Het moet met zijn overdadige architectuur een bijzondere verschijning geweest zijn in het polderlandschap. De villa werd bij een bombardement in 1944 volledig verwoest.



Afbeelding 2.21: de Villa Ter Vaart in Wondelgem in de jaren '80 van de 20e eeuw.

2.4 Centrum en periferie in de moderne tijd

Veranderend platteland

In de 19e en 20e eeuw was het grondgebruik in een groot deel van het NSPD nog altijd sterk agrarisch. Het boerenbedrijf bleef tot zeker 1950 op veel plaatsen vrij traditioneel en eenvoudig. In de vruchtbare zeekleipolders werden nog altijd gewassen als graan en meekrap geteeld en verschenen nu ook nieuwere gewassen zoals uien, (suiker)bieten en aardappels. Vooral in de grotere polders bloeiden de landbouwbedrijven. Aan het einde van de 19e eeuw werd het district zwaar getroffen door een landbouwcrisis. Een belangrijke oorzaak daarvan was de dalende graanprijs. Een opeenvolging van misoogsten versterkte de crisis flink.²⁰ In de 20e eeuw is een aantal grote veranderingen bepalend geweest voor de ontwikkelingen op het platteland. Gewassen die traditioneel gebruikt werden voor het verven van textiel raakten in onbruik nadat chemische kleurstoffen de markt overnamen. Ook andere aspecten van de landbouw werden gemechaniseerd. De traditionele manier van werken voldeed niet langer aan de eisen van de tijd. Samen met de opkomst van de kunstmest had dat zijn weerslag op het landschap.

De nieuwe ontwikkelingen zorgden voor een veranderend platteland. Vanaf de jaren '50 zien we dan een sterke modernisering, met als doel het verhogen van de productiviteit en de efficiëntie, met name aan de Nederlandse zijde van de grens. Nieuwe landbouwmachines en technologieën brachten de vooruitgang tot in de meest perifeer gelegen regio's. Ook het land moest op de schop; de oude, vaak kleinschalige verkaveling met vele afwateringssloten, voldeed niet langer. In de tijd van de ruilverkavelingen in de tweede helft van de 20e eeuw zijn veel kleine landschapselementen zoals oude dijken, hagen, poelen en bosjes daarmee

verdwenen. Met de herverkavelingen werd ruimte geboden aan de moderne manieren van voedselproductie. Zo ontstonden grote uniforme landbouwgebieden, waarin oudere polderstructuren werden uitgewist.

Verstedelijking en ruimtelijke ordening

In de loop van de 20e eeuw groeiden de steden en dorpen in het district flink. Nieuwe woonwijken schoten na de Tweede Wereldoorlog als paddenstoelen uit de grond om woonruimte te bieden aan de steeds groeiende bevolking in zowel Nederland als Vlaanderen. De razendsnelle industrialisatie in de tweede helft van de 20e eeuw had tot gevolg dat veel mensen wegtrokken uit het buitengebied, naar de steden toe. Veel dorpen behielden echter nog tot ver in de 20e eeuw hun rurale karakter. Nadat de industrialisatie zich buiten de grenzen van Gent en Vlissingen uitbreidde veranderde het landschap in het buitengebied ingrijpend. Kleine dorpen, gehuchten en buurtschappen, die vanouds een zeer agrarisch karakter kenden, werden opgeslokt door de oprukkende industrie.

In de ruimtelijke ordening zijn er grote verschillen tussen Vlaanderen en Nederland te herkennen. Waar men in Vlaanderen de bevolking buiten de stad wilde houden, stond de ruimtelijke ordening in Nederland in de 20e eeuw juist in het teken van zo veel mogelijk clusteren. Door planmatig steeds nieuwe stadsdelen toe te voegen kon het platteland gevrijwaard blijven van de verstedelijking, was de gedachte. Grote infrastructurele werken werden bovendien zo veel mogelijk geclusterd.²¹ In België kwam pas in de jaren '60 de eerste wetgeving op het gebied van de ruimtelijke ordening, voor die tijd kon er vrijwel ongereguleerd gebouwd worden. Dat heeft in het buitengebied gezorgd voor een zeer gevarieerde bebouwing, in tegenstelling tot de soms sterk op elkaar lijkende woonwijken in Nederland.



Fruitteelt in Zuid-Beveland

In het kleinschalige landschap van Zuid-Beveland springen de vele boomgaarden direct in het oog. Deze vorm van fruitteelt gaat al terug tot het einde van de middeleeuwen, al was de teelt destijds nog beperkt tot de edelen. Later had bijna elke boerderij wel zijn eigen kleine boomgaard, hoofdzakelijk bedoeld voor eigen consumptie. Het fruit was ook niet van erg hoge kwaliteit, wat de afzet bemoeilijkte. Pas aan het einde van de 19e eeuw kwam er verandering. Door de landbouwcrisis van 1880 werd fruitteelt door landbouwers gezien als een interessant alternatief. Door een betere bemesting en de combinatie van hoogstamboomgaarden (appels, peren en kersen) met daaronder lage bessenstruiken, kon de winst worden gemaximaliseerd. Met name vanuit Engeland was veel vraag naar zwarte bessen en kruisbessen, ten behoeve van de jamindustrie. Zuid-Beveland was in dat opzicht uitstekend gelegen, met veel arbeidskrachten uit omliggende steden en een directe verbinding tussen Vlissingen en Engeland. Het fruit kon in feite 's middags worden geplukt en de volgende ochtend al op de Engelse markt liggen, zonder afbreuk van kwaliteit. Het succes zorgde er voor dat het aantal boomgaarden op het platteland in rap tempo toenam.

De vele boomgaarden zorgden echter ook voor sterke concurrentie en daarbij een verminderde afzet. Dit werd in de jaren '30 versterkt nadat de Engelse afzetmarkt

door verhoogde invoerrechten veel minder aantrekkelijk werd en de afzet van bessen daarna terugliep. Na de Tweede Wereldoorlog zorgde mechanisatie voor een nieuwe impuls, maar de groei van de internationale concurrentie bracht de Nederlandse fruitteelt in een crisis. Onder meer in landen als Italië en Frankrijk werd veel in de fruitteelt geïnvesteerd, waardoor het fruit daar veel goedkoper geproduceerd kon worden. De watersnoodramp van 1953 zorgde bovendien voor verzilting, waardoor er op veel percelen jarenlang geen fruit geteeld kon worden. Eind jaren '60 en '70 leidde dit zelfs tot rooipremies die door de overheid werden verstrekt bij het opruimen van oude boomgaarden. Veel particuliere landbouwers maakten hier gebruik van, bedrijven die overgingen tot specialisatie behielden hun tak. De relatief open hoogstamboomgaarden werden ingeruild voor laagstamboomgaarden, die in rijen dicht op elkaar stonden en slechts van elkaar gescheiden werden door een dunne strook gras als doorgang voor de landbouwmachines. Desondanks is de regio belangrijk gebleven voor de fruitproductie, vanwege de vruchtbare zavelgronden, die zowel goed ontwateren als vocht vasthouden, en de vele zonuren. Inmiddels worden zelfs nagenoeg alle zwarte bessen met Nederlandse herkomst in Zuid-Beveland verbouwd.



Afbeelding 2.23. In het North Sea Port District liggen landbouw, oude woonkernen en havenindustrie op sommige plaatsen op een steenworp afstand van elkaar, zoals hier bij Achtergebuurte (ten zuiden van Doornzele), op de linkeroever van het kanaal.

Van zesendertig naar zes gemeenten

Al in 1941 werden er in Zeeland ideeën geopperd om eens kritisch te kijken naar de vele afzonderlijke en vaak kleine gemeenten. In de jaren '60 werden deze plannen geconcretiseerd en werd er steeds vaker over gemeentelijke herindelingen gesproken. Zo dreigden enkele grotere dorpen in Zuid-Beveland buiten hun bestaande grenzen te groeien. De grote aanjager voor de herindelingen in zowel Nederland als Vlaanderen kwam echter vanuit hogerhand. Steeds meer taken werden vanuit de overheid naar de gemeenten overgedragen, waardoor deze genoodzaakt waren om over voldoende bestuurskracht te beschikken.

Al in 1966 fuseerden de voormalige gemeenten Ritthem en Oost- en West-Souburg om deze reden met de gemeente Vlissingen. Op 1 januari 1970 kwam de eerste grote herindeling tot stand, toen de gemeenten Borssele, Baarland, Driewegen, Ellewoutsdijk, 's-Gravenpolder, 's-Heer Abtskerke, 's-Heerenhoek, Heinkenszand, Hoedekenskerke, Nisse, Oudelande, Ovezande en het deel van de gemeente 's-Heer Arendskerke dat ten zuiden van de A58 lag, werden samengevoegd tot de nieuwe gemeente Borsele. Enkele maanden later volgde een herindeling in Zeeuws-Vlaanderen, waarbij binnen het onderzoeksgebied 11 afzonderlijke gemeenten werden samengevoegd tot de drie gemeenten Terneuzen, Sas van Gent en Axel. In 2003 kwam het idee van een fusie opnieuw op tafel en werden de gemeenten samengevoegd tot de nieuwe gemeente Terneuzen.

Waar de zeggenschap over de gemeentelijke herindeling in Nederland nog grotendeels bij de gemeenten lag en daarmee ook per gebied varieerden, gebeurde dit in België in grotere blokken. Hierbij is de grootschalige fusie van gemeenten uit 1977 nog altijd de grootste in de geschiedenis. Binnen het NSPD heeft deze fusie betrekking gehad op het grondgebied van Evergem (samenvoeging van Evergem, Ertvelde, Sleidinge en Kluizen) en Gent (samenvoeging van Wondelgem, Oostakker, Mendonk, Desteldonk en Sint-Kruis-Winkel). Hoewel de voormalige Vlaamse gemeenten met de herindeling hun autonomie verloren, worden ze nog wel als deelgemeenten aangeduid. Zo blijkt dat ook in de laatste decennia er nog veel grensverschuivingen in het NSPD zijn geweest. Alleen de grenzen van de gemeente Zelzate zijn vrijwel ongewijzigd gebleven.

Stadsontwikkeling – Gent

Gent vormt de grootste stad van het NSPD en kent een lange ontwikkelingsgeschiedenis, die van grote invloed is geweest op het hele district. Al in de vroege middeleeuwen werden er op de samenvloeiing van de Leie en de Schelde twee abdijen en een nederzetting gesticht. Daarna kon Ganda, het latere Gent, zich mede door de gunstige ligging aan de rivieren in rap tempo ontwikkelen. Vooral tussen grofweg 1000 en 1300 groeide Gent erg snel en werd het grondgebied flink uitgebreid. In de volle middeleeuwen behoorde de stad tot de belangrijkste van Europa. Op het hoogtepunt in de 14e eeuw telde Gent zo'n 60.000 inwoners, die allemaal binnen de omstreeks 1300 aangelegde stadsomwalling woonden.

In de loop van de middeleeuwen kreeg de stad steeds meer macht en had daarmee een unieke, zeer zelfstandige positie binnen het graafschap Vlaanderen. Het lokale bestuur was echter niet democratisch verkozen; de macht lag voornamelijk bij de rijke elite. Deze rijke patriciërsfamilies bestonden voornamelijk uit kooplieden zoals laken- en linnenhandelaren. Door de inwoners van Gent werd lange tijd gestreden voor een eerlijkere, meer democratische vorm van bestuur.

Aan het einde van de 13e eeuw barste de Vlaamse Opstand los, tussen het Franse koninkrijk en het graafschap Vlaanderen. Het stadsbestuur van Gent koos de zijde van de Franse koning. Op 11 juli 1302 vond de Guldensporenslag plaats, waarbij een leger van ambachtslieden de ridders van de Franse koning versloeg. Vlaanderen viert op 11 juli nog altijd de Vlaamse Feestdag, ter herdenking aan deze historische gebeurtenis. Daarmee was de toon gezet en raakte de elite steeds meer macht kwijt en kreeg ook Gent een democratisch bestuur.

Gent speelde als grote stad een belangrijke rol in het landsbestuur en koesterde lange tijd de ambitie om een onafhankelijke stadstaat te worden. Tijdens de Honderdjarige Oorlog (1337-1453) stond Gent aan de kant van Engeland. Onder Jacob van Artevelde, een vooraanstaand lakenhandelaar, verzette de stad zich tegen de graaf van Vlaanderen en de Franse koning. In 1345 is van Artevelde vermoord, Gent staat nog altijd bekend als de Arteveldestad. In de 15e en 16e eeuw volgde een roerige periode met talloze opstanden, waar met de Gentse Opstand van 1540 een einde aan kwam. Uiteindelijk verloor de stad een groot deel van de macht.

Vroegmoderne tijd

Keizer Karel bracht in de 16e eeuw een aantal belangrijke veranderingen en nieuwe sociale voorzieningen naar Gent. Met de aanleg van de Sassevaart moest bovendien de overzeese handel nieuw leven ingeblazen worden. In de vroegmoderne tijd, tot ongeveer 1750, ging het economisch slechter met Gent. Dat kwam met name door de gevolgen van de Tachtigjarige Oorlog en de blokkade van de scheepvaart over de Westerschelde. Rond 1730 woonden er nog zo'n 40.000 mensen in de stad. In de 18e eeuw werd Gent opnieuw de grootste stad van België, door de opkomst van de katoennijverheid en nieuwe investeringen in de infrastructuur.

De 19e eeuw

Aan het begin van de 19e eeuw nam de welvaart in Gent weer toe en vond een aantal grote ontwikkelingen plaats. Zo kreeg de stad in 1816 een universiteit en werd in 1827 het kanaal Gent-Terneuzen geopend, dat de oude Sassevaart nieuw leven inblies.

Afbeelding 2.24 (volgende bladzijde, boven). Stadsplattegrond van Gent uit 1572. (het noorden ligt links)

Afbeelding 2.25 Onder: stadsplattegrond van Gent uit 1738 (het noorden ligt rechts)

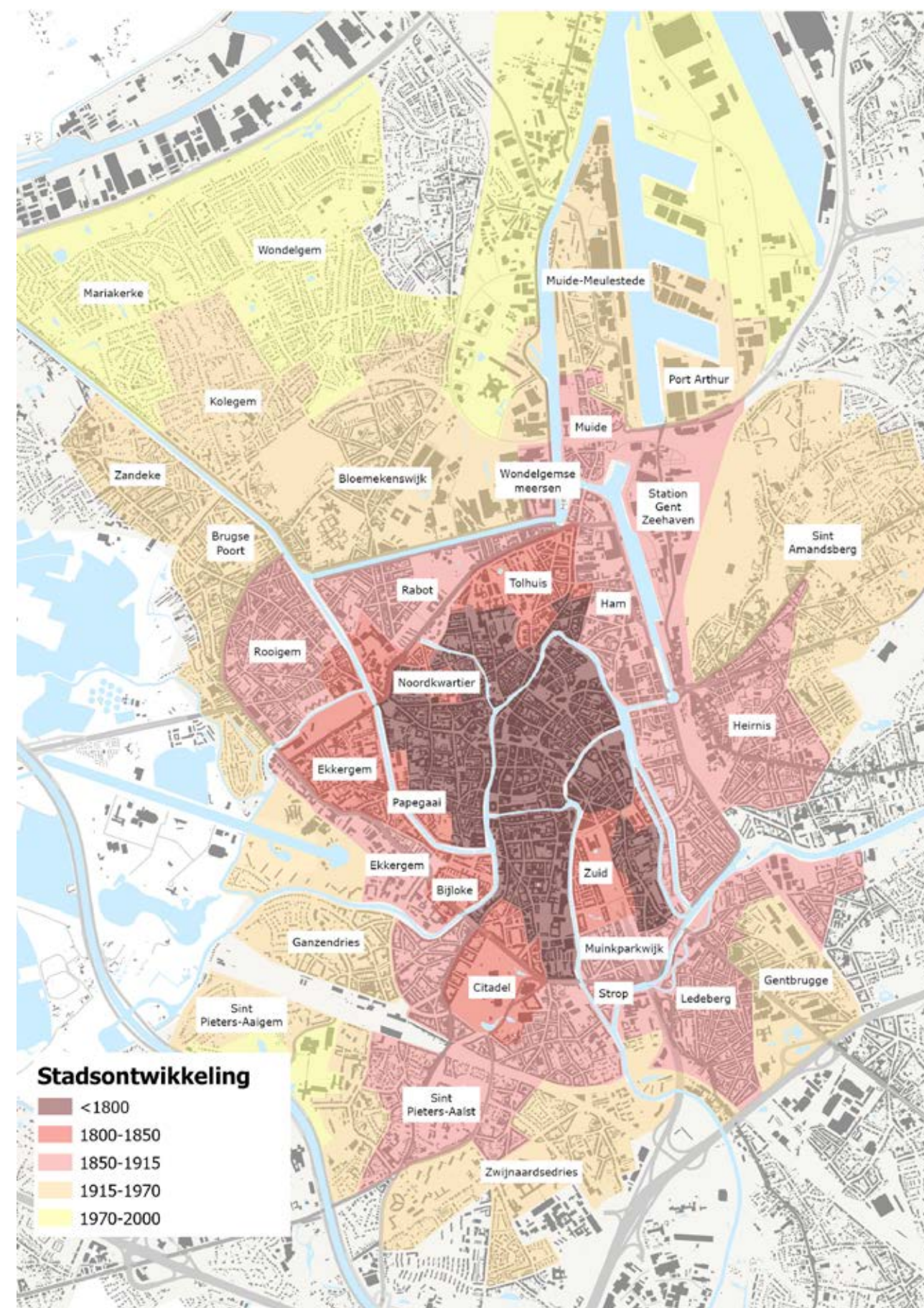
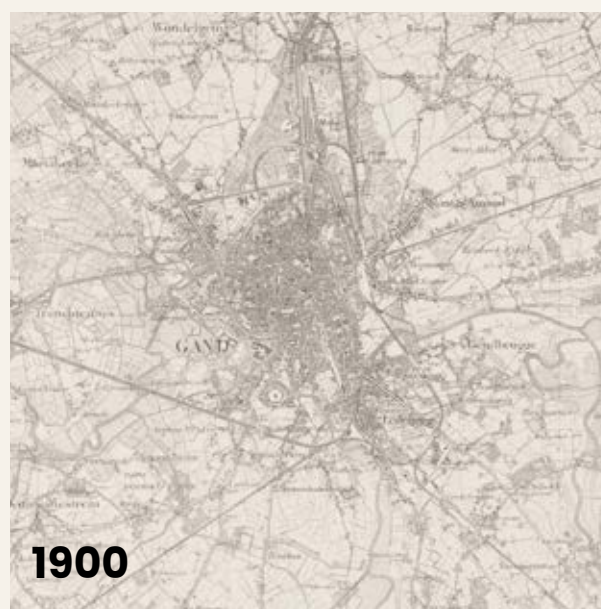


De aanleg van het kanaal Gent-Terneuzen gaf een belangrijke impuls voor de noordelijke uitbreidingen van Gent in de 19e eeuw, net als de aanleg van nieuwe infrastructuur zoals de ringspoorlijn en de stations. De bevolkingsgroei hing nauw samen met de industrialisatie. Rond de oude binnenstad, die nog altijd goed herkenbaar is, werden vele arbeiderswoningen gebouwd. Tot ongeveer 1850 was er vooral sprake van inbreiding, met onder meer de bouw van beluiken.

Nadat de stad aan het einde van de 19e eeuw buiten zijn omwallingen kon gaan groeien is de uitbreiding snel gegaan. Omdat de grond buiten de stad aanzienlijk goedkoper was, zien we dat veel fabrieken – en daarmee ook de bijbehorende arbeiderswijken – zich buiten de stad verplaatsten. Zo groeide de stad in alle richtingen snel, bijvoorbeeld rondom de havens en het Rabot. In 1900 werden een deel van Wondelgem, Oostakker en Sint-Amandsberg bij de stad gevoegd.

De 20e en 21e eeuw

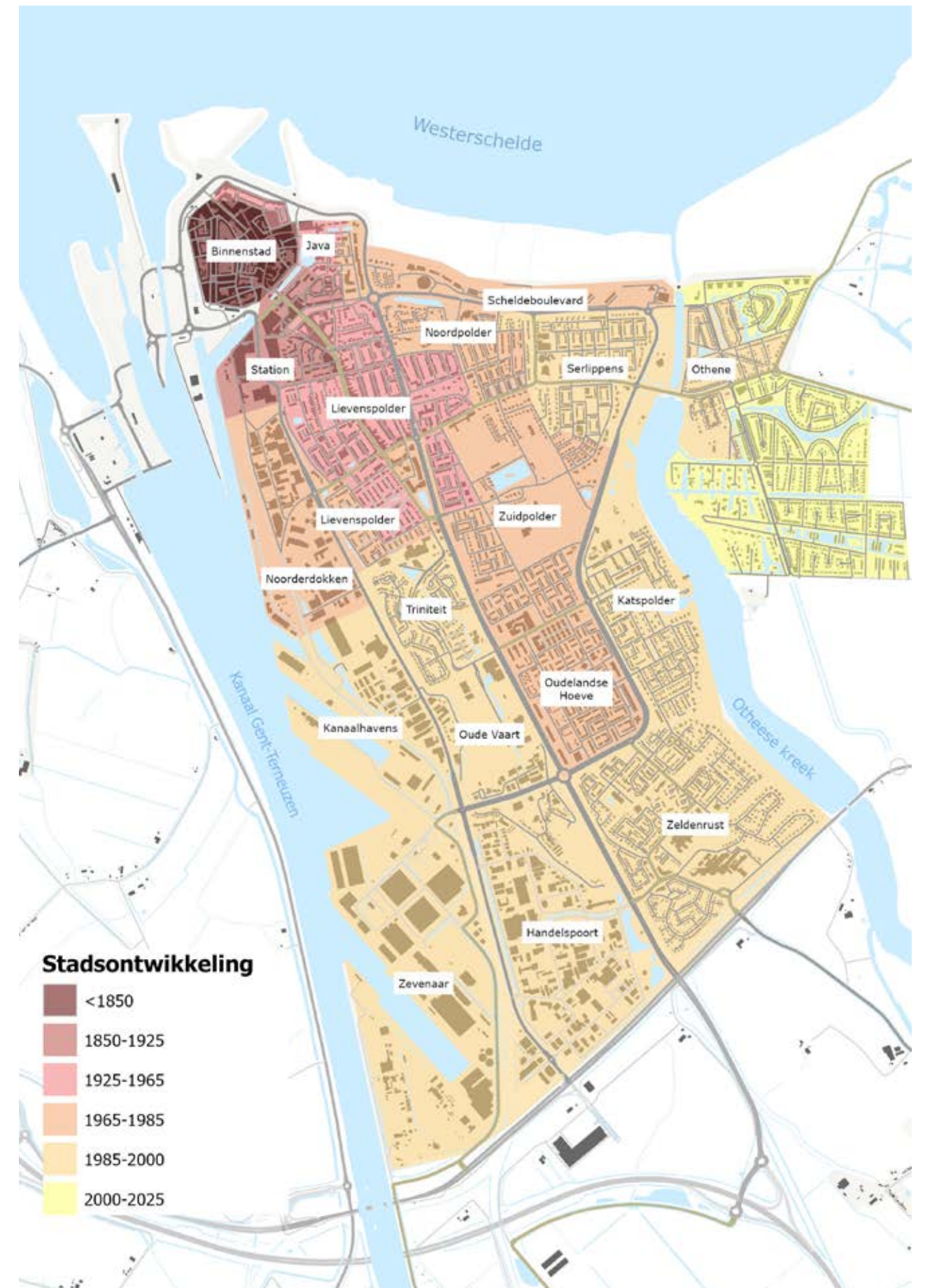
In de 20e eeuw gingen de uitbreidingen van Gent in gestaag tempo door. In 1913 wereldtentoonstelling in Gent, waar nu de wijk miljoenenkwartier ligt. Daarna ingericht als woonwijk en nieuw station Sint Pieters. In de oorlogen is de stad gespaard gebleven. In de loop van de 20e eeuw volgden meerdere fusies, waardoor het grondgebied van Gent steeds verder werd uitgebreid. Zo werden in de jaren '60 de kanaaldorpen Desteldonk, Mendonk en Sint-Kruis-Winkel bij de stad gevoegd, waarmee Gent beschikking kreeg over veel extra grond langs het kanaal. In de jaren '70 zijn verschillende sociale woonwijken gerealiseerd. In diezelfde tijd werd de infrastructuur verbeterd met de aanleg van de autosnelwegen. De agglomeratie van Gent telt tegenwoordig bijna 300.000 inwoners en groeit nog altijd. De historische binnenstad trekt jaarlijks vele toeristen uit binnen- en buitenland.



Stadsontwikkeling- Terneuzen

Terneuzen kent zijn oorsprong als fort Neuzen aan de Westerschelde en bleef lange tijd relatief klein. Al in de middeleeuwen lag er een kleine nederzetting op de landtong (nesse) waar zich later de stad ontwikkelde. In 1584 kreeg Terneuzen stadsrechten. Met ruim 26.000 inwoners is het tegenwoordig de grootste stad van Zeeuws-Vlaanderen en de vierde stad van de provincie Zeeland. De ontwikkeling van Terneuzen is nauw verbonden met de scheepvaart. De aanleg van het kanaal en de spoorlijnen naar België gaven de stad in de 19e eeuw een sterke impuls. Terneuzen ontwikkelde zich in de loop der tijd tot belangrijke opslag- en overslaghaven. De bewoning beperkte zich echter nog lange tijd tot de oude kern. Aan het begin van de 20e eeuw werd de status van vesting opgeheven.

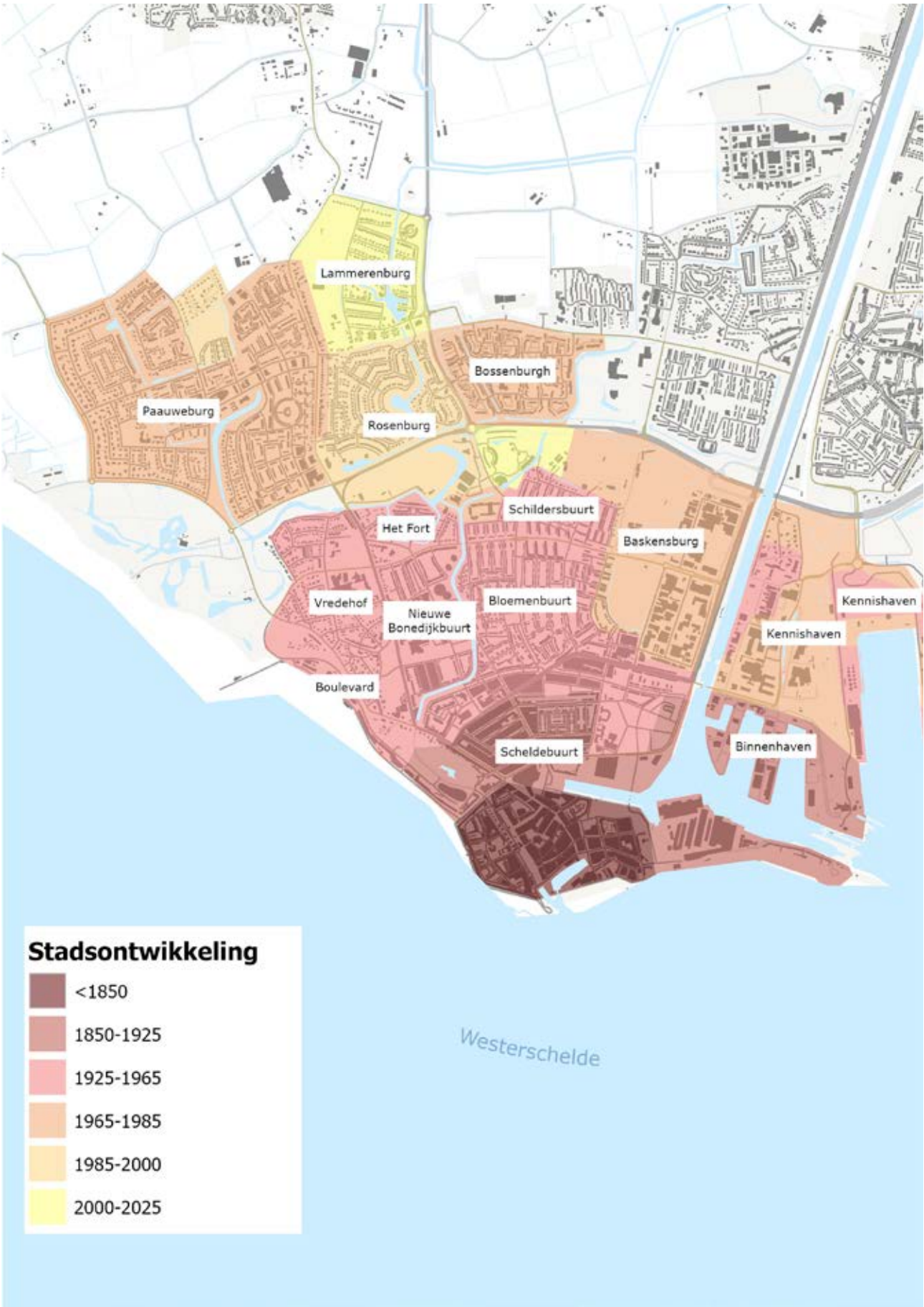
Pas na de Tweede Wereldoorlog begon Terneuzen zich echt uit te breiden. Dat had alles te maken met de werkzaamheden aan het kanaal en de bouw van de grotere zeesluis in de jaren '60. De vestiging van Dow Chemical en Philips in 1961 zorgden voor veel werkgelegenheid en een groeiende vraag naar woningen. Daarna volgde de bouw van verschillende woonwijken ten zuiden van de oude kern. Tussen ca. 1950 en 2020 heeft het inwonersaantal van Terneuzen zich bijna verdubbeld. De nieuwe woonwijken strekten zich in oostelijke richting uit tot aan de Otheense Kreek. Sinds de eeuwwisseling zijn ook bij Othene, aan de overzijde van de kreek, nieuwe woonwijken gebouwd. Terneuzen vervult tegenwoordig een belangrijke centrumfunctie in Zeeuws-Vlaanderen. Met de aanleg van de Westerscheldetunnel is de verbinding met de rest van Nederland bovendien sterk verbeterd.



Stadsontwikkeling- Vlissingen

De naam Vlissingen komt voor het eerst voor in 1235, wanneer er sprake is van een klein gehucht iets ten westen van de huidige stad. Onder graaf Floris V kwam Vlissingen tot ontwikkeling. In de late middeleeuwen volgden de eerste versterkingen, die tijdens de Tachtigjarige Oorlog flink zijn uitgebreid. Vanaf de 17e eeuw ontwikkelde Vlissingen zich tot een belangrijke havenstad, al bleef het qua inwonersaantal relatief klein. Pas in de 19e eeuw begon de stad flink te groeien en met het verlies van de status als vestingstad in 1867 kon Vlissingen ook buiten de muren uitbreiden. Grote infrastructurele werken zoals de aanleg van de spoorlijn, het kanaal door Walcheren en nieuwe havens en sluizen trokken grote werkgevers naar de stad. Daarop volgde de aanleg van arbeiderswoningen en -wijken. Ook de opkomst van het kusttoerisme vanaf het einde van de 19e eeuw trok mensen naar Vlissingen.

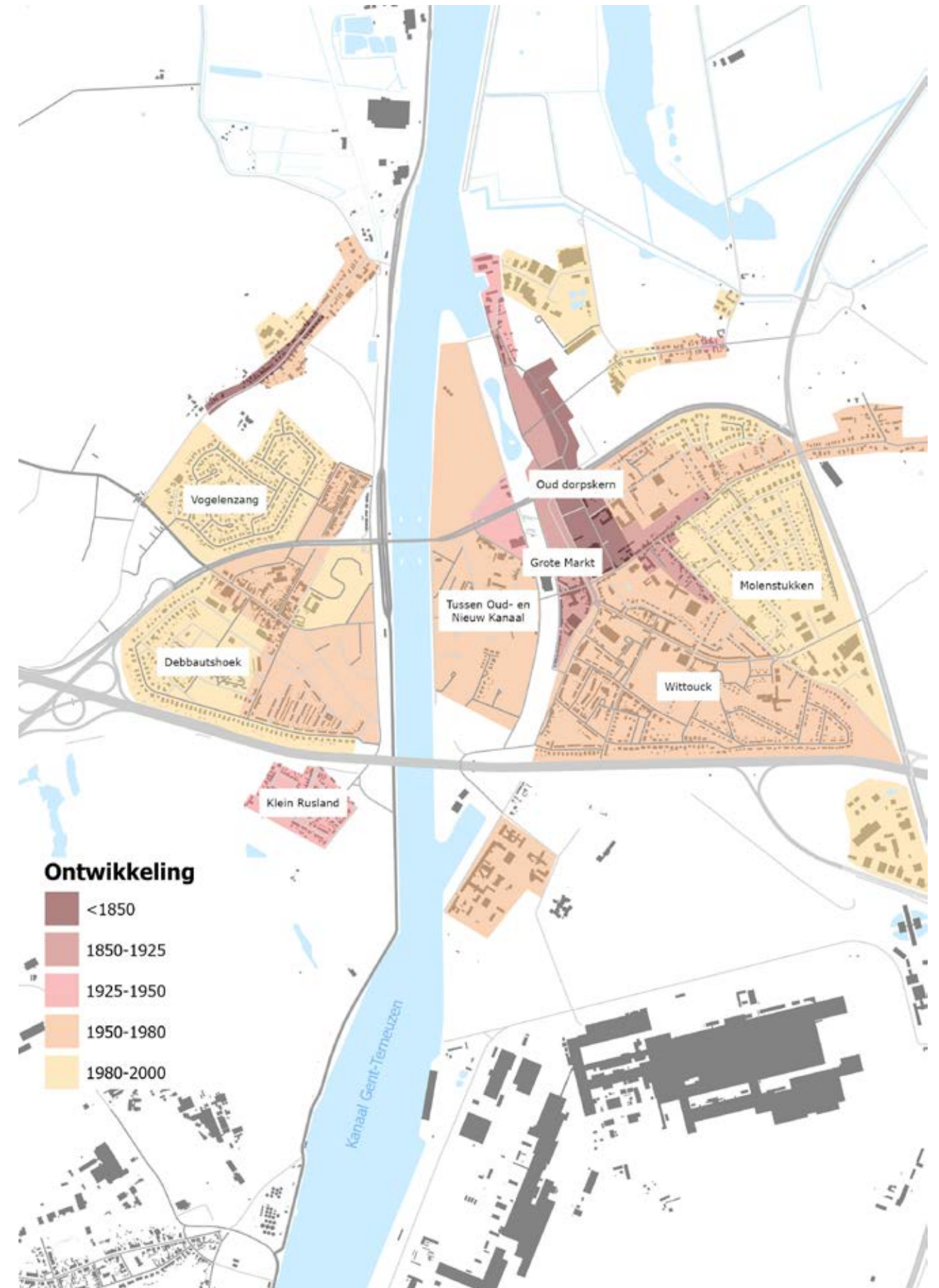
In de Tweede Wereldoorlog werd Vlissingen zwaar getroffen, na een periode van wederopbouw volgde opnieuw sterke groei. Vooral vanaf de jaren '60 werden veel nieuwe (sociale) woonwijken gebouwd. Door uitbreidingen in noordelijke richting zijn Oost- en West-Souburg tegenwoordig vrijwel vastgegroeid aan de stad. Daarmee groeit Vlissingen ook steeds verder richting Middelburg. Vlissingen staat bekend om de scheepswerven, die voor veel werkgelegenheid zorgen. De herontwikkeling van het Scheldekwartier speelt een belangrijke rol in de recente geschiedenis van de stad (zie interview). Tegenwoordig telt Vlissingen zo'n 33.000 inwoners. Het oude centrum is een beschermd stadsgezicht en met zijn boulevard en stranden aan de Westerschelde trekt de stad vooral in de zomermaanden veel toeristen.



Stadsontwikkeling – Zelzate

De ontwikkeling van Zelzate is uniek te noemen. Het dorp ligt op de overgang van de dekzandrug van Maldegem–Stekene naar het polderlandschap en werd voor het eerste genoemd in 1237, toen nog als wijk van Assenede. In de 16e en 17e eeuw lag het in de frontlinie van de Tachtigjarige Oorlog. De nederzetting bleef al die tijd erg klein en kwam pas in de 18e eeuw tot bloei. Dat had alles te maken met de ligging aan de Sassevaart, die Gent met de zee verbond. Zelzate is altijd sterk verbonden gebleven met de vaarweg tussen Gent en Terneuzen. Met name de verleggingen van het kanaal in de 19e en 20e eeuw hebben de huidige structuur van de nederzetting bepaald. Tegenwoordig ligt er aan beide zijden van het kanaal een soort centrum (Oost- en West). De oude kanaaltracés zijn nog duidelijk te herkennen in de kern van Zelzate (zie thema 5).

Vanaf de 19e eeuw stond Zelzate volledig in het teken van de industriële ontwikkeling, met een sterke clustering van industrie langs het kanaal. Typisch voor Zelzate is de tuinvijk Klein Rusland, waar arbeiders gehuisvest werden. Deze sociale woonwijk werd in 1920 ontworpen door Huib Hoste en Louis Van de Swaelen en stond daarmee aan de beginfase van dit modernistische type, dat gekenmerkt wordt door een strakke, kubistische bouwstijl. Zelzate wordt naast de aanwezigheid van het kanaal en de clustering van industrie gekenmerkt door grote infrastructurele werken, zoals de Zelzate-tunnel en de verschillende gewestwegen die de plaats omsluiten. Met al deze aspecten is Zelzate uniek in Vlaanderen.



In gesprek met:

Hans Dullaert en Wilfried Boonman

Herbestemming Scheldekwartier

Wonen tussen hijskranen, dokken en fabrieken

Wie vanaf het station naar het centrum van Vlissingen loopt, zal opmerken dat hier best nog een afstand te overbruggen is. De reden voor deze grote afstand is te vinden in de voormalige locatie van de scheepswerf van de Koninklijke Maatschappij De Schelde (KMS), aan de rand van het centrum. Al in de 16e eeuw werden hier tal van schepen gebouwd en tot circa 1860 was Vlissingen zelfs de op één-na-grootste haven in Nederland. De schepen die hier werden gebouwd zijn voor tal van doeleinden gebruikt, van handel tot visserij en oorlog. *“Er hebben hier in het dok schepen gelegen, echt halve oceaanstomers. Dat kan je niet geloven”*, vertelt Hans Dullaert vol trots. Hij is woonachtig in één van de nieuwbouwwoningen langs Het Dok, de locatie van de voormalige scheepswerf. Dit terrein is nog volop in ontwikkeling en bestaat nog grotendeels uit braakliggende gronden en bouwterrein. Dullaert: *“Eerst viel het niet eens zo op dat het station ver weg lag, maar na het verdwijnen van de werf is het echt een leeg gat geworden.”*

Gebiedsontwikkeling op een scheepswerf
Hoe anders was dat beeld in de eerste helft van de twintigste eeuw. De werf was verreweg de grootste werkgever van Vlissingen, kende veel bedrijvigheid en zorgde voor een belangrijke economische impuls. Een deel van de binnenstad moest zelfs wijken voor de uitbouw van de scheepswerf. Op den duur kon er qua omvang haast gesproken worden van een stad binnen een stad, al was de werf dan wel een stad met een groot hek eromheen waar je buiten werk om niets te zoeken had. De scheepsbouw is echter ook een gevoelige branche. Veel van de opdrachten van de scheepswerf waren gekoppeld aan

de koloniale vaart op Indonesië, maar na het wegvallen hiervan vanaf de jaren ‘50 kwam de klad er in. Nadat genoodzaakte fusies met de Rotterdamse Droogdokmaatschappij en later met Verolme niet voor de gewenste ommekeer zorgden, werd de inmiddels sterk ingeboete scheepswerf in 2001 overgenomen door het concern Damen. Enkele jaren later kocht de gemeente Vlissingen het terrein van de oude scheepswerf aan ten behoeve van gebiedsontwikkeling. *“We konden hiermee een nieuw stadsdeel ontwikkelen, wat de oude verbindingen tussen de binnenstad, de havens en de woonwijken weer in ere zou herstellen”*, verklaart Wilfried Boonman. In april 2024 trad hij in dienst als wethouder van de gemeente Vlissingen en nam daarmee onder meer het dossier van het Scheldekwartier over. Het project droeg eerst de naam Dokkershaven, wat mede door de woningcrisis vanaf 2009 niet goed van de grond kwam. Na tegenvallende verkopen en hoge kosten ontstonden tekorten op de begroting, waarna het project tijdelijk werd stilgelegd. Met behulp van het Rijk kon de gebiedsontwikkeling vanaf 2015 weer van start, onder de nieuwe naam Scheldekwartier. Boonman: *“We waren heel blij dat er na jaren van stilstand eindelijk weer iets zou gebeuren.”*

Behoud van industrieel erfgoed
Veel van de gebouwen en objecten die op de werf stonden waren niet geschikt voor herbestemming en moesten worden gesloopt. Boonman: *“De echte parels hebben we behouden met het oog op de herkenbaarheid van het industriële erfgoed. Al zijn ook enkele gebouwen eerder uit pragmatische redenen gespaard. Achteraf zijn we er heel blij mee, die eigenheid en uitstraling had niet zelf gebouwd*



kunnen worden.” Tegelijkertijd werd er begonnen met de herbestemming van enkele panden zoals de Zwarte Plaatwerkerij, dat werd omgetoverd tot een modern woonzorgcentrum. Inwoners waren enerzijds sceptisch over de grote uitgaven die met de gebiedsontwikkeling gemoeid waren, maar waren anderzijds ook erg trots dat het industriële karakter bewaard bleef. Veel Vlissingers voelen nog een sterke band met de werf en haar rijke geschiedenis, wat misschien nog wel het beste tot uiting komt in het bewonersinitiatief om de oude Scheldekraan terug te plaatsen aan Het Dok. *“Er was vooraf kritiek op de kosten, maar toen de stoomfluit klonk bij de feestelijke onthulling moesten allerlei stoere mannen toch een traantje wegpinken. De kraan stond weer waar die hoorde”*, memoreert Boonman.

Ook Dullaert raakte snel verliefd op de locatie. Na het bezoeken van een film in het voormalige filmtheater in het Scheldehof, zag hij dat er aan het Dok werd gebouwd. De mooie open ruimte aan het water en de rustige omgeving waren voor hem belangrijke redenen om de stap te nemen om er te gaan wonen. Dullaert: *“Het was*

toen nog een hele woestenij met slechts een paar betonnen platen, maar na het zien van de tekeningen heb ik het meteen gekocht.”

Geen reservaat voor de rijken
De grootschalige gebiedsontwikkeling van het Scheldekwartier heeft inmiddels weer de wind in haar zeilen. Naast de herbestemming van het Scheldehof en de bouw van de woningen waar Dullaert woont, zijn er reeds nieuwe woontorens en appartementen opgeleverd en is de markante Timmerfabriek omgetoverd tot een luxe hotel. Ook de wijk waar Dullaert woont valt onder een iets duurder segment, maar hij is niet bang dat het enkel een reservaat voor de rijken gaat worden. *“Nee, zeker niet. Er zijn wel rijkere mensen zoals pensionado’s die naar Vlissingen terugkeren, maar van oudsher is Vlissingen natuurlijk een arbeidersstad met de werf als kloppend hart. Die menging met sociale huur zal je altijd blijven houden. Het is hier heel gemêleerd”*, aldus Dullaert. Hij vervolgt: *“Daarnaast worden er bijvoorbeeld ook af en toe festivals en kermissen georganiseerd, het is echt voor iedereen bereikbaar.”*



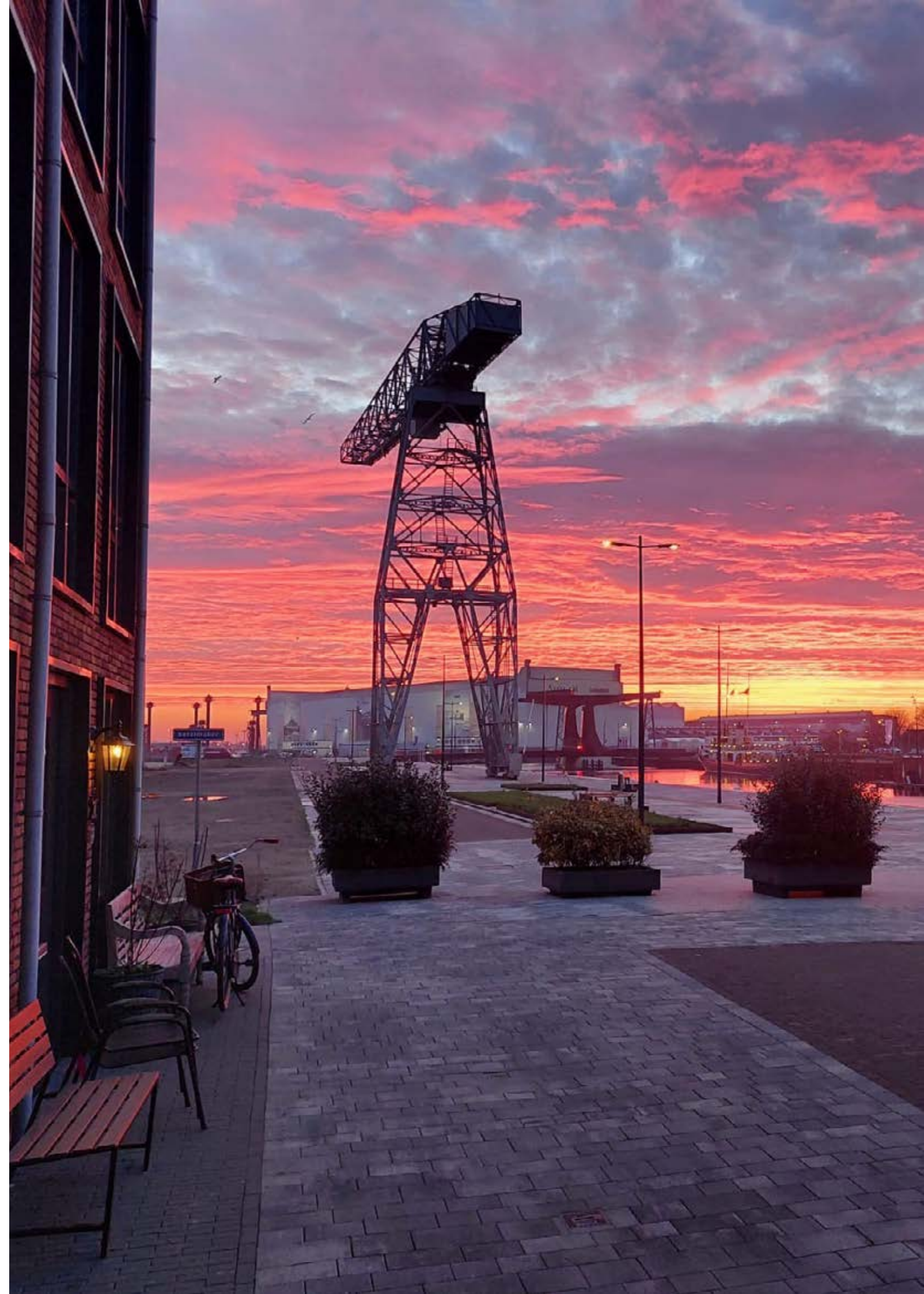
Het Scheldekwartier als verhalenverteller

Geleidelijk wordt het gehele gebied weer volgebouwd en wordt de aansluiting met het station ook weer gemaakt. Hierbij ligt een belangrijke opgave om het gebied aantrekkelijker te maken voor toeristen en dagrecreanten, zodat het voor recreanten ook makkelijker moet worden om naar het centrum te komen. *“Het oude Vlissingen ligt wat verstopt en is niet meer zo omvangrijk. Daarnaast staat het niet bekend om zijn traditionele schoonheid. Maar het is wel een stad die vele verhalen te vertellen heeft en die ook zichtbaar kan maken”,* legt Boonman uit. Het Scheldekwartier vervult hier een belangrijke rol als verhalenverteller, met talrijke beeldbepalende historische gebouwen en verwijzingen naar het verleden. Zo is bijvoorbeeld ook de oude scheepshelling met inspraak van buurtbewoners verwerkt in een parkje. Alle ontwikkelingen hebben een positieve impact op het gebied, zo merkt ook Dullaert. Het wordt niet alleen bezocht door bewoners, maar ook door mensen die verderaf wonen of werken. Dullaert: *“Je hebt de bootjes, het groen, het water en die zichtbare historie. Het gebied nodigt echt uit om te bezoeken.”*

Het verleden van het Scheldekwartier komt niet alleen terug in het fysieke aspect. Ook door alle activiteiten en bezoekers begint het gebied langzaam weer tot leven te komen. *“Je merkt dat het weer gaat bruisen, er is weer reuring”,* stelt Boonman. *“De stad krijgt als het ware zijn hart terug op een nieuwe manier die bij deze tijd past.”* Er is lang veel scepsis geweest over de herbestemming, maar uiteindelijk heeft de trots overwonnen. Trots op het rijke verleden van de stad aan zee, maar ook zeker trots dat alle schetsen en referentiebeelden na veel onzekerheid nu eindelijk werkelijkheid zijn geworden.



Afbeelding 2.34: De Dokhaven in Vlissingen is altijd het centrum geweest van veel bedrijvigheid omtrent de scheepsbouw. Dit was de plek waar enorme oceaانبoten werden gebouwd, veelal om richting Nederlands-Indië te varen. Een ervan was de mailboot Ecuador in 1915 (bovenste foto), in opdracht van de Koninklijke West-Indische Maildienst. Rondom de Dokkade stonden grote hijskranen om zware onderdelen te kunnen verplaatsen. Hoe anders is dat beeld nu. De bedrijvigheid en kranen hebben plaatsgemaakt voor woningen en een groen park en de grote stoomboten zijn vervangen door pleziervaart (foto vorige pagina). Toch is het karakter van de voormalige scheepswerf nog duidelijk aanwezig, onder meer door het terugplaatsen van één van de kranen die op de Dokkade stond (foto volgende pagina).



2.6 Actualiteit en beleving

Leefbaarheid onder druk

Het NSPD bevindt zich in een unieke positie, waarbij het vanuit Nederland gezien wordt als een perifeer gelegen gebied, terwijl het voor België juist een poort naar de wereldmarkt vormt en met de stad Gent één van de dichtstbevolkte regio's van Vlaanderen is. Waar Gent een relatief jonge bevolking kent en uit zijn voegen groeit, heeft men in de dunbevolkte buitengebieden van Zeeland op veel plaatsen juist te maken met vergrijzing en gemiddeld maar zeer licht toenemende inwonersaantallen. Het wegvallen van voorzieningen zoals scholen heeft er toe geleid dat veel jongeren uit Zeeuws-Vlaanderen wegtrekken en niet meer terugkeren, wat op zijn beurt leidt tot een krapte op de arbeidsmarkt. Vooral in de havens en industrie wordt dit tegenwoordig opgelost met de inzet van arbeidsmigranten, die in de omliggende dorpen worden gehuisvest. Dat heeft weer gevolgen voor het dorpsgevoel en de leefbaarheid, zo blijkt uit de enquête die voor het opstellen van de gebiedsbiografie is gehouden onder inwoners van het district.

Intussen kijkt Gent in noordelijke richting naar Terneuzen voor meer woongelegenheid. De leefbaarheid van het district hangt daarnaast nauw samen met de mobiliteit en bereikbaarheid, die op veel plaatsen te wensen over laat. Het leefklimaat is bovendien door de sterke industrialisatie en clustering van infrastructuur niet overal goed. Over het algemeen is er een sterk contrast tussen de beleving van de leefomgeving in Vlaanderen en Nederland te zien. Dat heeft alles te maken door de verschillen in ruimtelijke ordening die met name vanaf de 20e eeuw tot stand kwamen. Hoewel de Nederlandse indeling, waarbij veel meer is ingezet op clustering, door zowel ondervraagde Vlamingen als Nederlanders als fijner werd beschouwd (*“er is meer open ruimte, beter doordacht”*), zit er ook een sterke keerzijde aan. De diensten

en voorzieningen binnen een regio worden namelijk ook steeds meer geconcentreerd naar de grotere plaatsen in de omgeving. Voor Zeeuws-Vlaanderen betekent dat dat men soms de Westerschelde moet oversteken.

Behoud en versterking van landschap en erfgoedwaarden voor een goed leefklimaat

Vanuit NOVEX is de ambitie geuit voor het ontwikkelen van een aantrekkelijk grensoverstijgend woon-leef-werk gebied. Het aantrekken en behouden van werknemers is daarin een belangrijk thema, waarbij niet alleen gekeken moet worden naar voor de hand liggende zaken als een passend woningaanbod, een gezonde leefomgeving of een verbetering van de mobiliteit, maar waarin ook plaats moet zijn voor een versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Mensen wonen, werken en recreëren graag in een rustige en groene omgeving. Voor een duurzame en aantrekkelijke woonomgeving is het daarom belangrijk om ook te werken aan het behoud van het historische (agrarische) cultuurlandschap en de erfgoedwaarden in het district. Zo staan er met name in de Gentse Kanaalzone bijvoorbeeld veel historische panden leeg, die ondanks hun monumentale status en hoge erfgoedwaarde in verval dreigen te raken.

Het behoud van beeldbepalende gebouwen en historische landschapselementen heeft voor veel mensen een positieve uitwerking op de beleving van het landschap. Op het platteland gaat het bijvoorbeeld om de vele houten landbouwschuren die bekend staan als Vlaamse en Zeeuwse schuren. Deze middeleeuwse boerderijtypen hebben zich eeuwenlang ontwikkeld en zijn zeer karakteristiek voor de regio, maar verdwijnen de afgelopen decennia in rap tempo. Industrieel erfgoed mag daarbij in een regio zoals het NSPD ook zeker niet vergeten worden. (zie Thema 5). Hoewel het NSPD een sterk geïndustrialiseerd en

verstedelijkt gebied is, zijn er op veel plaatsen nog sporen van het middeleeuwse en vroegmoderne agrarische cultuurlandschap bewaard gebleven. De mate waarin het agrarische cultuurlandschap zichtbaar is varieert sterk in het district. Sporen van het verleden zijn overal in het district nog terug te vinden in de vorm van bijvoorbeeld oude verkavelingssloten, vestingwerken, dijken, dorpskernen, buitenplaatsen of monumentale hoeves. Soms liggen ze als losse splinters in het landschap, op andere plaatsen hebben regio's hun historische identiteit behouden. Dat is bijvoorbeeld sterk het geval in de Zak van Zuid-Beveland (met uitzondering van het ruilverkavelingsgebied De Poel), maar ook dichtbij de Gentse Kanaalzone liggen dorpen als Sint-Kruis-Winkel, Doornzele of Mendonk, waar de pre-industriële historische structuur prachtig bewaard is. Anderen als Rieme of Langerbrugge zijn volledig overgenomen door de uitbreidende industrie, die overal in het onderzoeksgebied sterk op de leefbaarheid drukt (zie ook thema 5). Ook het aanwijzen van groeikernen, waarmee dorpen in relatief korte tijd snel kunnen uitbreiden, kunnen het landschap (en daarmee de leefbaarheid) aantasten. In het landschapscafé van Borssele werd dit punt verscheidene malen aangekaart als negatieve ontwikkeling.

Dat landschap, erfgoed en een groene woonomgeving bij kunnen dragen aan een prettig woonklimaat is welbekend en komt ook uit het participatieproces naar voren. Het behoud van identiteit en de karakteristieken van de verschillende gebieden in het district is bovendien belangrijk voor een gevoel van binding, eigenaarschap en identiteit.

Met name bij het landschapscafé in Muide-Meulestede was het zoeken naar historische verbondenheid en trots. De wijk, die circa vijftig jaar het bruisende schippershart van Gent vormde, zag haar identiteit verdwijnen met het verplaatsen

van de havenactiviteiten en de aanleg van de ringvaart in het noorden. In enkele decennia lijkt de historische binding met de haven verloren te zijn gegaan. Het nog aanwezige industrieel erfgoed, zoals de nabijgelegen elektriciteitscentrale bij Langerbrugge, staat er verloren bij en lijkt eerder als last gezien te worden dan als toegevoegde waarde, ondanks de historische betekenis. Hoe anders is dit beeld in Vlissingen, waar de oude haven en scheepswerf ook zijn verdwenen en het hart uit de stad is gerukt. Maar in tegenstelling tot verloedering, wordt dit gebied omgetoverd tot een nieuw kloppend hart waar het karakteristieke industrieel erfgoed een passende herbestemming heeft gekregen. Zo is een oude plaatmakerij omgevormd tot zorginstelling met behoud van kenmerkende details en is de voormalige scheepshelling teruggebracht in een landschapspark. Het (historische) maritieme karakter van Vlissingen komt daarmee ook ruimschoots terug in de streekeigenheid van de plek die de bewoners ervaren.

Overigens leidt een goed bewaard historisch cultuurlandschap niet altijd tot een hogere waardering, zo blijkt uit het uitgevoerde belevingsonderzoek. In Zeeuws-Vlaanderen is het historische, agrarische polderlandschap vrij goed bewaard, dat betekent niet dat inwoners het landschap hier ook beter waarderen. Veel van de grootschalige landbouwgebieden, zoals de polders ten oosten van Terneuzen of rondom Westdorpe worden eerder onaantrekkelijk bevonden. Mensen kunnen het gebied weliswaar bezoeken, maar dan komt men, zoals één inwoner treffend schetst, in *“een kaalgeslagen vlakte, waar wind en regen vrij spel hebben”*. Meer afwisseling, bijvoorbeeld door opgaande beplanting als beschutting wordt als oplossing genoemd om de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van dit gebied te vergroten. Vanuit historisch perspectief lijkt dat misschien geen logische oplossing, al is het natuurlijk ook een kwestie van naar welke periode men kijkt.



Afbeelding 2.35 Langs het kanaal Gent-Terneuzen staat de leefbaarheid op verschillende plekken onder druk door de havenactiviteiten. Met name de woonkernen die dicht tegen de industrie aanliggen worden door inwoners van het district als onaantrekkelijk omschreven.

In gesprek met:

oud-schippers en bewoners van

Muide–Meulestede

van bruisend dorpsgevoel tot teruggetrokken gebied

Wie de Ferrariskaarten uit 1777 eens goed bekijkt, ziet ten noorden van Gent een uitgestrekt moerassig gebied liggen. Te midden van deze moerassige zone zijn twee plaatsen afgebeeld: Muide en Meulestede, met elkaar en Gent verbonden door middel van één enkel zanderig pad. Met de aanleg van de Voorhaven in het westen en de Oude Dokken in het oosten veranderde dit landschapsbeeld in de loop van de 19e eeuw sterk. Tal van fabrieken en arbeiderswoningen werden in rap tempo opgetrokken en beide dorpen groeiden aaneen tot een dichtbevolkte buurt.

“De dokwerkers moesten 12 uur per dag hard werken in de havens. Die namen dan geregeld een jeneverkje om zich moed in te drinken en dat leidde weleens tot problemen. De buurt heeft daardoor een slechte naam ontwikkeld”, somt Rachel De Veerman op. Ze is een van de oudste bewoners in de buurt en heeft hier haar hele leven al gewoond. Maar het beeld van een probleemwijk heeft zij niet. *“Ik ging meer om met de schippers, dat was een heel sociaal volk”,* vervolgt De Veerman.

De schippers moesten veel in Muide zijn vanwege de groeiende havenindustrie. Veelal lagen de schepen enige tijd stil voor onderhoud of voor het wachten op de sluis. Dan trokken de schippers de wijk in. Er ontstond al snel een gemoedelijke sfeer, waarbij het ‘ons kent ons’-dorpsgevoel de boventoon voerde. Door deze ambiance en relatief geïsoleerde ligging tussen de Voorhaven en de Oude Dokken ontwikkelde zich een kunstmatig schiereiland met als het ware een dorp binnen een stad, gepaard met talrijke kleine zaakjes. *“Er waren op een gegeven moment al 13 slaggers, kruideniers, melkwinkels, echt van alles”,*

herinnert Rita Soetaert zich. Als vrouw van een oud-schipper heeft zij het merendeel van haar leven op het water doorgebracht, waarbij ook het kanaal Gent–Terneuzen veelvuldig werd bevaren. Soetaert: *“We voerden dan vooral bulkgoederen naar Nederland, zoals zand, grind en kolen. Het inklaeren van de goederen gebeurde bij Sas van Gent (vanuit België) en Zelzate (vanuit Nederland), maar was vaak in een kwartiertje geregeld. Dat was wel een heel verschil met bijvoorbeeld Frankrijk, waar het allemaal veel langer duurde.”*

Ondanks de lange tijd op het water was het allerm minst een eenzaam bestaan. Schippers konden onderling met elkaar communiceren via de marifoon. Voor ieder stuk vaart was een ander kanaal op de marifoon beschikbaar. *“Als ik het mij goed herinner was het deel Gent–Terneuzen op kanaal 71. Dan konden de binnenvaartschippers even met elkaar babbelen”,* verklaart Soetaert. *“Maar het was wel een open kanaal he, iedereen die wilde kon meeluisteren”,* vult Marc Servaes aan. Als kind uit een schippersgezin was hij in zijn jongere jaren ook veelvuldig op een boot te vinden. Hij vervolgt met een knipoog: *“Maar dan had je voor ‘s avonds weer een mooi verhaal te vertellen in het café, zo ging dat.”*

Van het eens zo bruisende dorpsgevoel is in Muide–Meulestede momenteel niet veel meer over. Net als dat de bloei gepaard ging met de scheepvaart, is de teloorgang hier ook indirect aan te wijten. Halverwege de twintigste eeuw werd nabij Evergem een ringvaart in westelijke richting om Gent gegraven, waardoor de binnenschepen niet meer via Dampoort hoefden te varen en veel tijdswinst geboekt kon worden. Servaes: *“Nadat de schippers*

hierdoor langzaamaan wegbleven, ging het eigenlijk bergafwaarts.” Het wegvallen van de schippers had mede tot gevolg dat de talrijke kleine winkeltjes tevens uit het straatbeeld verdwenen. *“Je kon hier echt van alles kopen, van eten tot ijzer en garen. Maar nu is er helemaal niets meer. Ik vind het echt spijtig dat dat allemaal weg is”,* stelt De Veerman somber.

Het verdwijnen van de winkeltjes was niet het enige dat veranderde, ook de sfeer maakte een sterke verandering door. Tanja Servaes, de vrouw van Marc, heeft dat als buurtbewoner zien voltrekken. Kinderen van schippers die in de buurt waren opgegroeid trokken weg naar de grotere rederijen in met name Antwerpen. *“Er kwam hier daardoor een nieuwe generatie inwoners wonen. Eerst waren dat Turkse immigranten, daarna weer andere, veelal jongere arbeiders die eigenlijk overal vandaan komen. Het vormt allemaal een eigen kliekje”,* vertelt Servaes. Medebewoner Francois Spillier vult aan: *“De mensen groeten elkaar ook niet meer, vroeger was je altijd iedereen aan het begroeten en een praatje maken. Het is echt een andere maatschappij geworden.”*

Voor Rita Soetaert was de cultuurverandering al helemaal een wereld van verschil. Na ongeveer 50 jaar op het water te hebben doorgebracht, kwam zij na het pensioen weer wonen in de wijk waar zij was opgegroeid. *“Ik woon*

nu bijna weer negen jaar op het vasteland, maar iedereen met wie ik was opgegroeid of leerde kennen is inmiddels of verhuisd of overleden. In feite begin ik helemaal opnieuw.” Een zeer fijne hulp werd gevonden in de lokale Buurtloods. Deze verbouwde scheepsloods vormt een markant object in Muide en vormt al jarenlang het kloppende hart van de wijk door het organiseren van tal van activiteiten om inwoners samen te brengen. Tal van inwoners met verschillende achtergronden maken gretig gebruik van het buurtcentrum. Voorheen werd de loods geheel door lokale vrijwilligers bestuurd, maar na het overlijden van gepassioneerd buurtwerker Lucien de Ridder in 2016 is het beheer overgedragen aan Stad Gent. Lucien kon gezien worden als de grote drijfveer achter de Buurtloods. Ter ere van hem is het buurtcentrum na zijn overlijden omgedoopt tot Buurtloods Lucien de Ridder.



Thema 2 – Nederzettingen en landgebruik

Wat is er te zien in het NSPD?



Steden, dorpen en buurtschappen

Gent, Terneuzen en Vlissingen vormen samen met de talrijke dorpen, buurtschappen en gehuchten de kern van het district. Ondanks de verbondenheid via het water kennen ze allen een sterk eigen, uniek karakter, dat nauw samenhangt met de natuurlijke ondergrond.



Agrarisch buitengebied

Historisch gezien bestond er een sterke tweedeling tussen de zandlandschap en het zeeleilandschap. Dit onderscheid zien we ook vandaag de dag nog terug in het landgebruik van het agrarische buitengebied binnen het district.



Archeologische sites

Het NSPD kent een lange bewoningsgeschiedenis die teruggaat tot in de prehistorie. Verspreid over het district liggen talloze archeologische vindplaatsen en -zones, waarvan sommige zijn aangewezen als monument of beschermde zone.



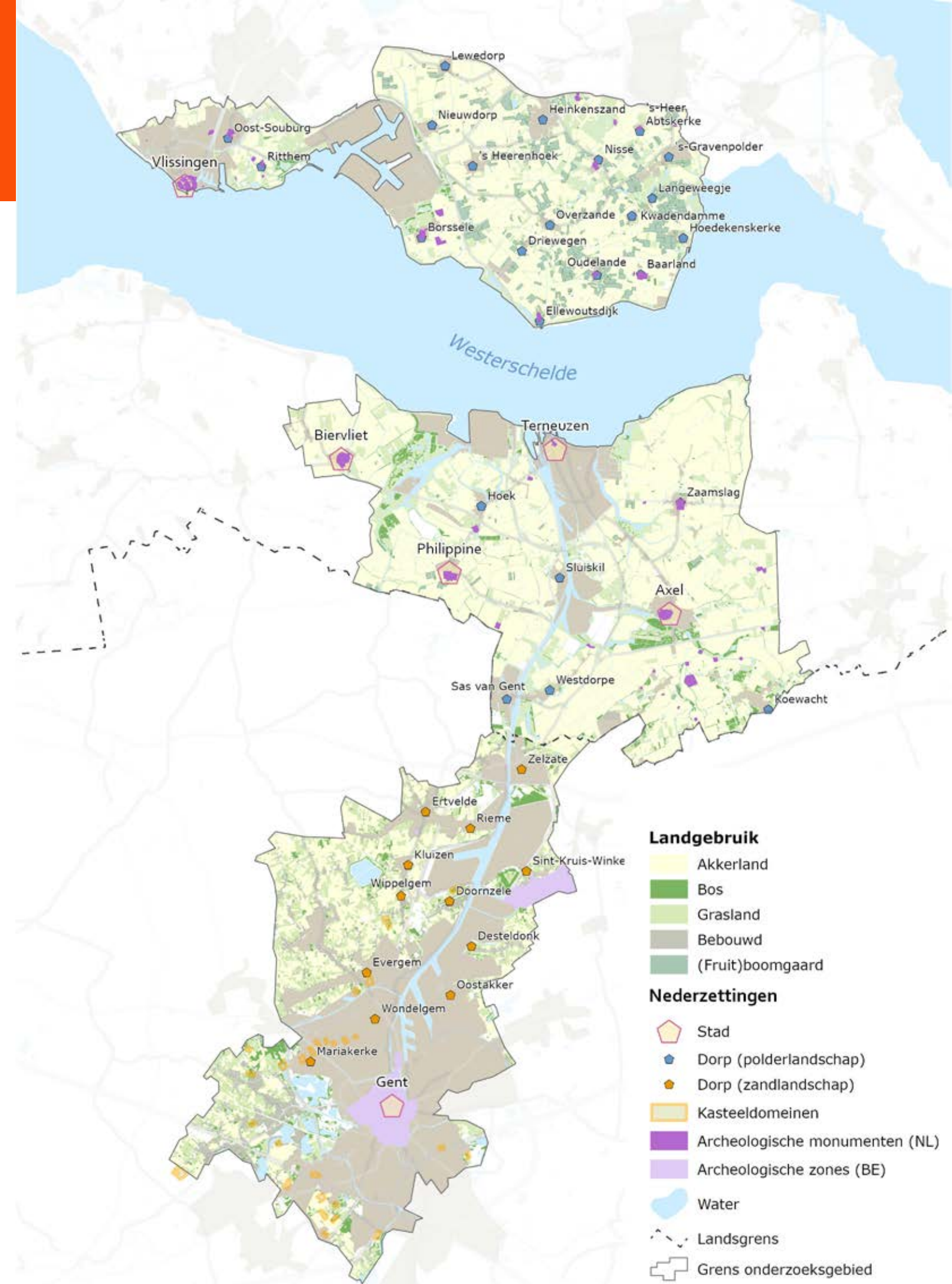
Monumenten en karakteristieke bouwwerken

Overall in het district liggen bijzondere bouwwerken die vanwege hun erfgoedwaarde zijn aangewezen als monument. Je vindt ze in de historische binnensteden, maar ook op het platteland in de vorm van oude hoeves en boerderijen.



Landgoederen en buitenplaatsen

In het zuidelijke deel van het district liggen dekzandruggen en rivierduinen, die door hun hogere ligging en afwijkende verkaveling nog goed herkenbaar zijn in het landschap. Ze hebben een grote rol gespeeld in de latere bewoningsgeschiedenis van het district.



Literatuur thema 2

Agentschap Onroerend Erfgoed. (2024).

Met lijntracés dwars door archeologisch Vlaanderen. Een synthese van archeologisch onderzoek op 21 lijntracés in landelijk Vlaanderen en een evaluatie van de onderzoeksstrategieën.

Beekman, F., & Brusse, P. (2012).

Geschiedenis van Zeeland deel I: prehistorie – 1550. Zwolle: WBooks.

Boone, M. (2011).

Gent stad van alle tijden. Brussel: Mercatorfonds.

Broeke van den, P. (1996).

Turfwinning en zoutwinning langs de Noordzeekust. Een verbond sinds de ijzertijd? Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis 5.

Brusse, P., & Broeke van den, W. (2005).

Provincie in de periferie. De economische geschiedenis van Zeeland 1800–2000. Utrecht: Matrijs.

Brusse, P., & J., Z. (2014).

Geschiedenis van Zeeland deel 4: 1850–2000. Zwolle: WBooks. Charles, L., & Laleman, M. (2006). Het Gent boek. Zwolle: WBooks.

Cruyningen van, P., & Groenveld, S. (2012).

Geschiedenis van Zeeland deel 2: 1550–1700. Zwolle: WBooks.

De Clerq, W. (2009).

Lokale gemeenschappen in het Imperium Romanum: transformaties in de rurale bewoningsstructuur en de materiële cultuur in de landschappen van het noordelijk deel van de civitas Menapiorum (Provincie Gallia-Belgica, ca. 100 v. Chr. – 400 n. Chr.). Gent: Universiteit Gent.

Decavele, J., & Balthazar, H. (1989).

Gent. Apologie van een rebelse stad. Brussel: Mercatorfonds.

Declercq, G. (1997).

Ganda en Blandinium: de Gentse abdijen van Sint-Pieters en Sint-Baafs. Gent: Snoeck-Ducaju.

Dekker, J., & Brusse, P. (2013).

Geschiedenis van Zeeland deel 3: 1700–1800. . Zwolle: WBooks

Depaepe, L. (2022).

Gent stad van de opstand. Borgerhoff & Lamberigts Haartsen, A. (2009). Ontgonnen verleden. Regiobeschrijvingen provincie Zeeland. Directie Kennis, Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

Ietswaart, L. (2023).

Een schets van het landschap. Representatie van het rurale landschap en boerenbedrijf in de zand- en kustgebieden van Vlaanderen in laatmiddeleeuwse getijdenboeken (ca 1300 – ca 1600). Masterscriptie Landschapsgeschiedenis, Rijksuniversiteit Groningen.

Klerk de, A. (2003).

Het Nederlandse landschap, de dorpen in Zeeland en het water op Walcheren. Historisch-geografische en waterstaatshistorische bijdragen. Utrecht: Matrijs

Kraker de, A., Royen van, H., & De Smet, M.

(1993). “Over den Vier Ambachten” 750 Keure, 500 Jaar Graaf Jansdijk. Kloosterzande: Duerinck.

Minnaard, J. (2024).

De geschiedenis van het Ganzenreservaat bij Sinoutskerke op Zuid-Beveland 1596–1981. Middelburg: KZGW.

Müller, A. & Dijkstra, J. (2022).

Dynamische Delta. Synthese onderzoek naar de archeologische bewoningsgeschiedenis en landschapsontwikkeling van de provincie Zeeland en het Zeeuws kleigebied. Amersfoort: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Noens, G., Laloo, P., & Mikkelsen, J. (2012).

Koewacht-Emmabaan (gemeente Terneuzen, provincie Zeeland). Standaardrapport van een inventariserend veldonderzoek (IVO-O/P). Gent: Ghent Archaeological Team (GATE).

Stad Gent. (2019).

Muide-Meulestede, een ruimtelijke toekomstvisie. Eindrapport Maart 2019.

Trachet, J. (2010).

Verdronken dorpen in het zuidoosten van Zeeland. Universiteit Gent.

Verhoeve, A., & Verbruggen, C. (2006).

Het Meetjesland. Bodem en landschap in historisch perspectief. Belgeo. Belgisch Tijdschrift voor Geografie, pp. 206–218.

Vos, P., Meulen van der, M., Weerts, H., & Bazelmans, J. (2018).

Atlas van Nederland in het Holoceen. Landschap en bewoning vanaf de laatste ijstijd tot nu. Amsterdam: Prometheus.

Woud van der, A. (1987).

Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798–1848. Amsterdam: Prometheus.

Woud van der, A. (2020).

Het landschap, de mensen. nederland 1850–1940. Amsterdam: Prometheus.

Woud van der, A. (2021).

Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland. Amsterdam: Prometheus.

Woud van der, A. (2024).

De steden, de mensen. Nederland 1850–1900. Amsterdam: Prometheus.

Zwemer, P. (2022).

Walcherse Wüstungen. Een onderzoek naar het verdwijnen van nederzettingen op Walcheren. Masterscriptie Landschapsgeschiedenis Rijksuniversiteit Groningen.

Verklarende woordenlijst

Abdij – kloostercomplex waar monniken of nonnen van een bepaalde orde wonen

Dries – nederzettingenvorm met huizen langs een langgerekt middenplein dat als gemeenschappelijke weide dienst deed.

Drieslagstelsel – vroegmiddeleeuwse landbouwmethode waarbij de akkers in drie stukken verdeeld werden en na een teelt van achtereenvolgens zomergaai en wintergaai een jaar braak lagen.

Hoeve – boerderij

Laken – geweven en vervilte wollen stof, die in de middeleeuwen veel gebruikt werd

Moertering – het afgraven van turf als brandstof

Selnering – het winnen van zout uit veen

Uithof – kloosterboerderij/abdijskoven

Wastine – woeste gronden met graslanden en struiken, vaak ontstaan door overbegrazing en houtkap in oude bosgebieden



3 Leven met het water

In het North Sea Port District heeft men altijd samen geleefd met het water. De zee neemt en de zee geeft, zo leerden de bewoners van de kustgebieden al snel. Het water vormde niet alleen een bedreiging, maar zorgde ook voor voldoende voedsel en de mogelijkheid tot handel. Dit derde thema van de biografie beschrijft hoe de bewoners van het NSPD in de loop der tijd steeds meer invloed kregen op de krachten der natuur, zich beschermden tegen het dreigende water en poogden de zee te beteugelen met de aanleg van een uitgebreid stelsel van dijken en polders. Het vertelt het verhaal van stormvloed, overstromingen en verdrinken dorpen, van landaanwinning en de aanleg van indrukwekkende waterstaatkundige werken als sluizen, gemalen en de dijken die vandaag de dag zorgen voor droge voeten. De ontwikkelingen die in dit hoofdstuk beschreven worden hebben vooral betrekking op het kustgebied, dat ten tijde van de maximale uitbreiding van de Braakman tot net ten noorden van Zelzate gereikt heeft. De stad Gent was met zijn abdijen, instellingen en patriciaat echter nauw betrokken bij de inpolderingen in Zeeland, dat toen nog voor een deel onder het graafschap Vlaanderen viel. De dynamiek tussen zoet en zout water speelt een belangrijke rol in de geschiedenis van het district.

3.1. Wonen langs de onbedijkte kust

Water heeft altijd een belangrijke rol gespeeld bij de locatiekeuze van nederzettingen. Mensen vestigen zich het liefst op plaatsen in de nabijheid van zoet, stromend water, maar op veilige afstand (of hoogte) van de zee. Dat patroon zien we al terug bij de vestigingslocaties van de eerste bewoners van het district, hoewel de zee toen nog ver weg leek (zie thema 2). Toen op de overgang naar het Holoceen het klimaat begon te vernatten en de leefomgeving sterk veranderde, had dat invloed op waar mensen zich vestigden, wat ze aten en hoe

ze leefden. De aanwezigheid van zowel het zoete water als de zee is daarin altijd sturend geweest. Water betekende niet alleen gevaar, maar bracht ook een enorme voedselrijkdom en transportmogelijkheden met zich mee, waar ook de prehistorische mens al van profiteerde.

In de prehistorie bleef de menselijke invloed op het landschap vrij beperkt. Het landschap veranderde geleidelijk in een dynamisch kustgebied met veenmoerassen en kronkelende waterlopen, dat in het zuiden overging naar de hogere zandgronden. Toen de nederzettingen in de loop der tijd steeds plaatsvaster werden, had men reeds geleerd om met de natuurlijke dynamiek van het water om te gaan. De bewoning beperkte zich niet tot de zandgebieden in het zuidelijke deel van het onderzoeksgebied, ook de hoogste delen van het kustgebied en de veenmoerassen werden vanaf de ijzertijd bewoond. Uit deze periode zijn nog geen aanwijzingen voor dijkbouw bekend, maar we weten wel dat de veenkussens werden ontwaterd door klepduikers.

In de Romeinse tijd is men zich actief gaan wapenen tegen het opkomende water, al moet de zee toen relatief rustig geweest zijn. In de buurt van Serooskerke op Walcheren, zo'n 10 kilometer ten noorden van het onderzoeksgebied, werd bij archeologisch onderzoek de oudste dijk van Zeeland aangetroffen. Deze dijk was zo'n 5,5 meter breed, 80 centimeter hoog en moet rond het jaar 200 zijn aangelegd.²² Het lijkt er op dat men in de zomermaanden mogelijk in het schorregebied ten noorden daarvan woonde en er bijvoorbeeld leefde van de visvangst, schelpwinning (voor kalk) en zoutwinning. Achter de dijken kon het vee geweid worden en werden akkertjes aangelegd. In de wintermaanden zullen deze oudste dijken echter niet voldoende bescherming tegen de zee hebben geboden. Wellicht dienden deze dijken meer als golfbrekers tegen het wegslaan

van akkers en gewassen en werden vooral zoutresistente gewassen geteeld. Uit opgravingen bij Ritthem kwamen restanten van een kunstmatige woonheuvel aan het licht en uit Ellewoutsdijk weten we dat men het veen ontwaterde door het aanleggen van greppels.²³ In combinatie met de natuurlijke uitbreiding van de veenrivieren en geulen zorgde die afwatering ervoor dat het veen in contact kwam met zuurstof (oxidatie), waardoor het sterk inklonk. Daarmee kwamen de gebieden steeds lager te liggen, wat ze kwetsbaar maakte voor overstromingen. De menselijke ingrepen in het landschap hebben zo al vanaf de Romeinse tijd een belangrijke rol gespeeld in de vernatting van het landschap. Uiteindelijk kwam er zo veel water in het gebied dat het vrijwel onbewoonbaar werd.

3.2 De middeleeuwen en vroegmoderne tijd – Defensieve bedijkingen en het Zeeuwse oudland

Zoals in thema 1 beschreven is, nam de dynamiek van de zee in de loop van de middeleeuwen sterk toe. Het gehele noordelijke deel van het onderzoeksgebied bestond toen uit een uitgestrekt schorren-

en slikkengebied en restanten van de grote veenmoerassen. Op de van nature hogere delen van het landschap, zoals de zandige kreekruigen, kwamen in de vroege middeleeuwen de eerste permanente nederzettingen in het kustgebied tot ontwikkeling (zie thema 2). Toch groeide de bevolking hier in deze eeuwen nog maar langzaam. Aanvankelijk vond de bewoning plaats op verhoogde woonplaatsen, die in Zeeland en Vlaanderen werven worden genoemd. Daaromheen werden lage dijkjes opgeworpen en krekken afgedamd.

Deze nederzettingen zijn vanaf de volle middeleeuwen regelmatig getroffen door zware stormvloed, zoals bijvoorbeeld in 1014 en 1134 gebeurde. Vooral na die laatste vloed werd men zich bewust van de dreiging van het water. Als reactie daarop begon de aanleg van gesloten ringdijken rondom de nederzettingen, bouwlanden en weidegronden. De defensieve zeedijken

Afbeelding 3.2: Het verdrinken land van Saeftinghe geeft een mooi referentiebeeld van hoe het onbedijkte schorren- en slikkenlandschap er uitgezien kan hebben. Bron: Beeldbank Rijkswaterstaat, fotograaf Joop van Houdt



Afbeelding 3.3: Een belangrijke bron vormen de zogenaamde Dampierrekaarten, die de situatie tegen het einde van de 13e eeuw zou tonen, al zijn de kaarten zelf zo'n drie eeuwen jonger en daarmee niet volledig betrouwbaar. Hierop is goed te zien dat de kustlijn aan beide kanten van de Westerschelde niet gesloten was en bestond uit een aaneenschakeling van kleine eilandjes, schorren en slikken.

rondom de gebieden die in Zeeland bekend staan als het oudland vormden de basis voor de latere grootschalige inpolderingen. De oudste ringdijken vormen nog steeds de blauwdruk van het landschap in grote delen van Zeeland. Dat zien we vooral in de Zak van Zuid-Beveland nog terug. Na het ontstaan van de Zwake als gevolg van de hierboven genoemde stormvloed in de 11e en 12e eeuw bestond dit gebied uit grofweg drie eilanden: Borsele, Oudelande en Baarland. Naar schatting moeten de defensieve ringdijken rondom het oudland omstreeks 1350 zijn voltooid.²⁴ Over de totstandkoming ervan bestaat nog enige onduidelijkheid, maar de schaal wijst op een

nauwe samenwerking van grondbezitters en machthebbers in de gebieden. Zo lijken de graven van Vlaanderen een belangrijke rol te hebben gespeeld, hadden verschillende abdijen grote stukken land in eigendom en waren vanaf de 12e eeuw ook de ambachtsheren betrokken. Bij deze oorspronkelijke ringdijken moeten we ons overigens niet te veel voorstellen, ze zullen zeker in de eerste eeuwen relatief smal en laag geweest zijn en waren daarmee niet bestand tegen hoge waterstanden.²⁵

Het stroomgebied van (de voorloper van) de Westerschelde was in de middeleeuwen nog smaller dan vandaag de dag. Het landschap was er enorm dynamisch, waardoor het lastig te reconstrueren is. De grens tussen land en water was niet altijd duidelijk, bovendien is er met de uitbreiding van de zeearm veel verloren gegaan. Er zijn uit de periode vóór 1500 daarnaast weinig betrouwbare kaarten overgeleverd.



Afbeelding 3.4. De Zwaakse Weel in de Zak van Zuid-Beveland is anders dan de naam doet vermoeden geen weel, maar een restant van de Zwake, een brede waterloop die hier na de zware stormvloeden van de 11e en 12e eeuw het land doorsneed. De Zwake slibde al snel weer dicht, waarna grote delen werden ingepolderd.

Na de eerste inpoldering ging buitendijks de aanvoer van slib door. Een reeks stormvloeden maakte duidelijk dat de oude, defensieve ringdijken niet meer voldeden, bovendien had men behoefte aan nieuwe landbouwgronden door de alsmaar groeiende bevolking en de toenemende vraag naar voedsel. Dat vroeg om een meer collectieve vorm van dijkbouw, met gezag van bovenaf. In de loop van de middeleeuwen werden daarom ook delen van de drooggevalen schorren die tegen de dijken van het oudland lagen bedijkt. Op die manier konden relatief makkelijk nieuwe polders aangedijkt of ingedijkt worden.

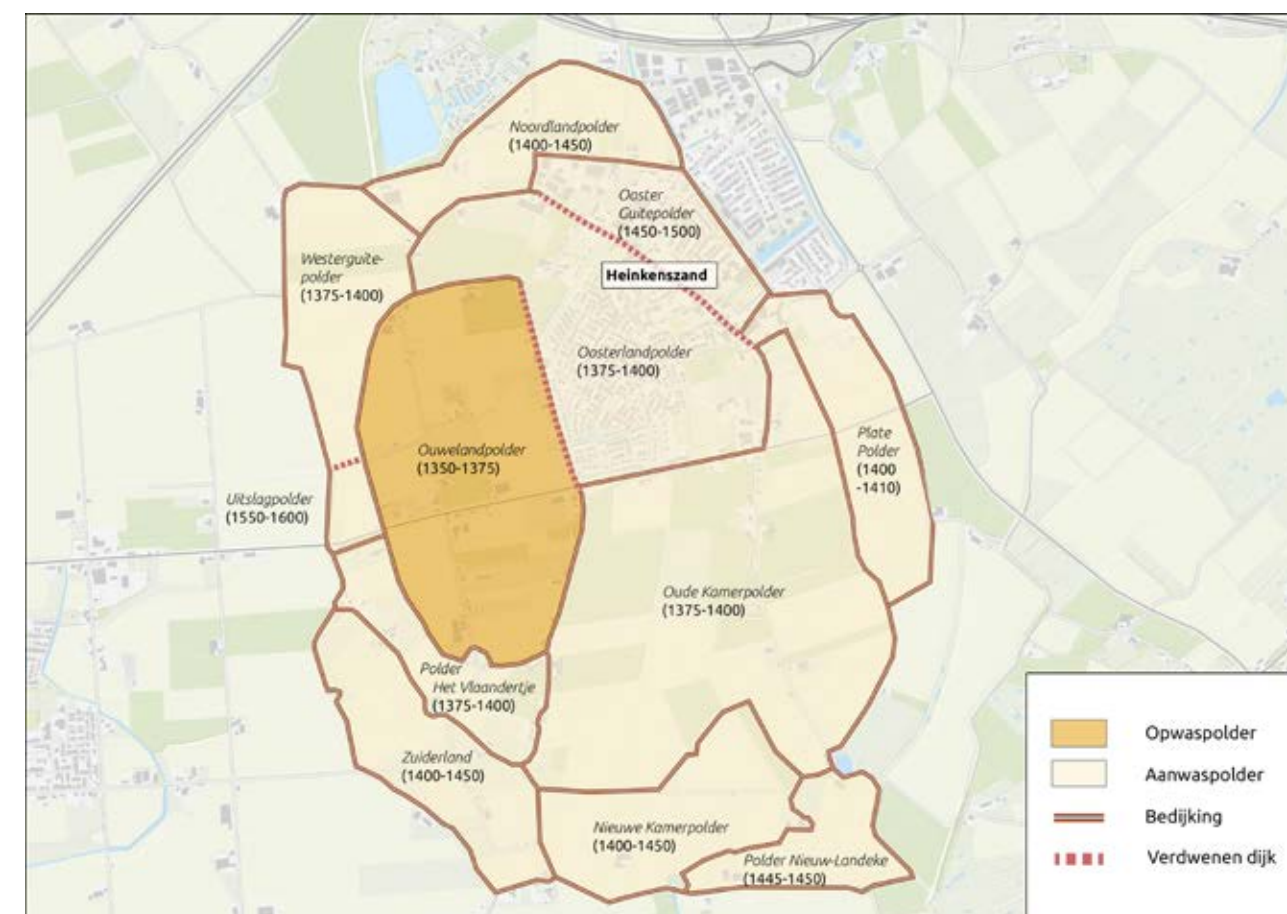
Bij inpolderingen kan onderscheid gemaakt worden tussen opwassen en aanwassen. Opwassen zijn losse zandplaten of schorren die midden in een waterloop ontstaan, aanwassen zijn schorren die

tegen het bestaande land aanslibben en aangedijkt worden. Veel inpolderingen in Zeeland werden vanuit Vlaanderen geïnitieerd, waarbij een toename van het landbouwareaal de belangrijkste motivatie was. In de kustgebieden stichtten Vlaamse abdijen uithoven, die als volwaardige boerenbedrijven functioneerden. Ze hielden zich bezig met de ontginning en exploitatie van de gronden. De vaak forse investeringen zorgden ervoor dat er binnen relatief korte periode grote gebieden bedijkt konden worden. Daarmee hebben de abdijen een grote stempel op het kustlandschap gedrukt. Door de heffing van tienden vormden de nieuw aangewonnen landerijen een belangrijke inkomstenbron, waarmee ook het onderhoud van de dijken betaald kon worden. Ook de graven van Vlaanderen en rijke particulieren waren vaak initiatiefnemers bij nieuwe bedijkingen. Een polder kon namelijk flink wat geld opleveren, bovendien bracht het grondbezit, status en macht met zich mee. Desalniettemin waren het risicovolle investeringen, die lang niet altijd rendabel bleken.

Landverlies en verdrongen dorpen

Waar de bedijkingen zorgden voor een enorme toename in het landareaal, nam de zee ook weer veel land af. In de late middeleeuwen zijn enorme gebieden nieuw land en tientallen dorpen in het water verdwenen. Met name in de late 14e en vroege 15e eeuw werd het kustgebied opnieuw geteisterd door een reeks stormvloeden. Onder meer in 1374, 1404, 1421 en 1424 ging het mis. Dat had vaak ook te maken met achterstallig onderhoud van de dijken, door oorlogen of geldgebrek. Soms was dit landverlies blijvend, bijvoorbeeld wanneer de landeigenaar niet over voldoende kapitaal beschikte om het gebied opnieuw te bedijken of er simpelweg geen heil meer in zag. Andere gebieden werden wel herdijkt en opnieuw in cultuur gebracht, al hadden ze soms decennialang onder water gestaan.²⁶

Afbeelding 3.5. De landschappelijke situatie rond Heinkenszand in de Zak van Zuid-Beveland illustreert het verschil tussen opwassen en aanwassen.



Zeeland telt in totaal meer dan tweehonderd verdrongen dorpen, waarvan de precieze locaties niet altijd bekend zijn. De oprichting van waterschappen of hoogheemraadschappen zorgde voor een organisatie die toezag op het dijkonderhoud en -herstel. Menselijke ingrepen en tekortkomingen vormden de belangrijkste oorzaken van deze overstromingen. Economische activiteiten zoals het ontwateren van de venen, de moertering en selnering hadden het land zeer kwetsbaar gemaakt. Omdat het maaiveld in de polders door moertering en inklinking daalde en lager kwam te liggen, kon het water er na een overstroming bovendien moeilijk weer uit stromen.

Door steeds nieuwe gebieden in te polderen kreeg het zeewater ook minder ruimte en was het areaal aan natuurlijke kombergingsgebieden sterk afgenomen, waardoor ook het getij toe nam. Ook politieke twisten konden grote gevolgen hebben. De grote schade tijdens de overstroming van



<< *Afbeelding. 3.7 De Braakman gezien vanuit het zuiden, met op de achtergrond de Westerschelde en de industrie van Dow Chemical bij Terneuzen. Bij de vloed van 1375 ontstond een grote zeeinbraak ten zuiden van de Westerschelde en kon de Braakman zich flink uitbreiden, waarbij grote stukken land verloren gingen en het gebied ging functioneren als komberging. Na de vloed van 1488 kon de Braakman zich opnieuw sterk uitbreiden tot aan Axel en het latere Sas van Gent. Dat had alles te maken met de beschadigingen aan de sluis bij Boeckhoute. In het Braakmangebied ontstonden verschillende nieuwe stroomgeulen en aftakkingen. Uiteindelijk had dat ook weer een sterke stroming in de Westerschelde tot gevolg. Ook militaire inundaties speelden een grote rol in de uitbreiding van de zeearmen (zie thema 4). In de 20e eeuw is de Braakman afgesloten en grotendeels ingepolderd. Het resterende deel vormt nu een natuurgebied.*

1488 in Zeeuws-Vlaanderen kan bijvoorbeeld gezien worden als direct gevolg van de politieke onrust die toen in Vlaanderen woedde. Bij deze vloed kwamen door beschadigingen aan de sluis bij Boeckhoute grote gebieden onder water te staan. Zo breidde de Braakman, die na de vloed van 1375 al flink terrein had gewonnen, zich uit tot aan de huidige landsgrens.

3.3 Wisselwerking tussen mens en natuur in de vroegmoderne tijd

Landschappelijke veranderingen en uitbreiding van de zeearmen

Over de ontwikkelingen van het landschap tijdens de vroegmoderne periode weten we dankzij de beschikbaarheid van historische kaarten veel meer. De kaart van Christiaan Sgrooten uit het midden van de 16e eeuw is een sprekend voorbeeld. Het was net als de middeleeuwen een hectische periode. Dat had, behalve met de al eerder genoemde overstromingen, ook zijn oorzaak in de de grote militaire inundaties ten tijde van de Tachtigjarige Oorlog. De aanleg van de Staats-Spaanse linies en de bijbehorende inundatiegebieden hebben het landschap binnen het onderzoeksgebied drastisch veranderd (zie thema 4). Met name in de 16e

eeuw gebeurde er veel, door stormvloed en in onder meer 1509, 1511, 1530, 1532, 1552 en 1570. Vaak kwamen twee vloed en slechts enkele jaren na elkaar, waardoor er veel schade was als men er niet in slaagde de dijken op tijd te herstellen. Door een combinatie van natuurlijke en menselijke factoren vond er in deze eeuw een enorme uitbreiding van de Westerschelde plaats. Omdat de Westerschelde trechtervormig is, werd het water in het oostelijke deel vaak hoger opgestuwd. Als gevolg daarvan waren grote nieuwe stroomgeulen of zeearmen zoals het Axelse Gat ontstaan en breidden bestaande armen zoals de Braakman en het Sloe zich verder uit. Met de uitbreiding van de zeearmen kwam ook meer stroming, slibverplaatsing en erosie, wat in het hele Westerscheldegebied gevolgen heeft gehad. De verhouding tussen land en water was in deze periode een zeer broos en kwetsbaar evenwicht.²⁷

Inpolderingen en herdijkingen

In de vroegmoderne tijd gingen de inpolderingen door en werden de bedijkte gebieden ondanks dat er ook veel land verloren ging steeds groter. Grondbezitters zoals de abdijen kregen echter steeds meer moeite om de polders en dijken te onderhouden. De gronden werden opgekocht door particulieren of lokale machthebbers in de hoop er veel geld te verdienen en macht te verwerven. Overheden profiteerden van de inpolderingen, die veel nieuwe mensen naar het gebied trokken. Een schor was geschikt voor bedijking wanneer deze hoog genoeg was opgeslibd en alleen bij zeer hoge waterstanden nog overstroomde. De dikte van de kleilaag was daarbij ook belangrijk, net als de aanwezigheid van geulen. Soms werd de aanslibbing eerst bevorderd met de aanleg van rijdsdammen voordat men aan de bedijking begon. Wanneer er toestemming tot bedijking werd verleend door de landsheer werd dat vastgelegd in een bedijkingsoctrui. Daarin werd het gebied

In gesprek met:

Bas Chamuleau

Het verdronken eiland Stuivezand

Poldergebied middenin de Westerschelde

“Zie je die boeien?”, vraagt Bas Chamuleau al wijzend naar de Westerschelde. “Ongeveer daar lag Stuivezand.” Als zelfgeleerd onderzoeker speurde Chamuleau in zijn vrije tijd vele uren in de archieven om de bedijkingen van de polders in Zuid-Beveland uit te zoeken. Inmiddels is hij fulltime onderzoeker en was hij onder meer nauw betrokken bij de totstandkoming van de Dijkenkaart van de provincie Zeeland en bij het Geopark Schelde Delta. Ook het verdronken eiland Stuivezand, dat al in de zevende eeuw een schorrengebied van enig belang moet zijn geweest, kwam hij veelvuldig tegen in zijn onderzoek. Het eiland Stuivezand werd bedijkt tussen 1370 en 1375 door graaf Willem V. Het omvatte ca. 400 ha en lag ten zuiden van Baarland, ten oosten van de huidige Middelplaat in de Westerschelde. In zijn grootste vorm strekte het gebied zo’n 3,5 kilometer uit vanaf de zeedijk ten zuiden van Baarland. Ter vergelijking: Zeeuws Vlaanderen ligt op ongeveer 5 kilometer afstand, dus het omvatte bijna de gehele breedte van de Westerschelde. Chamuleau: “Het was een gigantisch gebied bestaande uit meerdere polders.”

Verrijzen en verdrinken

Omstreeks 1300 zag de Westerschelde er nog heel anders uit. Deze bestond slechts uit enkele ondiepe geulen, met daaromheen een breed slikken- en schorrengebied. Die schorren werden gebruikt voor de schapenbeweiding, waarbij de schorren waren voorzien van geringe hoogten als vluchtplaats voor hoog water. “Meer was niet nodig, want het schorrengebied fungeerde al als natuurlijke verdediging, ook voor de later aangelegde dijken. De waterkracht werd al zo sterk afgeremd dat men kon volstaan met een dijkje



van geringe afmeting”, vertelt Chamuleau. Maar zoals vele schorrengebieden in de regio werd ook het gebied van Stuivezand uiteindelijk bedijkt en omgezet tot agrarische polders. In de loop van de 14e eeuw ontstond hier het gelijknamige kerkdorp Stuivezand.

Nadat tussen 1425 en 1475 al veel land verloren was gegaan werden de inwoners in 1448 opgeschrikt door een stormvloed, waarbij de dijken doorbraken en de polders onder water liepen. Chamuleau: “De bevolking vluchtte daarbij naar het vasteland van Zuid-Beveland en bleven daar, om vervolgens bij laag water weer terug te keren naar Stuivezand om daar naar de kerk te gaan.” Hoewel je kan stellen dat je weinig aan een stormvloed kan doen, lijkt de opportunistische inpoldering wel schuld te hebben aan de overstromingen. Chamuleau vervolgt zijn relaas: “Vergeet niet dat de Westerschelde zich in die periode steeds verder ontwikkelde en dus meer waterkracht had. Met het verdwijnen van de oude barrière van het schorrengebied vóór de dijken, klapte alle kracht vol op de dijken van Stuivezand en daar waren ze niet op berekend.”



Een kwestie van eigendomsperikelen

In eerste instantie betekende de overstromingen uit 1448 nog niet het einde voor Stuivezand. Kort daarna werd het eiland weer bedijkt en konden de inwoners weer terugkeren naar hun huis. Het gebied bleef echter geteisterd worden door stormvloeden en overstromingen, waarna de bevolking het eiland uiteindelijk opgaven en naar het vasteland vertrokken. Al hadden de polders nog wel gered kunnen worden, zo verklaart Chamuleau. “Het was veel meer een kwestie van eigendomsperikelen. Oorspronkelijk viel het eiland nog onder één ambachtsheer en was de bedijking relatief eenvoudig te regelen, maar steeds vaker werden de verdronken en opgegeven delen verkocht aan rijke Vlamingen.” Langs de gehele kust kochten deze rijke edellieden stukken verdronken land op voor een laag bedrag, in de hoop deze weer te bedijken en er een slaatje uit te slaan. Chamuleau: “Voor Stuivezand was er op den duur sprake van verschillende investeerders met verschillende belangen en ideeën, ze kwamen er simpelweg niet uit.” En dus viel Stuivezand definitief ten prooi aan de Westerschelde. Momenteel is er zelfs niets meer van te zien. Voor zover bekend zijn er ook geen archeologische sporen onderzocht.

De invloed van Stuivezand

Andersom gedacht zou je ook kunnen zeggen dat de bedijking van het eiland Stuivezand van grote invloed is geweest op het hedendaagse landschap. Door de bedijking en het wegvallen van het schorrengebied kon het water immers geen kant meer op en ging het zich (deels) ingraven. Daarmee werd de geul van de Westerschelde steeds dieper, wat op den duur weer tot gevolg had dat het een uitstekend vaarwater voor grote schepen werd. Het werd zelfs de belangrijkste vaargeul voor scheepvaart naar Antwerpen. Als open verbinding met de zee had de werking van het getij wel haar invloed in de vorm van het afzetten van sediment als ‘drempels’ op de bodem, wat op den duur tot de vorming van zandplaten kon leiden.

Om de Westerschelde als vaargeul bevaarbaar te houden, worden deze natuurlijke drempels tot op de dag van vandaag kunstmatig

verwijderd. Chamuleau: “Je zou het in feite zo simpel kunnen stellen: als de polder Stuivezand nog rondom beschermd was geweest met uitgestrekte schorren, was de Westerschelde niet het belangrijke vaarwater dat het nu is en was zelfs het hele North Sea Port District hier nu niet geweest!”



tot in detail beschreven en werden regels en afspraken opgenomen. Het inpolderen was een kostbare aangelegenheid, waarbij men niet alleen rekening moest houden met de kosten van de bedijking zelf, maar ook met de aanleg van bijvoorbeeld hoeves, wegen of sluizen.²⁸

In Zeeuws-Vlaanderen kon het zeewater in de 17e eeuw nog tot aan Sas van Gent stromen en vormden Axel en Groede eilanden in een schorregebied dat zwaar getroffen was door de militaire inundaties. Ook een aantal forten van de Staats-Spaanse linies, zoals het fort Ter Neuzen, kwam door inundaties en dijkdoorbraken als eilanden in het landschap te liggen. De Vrede van Münster in 1648 wordt gezien als een belangrijk omslagpunt. Het was de start van een tijd met economische welvaart na een moeilijke periode.

Daarmee was er ook meer geld beschikbaar voor nieuwe inpolderingen. In de nieuwe

Afbeelding 3.10. De rationele, grootschalige verkaveling in de polder van Borsele is zeer illustratief voor de manier waarop vanaf de 17e eeuw veel polders werden aangelegd. Na een reeks zware overstromingen werd het gebied in 1616 (opnieuw) bedijkt door de stad Goes. De kavels werden in rechte lijnen uitgezet. Zeer uniek is de ligging van het dorp, dat gedraaid ligt ten opzichte van de polderverkaveling.



polders die vanaf de 17e eeuw werden aangelegd was de verkaveling veel grootschaliger en rationeler. De ontwerpen werden met lange, rechte lijnen op de tekentafel gemaakt en van te voren vastgelegd. Daarin was vrijwel geen ruimte meer voor natuurlijke elementen als oude kreken en geulen. De meeste polders die tijdens de vroegmoderne tijd werden aangelegd worden gekenmerkt door kaarsrechte wegen en grote, vierkante percelen. Dat is bijvoorbeeld in de polder van Borsele nog goed te zien. Ook de herdikking van de Zaamslagpolder vond in de zelfde periode plaats.²⁹ In de nieuwe polders bleef de afwatering van groot belang en werden ingenieuze waterstaatswerken voorzien.

Het onderhoud van de polderdijken bleek geen sinecure. Om extra bescherming te bieden legde men soms inlaagdijken achter de zeedijken, zodat bij een doorbraak niet de gehele polder zou overstromen. Een enkele keer ging men zo ver dat een polder in compartimenten werd verdeeld. Voorbeelden van dit soort compartimeringsdijken vinden we bijvoorbeeld nog terug tussen Baarland en Hoedekenskerke. Soms werden aan de dijk ook dammen of hoofden aangebracht om de stroming te breken. Op zwakke plekken werd zand of puin gestort om de dijken



plaatselijk te versterken. In de loop van de 17e eeuw zien we dat er grote stappen worden gezet in het herstel van de polders en de winning van nieuw land. Het slib dat bij de inundaties was afgezet zorgde voor een ophoging van het land, zeker in de polders die decennialang onder water hadden gestaan. Daarmee konden ze gemakkelijker worden ingepolderd, hoewel de zoute bodem wel een probleem vormde. Bij de inpoldering kwam een uitgebreid stelsel van waterstaatkundige werken zoals duikers, sluizen en waterlopen tot stand waarmee het binnenwater kon worden geloosd. Het onderhoud van deze waterstaatkundige werken kwam samen met het onderhoud van de polderdijken bij de polderbesturen, grondeigenaren en grondgebruikers te liggen. Om het te betalen werden binnen de verschillende ambachten en heerlijkheden waterschapspenningen geheven.

Het proces van (her)bedijking ging gestaag door, tot vrijwel geheel oostelijk Zeeuws-Vlaanderen en Zuid-Beveland uit een aaneenschakeling van polders bestonden. Daarmee verloor het Hellegat bij Hulst uiteindelijk in 1789 de verbinding met de Braakman en vormde het Land van Axel niet langer een eiland. Aan de westelijke kant van de Braakman liep het minder vaart en zien we slechts kleine inpolderingen in de

omgeving van Biervliet. In vergelijking met de rest van het kustgebied zijn de oevers van Walcheren, met steden als Vlissingen en Middelburg, altijd vrij stabiel gebleven. Al in de middeleeuwen liep de vaargeul hier dicht langs de kust en sindsdien lijkt er weinig veranderd te zijn.



Afbeelding 3.12. In de inlaag 1887 bij Ellewoutsdijk is in de 19e eeuw klei gewonnen voor de aanleg van de inlaagdijk, waardoor er waterplassen zijn ontstaan. Tegenwoordig vormt het een waardevol natuurgebied met vele watervogels dat wordt beheerd door Natuurmonumenten.



3.4 De moderne tijd

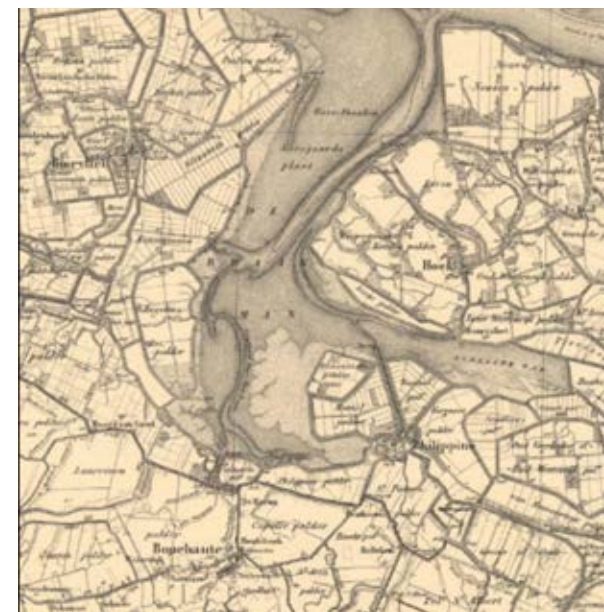
Jonge polders in het Sloe en de Braakman

Ook na 1800 gingen de bedijkingen gestaag door. In deze periode viel een groot deel van de strategische motieven om gebieden onbedijkt te laten weg (zie thema 4). Daarmee bleef het oppervlakte cultuurgronden in de loop van de 19e eeuw toenemen. Vooral in Zeeuws-Vlaanderen werd nog veel land bedijkt. Zo lagen ten noorden van Biervliet nog grote schorregebieden, die in 1814 als de Nieuw-Neuzenpolder werden bedijkt. Het Sloe vormde in deze periode nog een brede geul tussen de eilanden van Walcheren en Zuid-Beveland. Voor de zuidoostelijke ingang lag de hoog opgeslibde zandplaat de Caloot, die rond 1800 vrijwel de gehele zuidelijke ingang van het Sloe blokkeerde. Alleen via een smalle vaarweg direct langs de kust ten oosten van Vlissingen was het Sloe nog te bevaren. Het belang van het Sloe als vaarweg nam door de verzanding en bedijking van de omliggende gebieden steeds verder af. In 1872 werd het Sloe afgesloten met een dam ten behoeve van de nieuwe spoorlijn tussen Roosendaal en Vlissingen. Vanaf dat moment vond er aan beide kanten van de dam aanslibbing plaats, waarmee het mogelijk werd om het gebied in stappen in te polderen. De inpoldering van het Sloegebied ging niet zonder slag of stoot en werd pas in de tweede helft van de 20e eeuw voltooid.

In de 20e eeuw werden grote zeearmen zoals het Sloe en de Braakman in rap tempo ingepolderd, niet alleen om nieuwe landbouwgronden te ontwikkelen, maar ook om de dreiging van het zeewater in te perken.

Afbeelding 3.13 (rechts) de inpolderingen van het Sloe in de 20e eeuw. (Topografische kaarten 1950, 1970, 1990)

Afbeelding 3.14 (volgende pagina) de inpolderingen van de Braakman in de 20e eeuw (Topografische kaart 1920, 1950, 1970).



In de 19e en 20e eeuw werd ook in de Braakman veel land teruggewonnen, wat voor enige problemen met de afwatering in (Zeeuws-)Vlaanderen zorgde. De zeearm was toen al gedeeltelijk verzand. In de 20e eeuw werd de Braakman volledig afgesloten. De belangrijkste motivatie daarvoor was niet het winnen van nieuwe landbouwgrond, maar de waterveiligheid. Met de afsluiting in 1952 kon zo'n 27,5km aan kwetsbare zeedijken vervangen worden door één stevige dijk van 2,5km lengte.

Waterstaatskundige werken en waterbeheer

De 19e en 20e eeuw worden gekenmerkt door grote waterstaatskundige werken. Nadat in 1877 het eerste Zeeuwse stoomgemaal op Schouwen werd gebouwd, volgden er snel meer. Zo werd het westelijke deel van Zuid-Beveland vanaf 1917 bemalen door het stoomgemaal 'De Piet' in de Schengepolder. Rond 1920 kwamen in Zeeuws-Vlaanderen de eerste motorgemalen in Nieuwvliet, Biervliet en Stoppeldijk. In 1929 volgde Walcheren met het gemaal Boreel bij Middelburg. De toepassing van mechanische bemaling versterkte echter de natuurlijke bodemdaling, waardoor de ingepolderde gebieden steeds lager kwamen te liggen. Daarop moest het polderpeil weer lager worden ingesteld en kwam men al snel in een vicieuze cirkel terecht.

De waterhuishouding had ook te lijden onder de complexe situatie binnen de waterschappen. Elke polder kende een eigen bestuur, wat resulteerde in honderden verschillende partijen, waarvan alleen de grootste polders een eigen technische staf hadden. Hier en daar waren speciale uitwateringswaterschappen opgericht als samenwerkingsverband tussen zelfstandige polders. Dat gebeurde vooral in Zeeuws-Vlaanderen, waar door de afdamming van de zeegaten de afstand tot het buitenwater groot was geworden. In Zeeland bestonden vanaf halverwege de 19e eeuw ook de



Afbeelding 3.15. Op Zuid-Beveland zijn op veel plaatsen nog (de restanten van) welen te vinden. Het zijn herinneringen aan dijkdoorbraken uit het verleden, waar door het kolkende water diepe gaten in het landschap werden uitgesleten. Door de diepe kolkaten werd bij het herstel met een bocht om het kolkgat een nieuwe dijk aangelegd. Soms is er nog een waterplas aanwezig, andere zijn alleen nog te herkennen aan een kromming in de dijk. Veel welen zijn in de 19e en 20e eeuw met huisvuil gedempt.

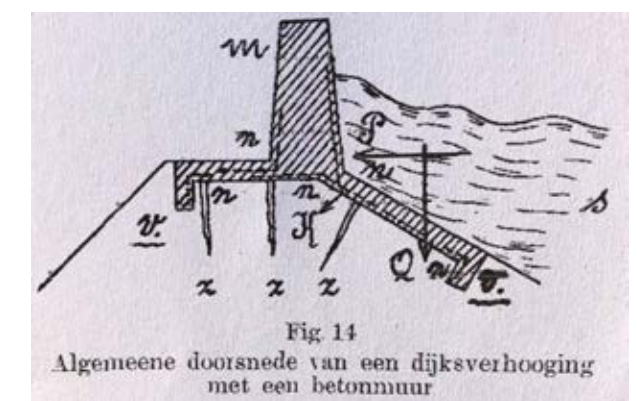
zogenaamde calamiteuze waterschappen of -polders. Dat hield in dat polders die financieel niet in staat waren om de zeedijken in stand te houden extra geld van de provincie konden krijgen.

In de regio tussen grofweg Zelzate en Terneuzen was de afwatering het meest complex. De afwatering geschiedde rechtstreeks op de Westerschelde of op de Braakman via het Sasse Gat en het Axelsche Gat. Ook vanuit Assenede, Zelzate en de achterliggende Vlaamse zandgronden werd hier gebruik van gemaakt. Dat leidde op den duur ertoe dat maar liefst 46 polders gebruik maakten van slechts negen sluizen. De inpolderingen van de Braakman bemoeilijkten deze situatie. Grote heideontginningen in het Vlaamse achterland zorgden tevens voor een toegenomen waterafvoer, waardoor nieuwe waterleidingen al snel overvol raakten. Een oplossing werd gevonden met de vorming van één groot waterschap aan de oostzijde van het kanaal: het Hulster- en Axeler Ambacht. Hiermee kon de waterafvoer grootschalig en daadkrachtig worden aangepakt. Ook aan de westzijde van de Braakman ontstonden afwateringsproblemen, wat resulteerde in de oprichting van het waterschap De Verenigde Braakmanpolders.

In de loop der tijd kregen waterschappen naast agrarisch waterbeheer steeds meer beleidsmatige taken. Aan de Nederlandse zijde leidde dit tot verdere schaalvergrotingen, met als sluitstuk de

oprichting van Waterschap Scheldestromen in 2011 voor de gehele provincie Zeeland. Ondanks pleidooien van de Vlaamse waterschappen om het systeem te moderniseren hebben dergelijke fusies daar vooralsnog niet plaatsgevonden. Mede door het uitblijven van grote overstromingen is het waterbeheer hier nog versnipperd. Zo wordt het beheer van bevaarbare waterlopen, zoals het kanaal Gent-Terneuzen, geregeld door de Vlaamse overheid. Grotere onbevaarbare waterlopen, zoals de Avrijevaart, vallen onder de Vlaamse Milieumaatschappij. Kleine watergangen, zoals poldersloten, worden beheerd door gemeenten of waterschappen, waarbij de Watering de Burggravenstroom en de Zwarte Sluispolder de grootste in het Vlaamse deel van het district zijn.

Omwillen van de veiligheid bleven aanpassingen aan de zeedijken ook in de moderne tijd noodzakelijk. Een sprekend voorbeeld zijn de zogenaamde 'muraltmuurtjes', die aan het begin van de 20e eeuw geïntroduceerd werden door ir. R.R.L. de Muralt. Hij kwam met het idee om de zeedijken te verhogen met betonnen muurtjes, zodat de dijklichamen zelf niet verbreed hoefden te worden. Tussen 1907 en 1940 vond deze methode in heel Zeeland en delen van Vlaanderen navolging.



Afbeelding 3.16: Dwarsdoorsnede van een muraltmuur. Bron: Historiek.net



Afbeelding 3.17: overstroomde straten in Vlissingen na de ramp van '53. Bron Zeeuws archief fotocollectie Vlissingen

De ramp van 1953

De wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog was nog in volle gang toen in de nacht van 1 februari 1953 de grootste stormramp sinds de 16e eeuw plaatsvond. Binnen enkele uren veranderde de Zeeuwse delta in een rampgebied. Hoewel vooral gebieden buiten het onderzoeksgebied, zoals Schouwen-Duiveland, Tholen, Zuid-Holland en Antwerpen, zeer zwaar getroffen werden, stonden ook delen van Zuid-Beveland en Zeeuws-Vlaanderen onder water. Het was een ongelukkige combinatie van extreme weersomstandigheden en te zwakke zeeweringen die uiteindelijk voor grote verwoesting zorgde. De oorlogen en crisisjaren hadden voor een achterstand in het dijkonderhoud gezorgd, waarover reeds in de jaren '30 rapporten waren verschenen.³⁰

De Watersnoodramp had grote gevolgen. Vooral in de polders die langere tijd onder invloed van het zoute water hadden gestaan waren onherkenbaar veranderd.

Alle vegetatie was er afgestorven, de sloten dichtgeslibd en wegen weggeslagen. De sterke inklinking als gevolg van het verlaagde peil en bemaling droeg bij aan de schade. Niet alle polders konden volledig worden hersteld, sommige werden herverkaveld. Dat gebeurde vooral in de Zak van Zuid Beveland, bijvoorbeeld bij Ellewoutsdijk, Oudelande, Baarland en Hoedekenskerke. Het ging gepaard met ingrijpende werkzaamheden en intensieve egalisatie waarbij soms weinig van het oorspronkelijke middeleeuwse cultuurlandschap overbleef. Daarbij werd ook een nieuw afwateringsstelsel gerealiseerd. Omdat er veel zout in de bodem was getrokken bleef het gebied nog lange tijd ongeschikt voor onder andere de fruitteelt. Het Braakmangebied, en daarmee een groot deel van Zeeuws-Vlaanderen, is door de afsluiting van de zeearm enkele jaren daarvoor bij de ramp van '53 gespaard gebleven.³¹

Deltaplannen

Als reactie op de Watersnoodramp werd nog diezelfde februari maand een Deltacommissie geïnstalleerd door de

Nederlandse regering. Om de kustgebieden in de toekomst tegen dergelijke rampen te beschermen, moesten grote zeearmen worden afgesloten, zo was de conclusie. In de plannen werd ook rekening gehouden met de verkeerstechnische en economische neveneffecten. Zo zou de uitvoering in Zeeland niet alleen de veiligheid verhogen, maar ook de bereikbaarheid verbeteren en het gebied daarmee een economische impuls geven. In 1958 werd de Deltawet aangenomen, waarop gestart werd met de grote werkzaamheden. In de loop der tijd kwam daarbij steeds meer aandacht voor de natuurwaarden (zie thema 1). Tussen 1960 en 1978 werd een aantal grote zeearmen afgesloten. De Westerschelde bleef in verband met de vrije scheepvaart op Antwerpen, vastgelegd in het verdrag van 1839 met België, echter wel open.³² Wel werden de dijken langs beide oevers op Deltahoogte gebracht, waarbij op enkele plaatsen een beetje landwinst werd geboekt. Het waterfront van onder andere Terneuzen moest daarvoor aanzienlijk worden aangepast.



Afbeelding 3.18: (boven) Na de grote overstroming van '53 werden sommige polders volledig herverkaveld en ontstond een structuur die wel wat doet denken aan de grootschalige polders uit de 17e eeuw

Afbeelding 3.19: (links). De Graaf Jansdijk vormde een zeedijk langs de monding van de Westerschelde en liep van Duinkerke tot aan Terneuzen. De lange zeewerende dijk heeft eeuwenlang dienst gedaan maar kent tegenwoordig geen waterkerende functie meer. Verspreid over het district liggen nog delen van deze oude dijk, zoals hier bij Schapenbout in de buurt van Terneuzen. De relictten kennen een hoge cultuurhistorische waarde.

3.5 Actualiteit en beleving

De waterveiligheid speelt nog altijd een belangrijke rol in met name het Zeeuwse deel van het onderzoeksgebied. Met oog op de toekomstige zeespiegelstijging en de groeiende kans op extreem weer wordt er op veel vlakken gewerkt naar een duurzamere en veilige toekomst. Zeeland heeft belangrijke lessen uit het verleden getrokken als het gaat om de overstromingsrisico's. Met name de ramp van '53 heeft een grote impact gehad en staat nog altijd bij veel Zeeuwen in het geheugen gegrift, al bleven de gevolgen in een groot deel van het district relatief beperkt. Tegenwoordig heeft men met dank aan de Deltawerken in Zeeland het gevoel veilig te zijn voor het water. Om die veiligheid te behouden zal men in de toekomst hard moeten blijven werken. De verwachte zeespiegelstijging wordt nauwkeurig gemonitord en om nieuwe overstromingen te voorkomen worden de veiligheidsnormen van de dijken regelmatig aangescherpt. Zo bleek recentelijk dat de dijk tussen Borssele en Hansweer over een lengte van 16 kilometer moet worden versterkt om het achterliggende land ook in de toekomst te beschermen. Ook bij Vlissingen en Ritthem wordt al rekening gehouden met dijkversterkingen.³³

In het participatieproces dat in het kader van deze biografie werd uitgevoerd zijn zorgen over de waterveiligheid vrijwel nergens aan de orde gekomen. Wel gaan de recente dijkopgaven gepaard met eigen participatietrajecten, waarbij inwoners nauw betrokken worden en hun zorgen en wensen kunnen uiten. Daaruit blijkt dat de inwoners weliswaar begrip hebben voor de dijkversterking om de veiligheid te garanderen, maar ze er zich ook van bewust zijn dat dit maatregelen betreffen voor de lange termijn. Voor hun eigen veiligheid zijn deze maatregelen niet per definitie noodzakelijk, wat soms zorgt voor een verminderd draagvlak onder de bewoners. Het project 'Geen zee te hoog',

mede uitgevoerd door de Hogeschool Zeeland, kan hier uitkomst bieden.³⁴ Het concept Bouwen met Natuur krijgt hier veel aandacht, door bijvoorbeeld gebruik te maken van natuurlijke kustverdediging zoals schorren. Maatregelen voor lange termijn krijgen daarmee door de natuurontwikkeling ook een resultaat op korte termijn, wat de algehele leefbaarheid vergroot.

Droogte en verzilting

In Vlaanderen ligt de zee verder weg, daar heeft men eerder te maken met droogteproblematiek als gevolg van het opwarmende klimaat. Zowel in de omgeving van Gent als bij Zelzate is er een watertekort, wat bij aanhoudende droogte leidt tot sterfte onder (openbaar) groen en landbouwgewassen. Door ontharding van de ondergrond (minder asfalt en bestrating) wordt geprobeerd deze problematiek aan te pakken, zodat meer regenwater in de bodem kan infiltreren en het water beter kan worden vastgehouden. Een bijkomend effect van de droogteproblematiek is de verzilting van het gebied. Het kanaal Gent-Terneuzen wordt normaal gesproken voldoende gevoed met zoet water vanuit Evergem om het zoute water vanuit de Westerschelde weg te spoelen. Maar door een verminderde aanvoer wordt dit steeds lastiger en ondervinden omliggende landbouwgronden steeds vaker problemen met verzilting. Uit gesprekken met enkele vissers is naar voren gekomen dat de visstand in verscheidene visvijvers is gedaald door een toename van het zoutgehalte. Ook de industrie langs het kanaal merkt de verzilting in de vorm van versnelde corrosie van de veelal stalen haveninfrastructuur.

Inspiratie uit het verleden

Uit het participatieproces werd duidelijk dat het waterstaatkundige erfgoed dat in het hele district in allerlei vormen aanwezig is voor een belangrijk deel bijdraagt aan de identiteit van het gebied. Of het nu gaat om oude krekens, dijken, welen of sluizen,

met name in het Zeeuwse deel van het district voelt men zich verbonden met de geschiedenis van de eeuwige strijd tegen het water. Het water vormt bovendien een belangrijke trekpleister. Met het behoud (of versterking) van deze landschappelijke en cultuurhistorische waarden kan tevens bewustzijn gecreëerd worden voor de huidige problematiek.

Daarnaast kan waterstaatkundig erfgoed uitstekend ingezet worden ter inspiratie bij de ontwikkeling van nieuwe projecten in het kader van de hoogwaterbescherming. Een illustratief voorbeeld is de herinrichting van het Spuikom-gebied in Vlissingen. Het terrein, wat sinds 1975 braak ligt, maakte ooit deel uit van de haven van Vlissingen. Bij vloed stroomde de kom vol en bij eb liep het water weer weg, waarmee het slib uit de haven spoelde. Na 1953 is de Spuikom echter in onbruik geraakt en vrijwel volledig gedempt.

Afbeelding 3.20. Visualisatie van het toekomstige spuikomterrein in Vlissingen. Bron: Gemeente Vlissingen



In Vlissingen vormt de boulevard de primaire waterkering voor de stad. Daarom zijn creatieve oplossingen nodig als het gaat om waterveiligheid. Het ophogen van de dijk is hier immers geen voor de hand liggende oplossing. Daarom kwam het innovatieve idee op tafel om een straat in te richten als rivier, die het water bij een overstroming kan afvoeren richting een bergingsgebied.³⁵ De oude spuikom, die al in de middeleeuwen werd gebruikt als waterberging, biedt daarin een prachtige oplossing. Ook op andere plaatsen in het district kan in de toekomst gekeken worden hoe historische waterstaatkundige objecten, zoals sluizen of oude afwateringssloten ingezet kunnen worden in oplossingen voor de actuele problematiek. Daarvoor is kennis en behoud van deze objecten en structuren, die bovendien nauw verbonden zijn met de identiteit van het district, essentieel.

Thema 3 – Leven met het water

Wat is er te zien in het district?



Oudland en nieuwlandpolders

Een groot deel van het NSPD bestaat uit een zeekleipolderlandschap, waarin oude, kleinschalige polders afgewisseld worden door jongere, grootschalige polders met een rationele rechte lijnige verkaveling. Het verschil tussen oudland en nieuwland is uniek in Zeeland.

Dijken en dammen

Dijken vormen veelvoorkomende en zeer karakteristieke landschapselementen. Ze kennen een uiteenlopende ouderdom en vertellen de ontginningsgeschiedenis van de streek. Op Zuid-Beveland komt langs veel dijken opgaande beplanting voor.

Welen

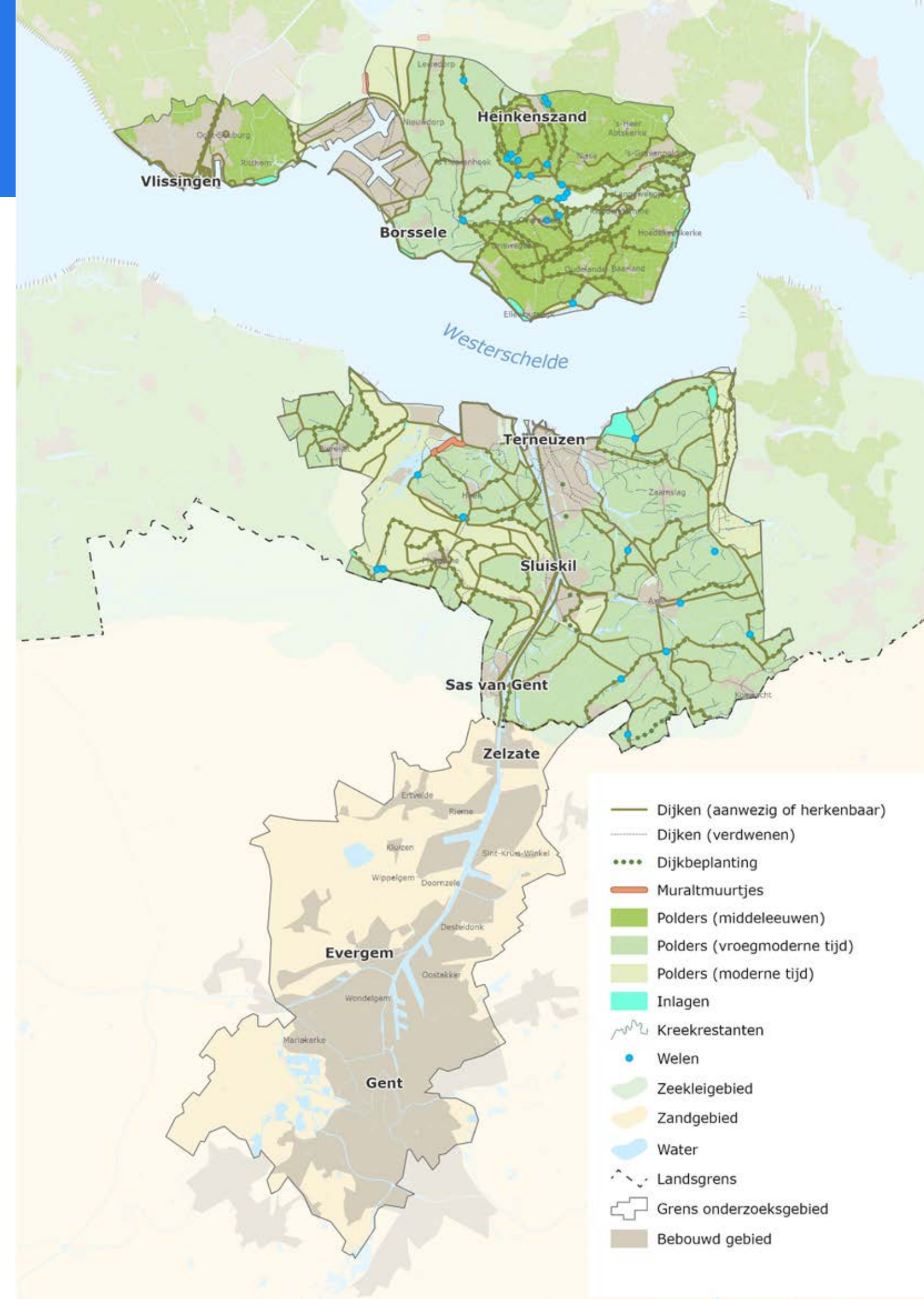
In Zeeland herinneren de vele welen aan dijkdoorbraken uit het verleden. Het kolkende water heeft hier diepe gaten in het landschap uitgesleten, waar soms nog een waterplas ligt. Vaak is de herstelde dijk met een bocht om het dijkgat heen gelegd.

Waterstaatkundig erfgoed

Het waterrijke deel van het district ligt vol met waterstaatkundig erfgoed zoals sluizen en gemalen. Naast een landschappelijke waarde zijn ze ook bouwkundig interessant. Vele kenden een dubbelfunctie en werden ook ingezet voor militaire inundaties.

Kreekrestanten

In het noorden en midden van het district wordt het zeekleilandschap getekend door de aanwezigheid van talloze kreekrestanten, die als kronkelende lijnen in het polderlandschap liggen. Ze herinneren aan de tijd dat de zee hier tot diep in het land kon dringen.



Literatuur thema 3

Baeteman, C. (2008). De Holocene geologie van de Belgische kustvlakte. Professional Paper. Geological Survey of Belgium 304.

Bos, K., & Bosch, J. (2017). Landschapsatlas van de Oosterschelde; spiegel van verleden, venster op de toekomst. Koudekerke.

Chamuleau, B. (2021). Dijkenonderzoek Zeeland. Zeeland 30 (2), pp. 45–54.

Coen, I. (1998). Ontstaan en ontwikkeling van de Westerschelde. Water nr. 43, pp. 156–162

Dekker, J. (2023). Zeeuwse zeeweringen. Werken aan de Zeeuwse kust, 1944–2015. Utrecht: Matrijs.

Henderikx, P. (2001). Land, water en bewoning. Waterstaats- en nederzettingsgeschiedenis in de Zeeuwse en Hollandse delta in de Middeleeuwen. Hilversum: Uitgeverij Verloren.

Klerk de, A. (2003). Het Nederlandse landschap, de dorpen in Zeeland en het water op Walcheren. Historisch-geografische en waterstaatshistorische bijdragen. Utrecht: Matrijs.

Kraker de, A. (1997). Landschap uit balans. De invloed van de natuur, de economie en de politiek op de ontwikkeling van het landschap in de Vier Ambachten en het land van Saeftinghe tussen 1488 en 1609. Utrecht: Matrijs.

Kraker de, A. (2002). De Westerschelde, een water zonder weerga. Ontstaansgeschiedenis en kaartbeeld, havens, handel en scheepvaart, verkeer, verdrinken dorpen, oorlog en verdedigingswerken, natuur en milieu en andere aspecten van de Westerschelde. Kloosterzande: Duerinck.

Kraker de, A., & Bauwens, W. (2000). Polders en Waterschappen in het Hulsterambacht. De geschiedenis van zeedijken, vooroever, binnenwater, wegen en van de bestuurlijke organisatie van de waterschappen in het voormalige Hulsterambacht tussen 1600 en 1999. Kloosterzande: Duerinck.

Kraker de, A., & Borger, G. (2007). Landschappelijke dynamiek in de zuidwestelijke delta van de Lage Landen. Geoarchaeological and Bioarchaeological Studies 8.

Soens, T. (2009). De spade in de dijk? Waterbeheer en rurale samenleving in de Vlaamse kustvlakte (1280–1580). Gent: Academia Press.

Steenbergen, C., Reh, W., Nijhuis, S., & Pouderoijen, M. (2009). De Polderatlas van Nederland. Pantheon der Lage Landen. Bussum: Uitgeverij Thoth

Trachet, J. (2010). Verdrinken dorpen in het zuidoosten van Zeeland. Universiteit Gent. Ven van de, G. (1993). Leefbaar laagland. Geschiedenis van de waterbeheersing en landaanwinning in Nederland. Utrecht: Matrijs.

Vleesschauwer de, M. (2013). Internationale polders in Zuidwest-Nederland. Een bijzonder aspect van waterstaat van voor de grote fusiegolf. Tijdschrift voor waterstaatsgeschiedenis 22, 1, pp. 18–25.

Vleesschauwer de, M. (2013). Van water tot land. Polders en waterschappen in midden Zeeuws-Vlaanderen 1600–1999. Utrecht: Matrijs.

Vleesschauwer, M. (2012). Van water landt, van landt weder water. Waterstaat en waterhuishouding in midden Zeeuws-Vlaanderen, 1600–1999. Vrije Universiteit Amsterdam.

Zuidhoff, F., & Dijkstra, J. (2011). De oudste dijk van Zeeland? Vondst van een dijkje en terp uit de Romeinse tijd op. Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis 20, pp. 53–61.

Verklarende woordenlijst

Aanwas – opgeslibd stuk land langs dijk of oever

Defensieve bedijking – Het bedijken ter bescherming tegen overstromingen

(Holle)stelle – kunstmatige heuvel met drinkplas voor vee in onbedijkte gebieden

Inundatie – het (doelbewust) onderwater zetten van stukken land

Nieuwland – jonge zeekleipolders in Zeeland, die vanaf ca. 1200 zijn ingepolderd

Offensieve bedijking – Het bedijken en inpolderen van schorren of slikken met als doel land aan te winnen

Opwas – opgeslibd stuk land dat omringd wordt door water

Oudland – Oude zeekleipolders in Zeeland, die al voor 1200 zijn ingepolderd en daarna niet meer zijn overstroomd.

Welen – ronde waterplassen (kolkgraten) die na een dijkdoorbraak zijn ontstaan

Zwaakse Weel – restant van een oude kreek op Zuid-Beveland (geen dijkdoorbraakkolk)

4 Grenzen en machtsverhoudingen



Vanwege de ligging op de overgang tussen hoge en lage gronden en de verbindingen met de open zee en het achterland heeft het North Sea Port District een strategische positie. Het is altijd een grensgebied geweest, waar flink is gestreden. Al in de middeleeuwen werden er op gunstige plaatsen in het landschap versterkingen aangelegd. Dat bereikte een hoogtepunt in de vroegmoderne tijd met de aanleg van de Staats-Spaanse linies. De geschiedenis van oorlog, grenzen en machtsverhoudingen is lang en ingewikkeld en heeft het district getekend en gevormd. De sporen van het militaire verleden vinden we overal nog terug in het landschap en in de herinneringen van mensen. Naast bestuurlijke grenzen kent het district ook een aantal fysieke grenzen, waar de Westerschelde het beste voorbeeld van is. De zeearm is niet alleen strategisch van groot belang geweest tijdens de vele oorlogen die het district heeft gekend, maar vormt tot op de dag van vandaag een belangrijke barrière in het landschap.

4.1 Middeleeuwse graven, ringwalburgen en (motte)kastelen

In de Romeinse tijd maakte het district deel uit van het Romeinse Rijk als onderdeel van de civitas Menaporum, in de noordwestelijke hoek van de provincie Gallia Belgica. In de eerste eeuw werden na de Bataafse Opstand nieuwe provincies afgesplitst, waarmee de Schelde vermoedelijk de nieuwe grens met de noordelijke provincie Germania Inferior ging vormen. Na het ineensinken van het Romeinse rijk en een periode met weinig bewoning, was er reeds in de 4e eeuw ten zuiden van de Honte sprake van de Vlaanderengouw (pagus Flandrensis), een bestuurlijke eenheid die zich in de loop van de vroege middeleeuwen ontwikkelde tot het welbekende graafschap Vlaanderen. Ten noorden van de Honte behoorden Walcheren en de eilanden van Zuid-Beveland in de vroege middeleeuwen mogelijk tot het graafschap Walcheren (Walichrum),

waarover nog weinig bekend is. Hoe de grenzen in de Merovingische periode (5e – 8e eeuw) en het begin van de Frankische tijd precies liepen, is nog niet met zekerheid te zeggen.

Wanneer het Frankische Rijk in 843 met het Verdrag van Verdun verdeeld werd onder de drie zonen van Lodewijk de Vrome, ontstond een onstabiele situatie, waarin lokale heren hun kans zagen om meer macht naar zich toe te trekken. In 862 werd Boudewijn I de eerste graaf van Vlaanderen. De graven van Vlaanderen stonden weliswaar onder het gezag van de Franse koning, maar voeren vaak een eigen koers. Zijn zoon Boudewijn II wist het territorium flink uit te breiden, zelfs ten tijde van de invallen door de Noormannen. Zo ging bijvoorbeeld ook het gebied van de Vier Ambachten (wat grotendeels in het huidige Zeeuws-Vlaanderen ligt, zie pagina 118) deel uitmaken van het graafschap Vlaanderen.

De oudste militaire versterkingen waarvan we nog fysieke relictten in het district terugvinden zijn de middeleeuwse ringwalburgen, die rond de 9e eeuw zijn opgeworpen. Deze ronde versterkingen werden in de Karolingische tijd gebouwd op initiatief van de graaf en houden verband met de Vikinginvallen, die de kustgebieden van West-Europa toen teisterden. Ringwalburgen zijn cirkelvormige terreinen, voorzien van een aarden wal en een gracht. Over de functie en de geschiedenis ervan bestaan nog veel vragen. Vermoedelijk deden ze dienst als vluchtplaatsen voor de bevolking tijdens de invallen. Een prachtig voorbeeld is de reconstructie van de ringwalburg in Oost-Souburg, die nog altijd een prominente plaats in het dorp heeft.

Voor de Noormannen was de groeiende nederzetting Ganda (Gent, zie thema 2), met de twee rijke abdijen aantrekkelijk. In het najaar van 851 werd Ganda geplunderd en de Sint-Baafsabdij afgebrand, enkele



Afbeelding 4.2 (boven). Reconstructie van de ringwalburg van Oost-Souburg. Bron: Beeldbank Zeeland

Afbeelding 4.3 (onder). De Berg van Troje was het slot van de heren van Borssele, rond het jaar 1300 moet hier een woontoren hebben gestaan. Het geheel was omsloten met een ringmuur. Aan het begin van de 14e eeuw sneuvelde Floris van Borssele en raakte het kasteel in verval. De berg bleef echter bestaan en overleefde een reeks aan grote overstromingen. Bron: Beeldbank Zeeland



decennia later volgde ook een plundering van de Sint Pietersabdij. De Noormannen vestigden zich enige tijd in de omgeving van Gent en initieerden van daaruit verdere plundertochten, tot ze aan het einde van de 9e eeuw weer vertrokken.

Na het vertrek van de Noormannen gingen lokale heren zich verdedigen met de aanleg van de eerste burchten in deze regio. Overigens vertrokken niet alle Noormannen, een deel assimileerde in de samenleving. Een motteburcht (vaak ook mottekasteel genoemd) bestond uit een kunstmatige aarden heuvel met daarop een toren van hout of soms baksteen. Om de heuvel lag vaak een gracht en via een brug was er verbinding met het voorhof of neerhof. In Vlaanderen en Zeeland hebben honderden van dit soort burchten gelegen. Velen zijn ook weer verdwenen, al zijn de kunstmatig opgeworpen heuvels hier en daar wel bewaard gebleven. In Zeeland worden ze soms aangeduid met de naam vliedberg, vroeger dacht men namelijk dat de heuvels gediend hadden als vluchtplaats bij



Afbeelding 4.4 (boven). Nadat er in de loop van de middeleeuwen grote conflicten ontstonden tussen de graven van Holland en Vlaanderen werden de versterkingen verbeterd. Zeer bekend is bijvoorbeeld de slag bij Baarland, waar de restanten van het kasteel Hellenburg nog aan herinneren.

Afbeelding 4.5 (onder). Vanaf de 14e eeuw worden er steeds meer stenen kastelen gebouwd. Ook het Gravensteen in Gent was ooit een motteburcht. Daar werd later de versterkte waterburcht gebouwd, waarvan de gerestaureerde versie tegenwoordig één van de topattracties van de stad vormt. De basis voor het kasteel werd al in de 9e eeuw gelegd. Het functioneerde tot halverwege de 14e eeuw als residentie van de graven van Vlaanderen. Fotograaf: Paul Hermans via Wikimedia Commons



overstromingen. Mooie voorbeelden in het district zijn de Berg van Troje in Borssele en de Hoge Wal in Ertvelde. Ook het bekende Gravensteen in Gent kent zijn oorsprong in een motteburcht.

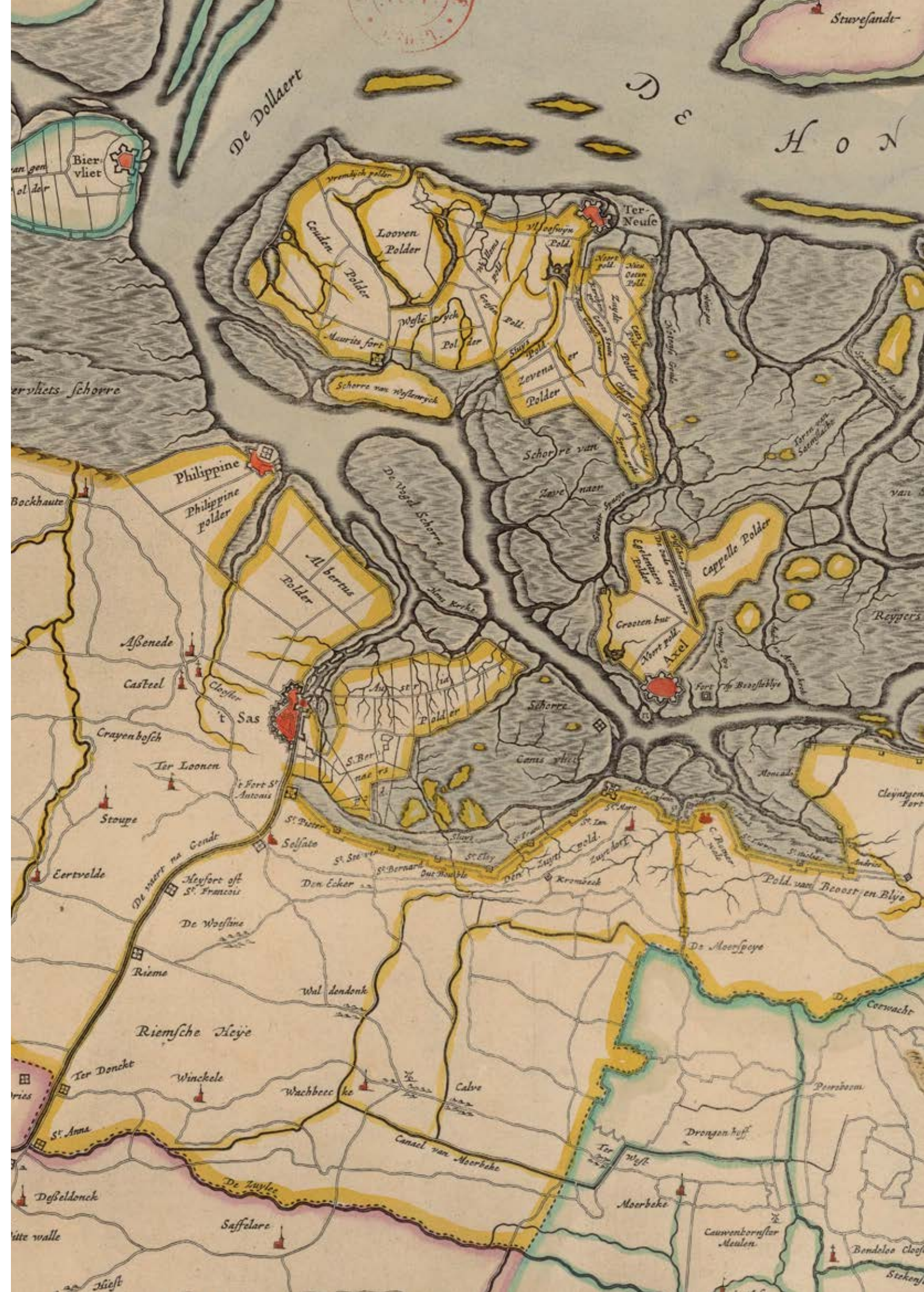
In de volle en late middeleeuwen was de politieke situatie uiterst ingewikkeld, met een groot aantal feodale heren die hun terrein steeds verder uitbreidden. Het graafschap Vlaanderen was onderverdeeld in een aantal burggraafschappen, waar de burggraven vanaf de 10e eeuw steeds meer macht in handen kregen. Ze traden lokaal op als de plaatsvervaarders van de graaf. De Honte vormde de noordelijke grens van het Gentse burggraafschap. Aan het begin van de 12e eeuw kreeg de graaf van Vlaanderen ook het gezag over de Bevelanden en Walcheren, dat hij later in leen uitgaf aan de graaf van Holland. De graaf van Holland had sinds de late 10e eeuw ook al het gezag over de rest van Zeeland en kreeg zo het hele gebied ten noorden van de Honte in handen. Uiteindelijk leidde dat tot een reeks conflicten tussen beide graven. Kerkelijk viel het district onder het bisdom Utrecht.

Daarnaast vormden ook de ambachten of ambachtsheerlijkheden belangrijke bestuurlijke eenheden, die in de loop van

de middeleeuwen steeds meer macht wisten te vergaren. Daar oefenden lokale ambachtsheren in eigen naam gezag uit. Ten noorden van de stad Gent lagen de ambachten van Axel, Hulst, Boekhoute en Assenede, die samen bekend stonden als de Vier Ambachten en een min of meer gezamenlijk bestuur kenden. Ook op de Zeeuwse eilanden zien vinden we deze structuur terug.³⁶

Afbeelding 4.6 (onder). luchtfoto Sinoutskerke. Op Zuid-Beveland bestaat nog altijd de heerlijkheid van Sinoutskerke en Baardorp, waar enkele heerlijke rechten en de aanstelling van een ambachtsheer de tand des tijds hebben overleefd. Deze levende geschiedenis is opgenomen in de nationale inventaris van immaterieel cultureel erfgoed in Nederland.

Afbeelding 4.7 (volgende pagina). Kaart van het gedeelte van de Vier Ambachten dat binnen het district valt. De Vier Ambachten vormden in de middeleeuwen en vroegmoderne tijd een bestuurlijke en juridische eenheid binnen het graafschap Vlaanderen. De keur van de ambachten beschreef alle regels, bevoegdheden en privileges en werd bewaard in een eikenhouten kist. Met de vaststelling van de grens tussen de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden in 1664 raakte het gebied van de Vier Ambachten verdeeld over twee landen. Op deze 17e-eeuwse kaart is goed te zien hoe een groot deel van Zeeuws-Vlaanderen als gevolg van de militaire inundaties en aanhoudende overstromingen onder water stond.



In gesprek met:

Sam De Decker

De Hoge Wal in Ertvelde

Een middeleeuws mottekasteel volgens het boekje

In het zuiden van Ertvelde ligt een kleine groene oase, ingeklemd tussen woonwijken, een sportcomplex en de provinciale weg N458. We hebben hier echter niet te maken met een mooi aangelegd dorpspark, maar met een relict van een imposant middeleeuws bouwwerk. Het betreft de locatie van een mottekasteel uit de 12e eeuw, inclusief een hoge aarden heuvel (het opperhof) en voorzien van een ringgracht, alsmede een verhoogd neerhof waar enkele boerderijen en een kapel moeten hebben gestaan. Binnen de chronologie van de mottebouw in Vlaanderen is de bouw van de Hoge Wal aan de late kant, dus men had al veel ervaring opgedaan met het bouwen van mottekastelen. *“Op een gegeven moment krijg je een beetje een standaardmodel, een prototype. Je kan De Hoge Wal in feite zien als een motte die volgens het boekje is aangelegd, een soort IKEA bouw pakket”,* licht Sam De Decker toe. Hij is werkzaam als erfgoedonderzoeker archeologie bij het Agentschap Onroerend Erfgoed en heeft sinds zijn jeugd al speciale interesse in De Hoge Wal. De Decker: *“Toen ik zestien of zeventien was, was het nog een bosje. We wisten wel dat daar iets was, maar we kwamen er eigenlijk alleen om eens een pintje te drinken. Maar het heeft mij altijd geïntrigeerd en ik heb er uiteindelijk ook mijn masterscriptie over geschreven.”*

Een kwestie van economisch belang

In het huidige landschap is de ligging van het mottekasteel niet eenvoudig te verklaren. Toch was het een doelbewuste en strategische locatie. Het landschap zag er in de middeleeuwen geheel anders uit, met ten noorden van Gent nog uitgestrekte moerassen, bossen en veengebieden. Door de groeiende bevolking en ontwikkeling van



de steden ontstond er een grote vraag naar brandstof. Zeger II, de burggraaf van Gent en vertegenwoordiger van de graaf van Vlaanderen, besloot daarop de onontgonnen gebieden te exploiteren voor de winning van turf en hout. Vanaf kasteel Gravensteen werd een waterloop gegraven richting Ertvelde, om daar af te takken richting de moerassen rondom Eeklo. De aftakking bij Ertvelde had te maken met de aanwezigheid van een dekzandrug die men niet kon passeren. Met de aanleg van het mottekasteel werd de waterloop aan beide zijden gecontroleerd. De Decker: *“Bij Ertvelde was een kruispunt van belangrijke middeleeuwse wegen en het zal een belangrijke marktplaats zijn geweest. Door de dekzandrug vermoeden we dat het ook een overslagplaats is geweest, waarbij goederen uit het noorden verder in de richting van Gent konden worden vervoerd.”*

Het mottekasteel was puur bedoeld om ontzag te wekken bij de handelaren. De hoogte van het gebouw zelf bedroeg waarschijnlijk al circa 8 meter, wat in die tijd een vergelijkbaar



effect moet hebben gehad als hedendaagse hoge flatgebouwen. *“Dat moet heel imposant zijn geweest voor de mensen. Als ze met hun platschuit vol grondstoffen langs de voet van zo’n motte passeerden, ging je toch meteen denken: Oké, ik zal maar tol betalen”,* vervolgt De Decker.

Een verlaten plek

Ondanks zijn strategische ligging heeft De Hoge Wal maar relatief kort een belangrijke functie vervuld. Met name in de 13e eeuw was dit het geval, ten tijde van de grote ontginningen. Al in de loop van de 14e eeuw kwam de klad erin. Het meeste turf was toen gewonnen, waarna de gronden veel minder waard werden en de aandacht voor het gebied verzwakte. *“Men heeft veel moeite genomen om een motte te bouwen, maar na circa 100 jaar kwam het al te vervallen omdat eigenlijk niemand het meer belangrijk vond”,* moet De Decker glimlachend toegeven. De grote uitbraken van de pest, maar ook zeker de burgerlijke malaise in de 14e eeuw droegen niet bij aan de instandhouding van de motte. Onder leiding van de rijke koopman Jacob van Artevelde keerden de Gentenaren zich tegen hun landsheer, waarmee de Gentse opstanden aanvingen. De straat ten zuiden van het mottekasteel verwijst nog naar deze Gentse leider. De Decker: *“Gaandeweg namen de Gentenaren ook zonder problemen De Hoge Wal in, er was niemand meer thuis.”*

Bewaard voor de toekomst

Met de inname van het mottekasteel verloor de plek definitief zijn functie en kwam de motte geleidelijk aan te vervallen. De boerderijen op het neerhof zullen waarschijnlijk nog wel enige tijd in gebruik zijn geweest, maar verdwenen daarna ook uit het landschap. Op den duur resteerden enkel nog de grondsporen in de vorm van de aarden heuvel, een deel van de omgrachting en het neerhof. Ironisch genoeg is het juist aan het functieverlies te danken dat het complex nu nog zo gaaf bewaard is gebleven. De Decker: *“Er zijn heel veel andere sites bekend, maar wat daar veel gebeurde was dat er een kasteelheer in de motte kwam wonen en deze in de loop der jaar steeds verder werd aangepast en aangepast.”* Dat dit bij De Hoge Wal niet het geval is, zorgt voor een unieke inkijk in de vestingbouw van de 12e eeuw.

Veel informatie over hoe de bouwwerken er precies hebben uitgezien, is er echter niet. In de jaren ’60-’70 zijn er wel enkele proefsleuven gegraven en is er onder andere muurwerk aangetroffen, maar een goede documentatie van deze opgravingen ontbreken. *“Doordat het muurtje op de bult is gevonden weten we dat we daar op de oorspronkelijke middeleeuwse hoogte zitten. Verdere vondsten die bekend zijn betreffen keramiek zoals potten en pannen. Allemaal gebruiksmateriaal uit de 12e en 13e eeuw. Maar ja, we wisten al dat men hier heeft gewoond en geleefd”,* stelt De Decker. Vragen over hoeveel verdiepingen de toren heeft gehad of hoeveel aanlegfasen er zijn geweest blijven daarmee voorlopig onbeantwoord.

Restauratie, educatie en voorlichting

Een geruime tijd heeft de Hoge Wal verlaten in het landschap gelegen. In 1994 werd de motte weliswaar wettelijk beschermd en gevrijwaard van bebouwing omwille van zijn historische waarde, maar werd er rondom de site gewoon doorgebouwd. Omwonenden wisten aan het begin van deze eeuw nauwelijks dat de inmiddels begroeide hoogte een bijzonder middeleeuws relict was en kinderen gebruikten het gebied als speeltuin. Het was één van de redenen om de motte in 2008 deels te restaureren, waarbij werd teruggegrepen naar de oorspronkelijke situatie. Het opperhof werd vrijgemaakt van alle begroeiing, met als bedoeling dat hij opnieuw als bult zichtbaar zou zijn. Ook werden houten palissaden aangebracht. De Decker: *“Dat was heel mooi toen alles vrij was, die palissade stond als een kroon boven op de heuvel.”*



Bij het herstel werden veel buurtbewoners betrokken en rondom de motte werd een loopparcours aangelegd als uitloop vanuit het nabijgelegen sportcomplex, dat tevens de naam van de site draagt.

Daarnaast is er volop ingezet op educatie voor jeugd, met onder meer twee interactieve zoekopdrachten op locatie. Het mottekasteel in Ertvelde staat daarbij niet op zichzelf. Door heel Vlaanderen is recent een uitgebreide studie geweest naar de relatie tussen mottes en hun omliggende landschap. De resultaten ervan werden tentoongesteld aan de hand van een reizende expositie door Oost- en West-Vlaanderen, met als doel het bewustzijn van deze markante relictten te vergroten. En met succes, want alleen al de tentoonstelling in Evergem trok vele bezoekers. Toch heeft De Decker nog wel een punt van aandacht voor de toekomst. *“Dat is het onderhoud van de motte. Inmiddels bestaat de motte vooral weer uit struikgewas, dan valt die bult helemaal weg en is de beleving een stuk minder. Ook moet men oppassen dat de informatieborden goed leesbaar blijven.”*



4.3 Forten, linies en inundaties in de vroegmoderne tijd

De Tachtigjarige Oorlog

De vroegmoderne tijd was opnieuw een roerige periode. Met name de Tachtigjarige Oorlog, die woedde tussen 1568-1648, liet diepe sporen na in het landschap en was sterk bepalend voor de vorming van het district zoals we dat nu kennen. In de late middeleeuwen waren de graafschappen van Vlaanderen en Holland onderdeel geworden van de Bourgondische Nederlanden, dat in de Habsburgse tijd overging in de Zeventien Provinciën. De in Gent geboren Karel V wist in de 16e eeuw zijn macht enorm uit te breiden en werd naast landsheer over de Nederlanden ook keizer van het Heilige Roomse Rijk en koning van Spanje. In 1555 werd hij opgevolgd door zijn zoon Filips II. In de Nederlanden groeide de ontevredenheid over de Spaanse heerser, tegelijkertijd was het een periode van grote religieuze spanningen, die uiteindelijk leidden tot de Beeldenstorm in 1566. Onder leiding van Willem van Oranje begon de opstand tegen de Spanjaarden. Wat volgde was een lange periode van oorlog op verschillende fronten, waarbij de Spanjaarden uit steeds meer steden werden verdreven.

In 1583 werd het zuidelijke deel van het district ingenomen tijdens de herovering van de Zuidelijke Nederlanden door de Spaanse troepen. Verschillende steden zoals Biervliet, Axel en Terneuzen bleven echter in Staatse (Nederlandse) handen, en daarmee ook de Westerschelde. Het noordelijke deel van Zeeuws-Vlaanderen diende zo als een belangrijke uitvalsbasis in de strijd tegen de Spaanse troepen. Daarmee kwam een deel van het district in de frontlinie te liggen, waar aan beide zijden een uitgebreid stelsel aan verdedigingswerken werd aangelegd.

Voor het district is vooral de zogeheten ‘Linie van de Communicatie tussen Sas van Gent en Hulst’ van belang. Deze van oorsprong

Spaanse linie werd pas na het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) ten zuiden van het Axelse Gat aangelegd. De linie had als doel het Land van Hulst en de aangrenzende delen van Vlaanderen te beschermen tegen aanvallen van de Staatsgezinden vanuit het Land van Axel. De linie liep van Sas van Gent via Westdorpe, Zuiddorpe en Koewacht naar Hulst. Het bestond uit een groot aantal forten, schansen en redoutes. Bij de aanleg ervan werd gebruik gemaakt van oudere verdedigingswerken, zoals het fort Anthonius dat reeds in 1568 was gebouwd om de Gentse Vaart te beschermen. Daarnaast werd voor de linie gebruik gemaakt van bestaande dijken, waterlopen en doorgaande wegen. In 1644 viel Sas van Gent in Staatse handen, in 1645 volgde ook Hulst, waarmee tevens de gehele Linie van Communicatie tussen Sas van Gent en Hulst in Staatse handen viel. Toen in 1664 de grens tussen de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden officieel werd vastgesteld, vormde een deel van deze linie het uitgangspunt.

Militaire inundaties

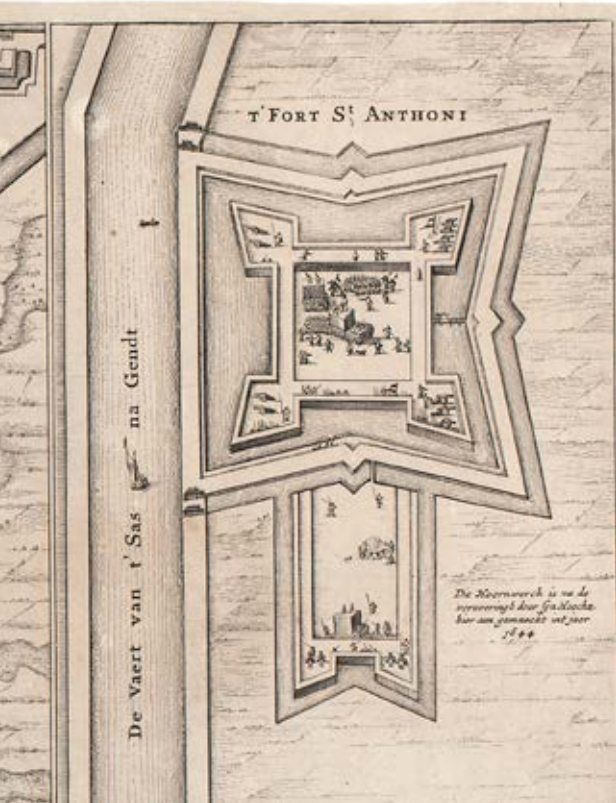
Een belangrijke troef tijdens de Tachtigjarige Oorlog waren militaire inundaties. Het doorsteken van (zee)dijken of het doelbewust vernietigen van sluizen op strategische plaatsen moest de vijand vertragen of in zijn geheel tegenhouden. Door grote stukken land onder water te zetten met een laag water die te diep was om doorheen te lopen of kanonnen door te transporteren, maar te ondiep om op te varen, poogde men de gebieden veilig te stellen. Enorme delen van Zeeuws-Vlaanderen zijn tijdens de Tachtigjarige Oorlog op deze manier onder water gezet, vooral in de eerste fase van de oorlog. De eerste grote militaire inundatie vond in 1583 plaats bij Sluis, een jaar later volgden ook inundaties bij Saeftinghe en Othene.

Na de val van Antwerpen in 1584 werden opnieuw meerdere dijken doorgestoken,



Afbeelding 4.12 (boven). Kaart van de belegering van Sas van Gent in 1644.

Afbeelding 4.13 (rechts). Van het Fort Anthonius, dat relatief groot geweest moet zijn, is tegenwoordig vrijwel niets meer te zien in het landschap. Het terrein is opgenomen in de havens en deels verdwenen bij de verbreding van het kanaal.





Afbeelding 4.14 (boven): Fort Sint-Joseph, Fort Sint-Jacob en Fort Sint-Livinus tussen Axel en Koewacht. Ook ter hoogte van Axel werd een lange linie van verdedigingswerken aangelegd. De eerste linie van Axel lag op de polderdijk van wat de Beoosten-Blijpolder had moeten worden. Die inpoldering was echter mislukt. De linie liep van Axel naar Hulst en bestond uit een drietal forten. De bijbehorende Liniedijk is nog duidelijk herkenbaar in het landschap en ook de forten zijn hier gedeeltelijk behouden. Aan het begin van de 18e eeuw werd deze linie nieuw leven ingeblazen door Menno van Coehoorn. Uiteindelijk raakte de linie door de aanhoudende inpolderingen van de omliggende zeearmen haar militaire functie kwijt. Bron: Luchtfoto ESRI Nederland

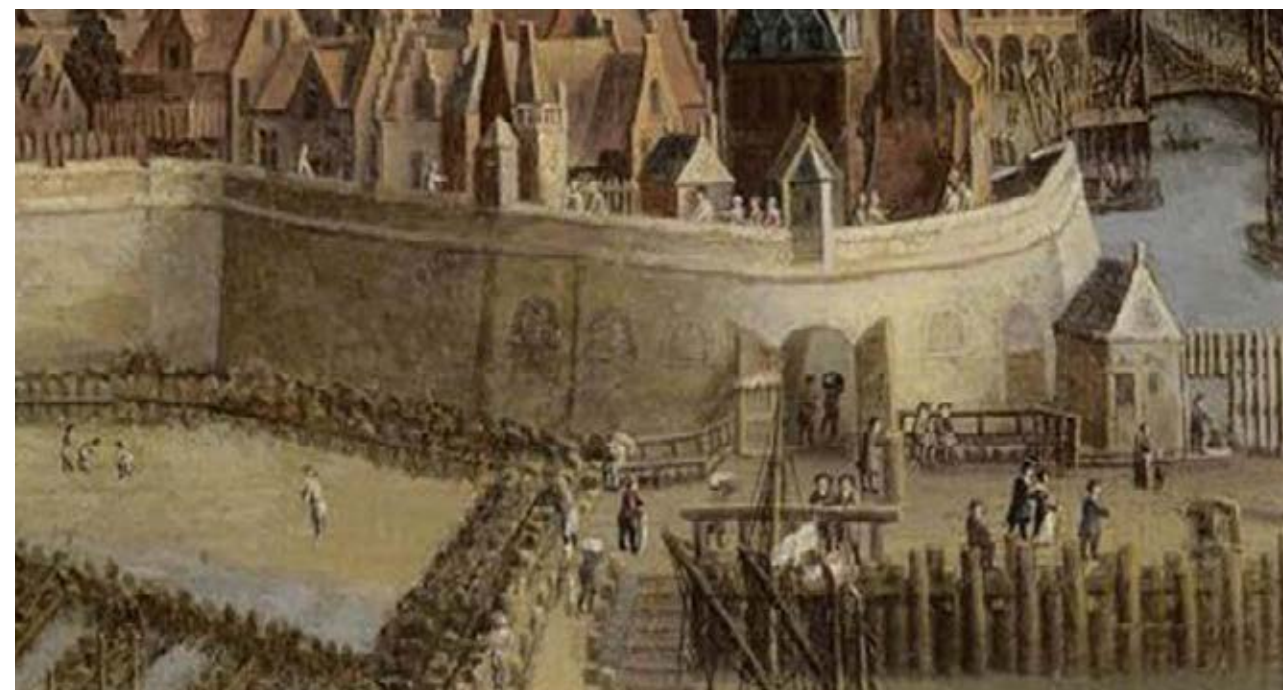


daarmee kwam een groot deel van het district tussen de Westerschelde en de landsgrens onder water te staan.³⁷ Hoewel men er met de inundaties aanvankelijk in slaagde om de oprukkende Spaanse troepen tegen te houden, hadden de overstromingen grote gevolgen op het landschap die niemand destijds kon overzien. Als gevolg van de inundaties kreeg de zee steeds meer grip op het landschap en breidde de Westerschelde zich via geulen als de Braakman, het Axelse Gat en de Otheense Kreek verder uit. Uiteindelijk stroomde het Braakmanwater tot voorbij Axel. Vooral tijdens stormvloed drong het water tot diep in het land en werden de geulen steeds verder uitgesleten, waarbij grote stukken land verloren gingen. De getroffen landerijen waren niet langer te gebruiken als landbouwgrond en grote gebieden werden min of meer onbewoonbaar, waardoor ook de bevolking er wegtrok.

Afbeelding 4.15 (vorige pagina): Luchtfoto van de liniedijk, die nog altijd de landsgrens tussen Nederland en Vlaanderen vormt. Ook waar de bouwwerken in verval zijn geraakt of zijn afgebroken herinneren dijken, sloten, wegen of grenzen in het landschap nog aan de ligging. De liniedijken die de verdedigingswerken met elkaar verbonden lopen nog als groene lijnen door het landschap, zoals hier ten oosten van Zelzate.

Pas na de Vrede van Münster kwamen de inpolderingen weer echt op gang en werd het verloren land teruggewonnen. Het district behoorde nu tot de Republiek der Zeven Nederlanden. Zeeuws-Vlaanderen bleef nog lange tijd een grensgebied tussen de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden. Tijdens de Hollandse Oorlog (1672-1678) werden opnieuw een aantal polders rondom Axel en Hulst onder water gezet om de oprukkende troepen tegen te houden. Ook in de Spaanse Successieoorlog (1701-1713) en de Oostenrijkse Successieoorlog (1741-1748) kwamen op verschillende plaatsen in het district op kleinere schaal nog inundaties voor.

Afbeelding 4.16: het Keizersbolwerk in Vlissingen. Vlissingen werd halverwege de 16e eeuw door de Spanjaarden voorzien van nieuwe verdedigingswerken in de vorm van het Keizersbolwerk. In de Franse tijd is dit bolwerk sterk uitgebreid en voorzien van een groot aantal kazematten. Een groot deel van deze verdedigingswerken in goed bewaard gebleven. Bron: Gemeente Vlissingen



De stadsomwalling van Gent

De oudste versterking van Gent stamt van omstreeks 900, toen er tussen de Nederschelde (Reep) en de Sint-Janskerk (de latere Sint-Baafskathedraal) een omwalling werd aangelegd die we kennen als de portus aan de Reep (zie thema 5). De eerste echte stadsomwalling volgde in de 12e eeuw. Door het stelsel van natuurlijke waterlopen van de Schelde en de Leie te verbinden met kunstmatige waterlopen zoals het Ketelvest, de Houtlei en de Ottogracht ontstond een omsloten en verdedigbaar centrum, dat enkel via de verschillende stadspoorten toegankelijk was. Omstreeks 1300 werd alweer een nieuwe, grotere omwalling aangelegd, waarbij nu ook verschillende woonwijken en kloosters binnen de muren kwamen te liggen. Gent vormde toen één van de grootste steden van West-Europa. De 14e en 15e eeuw was voor Gent een veelbewogen periode met een reeks opstanden, waarin lokale machthebbers zich afzetten tegen de Franse koning en de stad lange tijd een strijdtoneel vormde.

In de omwalling waren verschillende stadspoorten opgenomen zodat men vanuit verschillende richtingen toegang tot de stad had. Tegenwoordig zijn ze allemaal verdwenen, maar herinneren straatnamen als Heuvelpoort, Keizerspoort of Muidepoort nog aan de locaties.

Na de middeleeuwen bleef het tracé van de middeleeuwse omwalling intact. In de 16e en 17e eeuw werd het flink uitgebreid met onder meer de aanleg van bastions, nieuwe vestinggrachten en het Spanjaardenkasteel.

Afbeelding 4.17: In Gent werd tussen 1819 en 1831 een citadel gebouwd, waar nu het Citadelpark ligt. Daarmee moest de verdediging van de zuidelijke grens van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden verbeterd worden. Bij de aanleg maakte men gebruik van het oudere Montereyfort uit de 17e eeuw. Al snel bleek dat de citadel van weinig militaire waarde was, al werd het nog wel gebruikt als kazerne. Aan het einde van de 19e eeuw is vrijwel alles weer afgebroken. De toegangspoort van het huidige Citadelpark herinnert nog aan dit verleden



In gesprek met:

Stichting Vrienden van de Zwartenhoeksche Zeesluis

De Zwartenhoeksche Zeesluis

van onbekend object tot Rijksmonument

Wie als toevallige passant de Sasdijk afrijdt richting Zwartenhoek, zal ongetwijfeld de gereconstrueerde batterij Zwartenhoek in het landschap hebben zien opdoemen. Vanaf de sluisbrug krijgt men een vrij uitzicht over de batterij en omliggende landerijen. Maar wie goed naar de informatieborden kijkt, ziet dat het meest waardevolle cultuurhistorische object op deze locatie wordt gevormd door de sluis onder de brug: De Zwartenhoeksche Zeesluis. *“De sluis heeft nu enkel nog een overstort functie, maar is oorspronkelijk aangelegd vanuit militaire doeleinden”*, vertelt Marc Buise. Naast de stichting is hij is onder andere bezig met zijn promotieonderzoek over het ontstaan van het noordelijk deel van Zeeuws-Vlaanderen, bekeken vanuit militair oogpunt.

Water erin, water eruit

Vanaf de havenkant gezien prijkt het jaartal 1789 nog prachtig op de sluisgevel. Het was in dat jaar dat de Staatsen overgingen tot het bedijken van het slikken- en schorregebied tussen Hulst en Sas van Gent. Buise: *“Normaal vormde zo’n slikkengebied een natuurlijke barrière voor oprukkende troepen met artillerie. De kanonnen waren veel te zwaar voor de zompige ondergrond. Maar als je het buitendijks gebied liet blijven, begonnen de verschillende geulen op den duur te verzanden en kreeg je daar een stevige ondergrond. En dan was het gebied ineens wel begaanbaar.”* De bedijking was daarom niet geboren vanuit agrarisch oogpunt zoals gewoonlijk, maar vanuit militaire noodzaak. De sluis vertolkte daarbij een belangrijke dubbelrol. *“Enerzijds kon men de polders kunstmatig onder water zetten (inunderen) door de sluis te openen, dat was de militaire functie. Maar bij hoog*

water en hevige regenval liepen de polders soms ook nog onder water. Men kon dan de sluis gebruiken om het water weer uit de polders te sluizen”, verklaart Buise. Om de sluis te verdedigen werden in de directe nabijheid verdedigingswerken aangelegd, in dit geval de batterij Zwartenhoek.

Het verval van de sluis

Kort na de aanleg kwam het daadwerkelijk tot een oorlog met de Fransen. De batterij werd bemand met manschappen en er werden voorbereidingen getroffen om de polders te inunderen, maar gevochten werd er uiteindelijk niet. Na de val van de vesting Sluis kwam koning Willem I tot inkeer dat Zeeuws-Vlaanderen niet meer te verdedigen was. Hij liet alle manschappen terugtrekken tot in Zuid-Beveland en de Fransen konden het gebied zonder probleem innemen. Daarna raakten beide objecten grotendeels overbodig en bleven als relictten in het landschap achter. Buise: *“In de loop der tijd is de afwatering in de polders hier drastisch veranderd. De functie van de sluis, zowel militair als waterstaatkundig, kwam te vervallen”*. Maurice Kindt vult hem aan: *“Van de batterij waren op den duur alleen nog maar een paar glooiingen te zien. De zeesluis was ook geheel overgroeid.”* Kindt had als vrijwilliger van Landschapsbeheer Zeeland een sterke binding met de zeesluis en was één van de oprichters van de Stichting Vrienden van de Zwartenhoeksche Zeesluis.

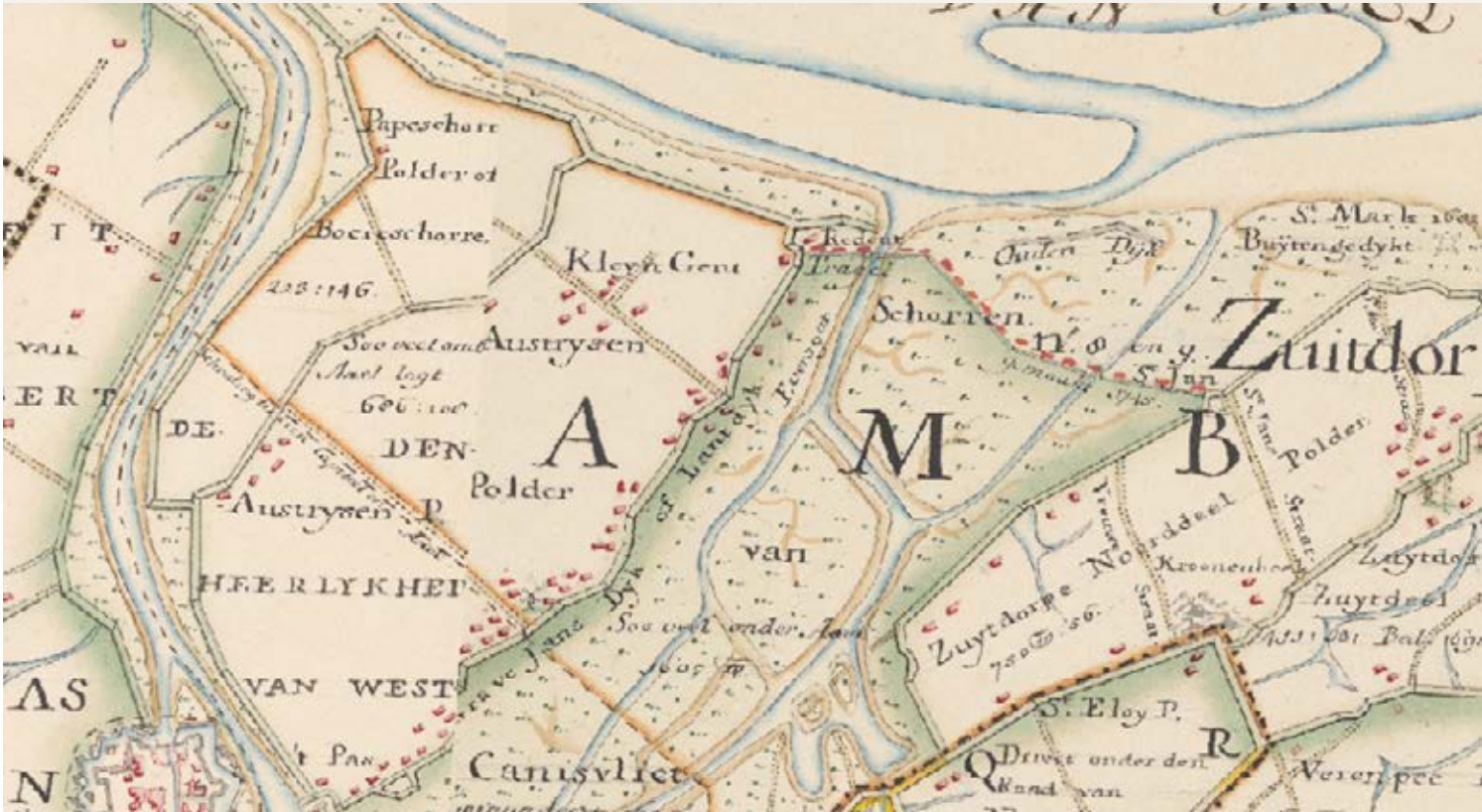
Een kwestie van geld

Na het winnen van een stimuleringsprijs voor herstel van een cultuurhistorisch object kon er een gedetailleerd plan met bestek worden opgesteld. De kosten voor herstel lagen veel hoger dan de opbrengst uit de

prijsvraag en dus moest er geld van elders worden opgehaald. Kindt: *“We hebben zelf de sluis wat zichtbaarder kunnen maken door het wegmaaïen van rietopslag of het verwijderen van de modderlaag uit de sluis. Maar in je eentje kan je niks, dus hebben we hulp ingeroepen.”* Buise vult aan: *“We hebben gesprekken gehad met provincie en gemeenten. Er werd wel veel koffie aangeboden, maar geen geld.”* Ondertussen werd er wel veel gelobbyd om mensen de cultuurhistorische waarde van de zeesluis in te laten zien en werd de sluis met veel bewondering door ambtenaren van gemeenten en provincie bezocht. In 2005 leverde dit succes op, toen de Zwartenhoeksche Zeesluis werd uitgeroepen tot Rijksmonument. De status van monument wierp vrij snel zijn vruchten af: al snel werd het benodigde geld via instanties en gemeenten alsnog binnengehaald. *“Verkrege gelden konden niet naar een overheidsrekening worden overgemaakt, maar bijvoorbeeld wel naar een stichting. Dat was ook de aanleiding dat wij uiteindelijk de Stichting hebben opgericht”*, verklaart Buise.

Het ensemble hersteld

In de loop van 2008-2009 kon de gedroomde restauratie van de zeesluis dan eindelijk plaatsvinden. Gelijktijdig liep er vanuit Landschapsbeheer Zeeland een traject van landschappelijke inpassing en natuurcompensatie voor het inmiddels gerealiseerde grootschalige kassencomplex in de Gentse Kanaalzone. De keuze is toen gevallen op het gebied bij de zeesluis, De Groene Knoop genaamd, waardoor de zeesluis hier meteen bij kon aanhaken. En in 2009 werd vervolgens gestart met de reconstructie van de naastgelegen batterij. Het gebied oogt nu als één geheel, maar qua eigendom had het nog al wat voeten in de aarde. Buise: *“De sluis is eigendom van het waterschap, maar de grond van de batterij is van North Sea Port. Zij zijn nu dus in feite de trotse eigenaar van een gereconstrueerde batterij.”* Om de zaak nog wat ingewikkelder te maken: de watergang onder de sluis is eigendom van Rijkswaterstaat. Het beheer van de sluis valt dan wel voor rekening van het waterschap. *“Maar dat is alleen het groot onderhoud, het kleine onderhoud pakken wij als Stichting op”*, vervolgt Buise.



Behoud voor toekomstige generaties

Met de grootschalige opknappbeurt van het gebied lijkt de Zwartenhoeksche Zeesluis gered voor de toekomst. Al blijft het beheer wel een terugkerend euvel. Buise: *“Het einde van de geldpot is in zicht, doordat er geen inkomsten zijn en wij niet in aanmerking komen voor subsidies. Vroeger werd het grote onderhoud veelal gedaan door ‘lokaal volk’, dan kon je ze nog wel eens vragen om wat extra werk te doen aan de sluis. Maar dat zijn nu aannemers uit elders in het land, die doen dat niet meer. Dat verloopt nu volgens een strikt onderhoudsschema.”* Zo blijft het belangrijk om de waarde van de zeesluis uit te dragen, iets waar de geplaatste informatieborden en meubilair aan bij kunnen dragen. Kindt: *“De sluis wordt druk bezocht door mensen op de fiets, ook door Belgen. Alleen al de recreanten een plek te kunnen bieden was al mooi geweest.”* Mogelijk dat er vanuit de stichting in de toekomst nog meer op educatie wordt ingezet. Tot die tijd blijft Kindt, als het kan, dagelijks een kijkje nemen bij de sluis om ‘een oogje in het zeil te houden’ en opnieuw verval te voorkomen.



4.4 Grensvorming en wereldoorlogen in de moderne tijd

Aan het einde van de 18e eeuw kwamen de Nederlanden onder Frans gezag te staan. In de Noordelijke Nederlanden was in 1795 de Bataafse Republiek ontstaan, waar het huidige Zeeuws-Vlaanderen geen onderdeel van uitmaakte. De Franse Tijd betekende daarmee het einde van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. In 1813 werd het Koninkrijk der Nederlanden opgericht, dat aanvankelijk alleen de Noordelijke Nederlanden omvatte. Een jaar later werden de Zuidelijke en Noordelijke Nederlanden samengevoegd en vormden Nederland en België voor korte tijd het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden. In deze periode van relatieve rust zijn veel vestingwerken ontmanteld, al werden er ook nieuwe aangelegd. De rust was echter van korte duur. In 1830 volgde de Belgische Opstand en scheidde België zich middels de Belgische Revolutie af van Nederland, waarmee België een constitutionele monarchie werd.

Niet veel later werd Leopold I aangesteld als de eerste koning der Belgen. Na het ontstaan van de nieuwe grensstreek werd de Westerschelde opnieuw van groot militair belang. Daarom werd op het uiterste zuidelijke puntje van Zuid-Beveland fort Ellewoutsdijk gebouwd. Vanaf daar kon men zicht houden op het scheepvaartverkeer richting Antwerpen, het lag bovendien strategisch genoeg om de havens van Vlissingen te beschermen bij een eventuele aanval. Het fort heeft echter nooit dienst gedaan, tegenwoordig is het in eigendom van Natuurmonumenten.³⁸

Afbeelding 4.21: Fort Ellewoutsdijk vanuit de lucht gezien. Bron: beeldarchief Rijkswaterstaat, fotograaf Joop van Houdt.



De vestingwerken van Terneuzen

Kort na het uitbreken van de Tachtigjarige Oorlog kreeg Terneuzen stadsrechten en werd de gloednieuwe stad voorzien van vestingwerken. De stad was in Staatse handen en vormde sinds de herovering van de Zuidelijke Nederlanden door de Spaanse troepen een belangrijk bolwerk. Bovendien speelden er grote economische belangen met de scheepvaart op de Westerschelde. Terneuzen werd in korte tijd omgebouwd tot een ware vesting. Met de Vrede van Münster in 1648 waren de vestingwerken niet langer nuttig en raakten ze in verval, waarop een groot deel werd afgebroken. Bij de overstroming van 1682 werd bovendien een groot deel verwoest.

Plannen van Napoleon om Terneuzen in het begin van de 19e eeuw opnieuw om te vormen naar een vestingstad kwamen aanvankelijk niet van de grond. Dat veranderde na de Belgische onafhankelijkheid in 1830, toen er opnieuw plannen op tafel kwamen om Terneuzen van vestingwerken te voorzien. In 1833 werd begonnen met de werkzaamheden, die in 1839 werden voltooid. Terneuzen was voorzien van vier fronten met bastions en een gracht. Het nieuwe kanaal naar Gent doorsneed de vesting en liep met twee armen om het oude centrum van de stad heen.

Tegen het einde van de 19e eeuw hadden de vestingwerken geen militair nut meer en lagen er plannen om ze opnieuw af te breken. Uiteindelijk werd de vesting Terneuzen in 1908 opgeheven. Van de vestingwerken is sindsdien weinig overgebleven. Met name de verbreding van het kanaal tussen 1963–1968 heeft veel sporen uitgewist, net als de bouw van de nieuwe zeesluizen.



Afbeelding 4.22 (boven): op de topografische kaart van omstreeks 1915 zijn de vestingwerken van Terneuzen nog goed herkenbaar.

Afbeelding 4.23 (onder): Als onderdeel van de 19e-eeuwse versterkingen werd de bomvrije Arsenaalkazerne gebouwd. Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed



Fort Rammekens

Overall in het NSPD zijn sporen van het militaire verleden te vinden. Op sommige locaties komen verhalen uit verschillende tijdperiodes bij elkaar. Een mooi voorbeeld daarvan is het zeefort Rammekens ten oosten van Vlissingen, dat tussen 1547 en 1552 werd gebouwd en daarmee het oudste zeefort van West-Europa is. Het fort moest de scheepvaartverbinding naar Middelburg en Antwerpen bewaken, beide steden vormden toen belangrijke handelscentra. In de 17e eeuw speelde Rammekens een belangrijke rol in de bevoorrading van VOC schepen. Fort Rammekens is een uitzonderlijk voorbeeld van de 'nieuwe' militaire ingenieurskunst, die uit Italië werd geïmporteerd.

In de Franse tijd werd het fort in opdracht van Napoleon flink aangepast, waarbij een reeks kazematten werd gebouwd en het kroonwerk

werd aangelegd. Na de Franse tijd raakte het fort in onbruik en nadat het in 1867 zijn status als verdedigingswerk kwijt raakte, raakte het in verval. In de Tweede Wereldoorlog werd Rammekens opgenomen in de Atlantikwall. Op het fort en in de omgeving werden toen verschillende bunkers aangelegd. De zeedijk raakte in het najaar van 1944 zwaar beschadigd toen het door de geallieerden gebombeerd werd, waardoor er een enorm gat in de dijk ontstond. De krekens die via het dijkgat bij Rammekens het land in konden dringen zijn nog altijd zichtbaar in het landschap. Sinds 1972 is fort Rammekens beschermd als Rijksmonument, tegenwoordig zijn het fort en de omliggende omgeving in handen van Staatsbosbeheer (zie thema 1).





Grenspalen

De verschuivende machtsverhoudingen in het NSPD leidde ertoe dat gebiedsgrenzen meerdere malen opnieuw moesten worden bepaald en vastgelegd. Naast een vastlegging in verdragen, uitte zich dat ook fysiek in het landschap in de vorm van grenspalen. De oudst bewaarde grenspaal binnen het NSPD bevindt zich in Vlissingen en dateert uit 1567. Het betreft een zogenaamde vrijdomspaal, waarmee het rechtsgebied van de stad werd bepaald. Het is het enige relict dat nog uit deze tijd stamt. Iets recenter zijn de zogenaamde Oostenrijkse palen rondom de huidige landsgrens. Op last van de Oostenrijkse koning zijn deze grenspalen medio 18e eeuw geplaatst om een meningsverschil over de grens tussen de Republiek en de Oostenrijkse Nederlanden te beslechten. Het probleem lag bij het dorp Overslag, waar de grens midden door het dorp liep. Hoewel de geplaatste grenspalen ook allen in of bij het dorp stonden, zijn ze in de loop der tijd verdwenen en later op andere plekken tevoorschijn gekomen, zoals in Philippine of Westdorpe.

Ten tijde van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden tussen 1815–1830 werden opnieuw grenspalen geplaatst om de provinciegrenzen binnen het koninkrijk aan te duiden. Jarenlang heeft zo'n grenspaal, geplaatst op een voetstuk en voorzien van een gebeeldhouwde slinger met de namen van aangrenzende provinciën, langs het kanaal bij Zelzate gestaan. Hoewel hij daar al enige tijd is verdwenen, is een soortgelijke grenspaal iets oostelijker op de grens bij Kapellebrug nog wel te vinden.

De meest voorkomende en karakteristieke grenspalen in het landschap worden toch wel gevormd door de gietijzeren grenspalen uit 1843. Ze markeren de Belgisch–Nederlandse grens, die internationaal al in 1831 werd aangenomen, maar pas in 1839 door Willem I werd ondertekend. Langs de gehele Nederlands–Belgische grens werden 365 exemplaren aangelegd, waarvan er binnen het NSPD nu nog 32 grenspalen zichtbaar zijn.

De Eerste wereldoorlog

Aan het begin van de eerste wereldoorlog kozen zowel Nederland als België aanvankelijk voor neutraliteit. België werd echter al snel ongewild bij de oorlog betrokken. Duitsland zag de Belgische neutraliteit namelijk als gelegenheid voor een verrassingsaanval op Frankrijk. Ze eisten daarop een vrije doortocht van troepen door België, wat werd geweigerd. Ter vergelding viel het Duitse leger op 4 augustus 1914 België binnen, met een aanval bij Luik. Later viel ook de versterkte stad Antwerpen, wat leidde tot een massale uittocht van Belgen die via Nederland een veilig heenkomen zochten. Alleen al Vlissingen herbergde 40.000–50.000 vluchtelingen, die via de veerdienst vanuit Vlissingen het veilige Britse vasteland probeerden te bereiken. Ook in Zeeuws-Vlaanderen werden tienduizenden vluchtelingen opgevangen.³⁹

Het Belgische leger trok zich terug achter de rivier de IJzer, waar het samen met Franse en Britse troepen probeerde tegenaanvallen uit te voeren. Het grootste gedeelte van het Belgische grondgebied kon door Duitse troepen snel ingenomen worden en Gent werd het centrum van het Etappengebied,

een gebied dat onder militair gezag stond en vooral gebruikt werd voor de bevoorrading. De haven van Gent en het Sint-Pieters station fungeerden daarbij als belangrijke strategische knooppunten. De noordflank van het Etappengebied was door de ligging van het neutrale Nederland echter een zwakke plek, waarbij het Duitse leger in de rug kon worden aangevallen en tegelijkertijd de aanvoer van goederen en personeel kon worden gestremd. Om een dergelijke aanval af te wenden werden nabij de landsgrens talrijke bunkers gebouwd. Van deze Hollandstelling zijn in de omgeving van Ertvelde nog overblijfselen bewaard gebleven.⁴⁰

Ondanks de verwachte snelle overwinning aan Duitse zijde leidde de Belgische invasie tot een langdurige loopgravenoorlog, die pas in 1918 eindigde. Na de bevrijding van België beschouwde de Belgische regering Nederland deels als medeverantwoordelijke voor de val van Antwerpen, vanwege

Afbeelding 4.26: in de omgeving van Ertvelde liggen nog verschillende bunkers van de Hollandstelling.



De Dodendraad op de landsgrens

Ten tijde van de Eerste Wereldoorlog stond het Belgische grondgebied onder strikt Duits militair bevel. Het werd verboden om zonder controle de landsgrens te passeren, al kwam smokkel tussen Nederland en België in eerst instantie nog veelvuldig voor. Dit kon enkel verminderd worden door strengere controles, maar alle mankracht was nodig aan het frontgebied. Daarom werd er vanuit Duitsland gezocht naar alternatieven, die in 1915 werd gevonden in de vorm van de Dodendraad. Langs de gehele Nederlands-Belgische grens werd een prikkeldraadversperring aangelegd, bestaande uit drie rijen palen. Aan de buitenste twee werden enkel rijen prikkeldraad bevestigd, het middelste en hoogste hekwerk werd voorzien van stroomdraad waar 2000 volt op kwam te staan. De dieselmotoren die de elektrische stroom moesten opwekken stonden opgesteld in gebouwtjes langs de grens die door de Duitsers waren gevorderd.

Het was ten strengste verboden om in de nabijheid van de draad te verblijven, mensen die er vlakbij woonden dienden zelfs hun huis te verlaten. Deze woningen werden vervolgens weer gebruikt als wachtpost. Hoewel men op den duur tal van manieren bedacht om de draad te overbruggen, van een holle ton tot aan ladders en planken, heeft de Dodendraad langs de Belgisch-Nederlandse grens aan vele smokkelaars, deserteurs of koeriers van geheime boodschappen het leven gekost.



de blokkade van de Westerschelde voor oorlogsschepen. Ter compensatie hiervan wilde België Zeeuws-Vlaanderen na de oorlog annexeren, maar dit plan kreeg weinig steun van de Vlamingen zelf. Zij waren de hulp die Nederland hen had geboden niet vergeten. In Zeeuws-Vlaanderen vielen deze plannen slecht en kwam een korte, maar hevige, anti-annexatiebeweging op gang. Daarmee maakte men duidelijk dat Zeeuws-Vlaanderen onlosmakelijk met Nederland verbonden was. Ze kregen daarbij steun van het Nederlandse koningshuis. Uiteindelijk werd van de plannen afgezien en bleef de oude grens gehandhaafd.

De Tweede Wereldoorlog

Het interbellum verliep in het NSPD relatief rustig. Dat veranderde met het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog, waarin de Westerschelde en de scheepvaart richting Antwerpen opnieuw een grote rol speelden. Na de Nederlandse capitulatie op 14 mei 1940 vocht men in Zeeland nog door met steun van Franse en Belgische troepen. Drie dagen later capituleerde ook Zeeland, met uitzondering van Zeeuws-Vlaanderen, toen de Duitsers tot in Vlissingen drongen. Aan het einde van de maand vielen ook Zeeuws-Vlaanderen en België in Duitse handen. Met name Zeeland werd in de oorlogsjaren die daarop volgden zwaar getroffen door bombardementen, vooral gericht op de havens van Vlissingen en Terneuzen. De strategische ligging op de vaarroute naar Antwerpen was voor de Duitsers van groot belang. Gent bleef daarentegen grotendeels gespaard, waardoor de historische binnenstad vrijwel ongeschonden uit de oorlog kwam.

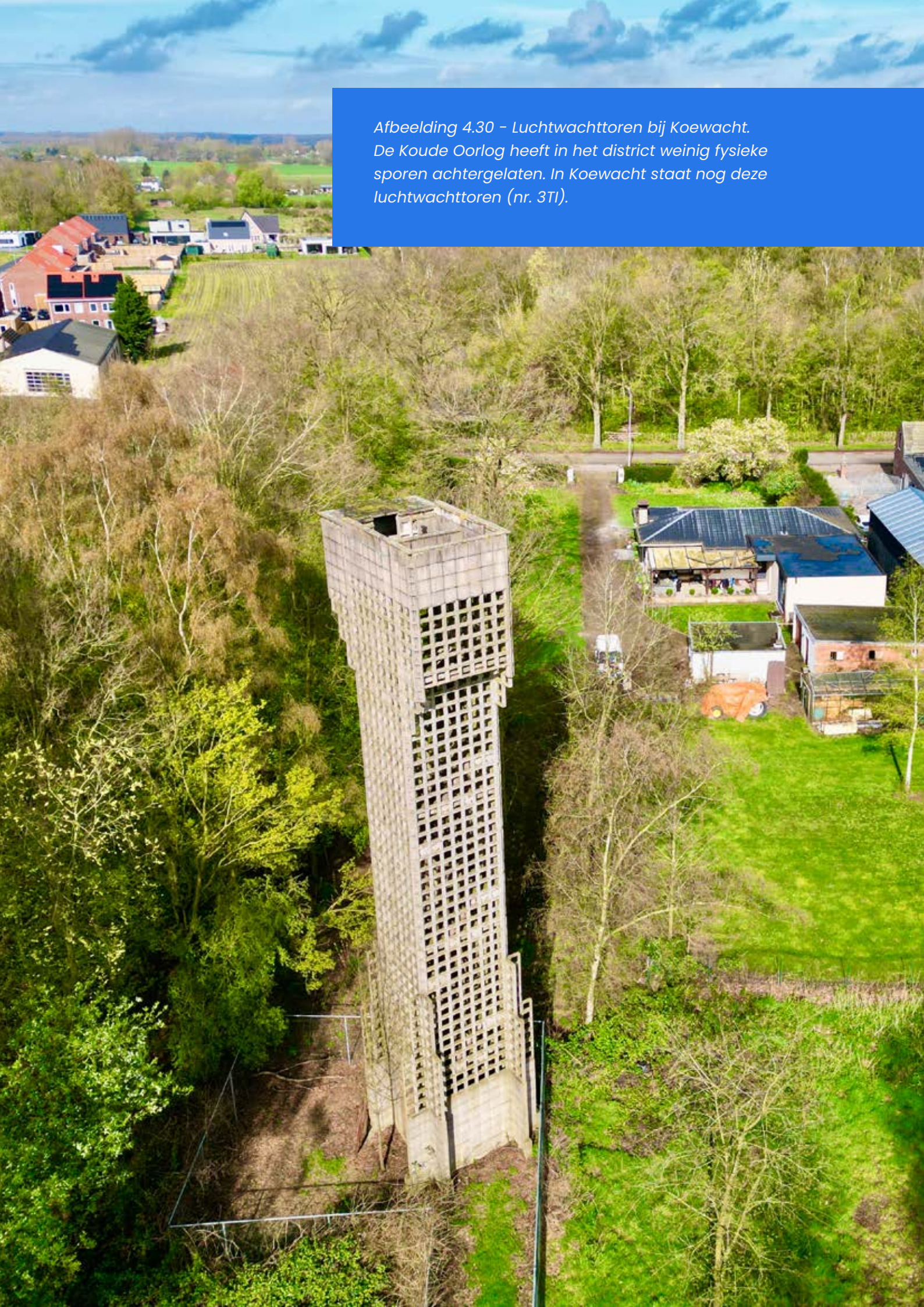
Ook tijdens de Tweede Wereldoorlog werd gebruik gemaakt van militaire inundaties. Binnen het onderzoeksgebied gebeurde dat op kleine schaal rondom de Passegeule en langs de Axelse Sassing. In 1944 werd het grootste deel van België bevrijd door de geallieerden. Om Walcheren werd

zwaar gevochten, vooral in de beruchte Slag om de Schelde, één van de zwaarste slagen uit de hele oorlog. Door middel van zware bombardementen op de zeedijken bij onder meer Vlissingen en Rammekens zette men grote delen van Walcheren onder water. Het was de enige inundatie die niet bedoeld was om het vijandelijke leger tegen te houden, maar juist om het te verdrijven uit het gebied. Bij de Slag om de Schelde en de strijd om Walcheren, vielen vele slachtoffers. Het heeft bij de Zeeuwse bevolking diepe sporen nagelaten. Walcheren bleef achter als rampgebied.⁴¹ Ook veel landschapselementen als heggen, singels en houtwallen gingen verloren door de zoute inundaties en werden lange tijd niet hersteld. Het dichten bij de grote dijkgaten bij onder meer Rammekes staan symbool van de wederopbouw. Het zou op Walcheren lang duren voordat het normale leven kon worden hervat.

Afbeelding 4.29: De door de Duitsers aangelegde Atlantikwall loopt dwars door de gemeente Vlissingen, Walcheren vormde een belangrijke schakel daarin. Onder meer bij Vlissingen is een deel van de bunkers bewaard gebleven. Bij Ritthem ligt deze betonnen anti-tankmuur, die tegen de dijk is aangebouwd.



*Afbeelding 4.30 – Luchtwachttoren bij Koewacht.
De Koude Oorlog heeft in het district weinig fysieke
sporen achtergelaten. In Koewacht staat nog deze
luchtwachttoren (nr. 3TI).*



4.5 Actualiteit en beleving

Militair erfgoed

Het NSPD is een gebied dat vanwege de eeuwenlange grenspositie in vergelijking met andere regio's bijzonder rijk is aan militair erfgoed. Dit erfgoed kan daarmee gezien worden als één van de kernkwaliteiten van het district en vormt een belangrijke drager van de identiteit. Al sinds de Romeinse tijd is het een plaats van grenzen, conflicten en veranderende machtsverhoudingen geweest. Dat heeft het landschap en de gemeenschappen getekend en gevormd. Inwoners van de grensstreek geven aan met name de Staats-Spaanse linies als onderdeel van de identiteit van het gebied te zien en te waarderen. Dat zijn op veel plaatsen binnen het district tevens de best bewaarde militaire relictten.

Met het Kreekenbeleidsplan uit 1997 zijn door de provincies Oost- en West-Vlaanderen en Zeeland plannen gemaakt voor de instandhouding van de Staats-Spaanse linies.⁴² Daarop is een aantal forten aangekocht door de provincies, Natuurpunt (BE) en Staatsbosbeheer (NL). Samen wordt sindsdien gewerkt aan de restauratie en instandhouding van dit bijzondere erfgoed. Ook vanuit Europa is hiervoor veel geld beschikbaar gesteld. Een aantal verdedigingswerken heeft inmiddels een nieuwe, vaak culturele, functie gekregen en velen zijn ook beschermd als monument. Veel vestingwerken zijn echter al verdwenen nadat ze in onbruik raakten. Zo kwam de rijke militaire geschiedenis bij het landschapscafé van Vlissingen naar voren als belangrijke dragen van de identiteit van de stad, maar zijn de drie redoutes die begin 19e eeuw op last van Napoleon aan de noordzijde van Vlissingen zijn opgeworpen inmiddels door latere stadsuitbreidingen verloren gegaan. Na de watersnoodramp van '53 zijn in Nederland in het kader van de waterveiligheid bovendien alle militaire objecten uit de

zeedijken verwijderd. Daarnaast dreigen nog vele forten, vestingwerken en bunkers ondanks de inspanningen in verval te raken of te verdwijnen. Die zorg komt ook bij verschillende inwoners van de grensstreek naar voren, met name waar het gaat om restanten van de Staats-Spaanse linies in het grensgebied.

De waardering van oorlogserfgoed ligt gevoelig, zeker wanneer het om recente objecten uit bijvoorbeeld de Tweede Wereldoorlog gaat. Sinds de jaren '80 zien we een nieuwe waardering van militair erfgoed en een verschuiving in de manier waarop men naar deze objecten kijkt. Tegenwoordig worden ook de bunkers en andere relictten die herinneren aan het pijnlijke verleden als waardevol erfgoed beschouwd, aan beide zijden van de grens. Zo zijn de bunkers van het Landfront Vlissingen in 2012 als Rijksmonument aangewezen. Ook een groot aantal bunkers van de Hollandstelling werden in 2018 beschermd als monument. De recent gepubliceerde visie op de Atlantikwall biedt voor het NSPD belangrijke handvatten voor de omgang met dit erfgoed.⁴³

Het behouden van militair erfgoed draagt niet alleen bij aan het historische bewustzijn, maar leent zich ook goed voor educatieprojecten. Bovendien trekken de behouden en gerestaureerde militaire objecten veel toeristen, die meer over de geschiedenis van het gebied willen weten. Er liggen binnen het NSPD voldoende kansen om hier mee aan de slag te gaan.

Grensbeleving

In het NSPD zijn twee duidelijke grenzen bepalend voor het dagelijks leven in het gebied. Enerzijds is dit een bestuurlijke grens in de vorm van de landsgrens tussen Nederland en België. De Westerschelde vormt daarnaast een fysieke, landschappelijke grens en scheidt Zeeuws-Vlaanderen van Zuid-Beveland en Walcheren. Tot het begin van de

21e eeuw was men hier nog afhankelijk van de veerverbinding tussen Breskens en Vlissingen. Sinds de aanleg van de Westerscheldetunnel is de oversteek ook per weg te maken. Tenminste, als men tol kan en wil betalen. De tol voor personenauto's is eind 2024 opgeheven, maar daarmee is niet alles opgelost. Zeeuws-Vlaanderen voelt zich door de scheiding van de Westerschelde soms afgesloten van de rest van Nederland. Uit gesprekken met inwoners van Zeeuws-Vlaanderen komt het gevoel naar voren dat Zeeuws-Vlaanderen juist door het ontbreken van voorzieningen en de slechte verbinding een beetje loshangt van de rest van Nederland. Verschillende inwoners uit de gemeenten Vlissingen en Borssele gaven juist aan dat de Westerschelde inderdaad wel een barrière vormt, maar dat men ook vanwege de zware industrie en het gebrek aan voorzieningen niet geneigd is om de oversteek te maken. Rond de landgrens tussen Nederland en Vlaanderen liggen de gevoelens heel anders, al lijkt het bestuurlijk

en soms economisch een harde grens. In het dagelijks leven van de bevroagde inwoners lijkt er van een grens nauwelijks sprake. Het onderscheid in de ruimtelijke ordening is weliswaar goed zichtbaar in het landschap, maar qua infrastructuur en industrie loopt het naadloos in elkaar over. Historisch gezien is er altijd al een sterke samenhang geweest tussen (delen van) Zeeuws-Vlaanderen en Vlaanderen en inwoners aan beide zijden van de grensstreek weten elkaar ook tegenwoordig nog uitstekend te vinden. Dit wordt versterkt door het relatief hoge aantal Vlamingen dat in Zeeuws-Vlaanderen is gaan wonen en Nederlandse jongeren die in Gent gaan studeren. Het openbaar vervoer is echter slecht ingericht op het grensoverschrijdende verkeer.

In gesprek met:

de Heemkundige Kring Sas van Gent



Rumoer aan de grens

Smokkel en bankkantoren in het grensgebied

In de loop der eeuwen heeft Sas van Gent sterke ontwikkelingen doorgemaakt. Het begon als kleine nederzetting bij de sas, die later uitgroeide tot een sterke vestingstad. Met de komst van havens en het verbreden en doortrekken van het kanaal naar Terneuzen veranderde Sas van Gent eind 19e, begin 20e eeuw naar een industriestad. Veel inwoners vonden destijds hun werk als arbeider in een van de fabrieken in de havens. Een rijk bestaan gaf dit leven niet, want veel mannen konden hun gezinnen maar net onderhouden. De ligging aan de Belgische grens bleek uiteindelijk een uitvlucht te bieden.

500 meter tussen spoorweg en landsgrens

"Langs de gehele grens werd gesmokkeld, vooral boter en tabak. Voor veel mensen gaf dit een nodig extra zakcentje voor thuis", vertelt Hennie de Jaeger. Haar vader was smokkelaar in het grensgebied en als kind kreeg ze veel verhalen mee. De lokale smokkel werd in de hand geworpen doordat Nederland en België op sommige goederen verschillende importtarieven hanteerden. In Nederland werd er bijvoorbeeld geen invoerbelasting in rekening gebracht, waar men in België voor hetzelfde product wel de volle mep betaalde. Langs de grotere water- en autowegen werden op de grens tal van douaneposten en inklaarkantoren neergezet. *"En aan de westkant van Sas van Gent liep de 500 meter-zone. Dat was een douanezone tussen de spoorweg en de landsgrens. Om daar te komen, zowel voor inwoners als visite, moest je de commiezen [douaniers] een briefje laten zien",* herinnert Erna Ranschaert-Lammens zich nog. Haar ouderlijk huis was gelegen in deze 500 meter-zone. Ranschaert-Lammens vervolgt: *"Ze stonden veelvuldig bij ons in het*



gangetje buiten te schuilen voor de regen." In tegenstelling tot de grotere posten langs de doorgaande wegen, hadden de douaniers in de 500 meter-zone namelijk geen eigen onderkomens.

Een kat-en-muisspel

De reden voor de 500 meter-zone blijkt al snel bij een kort veldbezoek. Theo Sarneel: *"Er lopen hier heel veel kleine zandweggetjes over de grens, die konden allemaal gebruikt worden als smokkelroute."* Als lokale gids weet Sarneel veel van deze relictten nog te herkennen. De douaniers konden niet elke weg in de gaten houden, daarvoor waren er simpelweg te veel. Er werd daardoor maar op enkele plekken (gerouleerd) gepost, al hadden de smokkelaars daar weer een foefje op verzonnen. Ranschaert-Lammens: *"Vaak werden vrouwen*



of kinderen gebruikt, die gingen dan even op de fiets of kort 't hondje uitlaten." Op het oog onschuldig, maar in feite werden ze als uitkijk gebruikt. Als de kust vrij was, werden de smokkelaars geseind en kon het smokkelwaar snel over de grens worden vervoerd. Carlo de Cooker, zelf vlees gesmokkeld van zijn 10e tot 22e: *"Het was echt een kat-en-muisspel met de commiezen. Sommige douaniers waren zelf ook niet helemaal eerlijk. Dan werd er een doosje smokkelwaar achtergehouden en verkochten ze dat zelf weer door."*

De smokkelaars werden ook nauwelijks gearresteerd, al werd de Cooker als jongen wel eens gesnapt. *"Ik was toen mijn fiets kwijt en moest mee naar Zelzate!"* Sarneel vult aan: *"Het ging ze niet zozeer om de personen, maar de douaniers kregen commissie voor de smokkelwaar die ze onderschepten. Het opstellen van een proces verbaal voor de smokkelaars duurde veel te lang, in die tussentijd kon je allemaal ander smokkelwaar mislopen. De smokkelaars gingen daardoor snel weer vrijuit."* Dat veranderde aan het eind van de jaren '60, toen de smokkel steeds gewelddadiger en criminelier werd. De Jaeger: *"Veel mensen zijn toen ook gestopt, het was geen 'spel' meer. Er waren alleen nog enkele*

families in de smokkel actief."

Schaarse herinneringen aan de grens

Nadat Nederland en België steeds meer samen optrokken en in het kader van de EEG (voorloper van de huidige EU) gezamenlijk beleid werd ontwikkeld, werd het grote prijsverschil op veel producten opgeheven. De smokkel kwam daarmee ook aan zijn einde, al bleven de grenskantoren nog enige tijd bestaan. Pas met het opheffen van de economische binnengrenzen van de EU werden de veelal houten grenskantoren gesloopt. Slechts op enkele locaties zijn nog bakstenen relicten te vinden.

Couponnetjesdag in Sas van Gent

Het einde van de smokkel betekende echter nog niet het einde van de rumoer aan de grens. Een mooi voorbeeld zijn de Belgische zwartspvaarders. Verscheidene Belgen investeerden in beleggingen, waar zij rente over ontvingen. Deze rente werd uitbetaald aan de hand van coupons, die men kon inwisselen voor contant geld. In België werd vervolgens weer belasting geheven op deze uitbetaalde coupons. Grote bankkantoren in Nederland speelde hier handig op in, door

aan de grens verscheidene vestigingen te openen. *"Ik was werkzaam bij de Rabobank in Sas van Gent. Twee dagen in de maand was er couponnetjesdag, ik geloof elke 1e en de 15e. Er kwam dan een zee van Belgen die hun coupons inwisselden voor contanten",* verklaart de Jaeger. De reden voor deze stortvloed was eenvoudig: Nederland was niet verplicht om informatie over deze uitbetalingen te delen met de Belgische fiscus. De Belgische spaarder kon zo zwart wat bijverdienen. *"Wetten en grenzen zijn niet gemaakt om nageleefd te worden, maar om (legaal) ontdoken te worden"* vult de Cooker aan, met een ondeugende glimlach op zijn gezicht.

Een bruisend centrum

Heel veel profijt hebben de Belgische gezinnen er overigens niet van gehad. Sarneel: *"Een deel van de uitbetaling werd meteen in het café gespendeerd. In Sas is er daardoor veel horeca bijgekomen, die een graantje wilden meepikken."* Sas van Gent veranderde op zijn beurt van industrie naar een voorzieningenstad. Tot op de dag van vandaag kent het stadje veel restaurants en cafés. En ondanks dat het omwisselen van de coupons niet meer

mogelijk is, wordt Sas van Gent nog altijd veel bezocht door Vlaamse recreanten. *"Eigenlijk zijn wij bij wijze van spreken hetzelfde: een Zeeuws-Vlaming bevat nog steeds het woord Vlaming. Er is een harde landsgrens, maar qua bevolking is dat onderscheid veel subtieler",* besluit Sarneel.



Thema 4 – Grenzen en machtsverhoudingen

Wat is er te zien in het district?



Staats-Spaanse linies

In de Tachtigjarige Oorlog bevond het district zich in de frontlinie. Rondom de huidige landsgrens herinneren talloze restanten van forten, schansen, batterijen en liniedijken nog aan deze hectische periode, waarin een deel van de huidige landsgrenzen werd bepaald.

Ringwalburgen en mottekastelen

Ringwalburgen en mottekastelen behoren tot de oudste verdedigingswerken binnen het district. Ooit moeten er in Zeeland en het Vlaanderen talloze mottes gestaan hebben, tegenwoordig resteren er slechts enkele. Ze kennen een hoge archeologische waarde.

Recente oorlogsrelicten

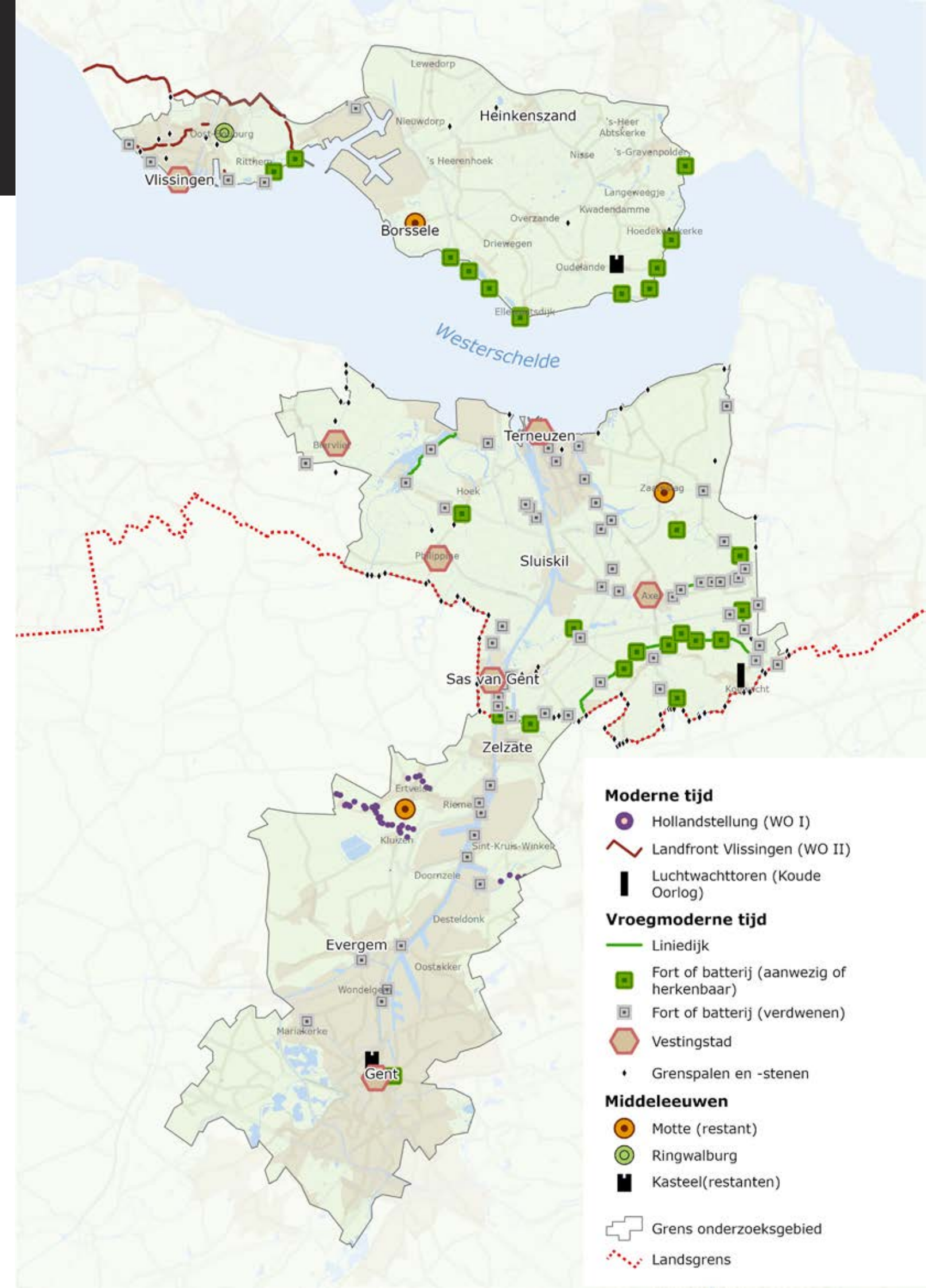
Overall in het district zijn nog sporen van de Eerste en Tweede Wereldoorlog te vinden, bijvoorbeeld in de vorm van kazematten of bunkers. Met name de bunkers van de Hollandstelling (WO I) en het landfront Vlissingen (WO II) zijn goed bewaard.

Stedelijke vestingwerken

Alle steden in het district waren in het verleden voorzien van verdedigingswerken. Dat had alles te maken met de strategische ligging aan het water en in een grensgebied. Pas in de 19e eeuw zijn de steden buiten hun vestingwerken gegroeid.

Grenspalen en -stenen

Oude en nieuwe grenzen in het district zijn soms nog aangegeven door grenspalen of -stenen. De meest kenmerkende exemplaren zijn de gietijzeren exemplaren uit 1843, die de grens tussen Nederland en België markeren.



Literatuur thema 4

Bauwens, A., & Krabbendam, J. (2014).

Scharnierend Gewest. 200 jaar Zeeuws-Vlaanderen 1814-2014. Heemkundige Kring West-Zeeuws-Vlaanderen.

Boone, M. (2011). Gent stad van alle tijden. Brussel: Mercatorfonds.

Brusse, P., & J., Z. (2014). Geschiedenis van Zeeland deel 4: 1850-2000. Zwolle: WBooks.
Charles, L., & Laleman, M. (2006). Het Gent boek. Zwolle: WBooks

Cruyningen van, P., & Groenveld, S. (2012). Geschiedenis van Zeeland deel 2: 1550-1700. Zwolle: WBooks.

Decavele, J., & Balthazar, H. (1989). Gent. Apologie van een rebelse stad. Brussel: Mercatorfonds.

Dekker, J., & Brusse, P. (2013). Geschiedenis van Zeeland deel 3: 1700-1800. . Zwolle: WBooks.

Depaepe, L. (2022). Gent stad van de opstand. Borgerhoff & Lambergts.
Dobbelaar, T. (2018). Tussen Zeeuws en Vlaams. Annexatie en separatisme in Zeeuws-Vlaanderen in de 20ste eeuw. Universiteit Gent.

Enthoven, V. (2015). De Scheldekwesie 'revisited'. De geopolitieke en militair-strategische betekenis van de Scheldemonding. Militaire spectator jaargang 184 nummer 12, pp. 535-548.

Gent van, T., & Sakkers, H. (2019). Slag om de Schelde 1944. De beslissing in de strijd om West-Europa . Bergschenhoek: Marberg Media.

Karel, E. (2004). De gelaagde ruimte. Identificatie in drie grenslandschappen: Bourtanger Moeras, Land van. Rijksuniversiteit Groningen.

Kraker de, A. (1997). Landschap uit balans. De invloed van de natuur, de economie en de politiek op de ontwikkeling van het landschap in de Vier Ambachten en het land van Saeftinghe tussen 1488 en 1609. Utrecht: Matrijs.

Kraker de, A. (2002). De Westerschelde, een water zonder weerga. Ontstaansgeschiedenis en kaartbeeld, havens, handel en scheepvaart, verkeer, verdrongen dorpen, oorlog en verdedigingswerken, natuur en milieu en andere aspecten van de Westerschelde. Kloosterzande: Duerinck.

Kraker de, A., Royen van, H., & De Smet, M. (1993). "Over den Vier Ambachten" 750 Keure, 500 Jaar Graaf Jansdijk. Kloosterzande: Duerinck.

Kuipers, J. (2023). De Staats-Spaanse Linies. Monumenten van conflict en cultuur. Zutphen: Walburg Pers.

Linden van der, H. (2022). Zeeland en de Eerste Wereldoorlog. Soesterberg: Uitgeverij Aspekt.

Peeters, J. (2009). De Duitse inval in België 1914. Soesterberg: Uitgeverij Aspekt.
Robesin, J. (2024). De annexatie. Hoe belgen ongemoeid oprukken naar het noorden.

Vanneste, A. (2013). De Doodendraad. De elektrische draadversperring aan de Oost- en Zeeuws-Vlaamse grens tijdens de Eerste Wereldoorlog. Gent: Provincie Oost-Vlaanderen.

Verklarende woordenlijst

Ambacht – bestuurlijke eenheid met eigen rechtspraak onder gezag van een ambachtsheer

Fort – bouwwerk waar militairen zich kunnen verdedigen tegen vijandelijke aanvallen. Meestal voorzien van een gracht, muur en/of wal

Hollandstelling – Duitse linie tijdens de bezetting van België in de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) tussen het Zwin en Maldegem

Kazemat – militaire schuilplaats van beton
Motte – middeleeuwse versterking op een aarden heuvel, meestal met een toren

Ringwalburg – cirkelvormig verdedigingswerk uit de vroege middeleeuwen, mogelijk aangelegd als reactie op de Vikinginvallen.

Staats-Spaanse linies – reeks van verdedigingswerken in (Zeeuws-)Vlaanderen uit de Tachtigjarige Oorlog

Slag om de Schelde – militaire operatie rond de Scheldemonding aan het einde van de Tweede Wereldoorlog



5 Handel, infrastructuur en industrie

Tegenwoordig kennen we het North Sea Port District als een sterk geïndustrialiseerde regio, met een haven die qua toegevoegde waarde tot de grootsten van Europa van behoort. Daarbij hoort een uitgebreid netwerk aan kanalen, wegen en spoorlijnen die het district met de wereldmarkt verbinden. Handel, infrastructuur en industrie staan daarmee centraal in de geschiedenis van het district. De groei van de stad Gent hangt al sinds de middeleeuwen nauw samen met de internationale handel en het zuidelijke deel van het district is getekend door de eeuwenlange zoektocht van de stad naar een open verbinding met de zee. In het noorden ontwikkelde ook Vlissingen zich in de vroegmoderne tijd tot een haven van wereldformaat. Sinds 2018 vormen de havens van Vlissingen, Terneuzen en Gent samen het grensoverstijgende haven-bedrijf North Sea Port.

5.1 Middeleeuwse havens en handelsroutes

Handel over het water kent een lange geschiedenis. Tot de oudste handelsroutes in het district behoort zeker de rivier de Schelde, die al in de late prehistorie en Romeinse tijd een belangrijke route vormde. Al in het Romeinse Ganda, dat op de oevers van de Leie en Schelde lag, zal een aanlegplaats aanwezig geweest zijn. Via de rivieren was er verbinding met het achterland en de rest van het Romeinse Rijk en werden allerlei goederen verhandeld, zoals het zout dat men langs de Zeeuwse en Vlaamse kusten won (zie thema 2).

Ook in het 9e-eeuwse Gent, dat via het water geteisterd werd door invallen van de Noormannen, was sprake van een haven. Via de sterk meanderende Schelde stond de nederzetting in verbinding met de open zee. Dat was een lange, maar goed bevaarbare route. Er was toen sprake van de *portus Ganda*, een handelsnederzetting aan de oevers van de Schelde. De middeleeuwse

abdijen van Sint-Baafs en Sint-Pieters gebruikten de havens om goederen vanuit hun uitgestrekte domeinen aan te voeren. De handelsnederzetting werd rond 880 vrijwel verlaten, maar na het vertrek van de Noormannen aan het einde van de 9e eeuw keerde de bewoning al snel terug. Gent groeide in snel tempo uit tot een belangrijk centrum. Er volgde een economische bloeiperiode waarin de stad en havens snel groeiden. Met name tussen de 11e en 13e eeuw maakte de stad een enorme groei door, met dank aan de handel.⁴⁴

De groei van de grote steden in de Lage Landen hangt historisch gezien nauw samen met de bereikbaarheid over het water. Tekenende voorbeelden zijn de bloeiperiodes van steden als Brugge, Damme en Antwerpen, die allemaal een goede verbinding met de zee hadden. Gent kent met haar ligging aan de Leie en de Schelde weliswaar een natuurlijke verbinding met de zee, maar de meanderende route was langzaam en bovendien werd er sinds de middeleeuwen op veel plaatsen tol geheven. De vaarweg liep tevens via Antwerpen, wat voor de positie van Gent niet optimaal was. De Schelde vormde destijds de grens tussen het graafschap Vlaanderen en het hertogdom Brabant, de controle over de rivier was daarmee zowel een economische, strategische en militair heikele kwestie.

Gent en de verbinding naar de zee: de Schipgracht en Burggravenvaart

Ten noorden van de stad lag sinds de middeleeuwen een breed vertakt stelsel van turfvaarten, waarin we de eerste voorlopers van de latere verbinding van Gent in noordelijke richting kunnen herkennen. De oudste vermelding van een gegraven waterloop ten noorden van Gent is de Gundenisgracht, die de verbinding tussen Meulestede en Langerbrugge vormde tussen de vallei van de oudste buitenste Leie en de Kale en al in de 12e eeuw werd genoemd. Tussen Langerbrugge en Rodenhuijze kon



Afbeelding 5.2 (links). Ligging van de twee Gentse abdijen en de portus aan de Reep op de huidige topografische kaart. De portus aan de Reep kan gezien worden als de oudste kern van het burgerlijke Gent. Hier kwam in de vroege middeleeuwen een handelsnederzetting met aanlegplaats aan de Nederschelde tot ontwikkeling. De Nederschelde stond lokaal ook wel bekend als de Reep, een Germaans woord dat verwijst naar een rechte strook grond, vaak langs het water. Ter bescherming tegen de Noormannen werd in de 9e eeuw een hoefijzervormige gracht aangelegd, waarbinnen de handelsnederzetting zich verder ontwikkelde.

Afbeelding 5.3 (volgende pagina, boven). De Lieve in Gent langs de Augustijnenkaai en Lievekaai, iets ten noorden van het Gravensteen.

Afbeelding 5.4 (volgende pagina, onder). Ligging van de verschillende waterlopen in de omgeving van Gent. Bron: Decavele & De Herdt 1976, 44

men gebruik maken van de natuurlijke loop van de Durme (of Kale). In de 13e eeuw was er ook sprake van een vaarweg tussen Gent en Ertvelde in de vorm van de Schipgracht, die rond 1239 aangelegd werd. [*fossatum nostrum inter Gandavum et Artevelde quod dicitur Scipgracht*].⁴⁵ Een deel van die Schipgracht wordt later ook wel de Burggravenstroom genoemd. In Gent lag de Torfbriel, waar de vaarweg via een sluis in de Leie uitmondde, op de plek die nu bekend staat als Sluizeken.⁴⁶ In de loop der tijd werd het stelsel van turfvaarten steeds verder uitgebreid om de toenemende stroom aan turfschepen te faciliteren. Ook richting de Vier Ambachten liep een uitgebreid stelsel van vaarwegen, waarbij gedeeltelijk gebruik werd gemaakt van natuurlijke rivieren en beken. Via de Moervaart was er tevens verbinding met de veengebieden rond Saeftinghe. Op verschillende plaatsen werd door de Gentse burggraven tol geheven op de turf en andere handelswaren als graan, brandhout en bakstenen, zoals bijvoorbeeld bij Langerbrugge gebeurde.

Kanaal de Lieve

Voor een eigen verbinding met de zee keek Gent aanvankelijk echter in westelijke richting, waar de zeearm van het Zwin vrij dichtbij lag. In 1251 vroeg men toestemming aan Margareta van Constantinopel, gravin van Vlaanderen, voor het graven van een kanaal richting het Zwin. Daar lagen steden als Brugge, Damme en Aardenburg, die in de volle middeleeuwen een bloeiperiode doormaakten. Gent, dat nog de grootste handelsstad van Vlaanderen was, dreigde achter te blijven. Zo werd aan het einde van de 13e eeuw het kanaal de Lieve geopend, dat startte bij het Gravensteen en via de loop van de binnenste en buitenste Oude Leie en een aantal natuurlijke laagtes in het landschap in westelijke richting voerde. Aanvankelijk mondde het kanaal bij Aardenburg in het Zwin uit, maar niet veel later werd gekozen voor een route via Damme, om redenen die nog altijd niet volledig duidelijk zijn. Omdat de sluis bij Damme slechts drie meter breed was, konden er op de Lieve echter geen grote schepen varen. In Damme werden de



zeeschepen daarom overgeladen op kleinere binnenschepen, die vooral levensmiddelen naar de stad moesten brengen. Voor de bloeiende Gentse lakenhandel werd nog vooral gebruik gemaakt van de landwegen.⁴⁷

5.2 De vroegmoderne tijd

Opkomst van de Zeeuwse havens

Landschappelijke veranderingen aan het einde van de middeleeuwen hadden een sterke uitbreiding van de Westerschelde tot gevolg. Daarmee kreeg Antwerpen de kans om zich te ontplooiën, net als de Zeeuwse steden, die gunstig lagen voor de handel met Engeland. Ook in Vlissingen kwam de haven in de late middeleeuwen tot bloei. Toen de stad in de 14e eeuw stadsrechten verkreeg was vooral de haringvisserij hier nog belangrijk. In de loop der tijd ging Vlissingen zich samen met andere Zeeuwse steden als Middelburg, Veere en Arnemuiden

positioneren op het wereldtoneel met een overzeese handel met de Oostzee, Engeland en Frankrijk. Dat ging gepaard met een sterke groei van de haven. In Vlissingen hoefde men niet te zoeken naar een open verbinding met de zee, de stad was ontstaan op de oevers van de Westerschelde.

De Zeeuwse havens breidden zich in de loop van de vroegmoderne tijd flink uit. Na het vertrek van de Spanjaarden volgde in Vlissingen een periode van groei. Omdat Antwerpen nog in Spaanse handen bleef, vormden Vlissingen en Middelburg voor



Afbeelding 5.5 (onder). Vlissingen gezien vanaf de zee door Petrus Segaers, 1669. Bron: Zeeuws maritiem muZEEum.

Afbeelding 5.6 (rechts). Vlissingen in 1649



Nederland belangrijke havensteden aan de Westerschelde. In Vlissingen werden de havens uitgebreid met de aanleg van de Pottehaven (16e eeuw) en de Dokhaven (17e eeuw). Langs de Dokhaven (nu de Oosterhaven) vestigden zich verschillende timmerwerven en touwslagerijen. De 17e eeuw was voor Vlissingen een bloeiperiode. De stad profiteerde flink van de overzeese handel van de VOC en WIC. Bovendien werd de scheepswerf van de Admiraliteit van Zeeland, die de schepen voor de handelsvloot bouwde, in de Vlissingse haven gevestigd.

48

De bloei van de Walcherse havens werd mede mogelijk gemaakt door de sluiting van de Schelde tussen 1587 en 1795, waarmee het scheepvaartverkeer op de Schelde tussen Antwerpen en de zee werd geblokkeerd. Omdat de zeeschepen niet meer direct de Schelde op mochten varen moesten de goederen worden overgeladen voor de binnenvaart. Vooral Vlissingen en Middelburg profiteerden flink van de overslag.

Verbinding met de Honte – de Sassevaart

In de 16e eeuw was het Zwin zo ver verzand dat de Lieve zijn economische betekenis was verloren. De opkomst van Antwerpen als grote concurrent na het wegvallen van de Zwinsteden gaf Gent een nieuwe impuls om op zoek te gaan naar een eigen zeeverbinding. Daarom werden er opnieuw plannen gemaakt. Deze keer keek men in noordelijke richting, naar de Honte of Westerschelde. Engelse wolhandelaren konden via de brede zeearm zonder problemen doorvaren tot in Antwerpen. Via de Westerschelde was er bovendien contact met belangrijke opkomende handelssteden als Middelburg, Veere, Vlissingen en Arnemuiden. Door het ontstaan van de Braakman en de aangrenzende geulen was de zee voor Gent in noordelijke richting bovendien een stuk dichterbij komen te liggen. Via diepe geulen, die goed bevaarbaar waren, reikte de zee tot aan Boekhoute en Assenede. Bij het aanleggen

Afbeelding 5.7 De Graslei en Korenlei in Gent vormden een voorname aanlegplaats en is ook nog altijd de best bewaarde. Oude handelshuizen sieren hier nog altijd de omgeving, die tegenwoordig populair is onder toeristen.



In 1549 werd toestemming verleend voor het bouwen van een sluis (sas), zodat de zeeschepen direct de nieuwe Sassevaart op konden varen. Er werd een indrukwekkend sluizencomplex gebouwd met twee sluishoofden, een *zoute* en een *zoete speye*.

Om de sas van Gent te passeren moest spui­geld betaald worden. Daarbovenop werd ook nog de tol van Biervliet op alle koopwaar

This historical map depicts the Gendt region, centered around the Scheldt river. The river flows from the top left towards the bottom center, where the city of Gendt is located. Various towns and castles are marked with red symbols and labeled in Dutch. The map includes a compass rose in the top right corner, indicating North (Noord) and South (Zuid). The surrounding landscape is shown with brownish-yellow terrain and some green areas representing fields or forests. The map is a detailed representation of the region's geography and settlements in the past.

Het verbod op handel met de opstandige provinciën Holland en Zeeland was een nog grotere klap voor de scheepvaart op het kanaal. Toch was er ook in de 17e eeuw nog aardig wat verkeer, ondanks de langdurige sluiting van de Schelde. Op kosten van de stad Gent zijn toen zelfs nog twee nieuwe sluizen gebouwd bij Rodenhuize. De blokkade van de het scheepvaartverkeer over de Schelde naar Antwerpen en Sas van Gent zorgde er uiteindelijk voor dat de Sassevaart in onbruik raakte en niet meer werd onderhouden. Geleidelijk aan slibde de vaarweg steeds verder dicht, tot het aan



Afbeelding 5.10 (onder) Sas van Gent op een 18e-eeuwse tekening door Jan Caspar Philips.





het einde van de 18e eeuw vrijwel onmogelijk was geworden om het kanaal nog te bevaren. Men was bovendien begonnen met de inpoldering van de Braakman. Het zou met de Sassevaart net zo eindigen als met de Lieve enkele eeuwen daarvoor.

Intussen klonken in Gent in de 18e eeuw alweer geluiden om van de stad een ware zeehaven te maken. Daarbij werd aanvankelijk opnieuw gekozen voor de westelijke route, waarbij via de Brugse Vaart een nieuwe verbinding met Brugge was gerealiseerd. Door dit kanaal geschikt te maken voor zeeschepen bleef Gent ondanks de sluiting van de Schelde en het verval van de Sassevaart verbonden met de Noordzee. In de Franse tijd werd de zeevaart over de Westerschelde heropend, waar vooral Antwerpen van profiteerde. De zoektocht naar een nieuwe, kortere verbinding met de zee werd daarmee voor de positie van Gent steeds dringender, al zou het tot de vereniging van het koninkrijk der Nederlanden duren tot er weer concrete plannen op tafel kwamen.

Afbeelding 5.11: Schilderij van de Sassevaart bij Meulestede aan het begin van de 19e eeuw, toen al ver dichtgeslibd. Op de achtergrond zijn de torens van Gent zichtbaar

5.3 De negentiende eeuw

Aanleg van het kanaal Gent–Terneuzen

De 19e eeuw was op politiek vlak een onrustige periode waarin binnen het district veel gebeurde (zie thema 2 en 4). Aan het begin van de eeuw werd onder koning Willem I, die ook wel bekend staat als de ‘kanalenkoning’, flink geïnvesteerd in de infrastructuur. Daarmee vond ook een sterke stimulering van de economie en de welvaart plaats. De plannen om van Gent een zeehaven te maken kwamen terug op de tekentafel, waarbij men opnieuw in noordelijke richting keek. Daar lag namelijk de mogelijkheid om twee vliegen in één klap te slaan. Bij de inpolderingen van het breed vertakte geulensysteem van de Braakman begon de afwatering een groot probleem te worden. De aanleg van een nieuw (afwaterings)kanaal richting Terneuzen

zou daar een belangrijke bijdrage aan kunnen leveren. Na een aantal afgekeurde ontwerpen werd in 1823 het besluit genomen om de oude Sassevaart nieuw leven in te blazen en door te trekken tot aan Terneuzen. Vier jaar later, op 18 november 1827, werd het nieuwe kanaal ‘van Neuzen naar Gent’ officieel geopend. Daarmee kreeg Gent definitief een verbinding met de zee, waar het al sinds de middeleeuwen zo hard naar op zoek was.

De werkzaamheden verliepen niet zonder slag of stoot. Tussen Gent en Sas van Gent kon men weliswaar gebruik maken van de oude Sassevaart, maar na Sas van Gent voerde het nieuwe kanaal dwars door een rommelig landschap waarin jonge polders, oude dijken, geulen en schorren elkaar afwisselden. De inpolderingen rondom de Braakman waren toen nog in volle gang. Bij de aanleg van het kanaal moesten meerdere brede geulen worden overbrugd. Dat zorgde voor de nodige technische uitdagingen. Uiteindelijk koos men er voor om het kanaal parallel aan het Sassche Gat te laten lopen, zo konden mogelijke problemen met de afwatering voorkomen worden. Ter hoogte van het Sassche Gat en het Axelsche Gat, die ten tijde van de aanleg van het kanaal nog in verbinding stonden met de open zee, moesten daarvoor wel zeedijken worden aangelegd langs het kanaal. In Terneuzen werd het kanaal gesplitst in twee delen, die ten noorden van de stad weer samenkamen en als één kanaalloop in de Westerschelde uitstroomden.⁵¹

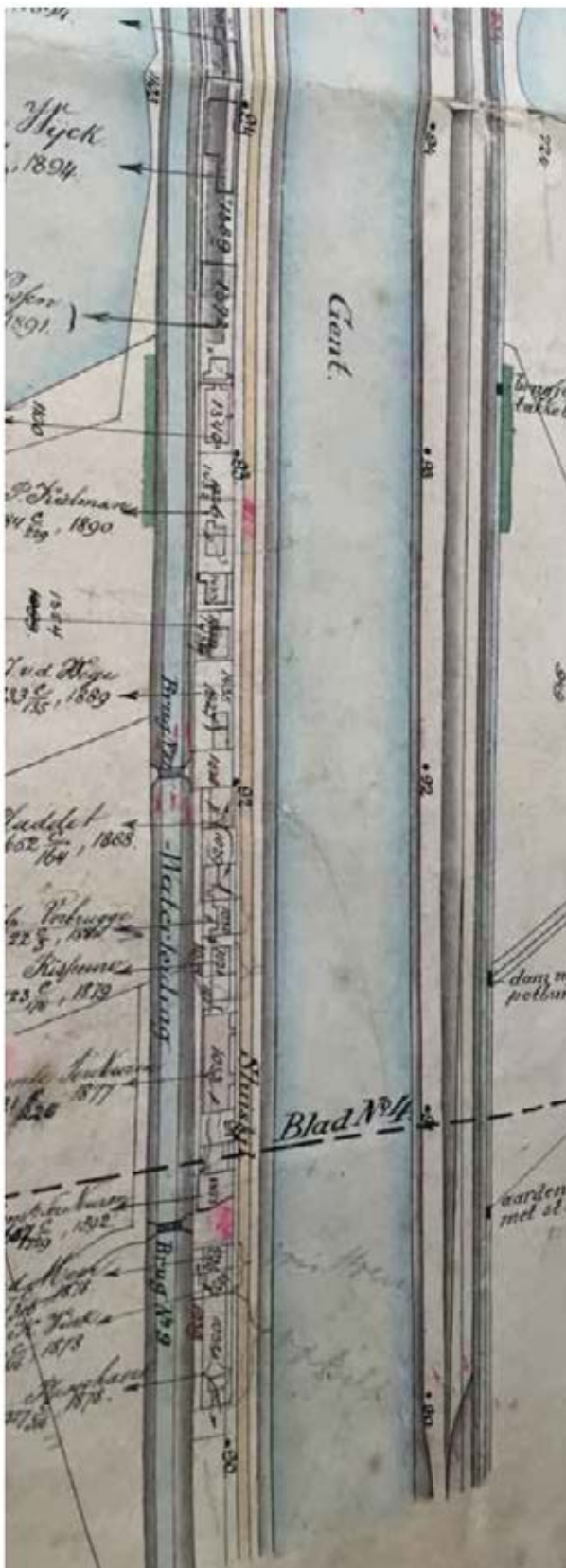
Voor het vullen van het kanaal werd verder gebruik gemaakt van water uit de Schelde en de Leie, dat via de Tolhuissluis in het nieuwe kanaal werd gelaten. Men wilde daarmee voorkomen dat er zout water vanuit de Westerschelde in het kanaal zou stromen. De polders die aan het kanaal gelegen waren loosden hun water in eerste instantie direct op het kanaal. Al snel bleek dat de belangen van de afwatering en de zeevaart



Afbeelding 5.12 (boven): bij de aanleg van het kanaal moesten twee brede kreken, die nog in verbinding stonden met de open zee, overbrugd worden. Daarbij werd ter hoogte van het Sassche Gat een bocht aangebracht, zodat het breedste punt van de zeearm vermeden kon worden.

Afbeelding 5.13 (onder): Krantenbericht met de aankondiging van de opening van het kanaal op 18 november 1827.





Afbeelding 5.14: kadastrale kaart uit de 19e eeuw waarop de afwateringswatergangen langs het kanaal staan aangegeven.

niet goed samengingen. Daarom werden er halverwege de 19e eeuw langs weersijden van het kanaal watergangen aangelegd voor de afwatering van de omliggende polders en kreken. Zo kon het waterpeil in het kanaal op een vast niveau gehouden worden. Het kanaal kende aanvankelijk een diepte van 2,5 meter tussen Gent en Sas van Gent en 4,5 meter tussen Sas van Gent en Terneuzen. De breedte van de bodem van het kanaal werd vastgesteld op 10 meter, met een waterspiegel van 24 meter breed.⁵²

Niet lang na de opening van het kanaal was er opnieuw sprake van politieke onrust. Na het uitroepen van de onafhankelijkheid van België in 1830 werd de scheepvaart over de Westerschelde, er daarmee ook op het nieuwe kanaal, jarenlang afgesloten. In Zelzate werden daartoe palen in het kanaal geplaatst om de Nederlandse schepen tegen te houden. Het kanaal raakte in verval en dreigde te verzanden. Nadat de scheepvaart met het scheepvaartverdrag van 1842 werd heropend, werd de vaart gebaggerd en kwam de scheepvaart vrij snel weer op gang. In het in 1843 opgestelde Scheldetractaat is de vrije doorvaart van Antwerpen en Gent naar de zee vastgelegd. Wel moest er toen nog tol betaald worden aan Nederland. In 1863 heeft België de Scheldetol afgekocht.

Al in 1870 bleek dat het oorspronkelijke tracé van het kanaal niet optimaal was voor de steeds groter wordende schepen, zeker met de opkomst van de stoomvaart. Aan de Belgische zijde vonden daarom tussen 1870-1880 alweer grote werkzaamheden plaatst, waarbij enkele oude bochten die nog stamden uit de tijd van de Sassevaart werden rechtgetrokken. Dat gebeurde onder andere bij Rieme, Rodenhuijze en Langerbrugge. In Zelzate werd het kanaal zelfs helemaal verlegd om een grote, hinderlijke bocht af te snijden. Op verschillende plaatsen zijn toen ook nieuwe bruggen over het kanaal aangelegd. In 1881 begon men ook aan Nederlandse zijde met

werkzaamheden om het kanaal geschikt te maken voor de steeds groter wordende schepen. De diepte werd daarbij vergroot tot 6,5 meter met een bodembreedte van 17 meter en een waterspiegel van zo'n 68 meter.

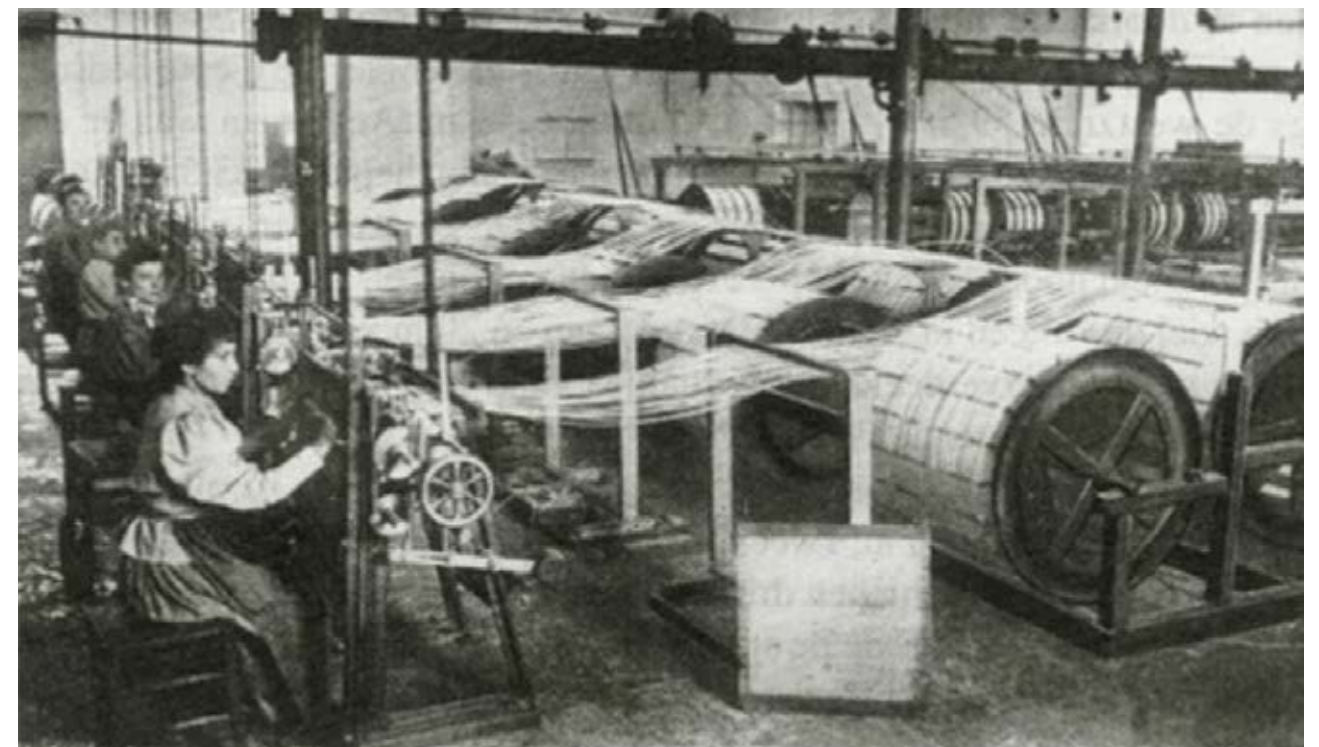
Opkomst van de industrie

Aan het einde van de 18e eeuw was het district door allerlei omstandigheden in een zware economische crisis beland. Vanaf grofweg 1800 is er een sterke industrialisatie zichtbaar. België, met steden als Gent en Aalst, was na Engeland het eerste Europese land dat meeging in de industriële revolutie. In Vlaanderen kwam de industrialisatie daarmee een stuk eerder op gang dan in Nederland. De afscheiding van het toen al sterk geïndustrialiseerde België in 1830 betekende dan ook een grote economische klap voor het Nederlandse koninkrijk. Gent vormde al eeuwenlang de belangrijkste stad op het gebied van laken en textiel, in de 19e eeuw werd er bovendien de grootste vlassfabriek van West-Europa geopend en kwam ook de katoen verwerkende industrie goed op gang. De komst van stoommachines droeg daar sterk aan bij



Afbeelding 5.15 (boven): het Fabrieksgebouw van de vlasspinnerij La Lys nv. Bron: Industriemuseum Gent

Afbeelding 5.16 (onder): textielindustrie in Gent. Gent vormde in de 18e, 19 en 20e eeuw het centrum van de textielindustrie. In grote fabrieken werd met de komst van de stoomkracht en productie enorm opgevoerd. Onder zware omstandigheden werkten mannen, vrouwen en zelfs kinderen in de grote fabrieken.





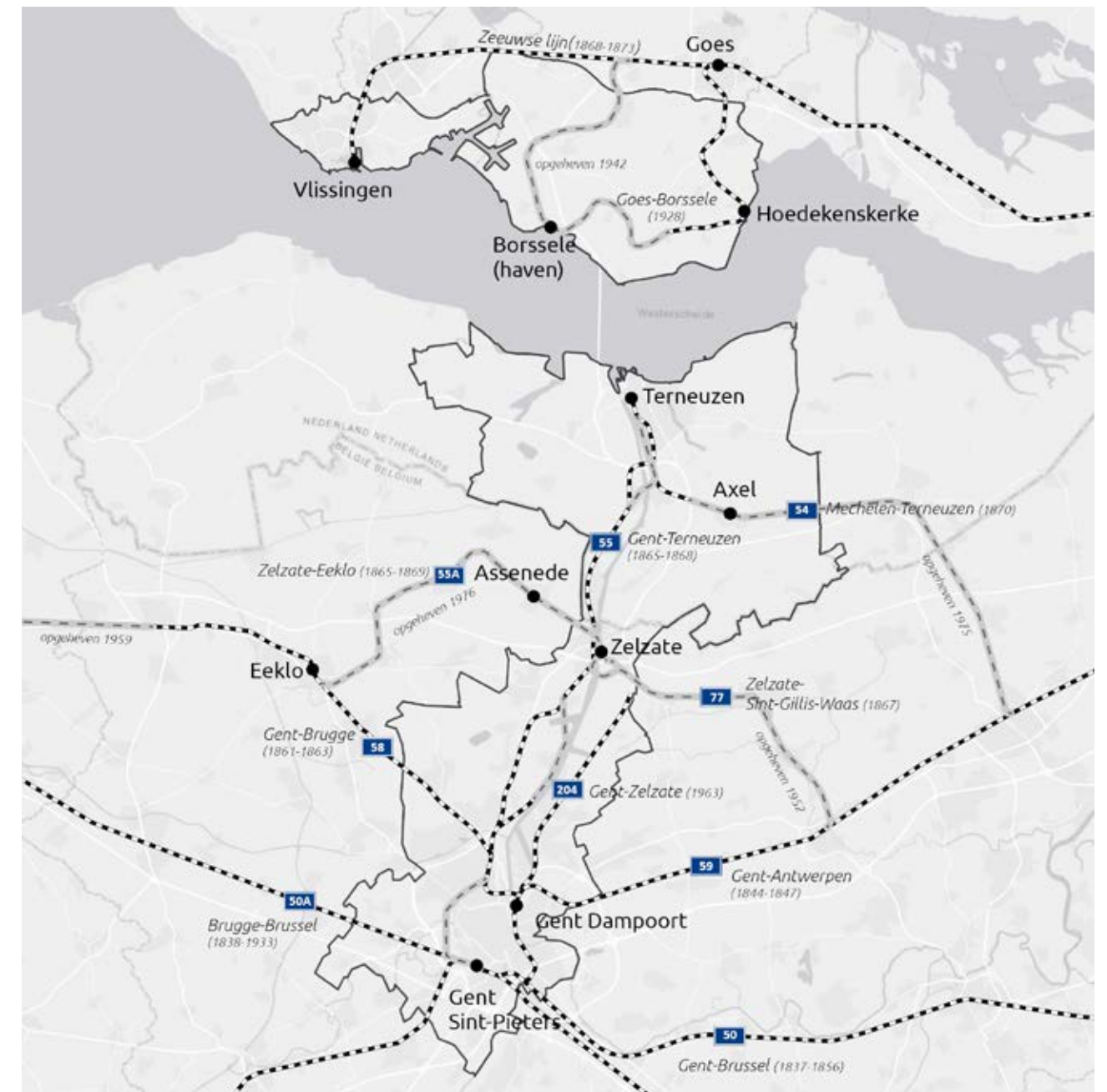
en tot halverwege de 19e eeuw bleef Gent de grootste stad van België. In Nederland kwam de industrialisatie pas tegen het einde van de 19e eeuw echt op dreef. Vanaf ongeveer 1900 zien we ook de eerste vestigingen van grote fabrieken langs het kanaal. In Nederland begint dat met de komst van enkele fabrieken in Sas van Gent en Terneuzen en een staalfabriek in de Oud Zevenaarpolder. Aan de Belgische zijde werden nog vóór de Eerste Wereldoorlog verschillende chemische fabrieken geopend, zoals het Franse Etablissements Kuhlmann bij Zelzate. Kunstmest vormde het belangrijkste exportproduct.⁵³ Daarnaast was de aanvoer van goederen als kolen en hout, ten behoeve van het bedrijfsleven en de mijnbouw, in deze periode van groot belang.

Nieuwe infrastructuur

In de 19e eeuw werden niet alleen de waterwegen verbeterd, maar zette men ook sterk in op een verbetering van het transport via de weg en het spoor. De aanleg van een nieuw stelsel aan straatwegen (steenwegen)

Afbeelding 5.17 het kanaal door Walcheren. In 19e eeuw werden ook elders in het district kanalen aangelegd, zoals het kanaal door Walcheren en het kanaal door Zuid Beveland. Op de Zeeuwse eilanden, die gekenmerkt werden door een kleinschalig cultuurlandschap, vormden de moderne kanalen harde lijnen in het landschap.

droeg daar sterk aan bij. Het wegennet was tot die tijd vooral in het noordelijke deel van het district vrij beperkt. Wegen die niet over de dijken liepen waren bovendien slecht bruikbaar tijdens de natte wintermaanden, met name in het noordelijke deel van het district. Halverwege de 19e eeuw kwamen ook de eerste plannen voor de aanleg van een spoorlijn door Zeeland voor het eerst op tafel. Voor de aanleg van de Zeeuwse Lijn tussen Noord-Brabant en Vlissingen zou het Sloe tussen Walcheren en Zuid-Beveland moeten worden afgedamd. In 1868 was het tracé tot aan Goes voltooid, in 1872 volgde de afsluiting van het Sloe en werd de spoorlijn tot aan Vlissingen doorgetrokken. Voor de ontwikkeling van de havens ten zuiden van de Westerschelde was de aanleg van de spoorlijnen tussen Gent – Terneuzen en



Afbeelding 5.18. (historische) spoorlijnen in het district

Afbeelding 5.19. De stationsgebouwen van Sluiskil-Brug en Philippine langs de spoorlijn Gent-Terneuzen



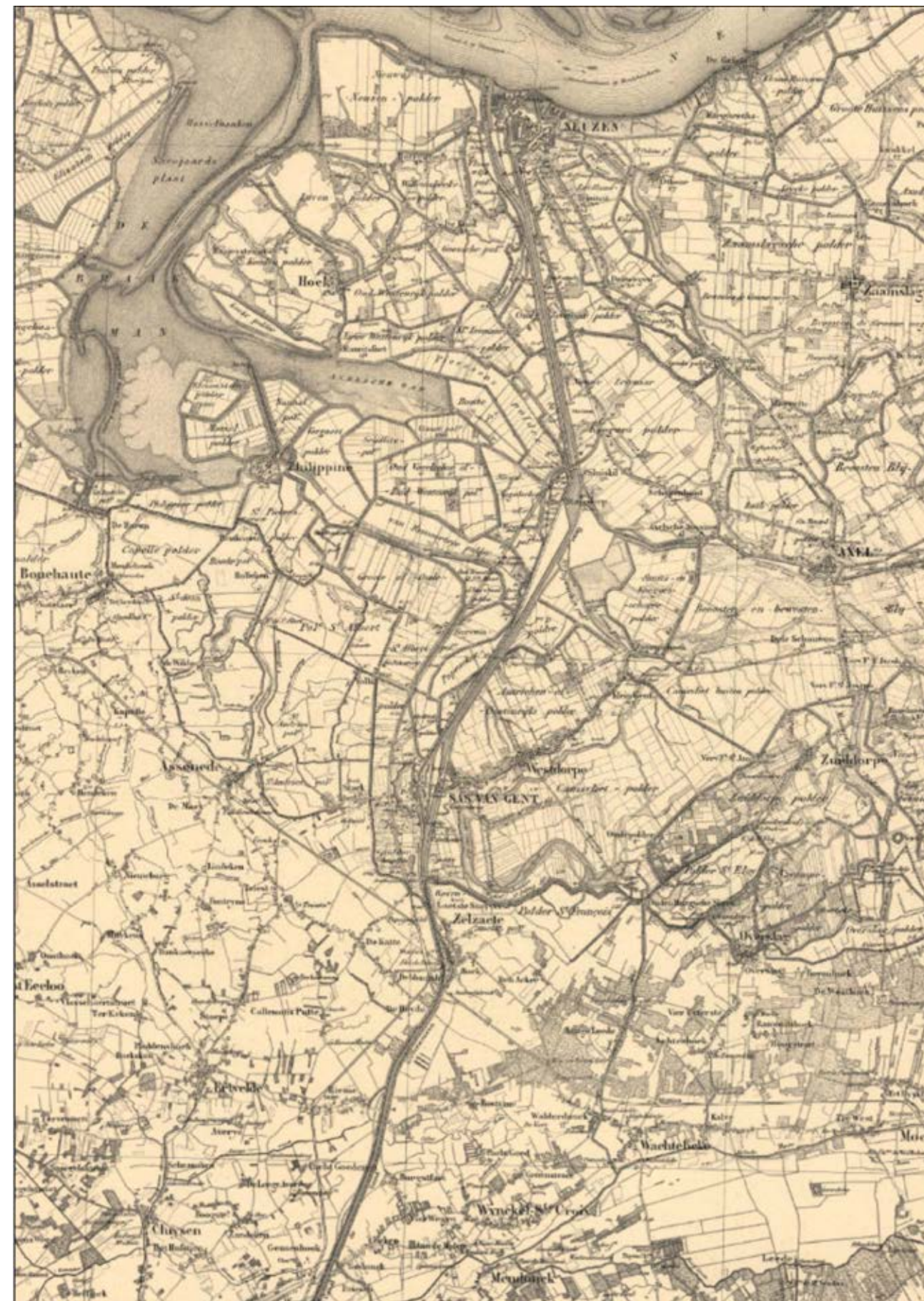
Mechelen – Terneuzen van grote betekenis. Het spoor van Gent naar Terneuzen staat ook wel bekend als Spoorlijn 55. Het eerste gedeelte tussen Wondelgem en Zelzate werd in 1865 geopend, vier jaar later volgde het tracé van Zelzate naar Terneuzen. Via Wondelgem was er een verbinding met station Gent Sint Pieters. In 1871 werd ook de lijn tussen Terneuzen en Mechelen geopend (Spoorlijn 54). Daarmee werden de verbindingen tussen de havens en het achterland sterk verbeterd. Inmiddels zijn veel van deze verbindingen ook weer verdwenen.

Afbeelding 5.20: De dokken van Gent in 1912

Afbeelding 5.21: Met de aanleg van de Sloedam in 1871 werden de eilanden Zuid-Beveland en Walcheren met elkaar verbonden en werd het Sloe afgesloten.



Afbeelding 5.22: Het tracé van het kanaal Gent-Terneuzen omstreeks 1900



Afbeelding 5.23. Zeer beeldbepalend voor Langerbrugge en de Gentse Kanaalzone is de voormalige elektriciteitscentrale. De opvallende schoorsteen heeft een hoogte van 127 meter. De in 1913 gebouwde Langerbruggecentrale speelde een belangrijke rol in de opkomst van de industrie in langs het kanaal en is tegenwoordig beschermd als industrieel erfgoed. Ook de achterliggende tuinwijk Herryville, die in de jaren '20 werd gebouwd om het personeel van de centrale te huisvesten is aangewezen als bouwkundig erfgoed.



Havenkranen

Eén van de meest kenmerkende onderdelen van de havens in het North Sea Port District zijn toch wel de metershoge kranen die op de kades staan. Al eeuwenlang zijn de havenkranen onlosmakelijk verbonden met de geschiedenis van de streek. De eerste kraan in Gent gaat zelfs terug tot 1354, toen deze midden in het centrum nabij de Leie werd opgesteld. Tot in de 17e eeuw bestonden deze havenkranen uit zogenaamde houten tredmolenkranen, waarbij de kraan door middel van spierkracht werd bediend. De werklieden, kleine volwassen mannen die craenkinders werden genoemd, namen plaats in het tredrad waarmee, door te lopen, het hijstouw met ballast kon worden gehesen. Zowel in Nederland als in Vlaanderen was er voor deze kraankinderen een eigen gilde opgericht.

Met de industriële revolutie kwam er een einde aan de noodzaak van de craenkinders. De houten kranen waren in de loop van de 19e eeuw geheel vervangen door stoom- of hydraulische kranen. Door de sterk groeiende scheepvaart en grotere vrachtschepen, kwam er ook steeds meer behoefte aan grotere kranen die meer ballast konden hijsen, waarop de kranen in de loop van de 20e eeuw hoofdzakelijk op elektriciteit gingen draaien. Door grotere technische mogelijkheden kregen de kranen daarnaast grote reikwijdtes. Een groot deel van de goede reputatie van de Gentse haven was te danken aan de inzetbaarheid van deze kranen, waardoor schepen snel en efficiënt konden lossen. Hoewel veel van de historische havenkranen door de technologische ontwikkelingen uit het havenlandschap zijn verdwenen, hebben deze beeldbepalende objecten op verscheidene locaties toch weer een plekje kunnen bemachtigen. Bij de stadsontwikkeling rondom de Oude Dokken in Gent hebben enkele havenkranen uit de jaren '60 en '70 hun oude plek weer

mogen innemen en ook langs de Dokhaven in Vlissingen is de oude Scheldekraan uit de jaren '50 weer in ere hersteld. In het Scheldekwartier staat ook nog een oude stoomhijskraan uit 1946. Wie toch liever naar moderne kranen kijkt, kan momenteel zijn hart ophalen op het terrein van Mammoet in Westdorpe. Daar wordt gebouwd aan de grootste kraan ter wereld, met een afmeting van 170 meter hoog en 300 meter lang en een maximale ballast van maar liefst 6000 ton.



Afbeelding 5.24 (boven). De kenmerkende 'blauwe kranen' uit de jaren zestig en zeventig langs de Oude Dokken in Gent .
Afbeelding 5.25 (onder). In de Gentse voorhaven staan twee hydraulische kranen uit het begin van de 20e eeuw, die beschermd zijn als monument. Bron: Inventaris Onroerend Erfgoed.

De Kuhlmannsite: zonnepanelen op een verwaarloosde stortplaats

Voor veel inwoners van Zelzate was de honderdvijftig meter hoge, rood-witte schoorsteen een markant object aan de overkant van het kanaal Gent-Terneuzen. Totdat deze in 2021 tot ontploffing werd gebracht, was het jarenlang het enig overgebleven bouwwerk van het chemiebedrijf Kuhlmann. Tussen 1910 en 2009 werden hier ingrediënten voor kunstmest geproduceerd. Hoewel de bijbehorende gebouwen na de sloop van de schoorsteen geheel uit het landschap waren verdwenen, gold dit niet voor de zwaar vervuilde stortplaats van het bedrijf. Een eeuw lang werd hier fosforgips gedumpt, als bijproduct van de productie van fosfaten. Door het witte gips leek de hoge stortplaats nog het meest op een besneeuwde berg. Afgraven van de gipsberg was geen mogelijkheid,

waardoor de site door een consortium werd opgekocht en de stortplaats met grond werd afgedekt. De site is vervolgens omgedoopt tot Terranova (nieuwe aarde) en is inmiddels geheel begroeid. De gipsberg zelf bood vanwege zijn omvang een uitstekende mogelijkheid voor het plaatsen van zonnepanelen, wat hem de naam Zonneberg heeft opgeleverd. De maar liefst 55.000 zonnepanelen tellende site veranderde zo van een verwaarloosde stortplaats naar het grootste aaneengesloten zonnepark in de Benelux.





5.4 Schaalvergroting en industrialisatie in de 20e en 21e eeuw

Uitbreiding van de havens

In Terneuzen kwam na de aanleg van het kanaal de haven tot ontwikkeling. De oude haven stamde al uit de 15e eeuw en lag ter plaatse van de huidige markt. De scheepvaart was altijd sterk gericht op het vervoer van en naar Gent, maar had nooit een echte bloei gekend. Met de aanleg van het nieuwe kanaal werd het centrum van de oude vestingstad ingeklemd tussen de twee kanaalarmen. Pas toen Terneuzen ook via het spoor met België verbonden werd kwam de economie hier tot bloei.⁵⁴ In de loop der tijd ontwikkelde Terneuzen zich als een belangrijke overslag- en opslaghaven. Nadat in 1908 de status van vesting werd opgeheven werd de oude haven gedempt. Daarna volgde de aanleg van de Scheldekade, de Noorderkanaalhaven, de Zuiderkanaalhaven en de Zevenaarhaven.

In Vlissingen werden aan het begin van de 20e eeuw eveneens de oude havens van de Pottekaai, Koopmanshaven en de Achterhaven gedempt. Bij de aanleg van het Kanaal door Walcheren aan het einde van de 19e eeuw waren namelijk een nieuwe binnen- en buitenhaven aangelegd en was de stad tevens voorzien van een nieuw sluisencomplex. In de nieuwe haven vestigden zich twee grote bedrijven; de Koninklijke maatschappij De Schelde (KMS) en de Stoomvaart Maatschappij Zeeland (SMZ), die veerdiensten naar Engeland verzorgde. KMS zou decennialang de grootste werkgever van Vlissingen blijven en zorgde voor een grote bedrijvigheid rond de scheepswerf. Na de Tweede

Afbeelding 5.27 (vorige bladzijde, boven): werkzaamheden aan het kanaal bij Sluiskil in 1905

Afbeelding 5.28 (vorige bladzijde, onder): Werkzaamheden aan de sluishoofden bij Sas van Gent

Wereldoorlog maakte Vlissingen, dat zwaar getroffen was door de oorlog, opnieuw een periode van sterke groei door. Met name de ontwikkeling van het haven- en industriegebied Vlissingen-Oost bracht veel werkgelegenheid. In 1961 werd begonnen met de aanleg van de Sloehaven, die in 1964 werd geopend. De haven van Vlissingen-Oost staat ook wel bekend als het Sloegebied en ligt op de grens van de gemeenten Vlissingen en Borsele, zo'n 8 kilometer ten oosten van het centrum van Vlissingen en de oude haven.

In Gent werd aan het einde van de 19e en het begin van de 20e eeuw flink doorgebouwd in de zone die we nu kennen als de oude dokken met de aanleg van het Houtdok, de verbreding van het Handelsdok, de aanleg van de nieuwe Tolhuissluis en het Groot Dok. Door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog liepen deze werkzaamheden vertraging op. Na de voltooiing van het Groot Dok in 1930 startte men in 1931 met de aanleg van het Schepen Sifferdok, door de economische crisis en het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog kon dit dok echter pas in de jaren '60 worden voltooid. In die periode werd eveneens het Petroleumdok gegraven. Kort daarop werd alweer grond aangekocht voor de aanleg van het Kluizendok, waar de werken pas in 2010 voltooid werden.

Werken aan het kanaal

Niet lang na de werkzaamheden van 1870-1890 werd opnieuw gesproken over verbeteringen aan het kanaal Gent-Terneuzen. Met name de omvang en capaciteit van de Westsluis in Terneuzen vormde nu een probleem. Daarom werd in 1902 een nieuwe overeenkomst gesloten, waarin onder meer werd besloten dat er in Terneuzen een nieuwe schutsluis moest komen, de Middensluis. Daarnaast kreeg Sas van Gent een nieuwe kanaalarm en werden bij Langerbrugge en Sluiskil bochtcorrecties uitgevoerd. De werkzaamheden werden in 1913 afgerond, waarmee het kanaal weer



Afbeelding 5.29 (boven). De Voorhaven met zijn loodsen, droogdokken, spoorweg- en sluisinfrastructuur is een bijzondere plek in Muide-Meulestede, waar veel karakteristieke havenelementen uit het einde van de 19e eeuw en het begin van de 20e eeuw bewaard zijn gebleven. De site is beschermd als stadsgezicht en een deel is omgetoverd tot groen plein. Bron: Stad Gent

Afbeelding 5.30 (onder). Ook rond de Oude Dokken (het Achterdok, Handelsdok en Houtdok) in Gent heeft een stadsvernieuwingsproject plaatsgevonden, waarbij het industriële karakter goed bewaard is gebleven. Bron: Stad Gent



klaar was voor de toekomst.⁵⁵ In de loop van de 20e eeuw nam de internationale scheepvaart een vlucht en groeide het formaat van de zeeschepen aanzienlijk. Omdat de ontwikkeling van de Gentse haven na de Tweede Wereldoorlog enigszins achterbleef, volgden opnieuw plannen voor de verbetering van het kanaal. Door het kanaal tussen het Sifferdok en Zelzate te verbreden tot een breedte van 200 meter moest het geschikt worden voor de grotere zeeschepen en zou de haven van Gent een impuls krijgen.

De werkzaamheden werden tussen 1961-1968 uitgevoerd. Bij Zelzate werd opnieuw een bocht in het kanaal rechtgetrokken, waarmee het kanaal aan de westkant van de kern kwam te liggen. De werkzaamheden beperkten zich niet tot het Vlaamse deel van het kanaal. Ook in Nederland zijn in dezelfde periode een aantal grote projecten uitgevoerd, waar een kanaalbreedte van 150 meter werd aangehouden. Een deel van het dorp Sluiskil moest plaatsmaken voor de plannen, wat tot flinke ophef onder de bevolking leidde. In Terneuzen werden twee nieuwe sluizen gebouwd, één voor de

binnenvaart en één voor de zeevaart. In Sas van Gent werd juist een sluis gedempt en kwam een nieuwe brugverbinding over het kanaal. Koning Boudewijn en koningin Juliana openden op 19 december 1968 het vernieuwde kanaal tussen Gent en Terneuzen.

Zware industrie

Sinds de Tweede Wereldoorlog hebben zich langs het kanaal en in de havens van Vlissingen, Terneuzen en Gent grote bedrijven gevestigd en zijn de haventerreinen en industriegebieden uit hun voegen gegroeid. Zeker in de laatste 60 jaar is het gebied sterk geïndustrialiseerd. Met de komst van grote bedrijven zoals Sidmar, YARA en Volvo werd zowel op Vlaams als Nederlands grondgebied de toekomst van de Kanaalzone bepaald. Tegenwoordig is vrijwel overal in het district de skyline van de industrie zichtbaar.

Afbeelding 5.31. in Zelzate liep men meerdere malen tegen de zelfde problematiek aan en werd het kanaal tweemaal verlegd. De oude kanaallopen zijn nog duidelijk herkenbaar als groene streken. De dronefoto toont alle drie de kanaallopen met helemaal rechts het huidige kanaal, dat sinds 1968 dit tracé volgt.



In gesprek met:

Willem de Jonge

De bouw van de Nieuwe Sluis

Een toegang voor post-Panamaxschepen

De geschiedenis van het sluisencomplex bij Terneuzen gaat terug tot 1823, nadat koning Willem I toestemming verleende om het kanaal van de haven van Gent door te trekken tot Terneuzen. Aan weerszijden van de stad werd een sluis aangelegd, de Westkolk in het westen en de Oostkolk ten oosten. Door de groeiende scheepvaart werd het kanaal in 1908 verbreed en verdiept en werd een nieuwe, bredere sluis ten westen van de Westkolk aangelegd. De Westkolk, die nu de middelste van de drie sluisen vormde, werd treffend omgedoopt tot Middensluis.

Een kleine zestig jaar later was de economische groei van de haven en de scheepvaart aanleiding voor een nieuwe aanpassing van het kanaal. Hiermee werd de haven van Gent toegankelijk gemaakt voor schepen die ook door het Panamakanaal konden varen, de zogenaamde Panamaxschepen. Het sluisencomplex van Terneuzen werd tevens opnieuw aangepast met twee nieuwe sluisen in de vorm van de Binnenvaartsluis en de Zeesluis. Willem de Jonge, geboren en getogen Terneuzenaar, maakte als kleine jongen de bouw van de nieuwe sluisen mee. *“Beide sluisen werden nat gebouwd, dus met een bouwput in het water. In 1968 heb ik nog kunnen schaatsen in die bouwput en het jaar erop hebben we er gezwoommen. Dat kon toen nog gewoon, er was nog helemaal geen beveiliging.”*

Nieuwe aanpassing aan het sluisencomplex

Niet alleen in Gent, maar ook in Terneuzen en langs de Kanaalzone profiteerden tal van bedrijven van de economische impuls door de aanpassingen. De Jonge merkte het vanuit zijn werk als internationaal vrachtwagenchauffeur bij transportbedrijf Verbrugge. *“Ik heb altijd*

stukgoed gereden, eerst nationaal maar daarna ook internationaal. Verbrugge is een grote speler geworden in het goederenvervoer vanuit de haven, ze zetten Terneuzen wereldwijd op de kaart”, vertelt de Jonge met veel trots. Ook na zijn pensioen trok de Jonge nog veelvuldig naar buiten, al was het nu meer lokaal gericht.

Om de steeds groter wordende scheepvaart bij te benen, werd vanaf 2016 gestart met een nieuwe, grootschalige ingreep in het sluisencomplex van Terneuzen. De Middensluis zal hierbij plaatsmaken voor de veel grotere Nieuwe Sluis. Deze aanleg is het derde grote project dat De Jonge inmiddels al bij de haven tot stand heeft zien komen, maar reden tot zorg heeft dat voor hem niet. *“Terneuzen is altijd een havenstad geweest, sterk verbonden met het water. Het is continu in ontwikkeling geweest, dat heeft zo’n stad ook een beetje nodig.”*

Trillende borden

Alle bouwwerkzaamheden heeft de Jonge met buitengewoon veel aandacht gevolgd. Soms enkel om van een afstand te genieten en foto’s te maken, maar soms trekt hij de stoute schoenen aan. De Jonge: *“Dan schroom ik niet om een uitvoerder te vragen wat ze nu aan het doen zijn.”* Ondanks zijn veelvuldige bezoeken heeft De Jonge de gebeurtenis die voor veel Terneuzenaren nog goed in het geheugen staat gegrift gemist. In maart 2022 werd de westwand van de Middensluis als eerste ontmanteling tot ontploffing gebracht. De ontploffing, die onder water plaatsvond, had geruisloos moeten verlopen waarbij de sluiswand in stukjes zou breken. Door een te grote hoeveelheid springstof was de explosie echter veel krachtiger dan verwacht, wat



leidde tot een enorme knal en schade aan tal van huizen in de binnenstad. De Jonge was op het moment van de explosie uit eten in het winkelcentrum. *“Het eten trilde van onze borden en iedereen stond gelijk buiten!”* herinnert De Jonge zich nog.

Kijken vanaf de kade

Van alle werkzaamheden die De Jonge tot dusverre heeft gezien, is hem het kantelen en plaatsen van de sluisdeur het meest bijgebleven. De Jonge: *“Vanaf de Goessekade heb ik staan kijken. Met een sleepboot tikten ze dan tegen de sluisdeur aan, terwijl die door kranen op zijn plek gehouden werd. Prachtig om mee te maken! Kon ik zo een hele dag staan kijken vanaf de kade. Maar ja, je weet nooit precies wat er ging gebeuren. Dus vaak ging ik de volgende dag gewoon weer kijken.”* De Jonge gaat niet alleen op eigen gelegenheid kijken, maar is tevens een trouwe bezoeker bij de georganiseerde open dagen. *“Die waren geweldig geregeld”,* vertelt De Jonge. *“Eerst werden vooral veel feitjes gedeeld zoals hoeveel kuub beton nodig was voor de bouw, maar afgelopen jaar kregen we meer inzicht in de mechanisatie. Zo is in de kelderbrug van de sluis een contragewicht aanwezig, dat ding is gigantisch!”*

Een poort naar Parijs

Inmiddels is de bouw van de Nieuwe Sluis voltooid. Het nieuwe sluisencomplex bestaat uit drie sluisen van verschillende afmetingen. De Oostsluis en Westsluis zijn daarbij vooral bedoeld voor de recreatievaart en kleinere binnenvaart met een maximum van 40 meter breed en 13 meter diepte. Door de Nieuwe Sluis kunnen de grootste zeeschepen passeren, met een breedte van 55 meter en een diepte van ruim 16 meter. Nadat ook andere delen van het kanaal op de juiste diepte zijn gebracht, is de gehele haven van North Sea Port bereikbaar voor deze zogenaamde post-Panamaxschepen. En op termijn zal de Nieuwe Sluis zelfs de poort worden voor een scheepvaartverbinding naar Parijs. Met de Seine-Scheldeverbinding hoopt men in de toekomst grote havens van Nederland, België en Noord-Frankrijk met elkaar te verbinden via de binnenvaart.



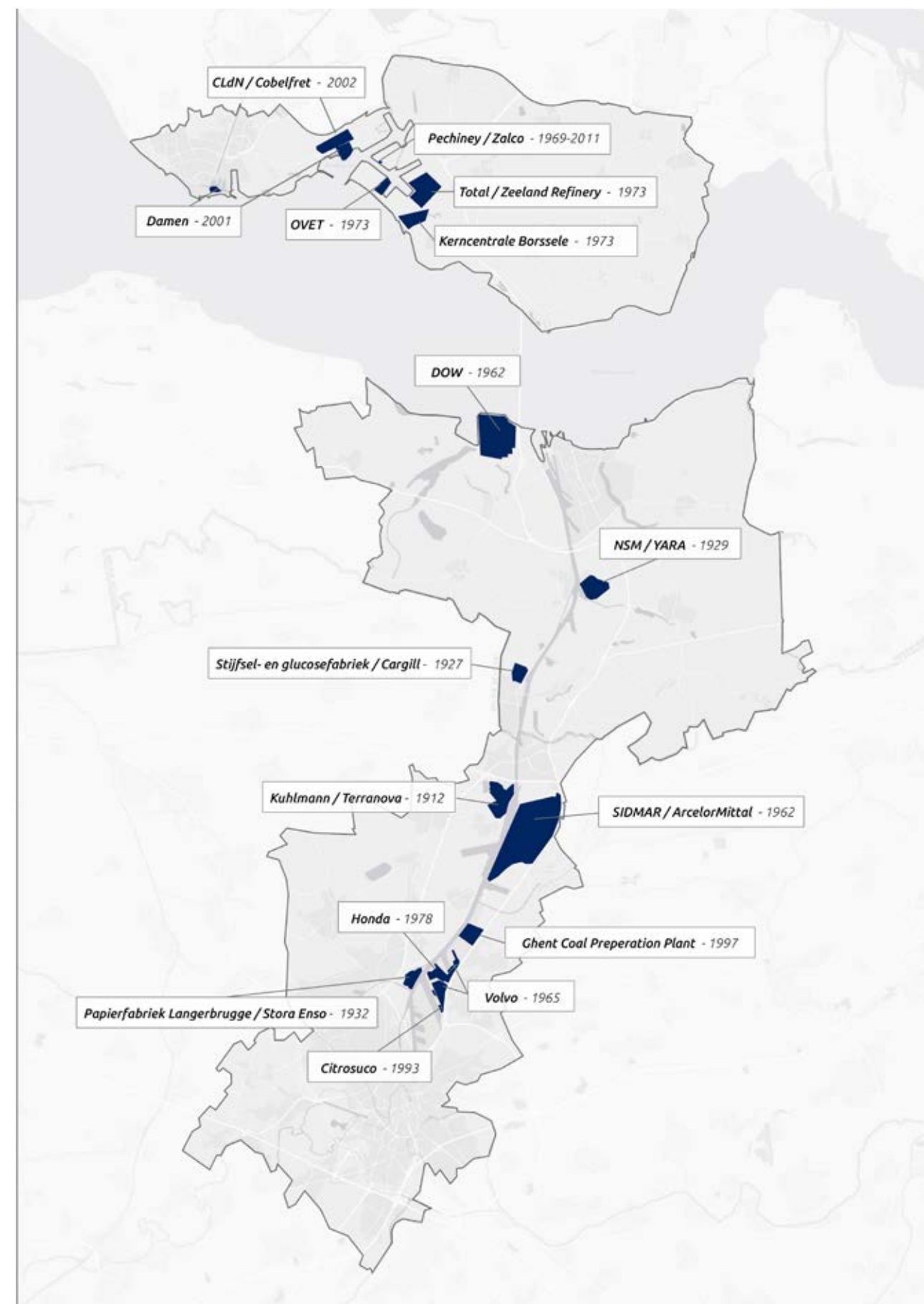


Afbeelding 5.33: De verbreding van het kanaal bij Sluiskil. In de jaren '60 moesten hiervoor een flink aantal huizen in het centrum van Sluiskil gesloopt worden. Op de achtergrond is de verbreding al te zien (richting Terneuzen)

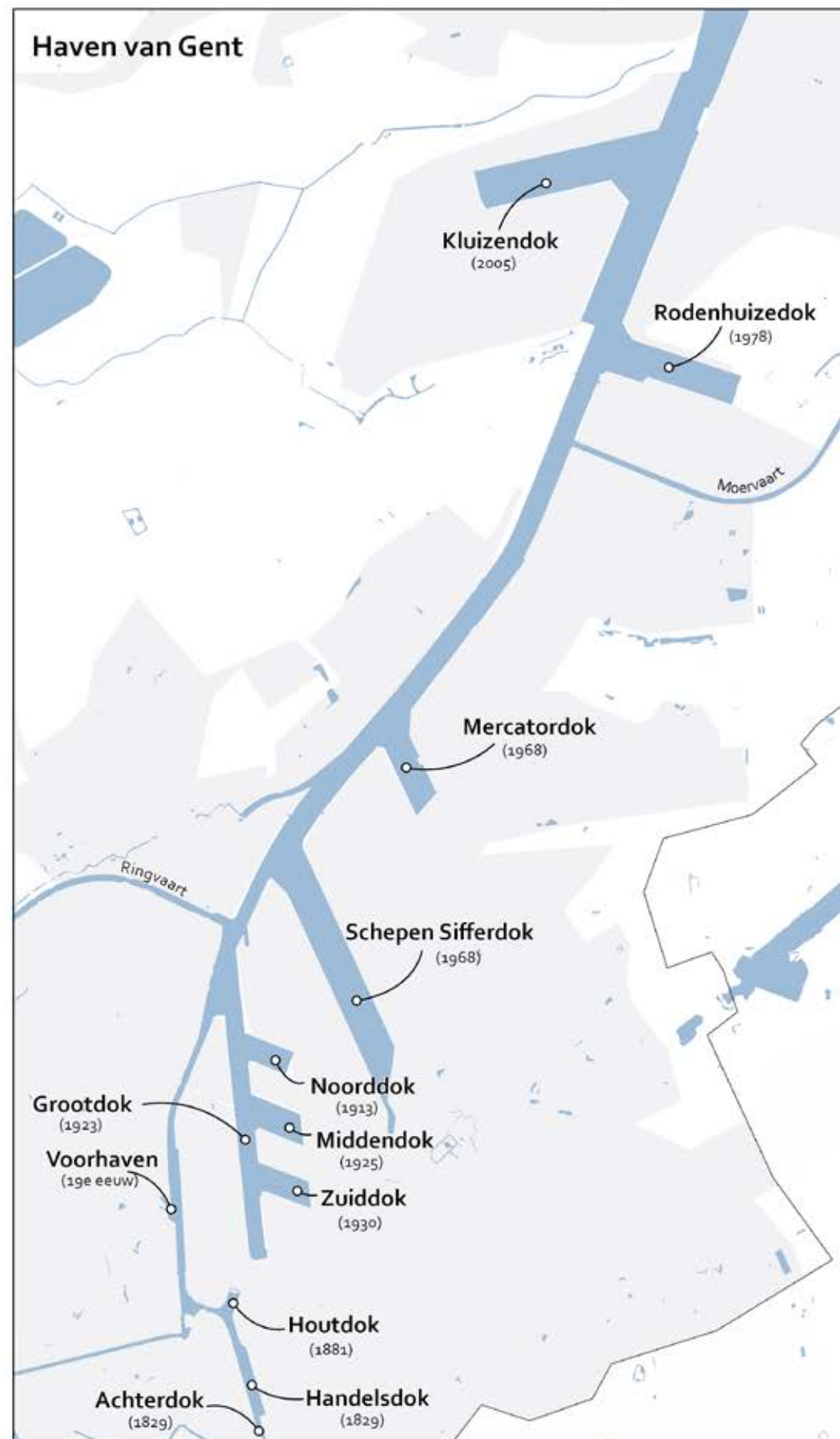
Afbeelding 5.34: In de jaren '60 moest de dorpskern van Sluiskil plaatsmaken voor de verbreding van het kanaal. In de jaren '70 zijn er plannen gemaakt om het kanaal geschikt te maken voor nog grotere schepen tot 125.000 ton. Daarvoor werden verschillende opties op tafel gelegd, waarvan één de aanleg van een geheel nieuwe kanaalloop van Sluiskil via Wachtebeke naar Rodenhuisen betrof. Daarbij zouden de kernen van Sas van Gent en Zelzate gespaard worden van de zware scheepvaart. Deze plannen zijn echter nooit tot uitvoering gebracht.



(onder) De Axelse Vlake. Ten zuidoosten van Sluiskil ligt het Zijkanaal C, waar in het verleden het Axelse Gat lag. Het water dat na de afsloting van de geul achterbleef werd opgevuld met materiaal uit het kanaal. In 1875 werd begonnen met de ophoging van het terrein en vooral tussen 1900-1910 werd veel materiaal dat vrijkwam bij de werkzaamheden aan het kanaal hier gestort. Zo ontstond een vlakte van zo'n 140ha, waar veel ruimte geboden kon worden aan de groeiende industrie.



Afbeelding 5.35 -: overzicht met de belangrijkste havenbedrijven en industrieterreinen in het NSPD en hun vestigingsjaar.



Afbeelding 5.36 kaart met havens en dokken in het district

In de jaren '60 opende DOW Chemical een locatie vlakbij Terneuzen, waar het tegenwoordig het grootste bedrijf van de haven vormt. Omwonenden stonden niet altijd positief tegenover de uitbreiding van de haventerreinen en de komst van de grote bedrijven, hoewel het ook voor een goede werkgelegenheid zorgde. Met name in de jaren '70 – '90 was er veel overlast door de vervuilde industrie en zag men een groot deel van de leefomgeving verloren gaan aan de industrie. Ook de komst van de kerncentrale in Borssele deed veel stof opwaaien.

Nieuwe verbindingen

Voor de havens zijn een goede infrastructuur en verbindingen met achterland van levensbelang. In de 19e en 20e eeuw legde men daarom talloze nieuwe verbindingen aan, die de bereikbaarheid van de havens en industrieterreinen moesten vergroten. Over het kanaal liggen meerdere bruggen, zoals de Meulestedenbrug in Gent, de draaibruggen bij Terneuzen en Sluiskil, waarvan de laatstgenoemde tevens een spoorverbinding kent. In Terneuzen zijn bij iedere sluis twee bruggen voorzien, zodat het wegverkeer nooit op de scheepvaart hoeft



te wachten. In Zelzate en Sluiskil vormt dat bij de Zelzatebrug en de Sluiskilbrug een veel groter probleem, daar moet men regelmatig lang wachten. Verder ligt er een tweetal tunnels onder het kanaal; de Zelzatetunnel (1968) en de Sluiskiltunnel (2015). De 19e-eeuwse spoorlijnen zijn tegenwoordig alleen nog in gebruik voor het vervoer van goederen en vormen een belangrijke schakel in de infrastructuur van North Sea Port. Ook de aanleg van de Westerscheldetunnel aan het begin van de 21e eeuw heeft de bereikbaarheid van het district een belangrijke impuls gegeven. Deze verbinding was vooral gericht op het personenvervoer.

Afbeelding 5.37 (links): Aanleg van de Westerscheldetunnel op Zuid-Beveland

Afbeelding 5.38 (rechts). Afbeelding: In de loop der tijd zijn verschillende bruggen ook weer afgebroken. Zo verdwenen historische bruggen zoals de bruggen bij Langerbrugge en Terdonk en werden ze vervangen door een veerpont.



Afbeelding 5.39: een greep uit krantenartikelen omtrent de industrialisatie in het NSPD en de bijkomende problematiek.

In gesprek met:

enkele oud-medewerkers van Arcelor Mittal

ArcelorMittal

Verleden, heden en toekomst van een staalgigant tussen de polders

De omvang van de industrie langs de Gentse Kanaalzone komt het beste naar voren bij het maken van een boottocht over het Kanaal Gent-Terneuzen. Chemische bedrijven, infrastructuur, diervoeding- en kunstmestfabrieken worden in rap tempo met elkaar afgewisseld. Totdat het stuk iets ten zuiden van Zelzate wordt bereikt. Hier vaart men enige tijd langs cokes- en sinterfabrieken, hoogovens en walserijen. Ze behoren allemaal tot hetzelfde bedrijf: de staalgigant ArcelorMittal. *“Het gehele terrein beslaat grofweg 850 hectare, waarvan 300 hectare bos”,* vertelt Paul Verstraeten. Hij is in 1983 begonnen bij SIDMAR, de voorloper van Arcelor, en in 2011 met pensioen gegaan. In zijn werkzame periode heeft hij veel kanten van het bedrijf gezien, van productie-ingenieur in de warmwalserij tot public affairs en woordvoerder voor de directie.

De noodzaak van een staalfabriek

Emile Mayrisch, de directeur-generaal van het Luxemburgse Arbed dat later het moederbedrijf van SIDMAR zou worden, was de oorspronkelijke gangmaker voor de oprichting. Hij voorzag een uitputting van de ijzerertsminen in Lotharingen, en had zijn zinnen gezet op de rijke ertsminen in Brazilië. Om het overzees aangevoerde ijzererts eenvoudig te kunnen verwerken, was een maritieme staalfabriek noodzakelijk. Al in 1929 werd een circa 300 hectare groot landbouw- en bosgebied aan de rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen aangekocht van de Stad Gent om de plannen te kunnen verwezenlijken. Verstraeten: *“Maar het duurde nog wel een tijd voordat er daadwerkelijk gebouwd werd. Eerst was er de beurskrach van 1929 die leidde tot een diepe economische depressie in het begin van*

de jaren 30, enige tijd later gevolgd door de Tweede Wereldoorlog.” De plannen werden in de la geschoven, tot de vooruitziende blik van Mayrisch werkelijkheid werd en staalfabrieken in de oude staalbekken van Luxemburg, Frankrijk en Wallonië in de jaren ‘70 in de problemen kwamen. De Vlaamse vlakten nabij de Noordzee boden een uitkomst, geholpen door de komst van bulkschepen waarmee de grondstoffen eenvoudig vervoerd konden worden.

Werving in Rostijne

In 1962 werd er definitief een klap gegeven op de komst van een maritieme staalfabriek en kon de bouw van SIDMAR (samenstelling van de Franse vertaling van maritieme staalfabriek: Sidérurgie Maritime) doorgang vinden. Halverwege 1967 was de fabriek gereed. Ruim van tevoren was al volop ingezet op het werven van arbeiders. *“Gent was tot die tijd bekend om zijn textielnijverheid, maar die industrie stortte in. Er was heel veel vraag naar nieuwe werkgelegenheid, zowel voor laag- als hoogopgeleiden”,* verklaart Verstraeten. *“Overal in de cafés rondom Zelzate en Gent werd geflyerd. De werving gebeurde in de oude boerderij van Georges en zijn zus op het terrein van SIDMAR”,* vult Heli de Langhe aan. Hij is zelf in 1976 begonnen bij SIDMAR in de onderhoudsdienst bij de hoogovens, wat hij heeft gedaan tot zijn pensioen in 2004. Met Georges doelt de Langhe op Georges De Wulf, de bos- en jachtopzichter van het door SIDMAR aangekochte gebied dat voorheen bekend stond als de Rostijne. Verstraeten: *“Dat was een stuk grond dat landbouwers niet konden gebruiken. Als ik het goed heb is Rostijne een verbastering van Ter Woestijne. De grond was te slecht, dus er werd bos op aangeplant voor*



de mijnbouw in Limburg.” Het dorp Rostijne moest plaatsmaken voor de oprukkende havenindustrie. *“De boerderij is volgens mij het enige gebouw dat nog is overgebleven.”*

Een eigen dienstregeling

De actieve werving van nieuwe arbeiders voor SIDMAR wierp al snel zijn vruchten af. Met name landbouwers en ex-textielarbeiders uit de regio vonden hun heil in het nieuwe staalbedrijf. Maar ook vanuit de metaalnijverheid werden tal van medewerkers geworven. Veel van deze arbeiders waren werkzaam in de omgeving van Brussel, Wallonië of de haven van Antwerpen en konden met SIDMAR een geschikte baan dichterbij huis krijgen. Het merendeel van de arbeiders woonde echter nog wel op enige afstand van de fabriek. Om de afstand te overbruggen werd besloten om zowel in Zelzate als in Wachtebeke in totaal circa 500 nieuwe woningen te bouwen, wat de aanleiding gaf tot enige vrees voor het aaneengroeien van dorpen aan weerszijden van het kanaal. De totstandkoming van talrijke arbeiderswijken, zoals in het verleden bijvoorbeeld de beluiken ten behoeve van de textielindustrie in Gent, is het gebied achteraf bespaard gebleven. Daar was simpelweg te weinig belangstelling voor vanuit de arbeiders. Zij verkozen woon-werkverkeer, met name via openbaar vervoer. *“Maar met openbaar vervoer was SIDMAR/Arcelor eigenlijk helemaal niet goed bereikbaar. Er liep geen spoorlijn naar toe ofzo”,* herinnert Marc Van Helleputte zich. Hij werd begin jaren ‘70 zelf gerekruteerd als arbeider, nadat hij eerder al uit noodzaak in de schilderbranche terecht was gekomen. Al snel kwam SIDMAR met een alternatief door een eigen buslijndienst op te zetten, die het gehele rekruteringsgebied zou bedienen. De Langhe vult aan: *“Het werk gebeurde in ploegendienst, dus de bussen reden tijdens de ploegenwissels. Al die haltes stonden naast elkaar, zoals Zaffelare, Oostakker, enzovoorts.”*

Scholing en veiligheid

De vele ongeschoolde arbeiders, waarvan de meesten zelfs zonder ervaring in de staalindustrie, werden bij hun aankomst intern geschoold door middel van cursussen en intensieve opleidingsprogramma’s. Voor een deel werden de docenten extern ingevlogen,

maar ze waren ook afkomstig van het eigen personeel. Zo heeft Van Helleputte zich door zijn technische achtergrond kunnen ontwikkelen van arbeider in de koudwalserij tot bedrijfslesgever in elektronica en mechanica. Van Helleputte: *“Er was, en is, ook een sterke band met de universiteiten zoals de UGent. Onderling was veel uitwisseling: wat deed SIDMAR precies, welke kennis heb je daarvoor nodig? Dat werd dan gegeven aan de universiteit en studenten konden dan bij ons praktijkervaring opdoen.”* De cursussen gingen niet alleen over vakinhoudelijk werk, ook veiligheid werd een zeer belangrijk thema. *“In het begin was dat nog geen issue, het werk was ruw en moest snel gebeuren. Maar door bedrijfsongevallen is dat wel sterk veranderd, veiligheid staat echt hoog in het vaandel”,* legt De Langhe uit.

Vanuit zijn positie als docent beaamt Van Helleputte de mening van zijn oud-collega: *“Er waren in totaal wel duizend veiligheidsvoorschriften.”* Lachend vervolgt De Langhe: *“Op een gegeven moment kon ik mijn werk niet eens meer normaal doen, je was meer bezig met veiligheid dan met je werk. Maar het is wel goed he, vooral gasemissies in de buurt van de ovens, het omgaan met elektrische hoogspanning, het manipuleren van zware lasten en het werken op hoogte zijn potentieel heel gevaarlijk.”* Ook Verstraeten herinnert zich de nadruk op veiligheid nog goed. *“We zijn daar heel druk mee geweest onder de noemer “VEVIDIS” wat betekent “veiligheid voor iedereen en door iedereen in Sidmar”.* Dit was absoluut prioritair noodzakelijk om een maatschappelijk draagvlak te creëren of te behouden voor een zware industrie zoals de staalnijverheid.”

Hoewel de staalproductie nooit echt in het geding is geweest, werd het bedrijf (mede door enkele wereldwijde economische crisissen) wel een aantal keer flink op de proef gesteld. De Langhe: *“Het is altijd vechten geweest voor ons bestaansrecht, maar dankzij onze technologische kennis en ervaring en de ontwikkeling van nieuwe staalsoorten zijn wij altijd voorloper geweest.”* Voor een deel is dit te danken aan het eveneens in Zelzate gelegen onderzoekscentrum OCAS, dat zich al sinds

1991 als samenwerking tussen SIDMAR en het Vlaamse Gewest inzet voor de ontwikkeling van nieuwe staaltechnieken. Door te blijven innoveren en in te springen op de wensen van de klant, zoals de witgoed- en autosector, hebben de heren SIDMAR (en later Arcelor) in hun werkzame leven zien uitgroeien tot een wereldleider in de staalindustrie. Verscheidene ingenieurs werden vanuit het bedrijf elders over de wereld geplaatst om daar hun kennis te delen. *“Er is een grote solidariteit binnen de staalindustrie. Er is veel contact onderling, ook bij problemen wordt er onderling tussen bedrijven over de grenzen heen vaak wel een oplossing aangeboden”,* verklaart Verstraeten.

Van grote vervuiler naar groen staal

Ook na hun pensioen zijn Verstraeten, de Langhe en Van Helleputte bij Arcelor betrokken gebleven in de vorm van bedrijfsgids, al is de Langhe daar inmiddels mee gestopt. De heren merken daar dat de zorg om het klimaat en de CO2 uitstoot heel erg leeft, met name onder de jongeren. En niet zonder reden. Zo is ArcelorMittal momenteel in zijn eentje verantwoordelijk voor maar liefst 8% van de totale Belgische CO2 uitstoot. Net als vele andere bedrijven heeft ArcelorMittal zichzelf de doelstelling opgelegd om de uitstoot in 2030 met 35% verlaagd te hebben en in 2050 geheel klimaatneutraal te zijn. Er wordt onder andere gekeken om de bestaande hoogovens geleidelijk aan te vervangen door een combinatie van rechtstreekse reductieovens (DRI) en elektrische vlamboogovens,

waardoor er op termijn veel minder fossiele brandstoffen nodig zullen zijn. Verstraeten: *“De technologische mogelijkheden voor verduurzaming zijn er al, het is de inpassing die het lastig maakt. Omdat wij uiteraard onze klanten niet in de steek mogen laten zal de productie moeten blijven doorgaan, terwijl tegelijk zal moeten gebouwd worden aan schonere installaties. De huidige insteek is daarom om op het nog niet gebruikte deel van onze site te bouwen aan duurzame alternatieven.”*

De omvorming naar meer duurzame installaties zal ook een forse financiële investering vergen. De kosten voor de bovengenoemde omvorming worden geschat op ruim 1 miljard. De Gentse vestiging van ArcelorMittal staat daarmee misschien wel voor zijn grootste uitdaging in de geschiedenis van het bedrijf. De toekomst van ArcelorMittal Gent hangt ook af van externe factoren, zoals bijvoorbeeld de prijs van elektrische energie. Het is een thema dat de Belgische overheden bekend is en ook de nodige aandacht krijgt van de Europese Commissie. De oud-medewerkers wachten de uitkomsten rustig af, waarbij ze ondertussen hun eigen steentje proberen bij te dragen. *“De uitstoot is een probleem en daar zijn we druk mee bezig. Het gidsen helpt dan heel erg om het verhaal te kaderen naar de buitenwereld, door steeds te vertellen wat we aan het doen zijn en waar we naartoe werken. We zijn op de goede weg, maar het kan nog even duren.”*



5.5 Actualiteit en beleving

Een haven van wereldformaat

Sinds 2018 beheert North Sea Port als grensoverstijgend havenbedrijf de havens van Gent, Terneuzen en Vlissingen. Het is een samenvoeging van Zeeland Seaports, dat bestond uit de havens van Vlissingen en Terneuzen, en het Havenbedrijf Gent. North Sea Port telt tegenwoordig zo'n 250 medewerkers, in totaal zijn de havens en alle omliggende bedrijven goed voor ruim 100.000 banen (direct en indirect) in zo'n 550 bedrijven, waarvan tweederde in België ligt. De gemeenten en provincies binnen het NSPD zijn aandeelhouders van het havenbedrijf.⁵⁶

Druk op het landschap

Met de opening van de Nieuwe Sluis in Terneuzen in 2024 maakt het district zich klaar voor de toekomst. Vanuit economisch opzicht is de ontwikkeling van het havengebied een groot succes te noemen. North Sea Port behoort tot de wereldtop. De keerzijde van het economische succes uit zich in de leefbaarheid en de landschappelijke kwaliteit van het gebied. Met name in de Gentse haven en Kanaalzone is altijd sterk ingezet op het versterken van de economische bedrijfsactiviteiten. Daarbij was niet altijd oog voor andere zaken zoals de leefbaarheid of ruimtelijke kwaliteit. Zelfs de meer landelijk gelegen dorpen als Kluizen en Doornzele zijn omsloten geraakt door de industrie. Inwoners van de Kanaalzone zeggen het gebied te ervaren als één groot industriegebied vol havens, fabrieken, wegen en windmolens. Wie het gebied bezoekt kan ze moeilijk ongelijk geven. Met name het uitgestrekte terrein van Arcelor Mittal met zijn hoogovens drukt stevig op het landschap aan de Vlaamse zijde en is van alle kanten zichtbaar. Al die industrie en infrastructuur geeft bovendien niet alleen visuele hinder, maar heeft ook invloed op de luchtkwaliteit en zorgt voor geluidsoverlast.

Toch geven omwonenden aan wel enige verbondenheid met de industrie te voelen. Vooral in Gent is al van oudsher sprake van een sterk industrieel karakter. De havengebonden industrie heeft bovendien voor veel werkgelegenheid gezorgd. Veel inwoners van de kanaaldorpen zijn of waren werkzaam in de havens en hebben er zo een belangrijke binding mee. Bij de landschapscafés van Terneuzen (met betrekking tot de DOW) en van Borssele en Vlissingen (beide met betrekking tot de Sloehaven) komt het genuanceerde beeld tevens terug van enerzijds een verloren landschap maar anderzijds sterk toegenomen welvaart en werkgelegenheid.

Ook andere onderzoeken, zoals de Leefplekmetr van Sluiskil, bevestigen dit beeld.⁵⁷ Hetzelfde zien we op andere plaatsen in Zeeland, waar met wisselende blikken naar de steeds toenemende industrie wordt gekeken. En hoewel men in het Vlaamse deel van het district soms met bewondering naar het landschap aan de Nederlandse zijde kijkt, bestaat ook in Nederland de sterke vrees voor een verdere industrialisatie. Want ondanks dat er meer open ruimte aanwezig is en het landschap er daarom op het eerste gezicht misschien aantrekkelijker uit ziet, is de (chemische) industrie met grote bedrijven als YARA en DOW ook in Nederland volop aanwezig. Zeker in Sluiskil en Terneuzen zijn klachten over geur- en geluidshinder de orde van de dag. Ook het industriegebonden verkeer (zowel bedrijfsmatig als woon-werk) wordt als belangrijke bron van geluidsoverlast gezien in onder meer Borssele, Terneuzen en Zelzate. Op Zuid-Beveland kijkt men met enige angst naar het Sloegebied.

Die zorg om verdere industrialisatie, lijkt in het gehele district te spelen. Omdat zeker op de sterk geïndustrialiseerde plaatsen, zoals de Gentse Kanaalzone, soms alles in dienst lijkt te staan van de industrie, is het voor inwoners lastig te weten waar ze aan toe zijn.

Een inwoner laat het duidelijk weten door te stellen dat ze zijn "omsingeld door het kanaal, drukke fabrieken op de achtergrond, rook uit de schouwen en windmolens die als paddenstoelen uit de grond schieten. Het is alsof we geen rust meer mogen hebben." Ook meer richting de Westerschelde is er een duidelijke vrees dat het landschap verder zal worden benut ten behoeve van de industrie of energieopwekking. De bedrijven zullen moeten gaan verduurzamen, wat een onvermijdelijke vraag naar meer ruimte met zich meebrengt. Met die verduurzaming moeten bovendien aanpassingen gedaan worden in het energienetwerk. Een deel daarvan komt vanuit de nieuwe 380kV masten, die inmiddels al een groot deel van Zuid-Beveland doorsnijden. De horizonvervuiling die hiermee gepaard gaat werd tijdens het landschapscafé in Borssele steevast als negatieve ontwikkeling gezien. Ook bij de ondervraagde inwoners zijn

de masten een doorn in het oog. Zo geeft een deelnemer het landschap nu nog een ruime voldoende, maar is de verwachting dat dit cijfer in de nabije toekomst, mede door de elektriciteitsmasten, lager gaat uitvallen. Vooral in Zuid-Beveland blijkt uit het belevingsonderzoek een enige aversie tegen de industrie en het havenbedrijf te bestaan. Men mist de verbondenheid met de havens, wat vanuit historisch perspectief goed te verklaren is.

Afbeelding 5.42. in veel dorpen langs het kanaal is overal waar men kijkt de industrie op de achtergrond zichtbaar.





In gesprek met:

Gerjo Bommeljé en Manon Klein Hesseling

Het perspectief van North Sea Port

Europese tophaven met ambitie

Vanaf de Noordzee varen grote vrachtschepen af en aan over de Westerschelde, via Terneuzen over het kanaal richting de havens van Gent. Het gehele gebied staat sinds 2018 bekend als North Sea Port, al gaat de havengeschiedenis veel verder terug. Het is een samenvoeging van het Havenbedrijf Gent met Zeeland Seaports, die op zijn beurt weer een strategische samenwerking tussen de havens van Terneuzen en Vlissingen was. Het Gentse deel kent sinds de middeleeuwen al een belangrijke haven, die vanaf medio 19e eeuw door het huidige kanaal over Nederlands grondgebied met de zee werd verbonden. Het Nederlandse deel is aanzienlijk jonger en maakte met name in de jaren '60-'70 een sterke ontwikkeling door. Aangejaagd door een sterk groeiende economie was er vanuit Nederland behoefte aan zware industrie, gekoppeld aan de havens. Verreweg de grootste haven, Rotterdam, groeide echter al uit haar voegen. Er werd uiteindelijk besloten om niet alles in Rotterdam te bouwen, maar de lusten en lasten over Nederland te verspreiden. De havens van Vlissingen en Terneuzen kregen hiermee een sterke impuls, onder meer door de open verbinding met de Noordzee via de Westerschelde en de verbinding met Gent.

Een samensmelting van twee havens

“De economische impuls was leidend bij de ontwikkeling van het gebied, het Rijk was heel sturend. Daardoor was alles mogelijk en kon er veel ruimte ingenomen worden voor de ontwikkeling van de industrie, met als gevolg de vestiging van bijvoorbeeld DOW en Yara”, vertelt Manon Klein Hesseling. Ze is adviseur Public Affairs bij North Sea Port en onder meer aanspreekpunt voor lokale actoren. De sterke industriële ontwikkeling

langs de Westerschelde had vervolgens weer invloed op de haven van Gent. *“In feite had je nu twee havens van gelijke grootte op korte afstand van elkaar, die met elkaar aan het concurreren waren”,* vult Gerjo Bommeljé aan. Hij is coördinator Ruimte & Milieu bij North Sea Port en betrokken bij zowel planvorming als beleidsadvisering in het gebied. Om de concurrentiestrijd te winnen, werd er door beide havens geflirt met hun grotere broer en zus: de havens van Rotterdam en Antwerpen. Bommeljé: *“Maar een samensmelting met één van hen zou waarschijnlijk hebben geleid tot totale opslokking.”* Er werd daarom besloten om de landsgrens te beslechten en de concurrentie om te zetten in een samenwerking. Door de krachten te bundelen kon het gebied zelf uitgroeien tot een belangrijke speler op de wereldmarkt. Een eventuele concurrentie met Rotterdam of Antwerpen werd voorkomen door zich op een andere haventak te richten. In plaats van een pure doorvoerhaven voor goederen werd het North Sea Port een plek voor de aanlevering van grondstoffen, die vervolgens ter plekke werden verwerkt en weer verder door Europa werden vervoerd. *“Het gebied wordt ook wel aangemerkt als de ‘Werkplaats van Zeeland’ of ‘het Azië van Europa’”,* vertelt Klein Hesseling glimlachend.

Groeien met ruimtegebrek

Dat er vanuit het bedrijfsleven vraag was naar dergelijke locaties mag een understatement worden genoemd. Inmiddels is het North Sea Port uitgegroeid tot een havenbedrijf met 550 bedrijven en staat het in de top 3 van Europese havens wat betreft toegevoegde waarde. Vanuit economisch perspectief zou het havenbedrijf zich in de toekomst nog verder

kunnen uitbreiden. Maar zo eenvoudig als het vroeger ging, gaat het nu niet meer. *“Als je kijkt naar de bevolking is de rek er wel uit. Bij Vlissingen en Terneuzen zijn mensen altijd al verbonden geweest met de havens en het water en ook bij de kanaaldorpen hebben mensen kunnen floreren door de aanwezige industrie. Maar zij ervaren nu ook de lasten in het geval van ruimtegebrek”,* stelt Klein Hesseling.

Het door het North Sea Port uitgevoerde reputatieonderzoek onder de bewoners van het gebied laat eenzelfde beeld zien. Waar de oudere doelgroep nog wel tevreden is met de haven, is die waardering er onder de jongere doelgroep veel minder. Bommeljé: *“De oudere generatie heeft nog kunnen profiteren van de industrie, dat zie je terug in de resultaten. Bij de jongere gezinnen is die binding er niet, zij zien vooral de lasten.”* De binding onder de oudere generatie kent Bommeljé ook van zijn grootvader. Hij speelde altijd op de schorren in het Sloe en heeft zijn ‘speeltuin’ letterlijk zien verdwijnen en veranderen naar industrie. Ondanks dat is zijn grootvader positief over de havens. *“Om het op een andere manier te zeggen: de huizen waren van leem, die heeft hij zien veranderen naar bakstenen muren”,* vervolgt Bommeljé.

Een puzzel van bedrijven

Vanuit zijn functie werkt Bommeljé momenteel aan een ruimtelijke ontwikkelstrategie voor het havenbedrijf. Toch is het geschetste beeld

allerminst een pleidooi om het gebied weer geheel op de schop te gooien. Dat is een veel te grote impact op het landschap. Maar tegelijkertijd moet er wel gekeken worden naar wat de haven nodig heeft om toekomstbestendig te zijn. Bommeljé: *“Welvaart is niet gegarandeerd, er moet wel geïnvesteerd worden. En kijkend naar investeringen kan je 2030 zien als morgen. We zijn nu dus al druk bezig om het landschap van de toekomst te bepalen.”*

Zo wordt er onder meer onderzoek verricht naar de beoogde ruimtecapaciteit in 2050. Het uitgangspunt is om zo efficiënt mogelijk om te gaan met de beschikbare ruimte, bijvoorbeeld door bedrijven te clusteren. De energietransitie maakt deze puzzel er niet altijd eenvoudiger op. Zo erkent North Sea Port dat er nog veel fossiele brandstof wordt gebruikt, dat ze graag willen omvormen naar bijvoorbeeld waterstof. *“Neem de raffinaderijen, die wil je verduurzamen. Maar het is een lopende industrie, dus tijdens de transitie moet het bedrijf wel open blijven. Dan heb je dus in feite twee industrieën nodig: de oude die nog tijdelijk open blijft en de nieuwe waar je werkt aan schone alternatieven.”* Ook reeds beschikbare alternatieven zoals windenergie bieden nog geen oplossing, omdat dan veel windparken aangelegd moeten worden die weer veel ruimte innemen. *“Zo blijft het voorlopig nog even puzzelen”,* besluit Bommeljé.



Thema 5 Handel, infrastructuur en industrie

Wat is er te zien in het district?



Havens en dokken

Zeer karakteristiek voor het NSPD zijn de havens en dokken langs het kanaal Gent-Terneuzen en de Westerschelde. Een groot deel werd tijdens de industrialisatie van de 19e en 20e eeuw aangelegd, de oudste aanlegplaatsen gaan terug tot in de middeleeuwen.



Industrieel erfgoed

Verspreid over het district liggen beeldbepalende bouwwerken en objecten die herinneren aan het industriële verleden, zoals voormalige fabriekspanden, centrales of havenkranen.



Bruggen, tunnels en veerverbindingen

Goede verbindingen zijn van levensbelang voor het havengebied. De verschillende oeververbindingen zijn onlosmakelijk verbonden met de havens van Vlissingen, Terneuzen, Gent en de tussenliggende kanaalzone.

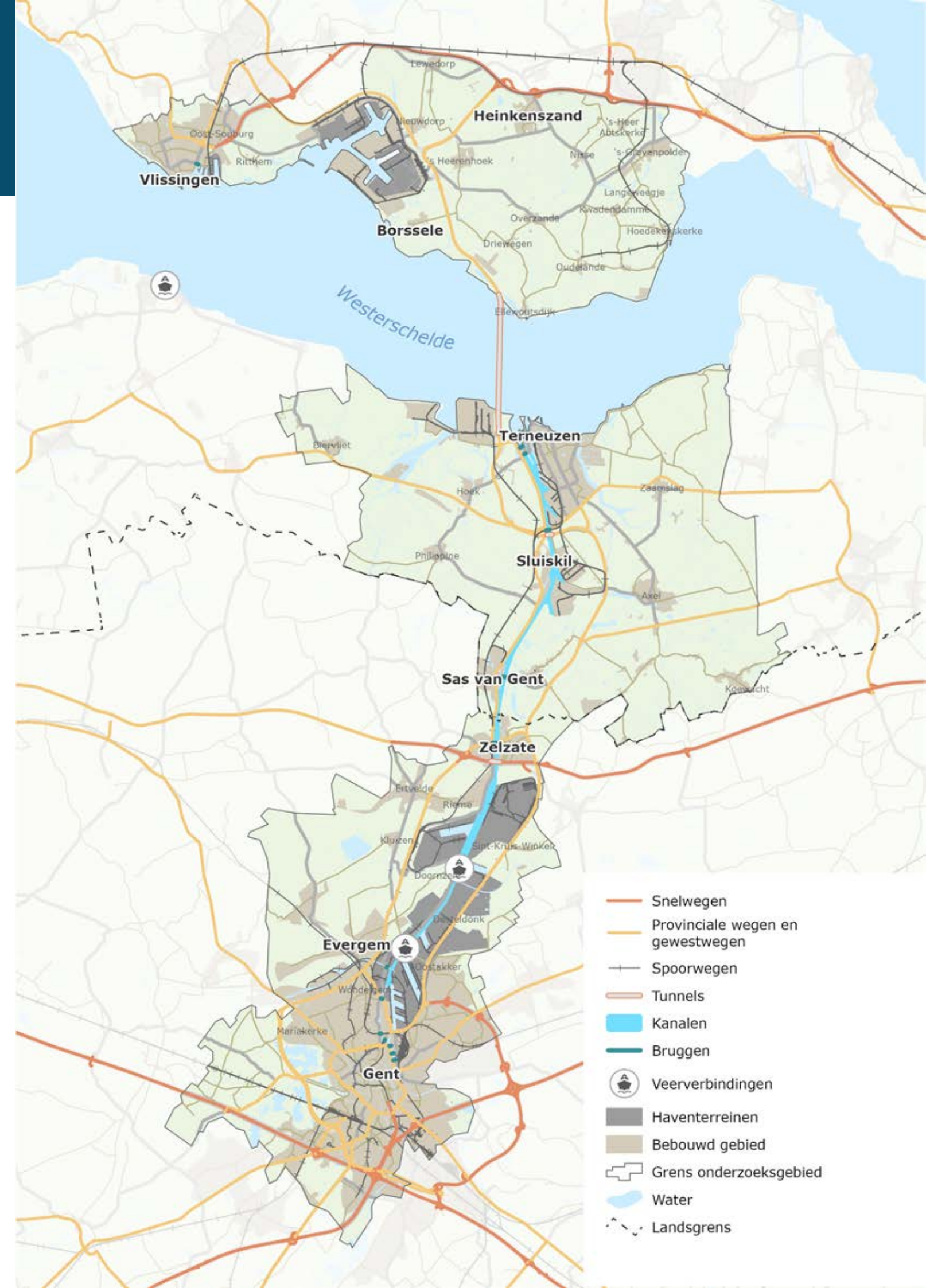


Kanalen en vaarwegen

Het kanaal Gent-Terneuzen vormt de levensader van het district. De geschiedenis van de vaarwegen en kanalen is bepalend geweest voor de verdere ontwikkeling van het district.

(Spoor)wegen

Het district wordt doorsneden door een fijnmazig netwerk aan wegen en spoorverbindingen, die hoofdzakelijk bedoeld zijn voor het goederenverkeer van de havens. Ze zijn bepalend voor de ruimtelijke structuur van het district en doorsnijden het landschap vaak als harde lijnen.



Literatuur thema 5

Boone, M. (2011). Gent stad van alle tijden. Brussel: Mercatorfonds.

Brusse, P., & Broeke van den, W. (2005). Provincie in de periferie. De economische geschiedenis van Zeeland 1800–2000. Utrecht: Matrij

Brusse, P. (2014). Geschiedenis van Zeeland deel 4: 1850–2000. Zwolle: WBooks.

Buyst, E., & Soete, A. (2002). Sidmar 1962–2002 : veertig jaar staalproductie in Vlaanderen . Lannoo.

Cruyningen van, P., & Groenveld, S. (2012). Geschiedenis van Zeeland deel 2: 1550–1700. Zwolle: WBooks.

Decavele, J., & de Herdt, R. (1976). Gent op de wateren en naar de zee. Mercatorfonds

Defacto Stedenbouw; CLUSTER Landschap & stedenbouw; Eras centre for Urban, Port and Transport economics. (2024). Toekomstbestendige haven in de Vlaams-Nederlandse Delta.

Gelaude, F. (2021). De burggravenstroom gent – ertvelde, erfgoedspokkels. Provincie Oost-Vlaanderen, IOED-Meetjesland.

Hamelinck, E. (2002). Geschiedenis van de havens van Terneuzen en Vlissingen. In A. Kraker de, De Westerschelde, een water zonder weerga (pp. 49–68). Kloosterzande: Duerinck.

Kraker de, A. (2002). De Westerschelde, een water zonder weerga. Ontstaansgeschiedenis en kaartbeeld, havens, handel en scheepvaart, verkeer, verdronken dorpen, oorlog en verdedigingswerken, natuur en milieu en andere aspecten van de Westerschelde. Kloosterzande: Duerinck.

Provincie Zeeland. (2023). Ruimtelijk Voorstel Zeeland. Verkenning in het kader van programma NOVEX.

Ridder de, J. (2004). De Geschiedenis van Vlissingen en Haar Ambachten . Rijkswaterstaat. (2016). Kanaal van Gent naar Terneuzen. Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van kanalen.

Ryckaert, M. (sd). Zeven eeuwen kanaalverbindingen tussen de kust. Woud van der, A. (1987). Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798–1848. Amsterdam: Prometheus.

Woud van der, A. (2020). Het landschap, de mensen. nederland 1850–1940. Amsterdam: Prometheus.

Woud van der, A. (2021). Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland. Amsterdam: Prometheus.

Woud van der, A. (2024). De steden, de mensen. Nederland 1850–1900. Amsterdam: Prometheus.

Verklarende woordenlijst

De Lieve – *middeleeuwse kanaal tussen het Gravensteen in Gent en het Zwin bij Damme*

De Sassevaart – *16e-eeuws kanaal tussen Gent en de Westerschelde*

Toegevoegde waarde – *de economische waarde die een haven creëert door bijvoorbeeld overslag, logistiek of andere diensten*

Nieuwe Sluis – *grote zeesluis in Terneuzen op maat van het Panamakanaal*

Portus aan de Reep – *oudste vroegmiddeleeuwse haven en handelsnederzetting van Gent.*

North Sea Port – *fusie van de havenbedrijven van Gent, Vlissingen en Terneuzen*



6 Landschapsbeleving

De voorgaande thema's schetsen samen een beeld over de ontstaansgeschiedenis van het North Sea Port District en de fysieke sporen die we daarvan nog terugzien in het landschap. Minstens zo belangrijk is de ervaring en beleving van de mensen die in het gebied wonen of er komen om te werken en te recreëren. In dit laatste thema van de biografie staan we stil bij de uitkomsten van het belevingsonderzoek dat we hebben uitgevoerd en gaan we op zoek naar wat het district karakteriseert. Hoe kijken mensen naar het landschap en hoe kunnen we het landschap, erfgoed en streekeigenheid meenemen in toekomstige ontwikkelingen?

6.1 Landschapsbeleving in historisch perspectief

Lange tijd keek de mens vooral met een praktische blik naar het landschap. Het sterk agrarische buitengebied in zowel het zeekeilandschap als de zandstreek was een plaats waar alles in dienst stond van de voedselproductie, voor eigen gebruik, maar ook voor de stedelijke markten. Met enige angst keek men naar het weer, de wind en het water, die de oogsten en het landschap, en daarmee de leefbaarheid, sterk beïnvloedden. Het fysieke landschap, de bodem en het water bepaalden wat waar mogelijk was, de mens streefde daar soms aan voorbij en moest daar harde lessen uit trekken.

Met de opkomst van de landschapsschilderkunst in de 15e eeuw veranderde geleidelijk aan ook de manier waarop we als gemeenschap naar het landschap of de leefomgeving kijken en kwam een nieuwe waardering van rurale en (half) natuurlijke landschappen op gang, die in de Romantiek (eind 18e-begin 19e eeuw) een hoogtepunt bereikte. Aanvankelijk werden vooral idyllische, esthetische landschappen geschilderd, die vaak (gedeeltelijk) fictief waren. Vanaf de vroegmoderne tijd is er een verschuiving te zien naar meer realistische landschappen. Waar Vlaanderen voorloper

was in de landschapsschilderkunst, bleef Zeeland ver achter, om redenen die voornamelijk niet helemaal verklaard kunnen worden. In de vroegmoderne tijd werden binnen het district vooral stadsgezichten van Gent en zeetaferelen bij Vlissingen geschilderd, die het maritieme karakter illustreren en vaak flink aandikten. Uit de rest van het onderzoeksgebied zijn minder voorbeelden bekend, het bleef lange tijd een agrarisch gebied dat weinig belangstelling trok. Toch geven met name de 19e- en 20e-eeuwse schilderijen een aardige impressie van het landschap uit die tijd en de manier waarop men daar toen naar keek. Noemenswaardig zijn in ieder geval de schilderijen van George Buysse (1864-1916). Deze impressionistische schilder had vanuit zijn landhuis in Wondelgem uitzicht op het kanaal Gent-Terneuzen. In zijn werk vormden het kanaal en de scheepvaart een belangrijk thema. Ook zijn zwager Albert Baertsoen (1866-1922) schilderde in dezelfde periode een aantal landschappen en stadsgezichten binnen het district.⁵⁸

In de literatuur en dichtkunst zijn verwijzingen of beschrijvingen van het landschap in het district eveneens schaars, zeker voor de periode vóór 1900. Ook hier ligt de nadruk vooral op de stad Gent. Meest bekend is misschien wel het middeleeuwse verhaal "van den vos Reynaerde", dat in het district geschreven is (zie kadertekst) en veel verwijzingen naar het landschap en de samenleving bevat. Ook de middeleeuwse verhalen over Tijl Uilenspiegel worden vaak aan dit veel Vlaanderen gekoppeld. In de 19e eeuw ontstond er vanuit het Vlaamse nationalisme veel aandacht voor deze oude werken. Een ander en veel minder bekend voorbeeld uit de 19e eeuw is het werk van Mathilda David-van Peene, die opgeroeide in Zaamslag. Het lege, uitgestrekte polderlandschap van Zeeuws-Vlaanderen speelt in meerdere van haar werken een rol.



Afbeelding 6.2. (vorige pagina) Kenmerkend voor de vroegmoderne tijd zijn de (geromantiseerde) zeetaferelen van havensteden zoals Vlissingen. Bijvoorbeeld dit "zicht op Vlissingen vanuit de zee" door Petrus Segars uit 1662 (Iboven) het opbrengen van het Franse oorlogsschip Le Bourbon door de Vlissinger kaperschepen Neptunus en Concordia (1702). Het maritieme karakter wordt sterk benadrukt door de schilders.

Afbeelding 6.3. Heel anders dan de maritieme stadsgezichten zijn de 19e- en 20e-eeuwse schilderijen, vaak in realistische of impressionistische stijl. Mooie voorbeelden zijn het werk van Gustave den Duyts (panoramisch gezicht op Gent 1881, boven) en George Buysse (boot op het kanaal Gent-Terneuzen 1902). Ze geven een aardig beeld van het landschap van het district in die tijd.



Reinaert de Vos– een middeleeuws dierenepos uit het NSPD?

Het alom bekende middeleeuwse dierenepos *'Van den vos Reynaerde'*, kent een nauwe verbondenheid met het NSPD. Het verhaal werd vermoedelijk rond 1260 in Gent geschreven, door iemand die bekend staat als *"Willem die ook Madoc schreef"*. Wie deze Willem precies was, is niet zeker. Wel blijkt uit onder meer het taalgebruik en de plaatsnamen in het verhaal dat hij goed bekend moet zijn geweest in het gebied tussen grofweg Gent en Hulst. In het satirische dierenverhaal wordt de middeleeuwse samenleving een spiegel voorgehouden. Het is één van de eerste werken die in de volkstaal (het Middelnederlands) werden geschreven en is van grote culturele waarde.

In het fictieve verhaal komen verschillende plaatsnamen uit de echte wereld voor. Sinds de 19e eeuw is er door diverse wetenschappers uitvoerig onderzoek gedaan naar deze *'Reynaert-toponiemen'*, in de hoop meer te weten te komen over de auteur en de periode waarin het werk geschreven is. Aan de basis van dit onderzoek stond schrijver Jan Frans Willems, die in de 19e eeuw het oude middeleeuwse werk herschreef en op grote schaal onder de aandacht wist te brengen. In zijn *Reynaertstudie* uit 1833 is een hoofdstuk over *noms géographiques* (geografische namen) opgenomen. Enkele decennia later kwam ook Jacob Grimm (bekend van de sprookjes van Grimm) met een volledig overzicht van toponiemen in *'de Reynaert'*. Over de ligging van de plaatsnamen die in het werk genoemd worden bestaat sindsdien veel discussie. In een tijd van nationalisme probeerden verschillende streken zich het verhaal toe te eigenen. Het moest getuigen van een grote Vlaamse literaire traditie, die Vlaanderen als sterk ontwikkelde regio tegenover bijvoorbeeld Frankrijk kon plaatsen.

Tegenwoordig bestaat er een consensus dat het werk gekoppeld kan worden aan het noordelijke deel van het toenmalige graafschap Vlaanderen, meer specifiek het Hulsterambacht. Zo zouden toponiemen als *Hulsterlo* (het bos van Hulst) en *Absdale* in de buurt van Hulst gezocht moeten worden en bevat de tekst verschillende verwijzingen naar het Waasland (de streek tussen Gent en Antwerpen). Ook de rivieren de Leie en de Schelde komen in het verhaal voor, net als een uithof van de Gentse Sint-Pietersabdij. Over andere namen bestaat meer discussie. Zo zou *'Scoude'* volgens sommige onderzoekers verwijzen naar het Zeeuwse eiland Schouwen, anderen zien hier juist een verwijzing naar de Schelde (*Scaldis*) in. Het gehucht Hijfte werd door Willems gelokaliseerd in de buurt van Desteldonk. Hij concludeerde daaruit dat de auteur uit de regio afkomstig moest zijn *"alleen een Gentenaar, een Vlaming, kan over zo'n kleine plaats spreken"*. Ook het taalgebruik en verschillende juridische procedures die in het verhaal beschreven worden maken het mogelijk het verhaal in deze regio te plaatsen.

In het zuidelijke deel van het NSPD is het Reinaertverhaal tegenwoordig nog sterk verweven in de culturele identiteit. Gent kent sinds de 19e eeuw een sterke Reinaerttraditie. Op het Gentse Sint-Baafsplein staat een monument van Jan Frans Willems, waarin een paneel uit het verhaal is verwerkt. Ook Hulst, net buiten het NSPD in Zeeuws-Vlaanderen, staat bekend als echte Reinaertstad.

Afbeelding 6.4.
.Paneel met afbeelding van Reynaert op het monument van J.F. Willems door Isidore De Rudder (1899) op het Sint-Baafsplein in Gent.



Toerisme en recreatie

De manier waarop landschappen worden afgebeeld en beleefd hangt nauw samen met de opkomst van de recreatie en het toerisme. Aan het einde van de 19e en het begin van de 20e eeuw ontwikkelden met name de kustgebieden van Zeeland zich tot een toeristische trekpleister. Zo kreeg het landschap een geheel nieuwe betekenis.⁵⁹ Binnen het NSPD gaat het dan vooral om Vlissingen, dat vanwege de duinen en zandstranden veel badgasten trok. Vanaf de jaren '50 is een sterke toename van het aantal Duitse toeristen te zien, die massaal naar Zeeland trokken voor een bezoek aan de Noordzeekust. Ook het idyllische, kleinschalige landschap van Zuid-Beveland vormt tegenwoordig een populaire bestemming, al duurde het daar een stuk langer voordat het gebied ook bij het grote publiek bekend werd.

De sterk agrarische en geïndustrialiseerde gebieden ten zuiden van de Westerschelde lenen zich minder goed voor grootschalig toerisme en trekken nog altijd relatief weinig bezoekers. De laatste jaren is er wel een toename te zien in de interesse in industrieel erfgoed. Het ontbreekt

echter nog aan goede voorzieningen en (grensoverschrijdende) infrastructuur. Helemaal in het zuiden van het district trekt de stad Gent jaarlijks honderdduizenden toeristen, die vooral op de historische, middeleeuwse binnenstad en de vele musea zoals het STAM, het Industriemuseum of het Huis van Alijn afkomen. Het erfgoed speelt daarin een vooraanstaande rol.

Afbeelding 6.5 Aan het einde van de 19e eeuw werden de eerste plannen gemaakt om van Vlissingen een echte badplaats te maken. In 1872 opende het 'Badhuis Vlissingen'. De opkomst van de stoombootdienst naar Engeland, de spoorlijn die Vlissingen met de rest van Nederland verbond en de tramverbinding met Middelburg hebben een belangrijke rol gespeeld in de opkomst van het toerisme. Vooral via het spoor trokken veel dagrecreanten naar de nieuwe badplaats. Met de aanleg van de Badhuisstraat werd een verbinding tussen het centrum van de stad en het strand aangelegd. De bouw van grote hotels zorgde voor een stroomversnelling. Aan het begin van de 20e eeuw volgde de ontwikkeling van de boulevard met de aanleg van allerlei voorzieningen, zoals bankjes, straatverlichting, wandelpaden en een muziektent die het uiterlijk van de stad gingen bepalen.



6.2 Hedendaagse landschapbeleving

Hoe mensen een landschap beleven is afhankelijk van allerlei factoren. Onderzoek naar de beleving van landschappen is daarmee geen harde wetenschap, maar kan wel duidelijk maken met welke aspecten rekening gehouden dient te worden bij toekomstige ruimtelijke planvorming. Landschap is niet alleen iets tastbaars, maar heeft ook een sterke sociale dimensie. Het is bovendien niet alleen visueel maar wordt ook sterk bepaald door weersinvloeden, kleuren, geuren en geluiden en hangt nauw samen met emoties. Het landschap heeft voor iedereen een andere waarde die wordt bepaald door onder meer kennis, opvoeding, ervaring of beroep. Ieder mens hecht waarde aan andere eigenschappen en vormt zo op basis van persoonlijke ervaringen een eigen beeld. Landschapsbeleving is daarmee iets heel persoonlijks en is vaak nauw verweven met waar iemand is opgegroeid. Mensen ontleen vaak een deel van hun identiteit aan het landschap waarin ze wonen of zijn opgegroeid en voelen zich in veel gevallen verbonden met “hoe het vroeger was”.⁶⁰

Geschiedenis, streekeigen kenmerken en de herkenbaarheid van landschapselementen vormen daarin belangrijke bouwstenen. De beleving van het landschap hangt ook nauw samen met de tijd die iemand er door brengt. Daarin zijn wel enkele trends te herkennen. Zo zal het niemand verbazen dat bewoners van het district aangeven een voorkeur te hebben voor een rustige, groene omgeving, zowel om in te wonen als om vrije tijd door te brengen. Omdat er vaak sprake is van een emotionele band met de omgeving, kunnen veranderingen in het landschap soms heftige emoties oproepen.

Belevingsonderzoek

Middels een digitale enquête zijn inwoners en gebruikers van het NSPD gevraagd hun mening te geven over het landschap en de leefbaarheid binnen het district. De vragenlijst met 26 vragen werd door 291 deelnemers ingevuld en geven een aardig beeld van de landschapsbeleving in het gebied, hoewel het aantal niet representatief is voor de gehele bevolking. Ook is de respons in elke regio niet evenredig verdeeld, waardoor enkele regio’s onderbelicht zijn gebleven. Bij de gestelde vragen is er specifieke aandacht geweest in hoeverre de landschapsbeleving in de afgelopen jaren is veranderd en hoe de verschillende barrières in het gebied, zoals de landsgrens en de Westerschelde, ook echt als grens worden gezien.

Op de volgende pagina’s zijn enkele resultaten van het onderzoek door middel van grafieken inzichtelijk gemaakt. Naast meer algemene gegevens zoals leeftijd en herkomst zijn hier ook inhoudelijke gegevens zoals meest en minst aantrekkelijke locaties binnen het NSPD weergegeven.

De deelnemers hebben bij de vragen de mogelijkheid gekregen om waar nodig een onderbouwing voor hun antwoord te geven. Deze informatie heeft veel nuttige context opgeleverd, zodat pijnpunten (of juist positieve zaken) beter inzichtelijk gemaakt konden worden. Deze onderbouwingen zijn verspreid over de biografie verwerkt. De volledige methodiek met alle resultaten is opgenomen in de bijlage.

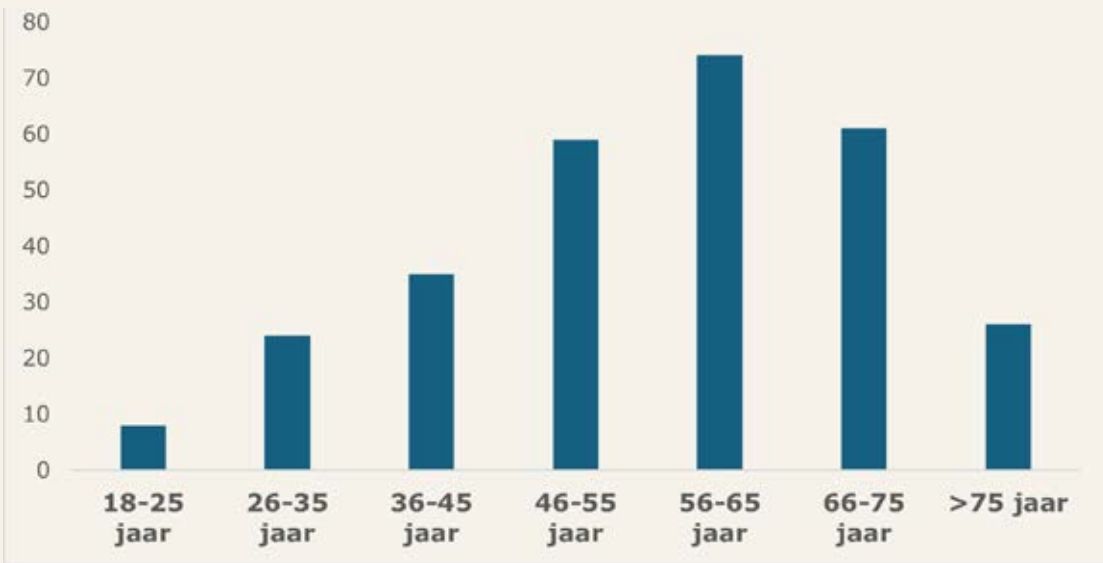
Bent u in het gebied geboren of er naartoe verhuisd?



Hoelang woont u al in het gebied?



Wat is uw leeftijd?



Bezoek stedelijk en –buitengebied

Als redenen voor meer bezoek aan het buitengebied worden vooral meer groen of natuurgebieden en meer rust en ruimte als belangrijke aandachtspunten aangedragen. Met name bij Vlissingen en in de grensstreek wordt meer groen ter afwisseling van de verstedelijking/industrie als gewenste ontwikkeling gezien. Ook zou hier de bereikbaarheid en toegankelijkheid van deze groene gebieden verbeterd kunnen worden. Ook in Gent is de bereikbaarheid naar groene gebieden een thema dat veelvuldig wordt aangehaald. Meer rust en ruimte speelt dan weer een grote rol in Zuid-Beveland, waar men steeds meer

te kampen krijgt met geluidsoverlast en horizonvervuiling. Desondanks is voor elke regio ook een substantieel deel van de respondenten dat heeft aangegeven geen reden te hebben om het buitengebied vaker te bezoeken, veelal omdat ze al vaak in het buitengebied recreëren. Voor een bezoek aan het stedelijk gebied lijken de inwoners minder snel te porren. Veel inwoners geven aan deze gebieden enkel te bezoeken uit noodzaak, bijvoorbeeld voor bezoek aan restaurants of winkels, maar hier verder liever geen vrije tijd door te brengen. Voor een deel hangt dit ook samen met het verdwijnen van winkels of horecavoorzieningen uit de steden en dorpen, waardoor de uitstraling

binnen deze centra verbeterd kan worden. Met name in Terneuzen en in de grensstreek speelt dit een grote rol, terwijl dit in Vlissingen en Zuid-Beveland dan weer nauwelijks aan de orde is gebleken.

Veranderend landschapsbeeld

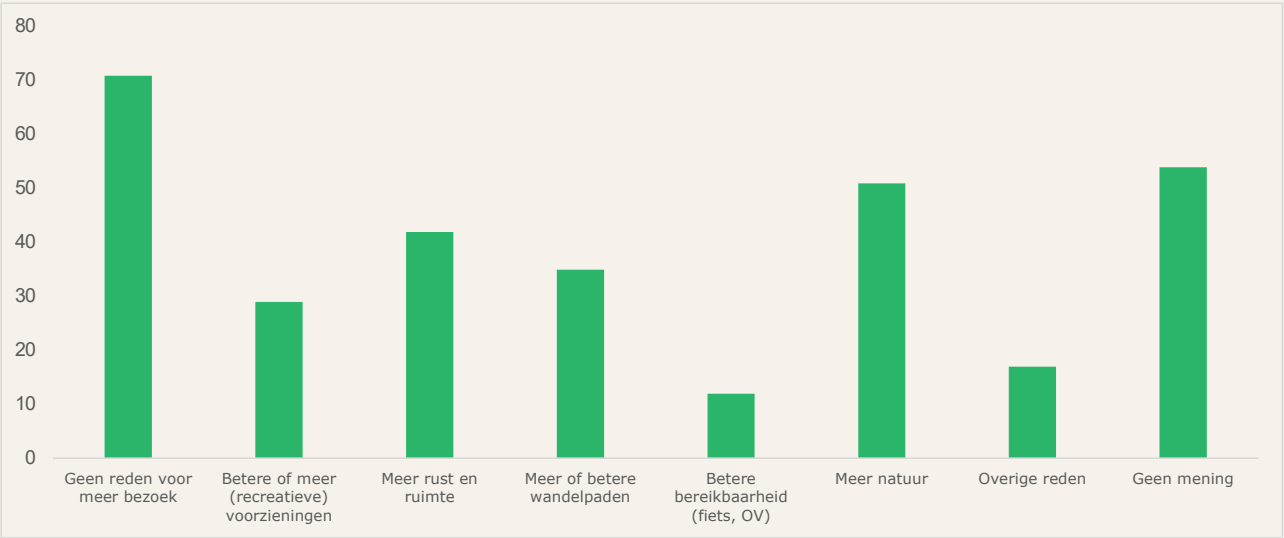
Verspreid over het NSPD zijn in de loop der jaren vele veranderingen in het landschap doorgevoerd. Deze veranderingen kunnen van invloed zijn geweest op hoe de inwoners naar hun leefomgeving kijken: is deze positief veranderd of juist negatief? Of hebben de veranderingen nauwelijks impact gehad? Uit de enquête blijkt dat het landschapsbeeld met name in het Vlaamse deel negatief is beïnvloed, al hebben onder meer de aanleg van de koppelingsgebieden en het oplossen van enkele verkeersproblemen wel gezorgd voor een positieve invloed. In Zuid-Beveland is het verschil tussen inwoners die positiever en negatiever zijn gestemd verreweg het grootst, waarbij het merendeel een verminderde landschapsbeleving heeft gekregen. De komst van grotere infrastructurele werken en industrie en de vrees dat het karakteristieke kleinschalige landschap komt te verdwijnen, wordt hiervoor als belangrijkste reden gegeven.

(On)aantrekkelijke locaties

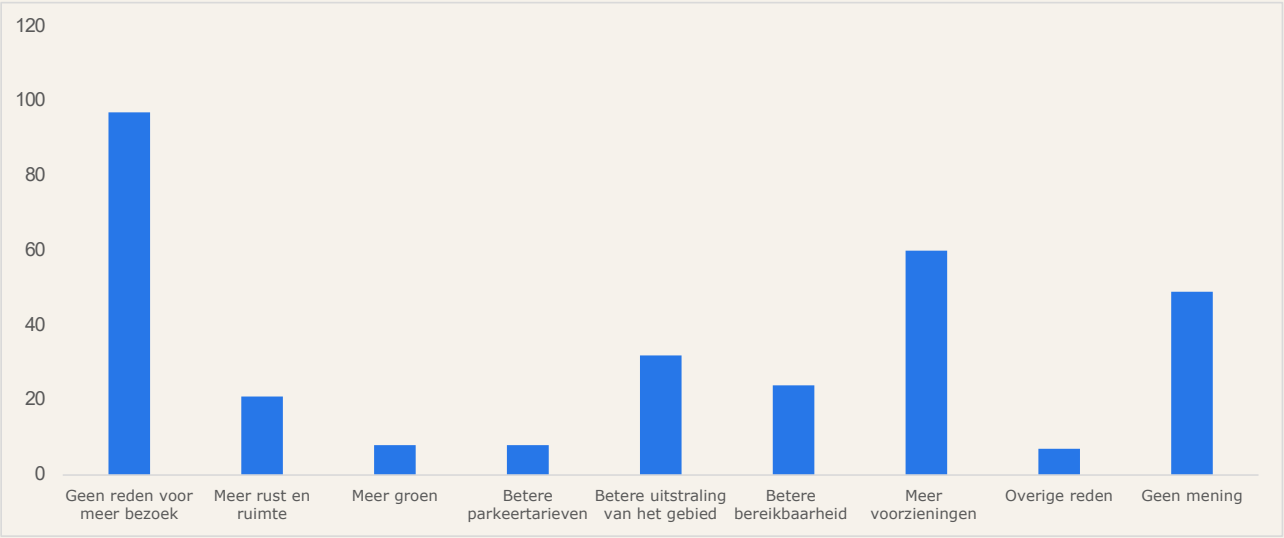
Een van de onderdelen van de landschapscafés was het op kaart aangeven van aantrekkelijke en onaantrekkelijke locaties binnen de regio. Deze locaties zijn vervolgens aangevuld met de resultaten uit de enquête, waarbij de deelnemers konden aangeven wat hun mooiste en minst mooie plekken in het landschap zijn. De resultaten hiervan zijn weergegeven in heatmaps (volgende pagina), waarbij de kleur steeds donkerder wordt naarmate deze locaties vaker zijn aangegeven. De deelnemers kregen daarnaast de mogelijkheid om hun locatiekeuzes te onderbouwen. De antwoorden hiervan zijn geclusterd op onderwerp en weergegeven in de grafieken op de volgende pagina.

In het geval van de onaantrekkelijke locaties springen de kanaalzone, het Sloe-gebied en de gebieden rondom Terneuzen en Vlissingen er sterk bovenuit. Ongeacht het deelgebied blijkt uit de onderbouwing dat deze locaties nauw samenhangen met de aanwezigheid van industrie en bedrijventerreinen of dichtbebouwde gebieden. In het geval van Vlissingen,

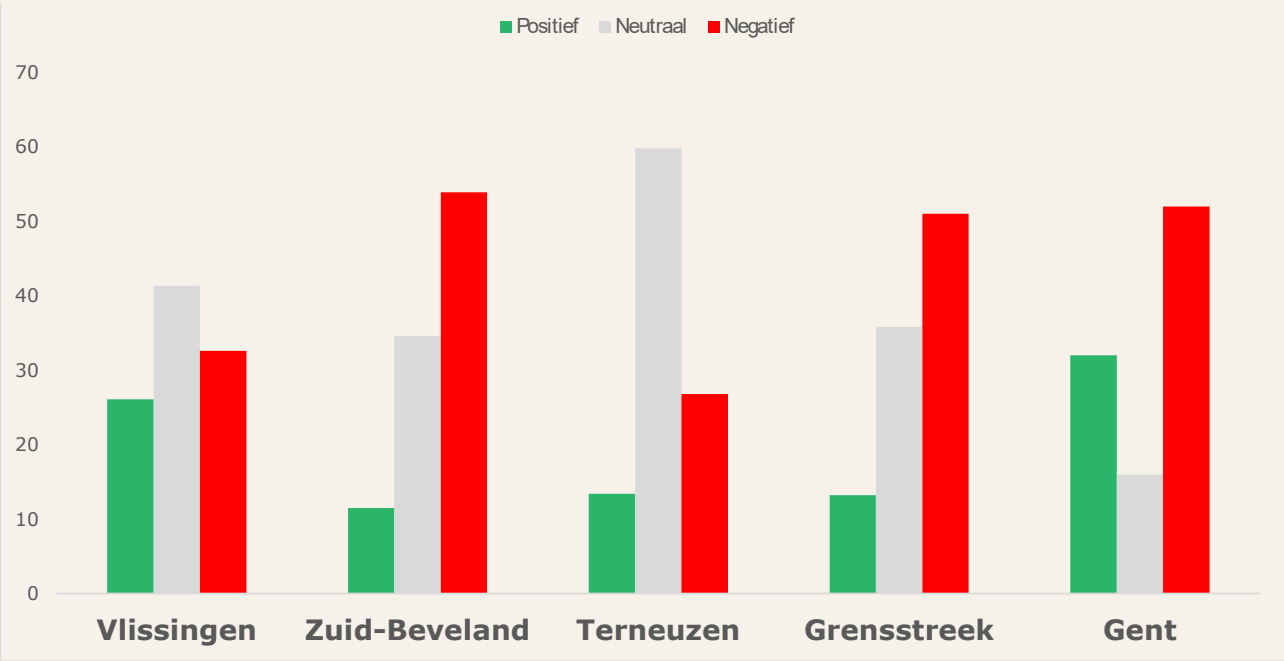
Wanneer zou u vaker het buitengebied bezoeken?



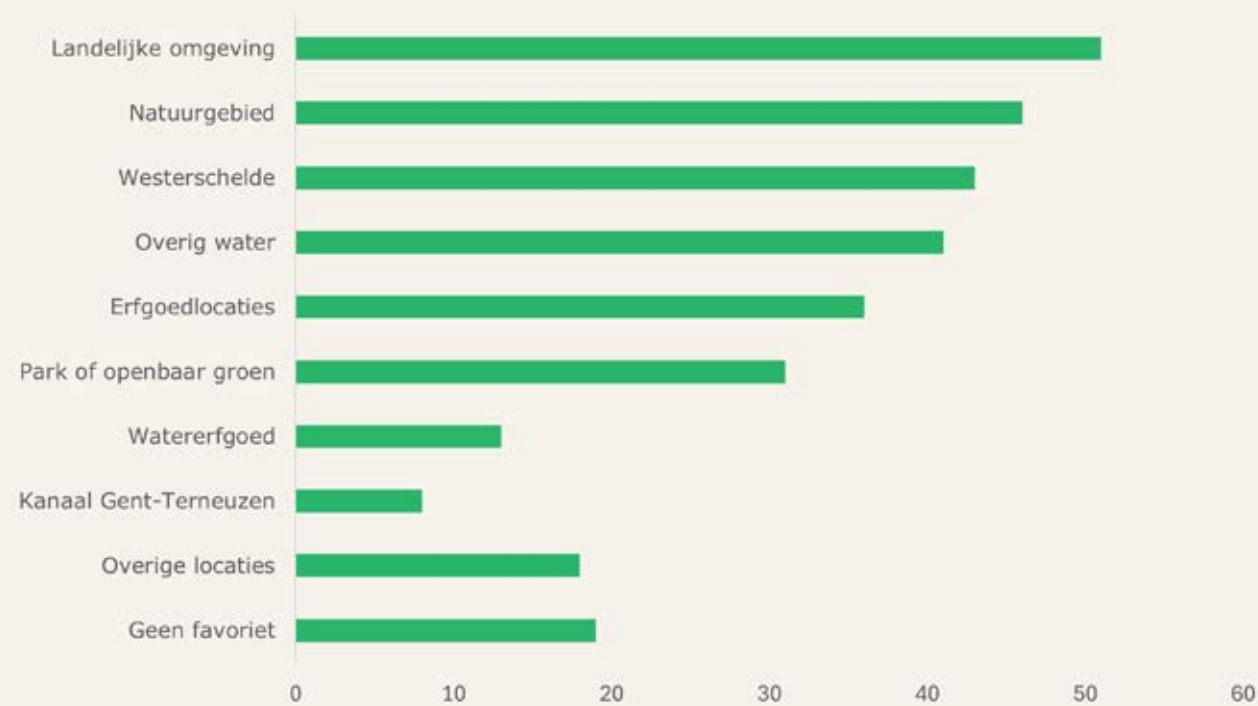
Wanneer zou u vaker het stedelijke gebied bezoeken?



Welke invloed hebben veranderingen in het landschap de afgelopen jaren gehad op uw beleving ervan?



Wat zijn uw favoriete locaties in het district?



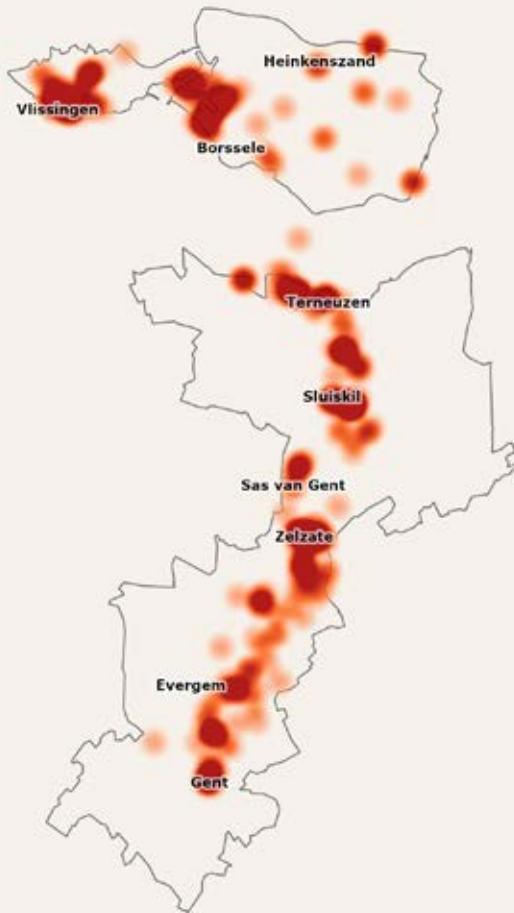
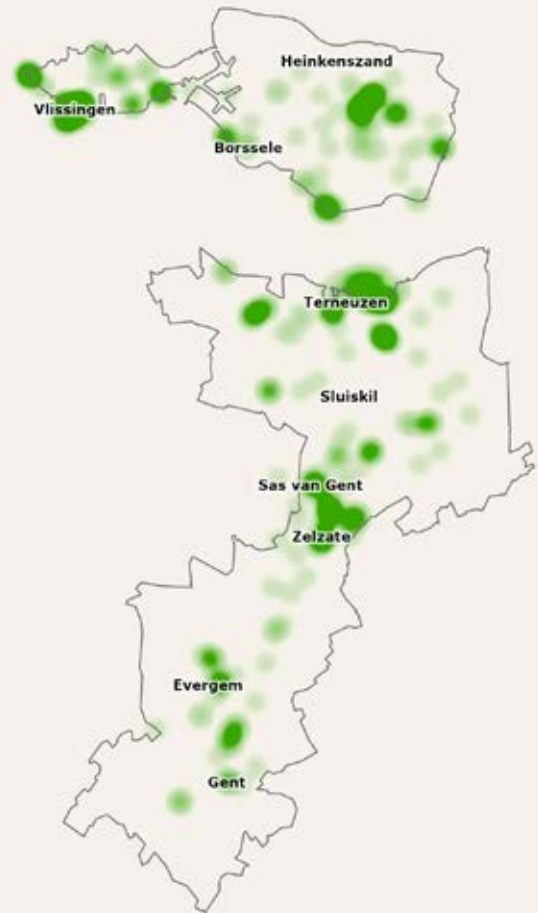
Terneuzen en Zelzate speelden de uitstraling (in de vorm van onderhoud of verlaten gebieden) tevens een rol.

Voor de aantrekkelijke locaties is er meer spreiding in de gegeven antwoorden aanwezig, al scoren locaties in het landelijk gebied (zowel agrarisch als natuur) als waterrijke locaties over het algemeen hoog. De deelnemers voelen zich bij deze locaties het meest verbonden. Opvallend is dat Vlissingen, Terneuzen en Zelzate op deze heatmaps tevens als duidelijke clusters naar voren komen, al komt dit bij Terneuzen vooral door de vele nabijgelegen waterrijke locaties als de Westerschelde, de Otheense kreek en de Braakman. In het geval van Zelzate komt dit door het leesbare landschap, waarbij onder meer de Staats-Spaanse linies en

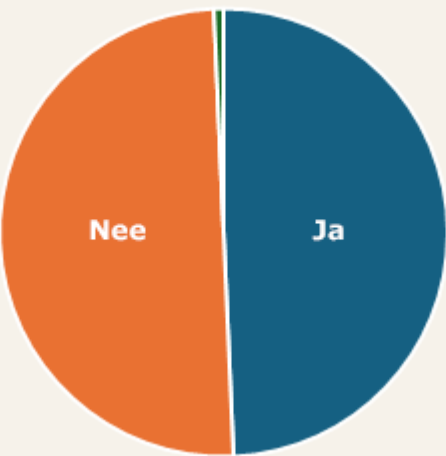
de inpassing van de oude kanaallopen in het centrum erg worden gewaardeerd. Voor Vlissingen is het een combinatie van beide: naast de aanwezigheid van de Westerschelde en groene gebieden scoort de herkenbaarheid van het militaire en maritieme verleden erg hoog.

De meest (groen) en minst (rood) aantrekkelijke locaties binnen het NSPD volgens deelnemers van het participatieproces

Wat zijn uw minst favoriete locaties in het district?



Ervaart u de Westerschelde als harde grens?

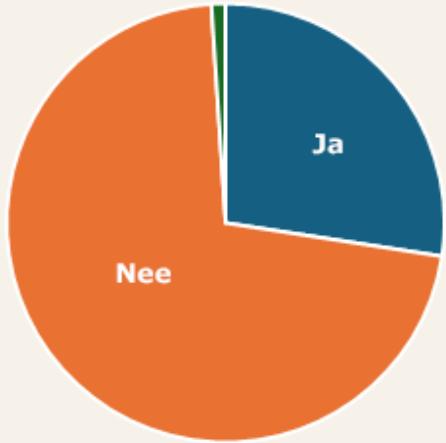


Beleving van grenzen

Zowel de Westerschelde als de landsgrens kunnen gezien worden als een duidelijke barrière in het landschap. Maar in beide gevallen zijn ze relatief eenvoudig te beslechten, helemaal nu de Westerscheldetunnel voor personenauto's tolvrij is geworden. Uit de enquête is naar voren gekomen dat de meningen vrij evenredig verdeeld zijn met betrekking tot de Westerschelde. Het is daarbij wel opvallend dat er aan weerszijden van het water net anders over de aanwezigheid van deze grens wordt gedacht: bij Terneuzen wordt de Westerschelde nog wel overwegend als harde grens ervaren, terwijl dit bij Zuid-Beveland veel minder het geval is. Met name in Zeeuws-Vlaanderen leeft het gevoel dat zij losstaan van de rest van Nederland. Hoewel de Westerschelde te overbruggen is, zijn zij toch eerder geneigd naar het zuiden in plaats van het noorden te reizen. De Westerschelde dient daarbij als mentale barrière.

Ook met betrekking tot de landsgrens is er een enige verdeeldheid of deze grens als harde barrière wordt beleefd, al blijkt uit alle regio's dat men dit overwegend niet

Ervaart u de landsgrens als duidelijke barrière?



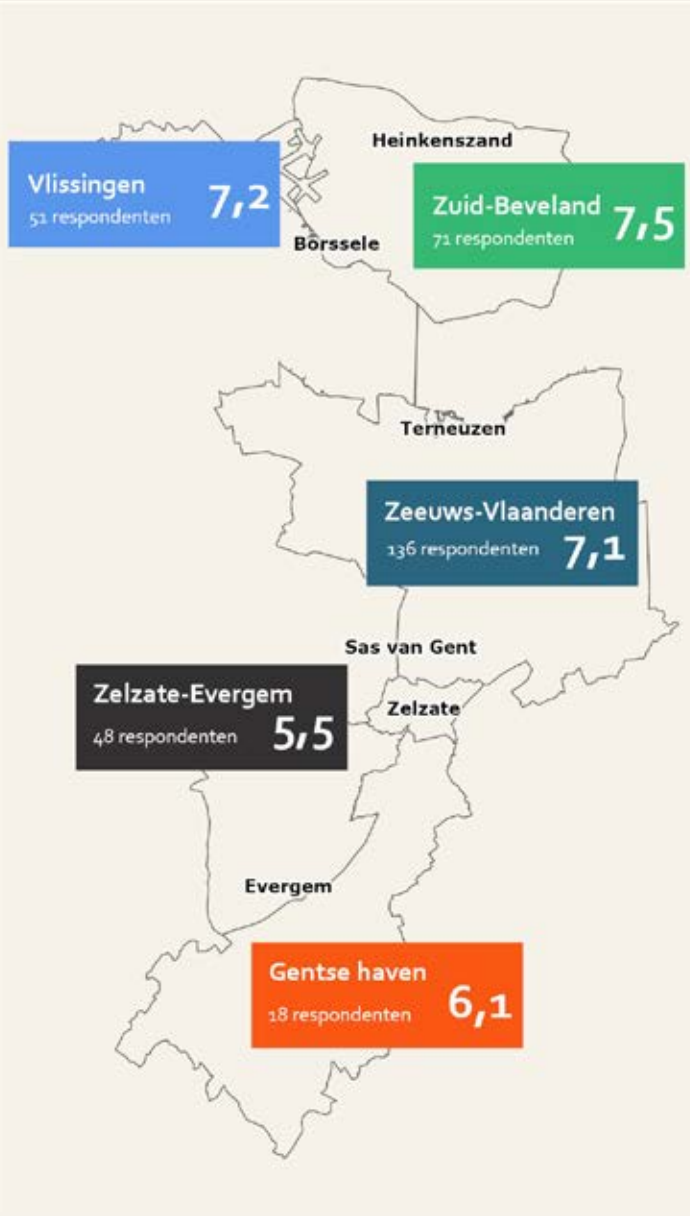
het geval vind. Hieruit komt het opvallende beeld terug dat de inwoners (in de nabijheid) van de grensstreek de landsgrens wel als harde grens ervaren, terwijl uit gesprekken in het veld naar voren kwam dat men elkaar juist veel opzocht. Uit de gegeven onderbouwingen in de enquête blijkt dat verscheidene mensen vooral het verschil in landschap en ruimtelijke ordening als duidelijke grens zien, maar niet zozeer de landsgrens zelf als barrière ervaren.

Rapportcijfer voor de leefomgeving

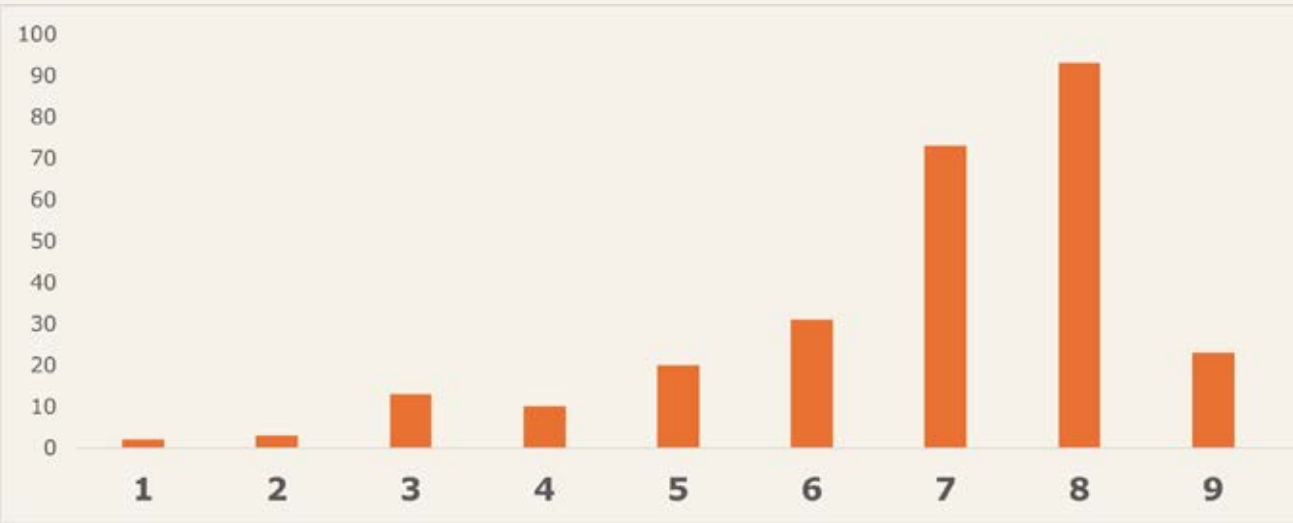
Naast de enquête zijn ook de deelnemers van de afzonderlijke landschapscafés gevraagd om een rapportcijfer voor de leefomgeving binnen hun streek te geven. De getoonde grafiek is een samenvoeging van beide resultaten. Het gemiddelde cijfer voor het NSPD komt hiermee uit op een 6,9, al verschilt dit cijfer sterk binnen de regio's. Zo wordt Zuid-Beveland het hoogst beoordeeld met een 7,5 gemiddeld, terwijl de meer geïndustrialiseerde gebieden in de havens van Gent en Zelzate-Evergem respectievelijk een 6,1 en 5,5 scoren. Dit beeld correspondeert met het globale beeld van de ligging van favoriete en minst favoriete locaties binnen het district.

Gemiddelde

6,9



Welk rapportcijfer (1-10) geeft u uw leefomgeving?



Dynamiek en verandering

Het landschap in het NSPD staat sterk onder druk. Er vinden grote veranderingen plaats, in de vorm van de aanhoudende industrialisatie, uitbreidingen van de haven, nieuwe infrastructuur, woningbouw, transitie in de landbouw of energieopwekking. Ruimtelijke vraagstukken zoals de bereikbaarheid, nieuwe hoogspanningsmasten of de mogelijke komst van nieuwe kerncentrales leiden tot zorgen, discussie maar ook een sterke betrokkenheid onder de inwoners van het NSPD én mensen daarbuiten. Verandering wordt in deze context vaak gezien als een bedreiging en iets negatiefs. Als we één ding uit de voorgaande thema's van de biografie kunnen leren is het wel dat verandering van alle tijden is. In de loop van de geschiedenis heeft het NSPD vele gezichten gekend en heeft het landschap altijd onder invloed gestaan van natuurlijke, economische en culturele veranderingen, die elkaar soms in rap tempo opvolgden. Schorren en slikken die werden ingepolderd en weer overstroomden, grootschalige misoogsten als gevolg van militaire inundaties en de eeuwige zoektocht van de stad Gent naar een verbinding met de zee hebben het gebied getekend. Het landschap werd daarbij naar de hand gezet en gevormd om steeds aan nieuwe behoeftes te voldoen. Verandering van het landschap door zowel de mens als de natuur is van alle tijden, zeker in een dynamisch gebied als het NSPD.

Streekeigen kenmerken

Op basis van het natuurlijke landschap en de historische ontwikkeling zijn er grofweg vijf zones binnen het NSPD te onderscheiden die een duidelijke eigen identiteit kennen: Vlissingen, Zuid-Beveland, het polderlandschap van Zeeuws-Vlaanderen, de Kanaalzone en de stad Gent. Het kanaal en de havens vormen de verbindende factor tussen de verschillende gebieden. Hoewel er vanuit de geschiedenis verschillende gemeenschappelijke lijnen gevolgd kunnen

worden, bijvoorbeeld in het grondbezit van de Gentse abdijen, de inpolderingen, zeehandel of politieke geschiedenis, blijkt de Westerschelde nog altijd een moeilijk overbrugbare barrière die het gebied in tweeën deelt. Het NSPD lijkt ondanks de gezamenlijke haven gevoelsmatig nog geen echte eenheid, zo blijkt uit het participatieproces. De huidige landsgrens vormt een minder groot probleem en lijkt hier alleen bestuurlijk van belang. Cultureel is vooral verschil te merken tussen katholiek en protestants, een oud onderscheid dat slechts gedeeltelijk samenvalt met de landsgrens.

Eigenaarschap

Belangrijk in een gebied waar veel actuele vraagstukken spelen is ook het gevoel van eigenaarschap. Wie bepaalt wat behouden blijft en hoe het landschap er in de toekomst uit ziet? In het NSPD komen grootschalige, gebiedsbepalende veranderingen, die bovendien een grote impact hebben op de leefbaarheid, vaak van bovenaf. Zo bepaalt men in Den Haag of er in Terneuzen of Borssele plaats is voor nieuwe kerncentrales en gaan de overheden ook over het al dan niet uitbreiden van de grote bedrijventerreinen. Daarmee kunnen de lokale gemeenschappen het gevoel krijgen de controle over hun omgeving kwijt te zijn. Dat heeft tot gevolg dat ze zich minder verbonden voelen met het landschap waarin ze wonen, het is immers niet meer van hen. Wanneer het bijvoorbeeld gaat over de nieuwe Nederlandse kerncentrales, waarvoor binnen het NSPD twee zoekgebieden liggen, lijkt bij de ondervraagde inwoners weinig hoop dat er ook goed naar ze geluisterd zal worden. "Je voelt op je klompen aan dat het wordt doorgedramd". Voor een duurzame gebiedsontwikkeling is het echter van groot belang dat de streekeigenheid van een plek nooit uit het oog verloren wordt.

6.3 Landschap, erfgoed en cultuur als verbinding

Hoewel het NSPD zich uitstrekt over zowel bestuurlijke als fysieke grenzen, streeft het district naar een grensoverstijgende samenwerking op alle vlakken en leeft de wens om tot één aaneengesloten woon-werk-leefgebied te komen. In het Regionaal Ontwikkelingskader wordt als doel gesteld de inwoners en gebruikers van het NSPD zich te laten vereenzelvigen met de regio. De biografie biedt de eerste handvatten voor het ontdekken van het onderscheidende en unieke karakter van het district. Het is belangrijk om te weten waar je vandaan komt en wat je hebt. Door globalisering gaan landschappen die vroeger goed van elkaar te onderscheiden waren steeds meer op elkaar lijken, dat is zeker in een dynamisch gebied als het NSPD aan de orde. Het is van groot belang om de streekeigen kenmerken van de verschillende gebieden binnen het NSPD daarbij niet uit het oog te verliezen. Juist die streekeigenheid zorgt er voor dat mensen zich ergens thuis voelen en binding met een plek hebben. Lokale verschillen zijn daarbij van groot belang, een sterke gebiedseigen identiteit is tevens belangrijk voor het ontwikkelen recreatieve netwerken, toeristische voorzieningen en communicatie over de regio. We pleiten daarom voor het omarmen van de lokale verschillen die binnen de verschillende regio's van het NSPD voorkomen.

Daarnaast is het zaak om te focussen op de gemeenschappelijke lijnen in de geschiedenis. De ambities van het district zullen alleen succesvol zijn wanneer er volop wordt samengewerkt en er een gevoel van samenhang ontstaat, dat vooralsnog niet overal in het gebied lijkt te leven. De samenhang in het gebied aan weerszijden van de grens zit met name in de relatie met water, de bodem en het gebruik van het gebied door de eeuwen heen. Er is een aantal thema's die in vrijwel het gehele gebied naar voren komen: de maritieme

geschiedenis, het militaire verleden (met name de Staats-Spaanse linies) en het industriële erfgoed. Het gemeenschappelijke havenbedrijf speelt daarbinnen de verbindende rol, geeft al het goede voorbeeld en kan een belangrijke aanjager zijn in de verdere ontwikkelingen. Landschap en cultureel erfgoed kunnen uitstekend worden ingezet om het grensoverstijgende karakter in het district beter naar voren te brengen en over hedendaagse grenzen heen te kijken. Daarbij kan gedacht worden aan verschillende zaken, zoals het beter ontsluiten van bestaande bezienswaardigheden en het verbeteren van de recreatieve netwerken door middel van fiets- en wandelpaden. Het NSPD is een regio die landschappelijk en cultureel veel te bieden heeft, maar die door het sterke industriële karakter weinig toeristen trekt. Er liggen tal van kansen om ook het buitengebied te betrekken in het culturele aanbod en de steden Gent, Terneuzen en Vlissingen beter in hun omliggende landschap in te bedden. De grensoverschrijdende UNESCO status als onderdeel van het Geopark Schelde Delta kan hierbij een vliegwiel zijn.

Het uitdragen van een gedeelde geschiedenis zou de verbondenheid tussen inwoners kunnen versterken en mensen kunnen bewegen om elkaars gebieden wat vaker te bezoeken en beter te leren kennen. Daarbij is het wel van groot belang eerst de belangrijkste obstakels uit de weg te ruimen, die zitten vooral in de bereikbaarheid. Met het tolvrij maken voor personenauto's en motoren van de Westerscheldetunnel en de aanleg van betere grensoverschrijdende fietsverbindingen worden weliswaar al goede stappen gezet, toch laat de bereikbaarheid volgens veel van de ondervraagde inwoners nog te wensen over. Vooral een verbetering van het openbaar vervoer lijkt essentieel voor het creëren van meer samenhang in het gebied.

Die grensoverstijgende samenhang zien we nu vooral ten zuiden van de Westerschelde, waar de stad Gent al sinds de middeleeuwen een verbinding met de open zee zocht. Ten noorden van de Westerschelde profileert met name de Zak van Zuid-Beveland zich duidelijk als een gebied met een eigen identiteit en sluit historisch gezien ook minder goed aan bij de thema's die in de rest van het NSPD spelen. Zeer illustratief is dat één van de dorpsraden op Zuid-Beveland gedurende het participatieproces heeft aangegeven zich absoluut niet verbonden te voelen met het NSPD en liever niet met de naam geassocieerd te willen worden. In Zuid-Beveland voelt de industrie, ondanks de nabijheid van de haven Vlissingen-Oost, soms erg ver weg. Om ook inwoners van Zuid-Beveland zich onderdeel van het NSPD te laten voelen zal nog wat werk nodig zijn, de vraag is of de bewoners daar zelf ook behoefte aan hebben.

Vanuit Nederlands perspectief gezien ligt Zeeland, en zeker Zeeuws-Vlaanderen sterk in de periferie. In Vlaanderen is de regio Gent juist één van de dichtstbevolkte gebieden van het land en wordt het kanaal naar de Westerschelde gezien als poort naar de wereld. Twee verschillende perspectieven op hetzelfde gebied zorgen soms voor een complexe situatie, zeker wanneer het gaat om investeringen en politieke keuzes. De grensoverstijgende samenwerking is nu nog sterk economisch van aard. Met de ontwikkelings- en uitvoeringsagenda van het NSPD zou daar in de toekomst verandering in moeten komen. Landschap, erfgoed en cultuur(historie) kunnen daarbij een belangrijke verbindende rol spelen. Met deze gebiedsbiografie hopen we daarvoor de nodige achtergrondkennis mee te geven.

Identiteit en streekeigen kenmerken deelgebied Vlissingen

Maritiem en militair erfgoed aan de monding van de Westerschelde

Het noordwestelijke deel van het NSPD wordt gevormd door Vlissingen, Oost-Souburg en Ritthem, op het voormalige eiland Walcheren in de Nederlandse gemeente Vlissingen. Tegenwoordig is het een verstedelijkt gebied, met aan elkaar gegroeide nederzettingen.

De ligging van de stad Vlissingen aan de Westerschelde, vlakbij de Noordzee, is zowel economisch als strategisch altijd van groot belang geweest. De overzeese handel en scheepvaart staan centraal in de geschiedenis van de havenstad. De scheepswerf in het huidige Scheldekwartier vormde het kloppend hart. Dit stadsdeel is de afgelopen jaren hernieuwd, met aandacht voor het maritieme en industriële verleden.

Veel beeldbepalende locaties, die door inwoners van Vlissingen tijdens het participatieproces zijn aangewezen, hebben te maken met deze maritieme geschiedenis. De skyline met de Oranjemolen aan de Westerschelde, de langsvarende (container) schepen in allerlei soorten en maten, de herbestemming van het Scheldekwartier en de bedrijvigheid in de oude haven en nieuwe haven (Vlissingen-Oost) zijn hier enkele voorbeelden van.

Ten oosten van Vlissingen is het oude, landelijke karakter rondom Ritthem en ten oosten van Oost-Souburg bewaard gebleven. Daar komen nog hagen en struweel langs oude polderwegen- en dijken voor, die tot halverwege de 20e eeuw op grote delen van Walcheren aanwezig waren. Inwoners uit de omgeving geven de inpassing van deze groene structuren als kenmerkend voorbeeld van het agrarische cultuurlandschap in dit deelgebied.

Ook het rijke militaire verleden is kenmerkend voor Vlissingen en de directe omgeving. De overblijfselen van het Keizersbolwerk, dat in de 16e eeuw werd gebouwd om de stad te beschermen, vormen nog altijd een belangrijke trekpleister en zijn zeer karakteristiek voor Vlissingen. Verder zijn er rond de stad nog sporen te vinden van vestingwerken zoals Fort Montebello (de Nolle), Fort St. Hilaire (De Ruyter) en verschillende redoutes. Deze werden op initiatief van Napoleon aangelegd om de stad te verdedigen. Een deel is door de latere stads- en havenuitbreidingen in de loop der tijd verloren gegaan. Zeer karakteristiek is ook fort Rammekens, het oudste zeefort van West-Europa, dat in 1547 op de oevers van de Westerschelde ten oosten van Vlissingen werd gebouwd. Ook uit de Tweede Wereldoorlog zijn veel relictten bewaard gebleven. Bijvoorbeeld van het Landfront Vlissingen, dat als onderdeel van de Atlantikwall door de Duitsers werd aangelegd om de stad te verdedigen tegen een geallieerde aanval.

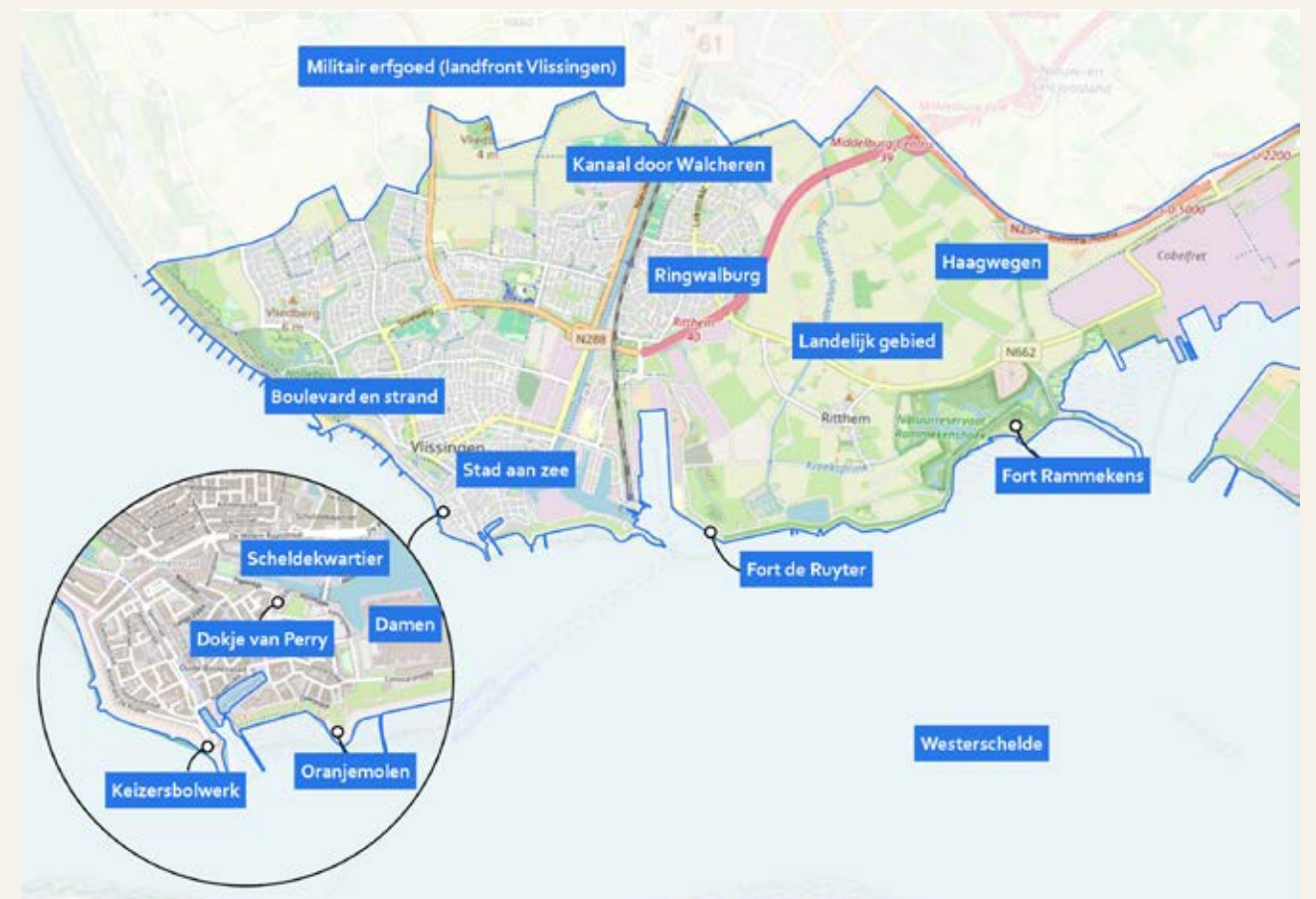
Tegenwoordig is Vlissingen sterk gericht op het toerisme uit binnen- en buitenland. Bezoekers worden vooral aangetrokken door de ligging aan het water en het rijke verleden van de stad.

“Vlissingen heeft van alles: strand, boulevard en historische accenten zoals de bunkers, de verdedigingswerken vanuit Napoleon, verwijzingen naar de VOC en buitenplaatsen”

– deelnemer uit Vlissingen



Afbeelding 6.7 (boven): het Keizersbolwerk en de boulevard van Vlissingen met links de Westerschelde.



Afbeelding 6.8 (onder): kaart met de belangrijkste en meest genoemde kenmerken van het deelgebied op basis van het participatieonderzoek.

Identiteit en streekeigen kenmerken deelgebied – Zuid-Beveland

Kleinschalig polderlandschap met heggen en fruitboomgaarden

In het zuidelijke deel van het schiereiland Zuid-Beveland ligt de gemeente Borsele. Het deelgebied kenmerkt zich door een typisch middeleeuws, agrarisch zeepolderlandschap. Het landschapsbeeld wordt hier bepaald door bloemdijken, welen, meidoornhagen en fruitboomgaarden met appels, peren en zwarte bessen. Niet voor niets is een groot deel van het gebied aangemerkt als Nationaal Landschap. Het kleinschalige landschap wordt vaak omschreven als liefelijk en idyllisch en staat in fel contrast met de nabijgelegen haven- en industriegebieden, die een groot deel van het landschapsbeeld in de rest van het NSPD bepalen.

Bewoners van Zuid-Beveland geven aan de omgeving van het dorp Nisse, met haar historische samenhang van kleine polders, heggen, boomgaarden en slingerende dijken als meest karakteristiek te beschouwen. Ooit moeten grote delen van Zuid-Beveland er zo uitgezien hebben. In de geschiedenis van de Zak van Zuid-Beveland is het water zeer bepalend geweest. Het gebied heeft lange tijd onder invloed van de zee gestaan. Hoog opgeslibde schorren werden voorzien van een dijk en benut als vruchtbare landbouwgrond. Tal van kleinschalige polders werden zo één voor één op het water gewonnen. Bij zware stormvloed en gingen soms ook weer polders en dorpen verloren. De vele kronkelige dijken golden als verdediging tegen het water, net als de huidige hoge zeedijk langs de Westerschelde. Plekken waar de dijken om een waterplas heen slingeren, markeren locaties waar het gevecht met het water tijdelijk werd verloren.

Naast waterstaatkundig erfgoed is het gebied rijk aan agrarisch erfgoed. Erg kenmerkend zijn bijvoorbeeld de oude boerenerven, met

typische Zeeuwse zwarte landbouwschuren. Verspreid over het voormalige eiland liggen historische dorpskernen met monumentale kerkjes. Ook Fort Ellewoutsdijk, helemaal op het zuidelijkste puntje van het voormalige eiland, vormt een markant punt. Het geheel vormt een dynamisch landschap, waar de sporen van de bevlogen agrarische en waterstaatkundige geschiedenis nog op veel plekken herkenbaar zijn.

Hoewel inwoners van Zuid-Beveland aangeven zich niet echt verbonden te voelen met het NSPD, ligt de havenindustrie ook hier dichtbij in de vorm van het havengebied Vlissingen-Oost, beter bekend als het Sloegebied. De aanwezigheid ervan zorgt weliswaar voor veel werkgelegenheid, maar is bij sommige inwoners van Zuid-Beveland een doorn in het oog. Met name in het dorp Borssele komt de industrie erg dichtbij. Ook de hoogspanningsmasten die het landschap doorkruisen, worden door veel inwoners gezien als aantasting van het landschap.

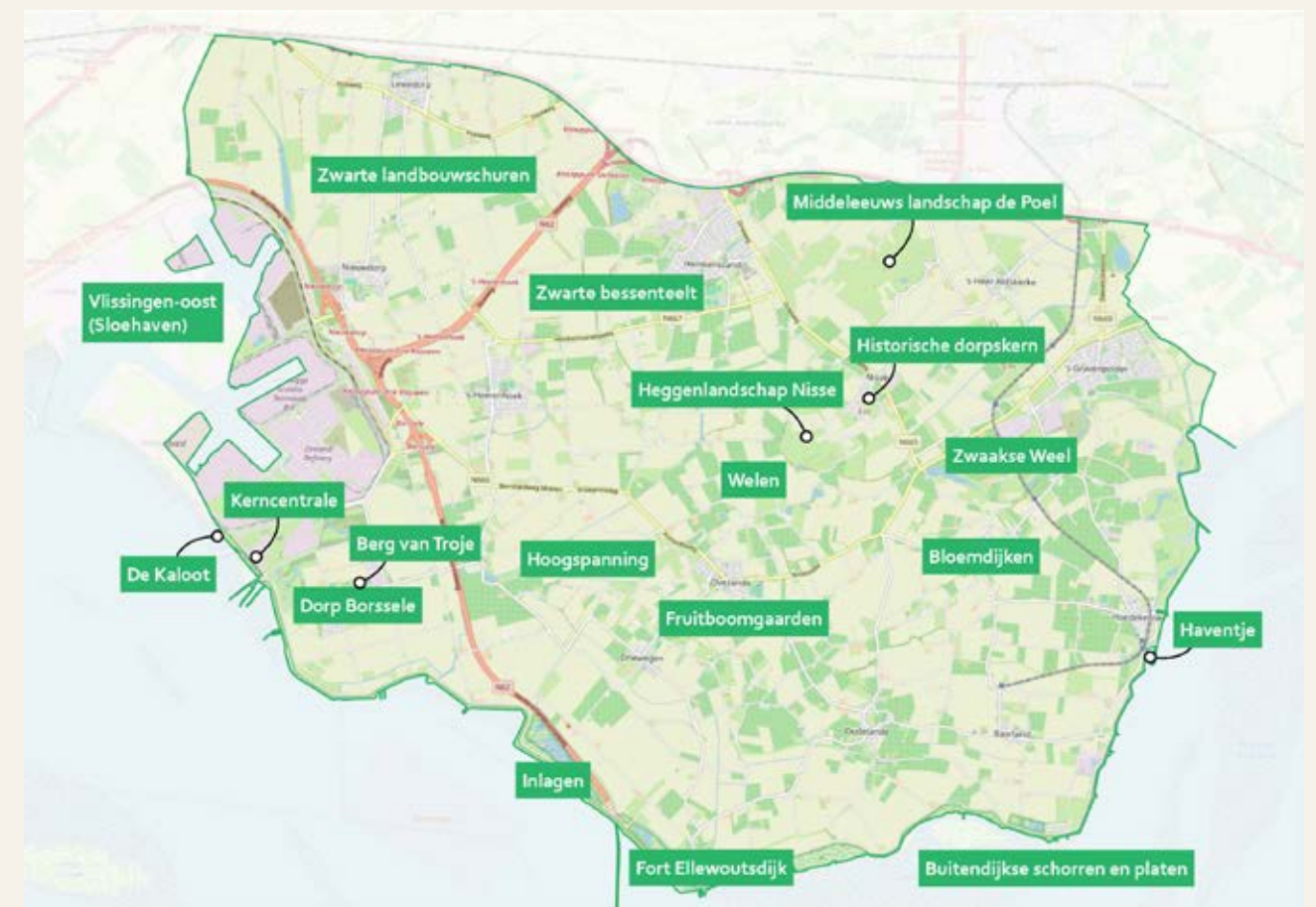
“Het heggengebied nabij Nisse is heel bijzonder. Hier bestaan landbouw en natuur nog naast elkaar” – deelnemer uit ‘s-Heerenhoek

“De kleinschaligheid van Zuid-Beveland vind ik het meest kenmerkend. Het is 1000 jaar aan geschiedenis, vastgelegd in landschap” – deelnemer uit Driewegen



Afbeelding 6.9 (boven): het kleinschalige polderlandschap van Zuid-Beveland. Door beplanting op en langs de dijken is er een half-gesloten landschap ontstaan.

Afbeelding 6.10 (onder): kaart met de belangrijkste en meest genoemde kenmerken van het deelgebied op basis van het participatieonderzoek.



Identiteit en streekeigen kenmerken deelgebied Zeeuws-Vlaanderen

Open zeepolderlandschap met militaire relictten

Ten zuiden van de Westerschelde ligt een grootschalig, weids en open zeepolderlandschap, dat tegenwoordig tot de gemeente Terneuzen behoort. Het gebied heeft lange tijd onder invloed van de zee gestaan en is getekend door de vele militaire inundaties en conflicten die er hebben plaatsgevonden.

De vestingstad Terneuzen ligt aan de oevers van de Westerschelde. De blik van Terneuzen is vanouds echter niet op de zee gericht, maar veel meer op het achterland. Al sinds de vroegmoderne tijd gold de haven van Terneuzen als een belangrijke overslagplaats, waar goederen werden overgeladen om verder richting Gent vervoerd te worden. Deze functie als poort tussen Vlaanderen en de Noordzee heeft Terneuzen altijd behouden. Daarbij zijn de vaarwegen richting Gent en de sluisen van Terneuzen in de loop der jaren meermaals aangepast.

Dat begon al in de 16e eeuw met de aanleg van de Sassevaart, de voorloper van het huidige kanaal. De ontwikkeling van Sas van Gent, waar het kanaal eindigde, hangt daar nauw mee samen. In de 19e eeuw volgde aan aanleg van het huidige kanaal tot aan Terneuzen. Daarna ontstonden nieuwe kanaaldorpen zoals Sluiskil en talrijke industrieën. Met de realisatie van de Nieuwe Sluis Terneuzen, die in 2024 werd geopend, is de toegang weer toekomstbestendig en heeft Terneuzen er een sluis van wereldformaat bij. Het is dan ook niet verwonderlijk dat het nieuwe sluisencomplex, het kanaal Gent-Terneuzen en de havenindustrie door inwoners als karakteristieke en beeldbepalend voor dit gebied worden gezien.

In het buitengebied van de gemeente Terneuzen is de binding met het water voelbaar. Het sterk agrarische, grootschalige zeepolderlandschap wordt overal doorkruist door (de restanten van) kronkelende kreken, die soms ver landinwaarts reiken. Het zijn relictten uit een tijd dat de zee hier veel invloed had. Zo reikte de zeearm van de Braakman vanaf de late middeleeuwen tot diep in het land, wat zelfs leidde tot het ontstaan van verschillende havensteden zoals Philippine. Andere kreken, zoals de Otheensche kreek ontstonden als gevolg van militaire inundaties, waardoor het polderlandschap drastisch veranderde. De kreken vormen tastbare sporen uit een bewogen geschiedenis, die op veel waardering van de inwoners kunnen rekenen. Het leven met water is al eeuwenlang sterk verbonden met de inwoners van dit gebied.

De Nederlands-Vlaamse grensstreek kent een lange militaire geschiedenis. Er is sinds de 16e en 17e eeuw veel gevochten op het grondgebied van het huidige Zeeuws-Vlaanderen. Tijdens de Tachtigjarige Oorlog lag het gebied in de frontlinie. De relictten van de Staats-Spaanse linies zijn aan beide zijden van de landsgrens nog in het landschap terug te vinden. Zowel vanuit Nederlandse als van Vlaamse zijde worden de (vervallen) forten en linies uit die tijd als beeldbepalend gezien.

“Het is hier wijds en rustig, maar ik baal wel van de vele industrieën in de buurt” – deelnemer uit Hoek



Afbeelding 6.11 (boven): Het zeepolderlandschap van Zeeuws-Vlaanderen, met natuurontwikkeling langs de Braakman en op de achtergrond de Westerschelde, DOW Chemical (links) en Terneuzen (rechts)

Afbeelding 6.12 (onder): kaart met de belangrijkste en meest genoemde kenmerken van het deelgebied op basis van het participatieonderzoek.



Streekeigen kenmerken deelgebied Zelzate en Evergem

Historische zandlandschappen verdeeld door industrie

Ten zuiden van de landsgrens liggen de Vlaamse gemeenten Zelzate en Evergem. In tegenstelling tot de Nederlandse gebieden in het noorden van het NSPD, hebben we hier te maken met een zandlandschap, dat nooit onder invloed van de zee heeft gestaan. Dat is nog duidelijk terug te zien in de landschappelijke structuur, boerderijen en nederzettingen in het buitengebied. Vanouds lagen hier kleine nederzettingen met kouters, tegenwoordig komt er veel lintbebouwing langs de wegen voor. Het kenmerkende rurale zandlandschap rond Evergem en Zelzate werd door inwoners van de streek als karakteristiek aangemerkt. Bijzonder zijn ook de vele kasteeldomeinen en landhuizen die er gelegen hebben, waarvan een aantal nog altijd aanwezig is. Vooral de gemeente Evergem is rijk aan deze relicten.

Sinds de 19e eeuw is het gebied steeds meer verbonden geraakt met het kanaal Gent-Terneuzen en de bijbehorende havenindustrie. Tot die tijd bleven de dorpen vrij klein. De toegenomen werkgelegenheid en welvaart zorgde voor een sterke uitbreiding, onder meer in Zelzate en Ertvelde, maar ook voor een gevecht om de ruimte. De aanhoudende industrialisatie had bovendien zijn weerslag op de leefbaarheid. Zelzate vormt hierin een bijzondere plaats, niet alleen vanwege de ligging op de landsgrens en de overgang tussen het klei- en zandlandschap, maar ook vanwege de unieke ontwikkelingsgeschiedenis en het feit dat het kanaal, dat dwars door de dorpskern loopt, hier meerdere keren verlegd is. Bovendien is de nederzetting tegenwoordig aan alle kanten ingeklemd door infrastructuur. Ook de tuinwijk Klein Rusland en de Zonneberg vormen bijzondere locaties in het havengebied met een eigen verhaal.

Net als in Zeeuws-Vlaanderen speelt het militaire erfgoed ook de Vlaamse kant van de landsgrens een belangrijke rol. Verspreid over het landschap liggen de restanten van de Staats-Spaanse linies. In de omgeving van Ertvelde liggen daarnaast nog talloze bunkers uit de eerste wereldoorlog, die deel uitmaakten van de Hollandstelling. Samen met het mottekasteel de Hoge Wal vertellen ze het verhaal van een eeuwenlang bestreden gebied.

Kenmerkend voor dit deelgebied is het sterke contrast tussen de kleinschalige, rurale zandlandschappen, waarvan de middeleeuwse structuur nog duidelijk zichtbaar is, en de sterk geïndustrialiseerde gebieden rond Zelzate en het kanaal.

“Het oorspronkelijke landschap (akkers, weiden, braakliggende gronden die spontaan bebost zijn) wordt opgeofferd aan wat men noemt ‘de evolutie’”

— deelnemer uit Zelzate

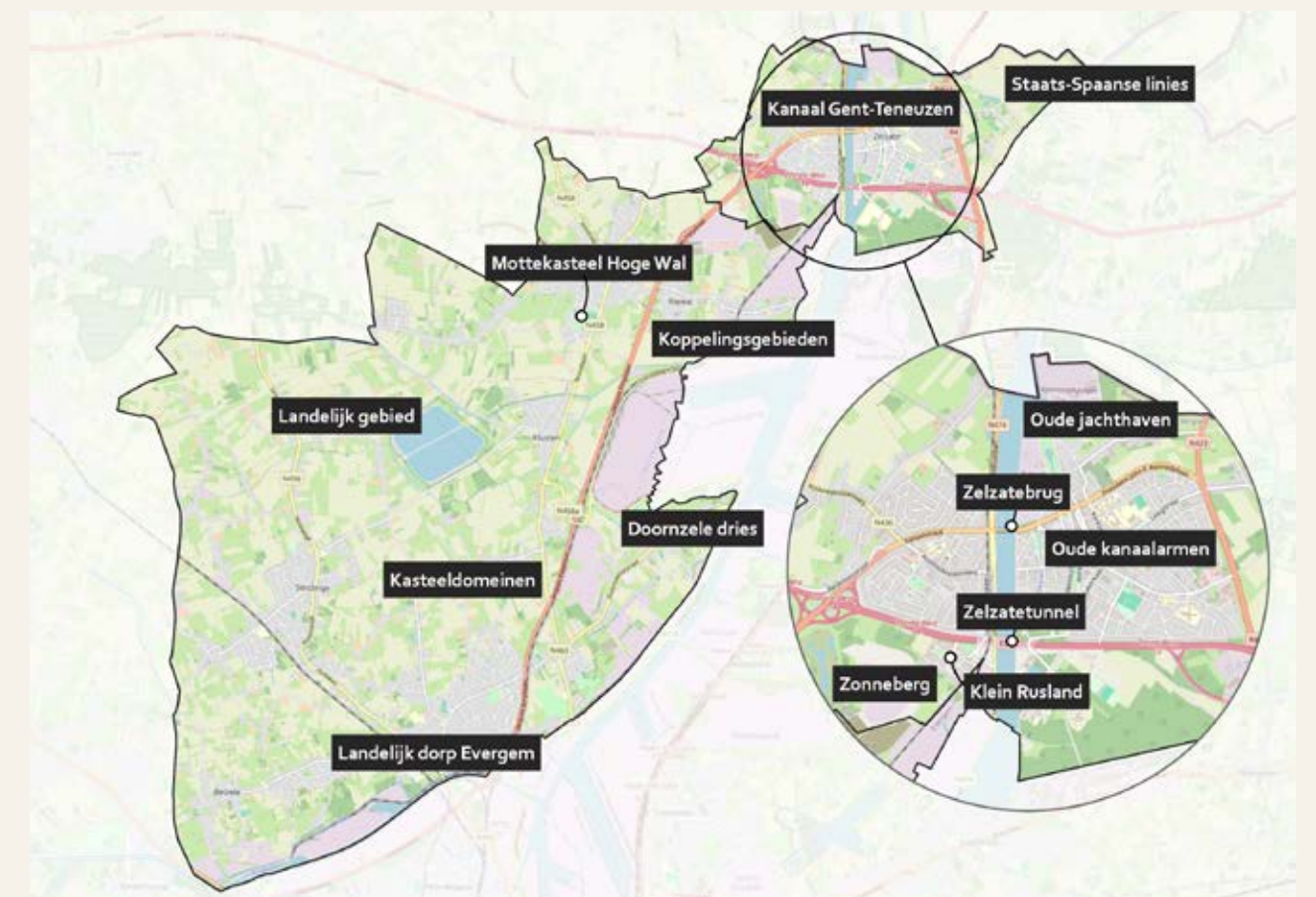
“Het wordt hier nooit donker door de gloed van de fabrieken. De industrie breidt ook steeds meer uit, waardoor natuur en rust verdwijnt”

— deelnemer uit Zelzate



Afbeelding 6.13 (boven): zicht op Zelzate met de twee oude kanaallopen en helemaal rechts het huidige kanaal. Op de achtergrond zijn de windmolens en havenindustrie te zien.

Afbeelding 6.14 (onder): kaart met de belangrijkste en meest genoemde kenmerken van het deelgebied op basis van het participatieonderzoek.



Identiteit en streekeigen kenmerken deelgebied Gent en de kanaalzone

Helemaal in het zuiden van het district ligt de stad Gent, die met zijn ruim 270.000 inwoners verreweg de grootste stad van het NSPD vormt. Tegenwoordig hoort ook de gehele Kanaalzone tot aan Zelzate bij het grondgebied van Gent. Het gebied maakt onderdeel uit van de Vlaamse zandstreek, die zich kenmerkt door een afwisseling van zandruggen en laagtes. Dat is onder meer nog te zien aan de natuurlijke hoogtes zoals bij het Kloosterbos, maar ook in de naamgeving van dorpen als Mendonk, Desteldonk of Terdonk (een donk is een rivierduin of dekzandheuveld).

De verbinding met de zee is voor Gent altijd van groot belang geweest. Oorspronkelijk lagen de havens van Gent dicht bij het stadscentrum. Na de aanleg van het kanaal Gent-Terneuzen halverwege de 19e eeuw verschoof dat naar het noorden van de stad. Met de aanleg van een reeks nieuwe dokken zoals het Achterdok, Handelsdok en Houtdok werd ruimte gecreëerd voor nieuwe havengerelateerde industrie. Door snelle ontwikkelingen binnen de scheepvaart moesten de havens meegroeien met de steeds groter wordende schepen, om hun concurrentiepositie niet te verliezen.

Dit leidde aan het begin van de 20e eeuw al tot een nieuwe verschuiving van de industrie in noordelijke richting. Daarbij zijn delen van dorpen als Terdonk verdwenen, sommige nederzettingen zoals Rostijne en Rodenhuize moesten zelfs geheel plaatsmaken voor de oprukkende industrie. Nabij de tot dan toe kleine dorpen Muide en Meulestede werden vier nieuwe dokken aangelegd. Beide kernen groeiden hierdoor uit tot dichtbevolkte buurten, waar fabrieksarbeiders, dokwerkers en schippers een bescheiden onderkomen hadden. Voor met name de oudere generatie inwoners was dit een zeer karakteristiek beeld.

Tegenwoordig staat de leefbaarheid er onder druk, mede door de slechte bereikbaarheid. Geleidelijk werd het voorheen landelijke gebied tussen Evergem, Kerkbrugge, Wondelgem en Oostakker omgetoverd tot een welvarend, maar sterk verstedelijkt en industrieel havenlandschap. In deze sterk geïndustrialiseerde regio's vormen de groene koppelingsgebieden tegenwoordig belangrijke uitloopgebieden. Ze worden door de inwoners gewaardeerd als groene buffers tussen de industrie en de woonkernen.

Een groot deel van de Gentse economie draait op het havengebied, waar bedrijven zoals Volvo, Honda en verscheidene industrieën gericht op bulk- en stuksgoed voor veel werkgelegenheid zorgen. Nabij Langerbrugge zorgde de beeldbepalende elektriciteitscentrale voor stroomvoorziening van de omliggende bedrijven. Ook de komst van staalbedrijf ArcelorMittal heeft een grote stempel op het gebied gedrukt.

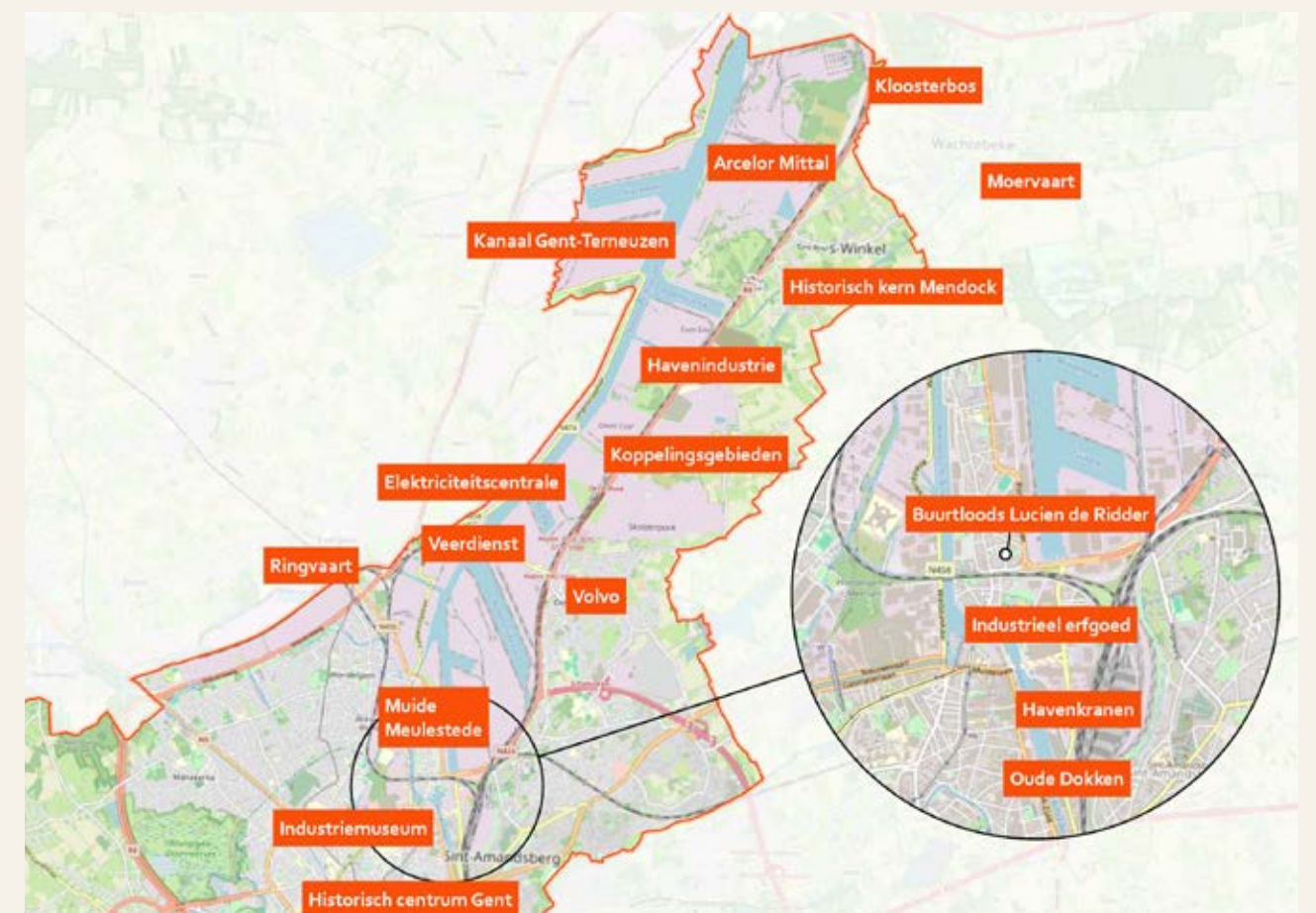
Dit deel van het district is rijk aan industrieel erfgoed, zoals de oude elektriciteitscentrale bij Langerbrugge of de historische havenkranen aan de oude dokken. Zeer kenmerkend voor de kanaalzone is de afwisseling tussen oude, rurale dorpen, de stad, de havens en de industrie. Het is een gebied dat door veel mensen als onaantrekkelijk wordt omschreven, wat in fel contrast staat met het centrum van de stad Gent, dat juist een populaire toeristische bestemming vormt.

“De kop van Meulestede blijft een geïsoleerde omgeving met weinig kwalitatieve buitenzone, veilige fietsroutes of openbaar vervoer naar groenzones” - deelnemer uit Gent



Afbeelding 6.15 (boven): Zicht op de industrie in de Gentse Kanaalzone.

Afbeelding 6.16 (onder): kaart met de belangrijkste en meest genoemde kenmerken van het deelgebied op basis van het participatieonderzoek.



Thema 6 Landschapsbeleving

Erfgoedwaarden van het NSPD



Aardkundig erfgoed

Het NSPD is een aardkundig bijzonder gebied dat zich kenmerkt door een afwisseling van zeekleilandschappen met schorren, slikken en kreekrestanten in het noorden en zand-landschappen in het zuiden. Sinds 2024 maakt het deel uit van UNESCO GeoPark Scheldedelta.



Dorpen en steden

De diversiteit aan landschappen in het district heeft gezorgd voor een afwisselend nederzettingenpatroon. Van de polderdorpen in het noordelijke deel tot de dorpen langs dekzandruggen en beekdalen in het zuiden. Op strategische plaatsen liggen (vestings)steden



Waterstaat en maritiem erfgoed

Het water speelt een centrale rol in het verhaal van het district. Vooral in het Zeeuwse deel vinden we sporen van het waterrijke verleden in de vorm van dijken, polders, welen of sluizen. De goede bereikbaarheid over het water bracht welvaart en zorgde voor een rijk maritiem verleden.



Militair erfgoed

Het district is door de strategische ligging aan het water en als grensgebied in conflict geweest. Sporen uit alle tijden, zoals ringwalburgen, mottekastelen, de Staats-Spaanse linies en bunkers uit de wereldoorlogen herinneren aan deze bewogen geschiedenis.



Industrieel erfgoed

In het sterk geïndustrialiseerde district is veel gebouwd erfgoed te vinden, in de vorm van oude fabriekspaden, dokken, havenkranen en historische infrastructurele werken zoals kanalen, spoorlijnen en bruggen. Dit industriële erfgoed is beeldbepalend voor het district.

Aardkundige waarden

- Zeekleigebied
- Zandgebied
- Rivier- en beekafzettingen
- Dekzandrug
- Schorren en slikken
- Kreekrestanten

Nederzettingen en landgebruik

- Stad
- Dorp (polderlandschap)
- Dorp (zandlandschap)
- Archeologische zones (BE)
- Archeologische monumenten (NL)
- Kasteelparken en domeinen
- Boomgaarden
- Bebouwd gebied

Waterstaatkundig erfgoed

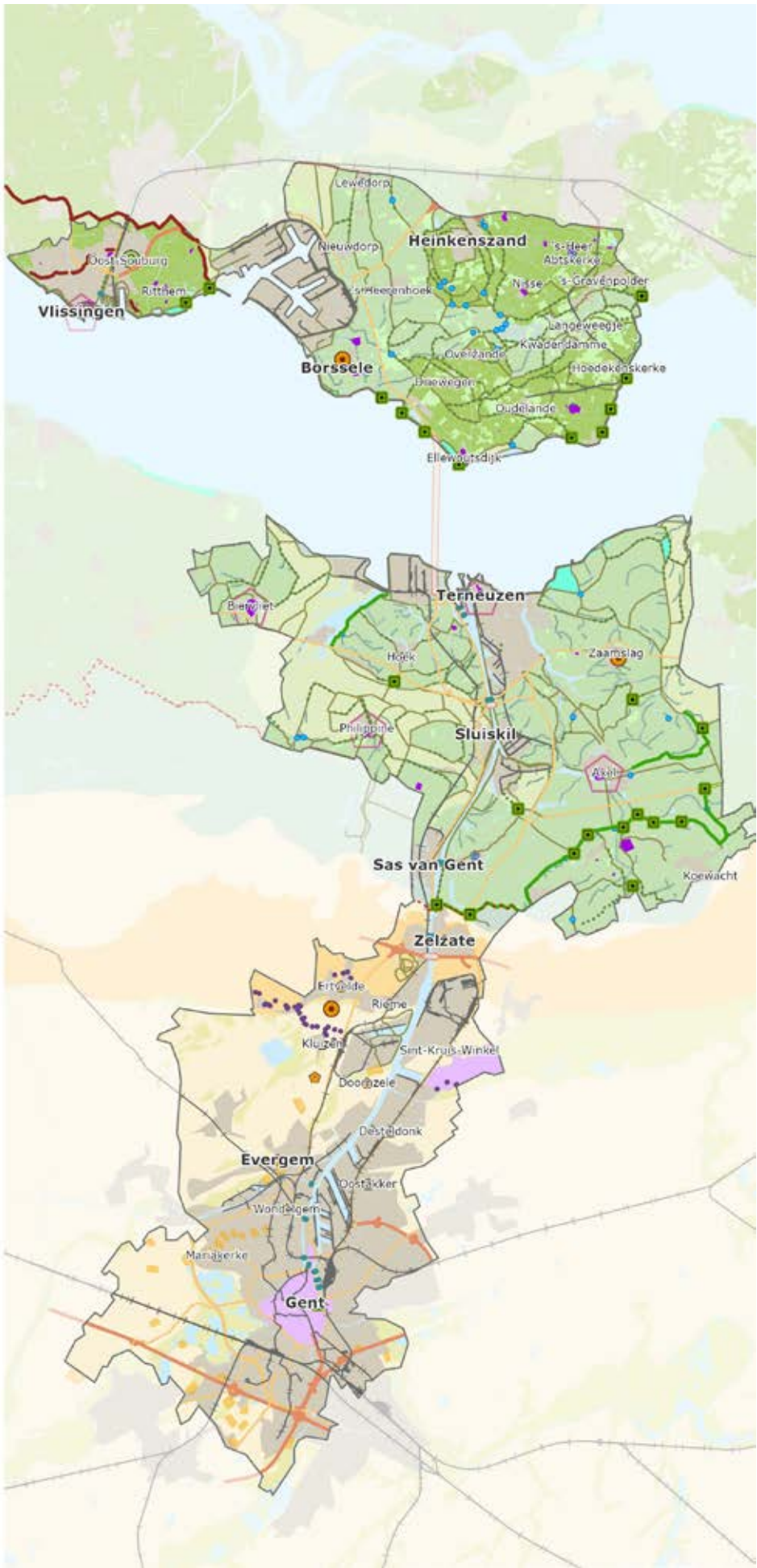
- Welen
- Inlagen
- Dijken (aanwezig of herkenbaar)
- Polders (moderne tijd)
- Polders (vroegmoderne tijd)
- Polders (middeleeuwen)

Militair erfgoed

- Motte (restant)
- Ringwalburg
- Staats-Spaanse linies
- Fort of batterij (aanwezig of herkenbaar)
- Liniedijk
- Hollandstelling
- Landfront Vlissingen

Industrieel erfgoed en infrastructuur

- Spoorwegen
- Tunnels
- Bruggen
- Landsgrens
- Grens onderzoeksgebied
- Water



Literatuur thema 6

Antrop, M. (2007). Perspectieven op het landschap. Gent: Academia Press

Barends, S. (2010). Het Nederlandse landschap. Een historisch-geografische benadering (10e druk). Utrecht: Matrijs.

Berg van den, A., & Casimir, T. (2002). Landschapsbeleving en Cultuurhistorie. Een theoretische en empirische verkenning van de invloed van cultuurhistorie op de beleving van het landschap. Wageningen: Alterra-rapport 582, Reeks Belevingsonderzoek nr. 2.

De Haan, A., & Vanmaele, N. (2021). Inventariseren van landschappelijk erfgoed in Vlaanderen. Historiek, methodologie, doelstellingen en resultaten. Onderzoeksrapporten agentschap Onroerend Erfgoed nr. 195.

Ietswaart, L. (2023). Een schets van het landschap. Representatie van het rurale landschap en boerenbedrijf in de zand- en kustgebieden van Vlaanderen in laatmiddeleeuwse getijdenboeken (ca 1300 – ca 1600). Masterscriptie Landschapsgeschiedenis, Rijksuniversiteit Groningen.

Jacobs, M. (2006). The production of mindscapes: a comprehensive theory of landscape experience. Wageningen University.

Jongens, F. (2014). Vlaanderen en Nederland. Een verschillende identiteit dus een verschillende cultuurbeleid? Scriptie MA Kunstbeleid- en Management.

Karel, E. (2004). De gelaagde ruimte. Identificatie in drie grenslandschappen: Bourtanger Moeras, Land van. Rijksuniversiteit Groningen.

Keulen van, G. (2011). De constructie van

regionale identiteit: Zeeland. Strategieën van place branding en place making. Erasmus Universiteit Rotterdam.

Lemaire, T. (1970). Filosofie van het landschap. Amsterdam: ambo | anthos.

Lemaire, T. (1999). Landschap in meervoud. Perspectieven op het landschap in de 20ste/21ste eeuw. Utrecht: Uitgeverij Jan van Arkel.

Stad Gent. (2019). Muide-Meulestede, een ruimtelijke toekomstvisie. Eindrapport Maart 2019.

Vries de, S. (2007). Veranderende landschappen en hun beleving. Verkenning van het effect van het veranderd zijn op zich. Wageningen: Wettelijke Onderzoekstaken Natuur & Milieu Werkdocument 43.

Vries de, S., & Buijs, A. (2005). Verschillen in landschapsbeleving tussen bevolkingsgroepen. Literatuurstudie en opzet voor empirisch onderzoek. Wageningen: Natuurplanbureau rapport 25.

Vries de, S., Custers, M., & Boers, H. (2010). Storende elementen in beeld. De impact van menselijke artefacten op de landschapsbeleving nader onderzocht. Wageningen: Wettelijke Onderzoekstaken Natuur & Milieu Werkdocument 204.

Woud van der, A. (2020). Het landschap, de mensen. nederland 1850-1940. Amsterdam: Prometheus.

Woud van der, A. (2021). Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland. Amsterdam: Prometheus.

Woud van der, A. (2024). De steden, de mensen. Nederland 1850-1900. Amsterdam: Prometheus.

Noten

- 1 Borremans 2015; Stouthamer & Cohen 2023
- 2 zie ook www.scheldedelta.eu/nl
- 3 Kiden 2006
- 4 Vos et al 2008
- 5 Vos et al 2008
- 6 Verhoeve & Verbruggen 2006
- 7 Voor meer informatie zie www.scheldedelta.eu
- 8 Brusse & van den Broeke 2005, 293– 300
- 9 Zonneveld et al 1967, 20
- 10 Voor meer informatie over Natura2000 gebieden in het district zie www.natura2000.nl en hnatura2000.vlaanderen.be
- 11 Müller et al. 2022, 50
- 12 Verbruggen et al. 2015
- 13 Agentschap Onroerend Erfgoed 2010
- 14 Müller et al, 71–76; Vanmontfort 2019
- 15 Vanmontfort 2019
- 16 Sier & van Dinter 2003
- 17 Laleman 2019
- 18 zie ook: Gelaude 2021
- 19 inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/18560
- 20 Brusse & van den Broeke 2005 98–99
- 21 zie van der Woud 2021 voor meer over dit thema.
- 22 Müller et al. 2022, 87
- 23 Müller et al. 2022, 87
- 24 Voor Zeeland is een digitale dijkenkaart opgesteld door B. Chamuleau. De kaart is te raadplegen via de Atlas van Zeeland: kaarten.zeeland.nl/map/atlasvanzeeland
- 25 De Kraker 2002
- 26 De Kraker 2002, 20
- 27 zie ook het zeer uitgebreide onderzoek van de Kraker (1997) over dit onderwerp.
- 28 De Kraker 2002,38–39
- 29 De Kraker 2002,39
- 30 Brusse & Zwemer 2014, 30
- 31 Brusse & Zwemer 2014, 30
- 32 Brusse & Zwemer 2014, 37–38
- 33 Meer informatie over dit dijkversterkingsproject is te vinden op de website van het Hoogwaterbeschermingsprogramma: www.hwbp.nl/projecten/overzicht-projecten/scheldestromen/sloehaven-buitenhaven-vlissingen
- 34 zie: www.hz.nl/onderzoek/projecten/geen-zee-te-hoog
- 35 zie: www.vlissingen.nl/spuikom-actueel
- 36 zie de Kraker 1993 voor een uitgebreid overzicht van de geschiedenis van de Vier Ambachten
- 37 De Kraker 1997, 129–132
- 38 zie ook: www.natuurmonumenten.nl/natuurgebieden/fort-ellewoutsdijk
- 39 www.zeeuwseankers.nl/verhaal/belgische-vluchtelingen-in-zeeland
- 40 inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/127073
- 41 Zie van Gendt 2019 voor een uitgebreide documentatie van de Slag om de Schelde
- 42 Euregio Scheldemonde – Beleidsplan Grensoverschrijdend Krekengebied (1997)
- 43 www.cultureelerfgoed.nl/documenten/2024/01/01/visie-atlantikwall
- 44 Decavele & De Herdt 1976, 16–24
- 45 zie ook de uitgave Erfgoedspokkels (nr 40) van de provincie Oost-Vlaanderen
- 46 Decavele & De Herdt 1976, 30
- 47 Decavele & De Herdt 1976, 35–37
- 48 zie Zeeuws Archief voor meer over dit onderwerp: www.zeeuwsarchief.nl/blog/de-vlissingse-admiraliteitswerf
- 49 Decavele & De Herdt 1976,57
- 50 Decavele & De Herdt 1976,60
- 51 Decavele & De Herdt 1976, 215
- 52 Rijkswaterstaat 2016, 26
- 53 Gurdebeke 2021
- 54 Hamelinck 2002, 55–56
- 55 Decavele & De Herdt 1976, 229–232
- 56 zie www.northseaport.com voor meer informatie over het havenbedrijf
- 57 GGD Zeeland 2021
- 58 www.mskgent.be
- 59 Brusse & van den Broeke 2005, 358–359
- 60 Antrop 2007

Literatuurlijst

Agentschap Onroerend Erfgoed. (2024). *Met lijntracés dwars door archeologisch Vlaanderen. Een synthese van archeologisch onderzoek op 21 lijntracés in landelijk Vlaanderen en een evaluatie van de onderzoeksstrategieën*.

Antrop, M. (2007). *Perspectieven op het landschap*. Gent: Academia Press.

Baeteman, C. (2008). *De Holocene geologie van de Belgische kustvlakte*. Professional Paper. Geological Survey of Belgium 304.

Barends, S. (2010). *Het Nederlandse landschap. Een historisch-geografische benadering (10e druk)*. Utrecht: Matrijs.

Bauwens, A., & Krabbendam, J. (2014). *Scharnierend Gewest. 200 jaar Zeeuws-Vlaanderen 1814-2014*. Heemkundige Kring West-Zeeuws-Vlaanderen.

Beekman, F. & Brusse, P. (2012). *Geschiedenis van Zeeland deel 1: prehistorie – 1550*. Zwolle: WBooks.

Berg van den, A. & Casimir, T. (2002). *Landschapsbeleving en Cultuurhistorie. Een theoretische en empirische verkenning van de invloed van cultuurhistorie op de beleving van het landschap*. Wageningen: Alterra-rapport 582, Reeks Belevingsonderzoek nr. 2.

Boer de, E. (2013). *Archeologisch bureau-onderzoek planuitwerkingsfase Grote Zeesluis Kanaal Gent-Terneuzen*. Vlaams Nederlandse Scheldecommissie.

Boone, M. (2011). *Gent stad van alle tijden*. Brussel: Mercatorfonds.

Borremans. (2015). *Geologie van Vlaanderen*. Gent: Academia press.

Bos, K., & Bosch, J. (2017). *Landschapsatlas van de Oosterschelde; spiegel van verleden, venster op de toekomst*. Koudekerke.

Broeke van den, P. (1996). *Turfwinning en zoutwinning langs de Noordzeekust. Een verbond sinds de ijzertijd?* Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis 5.

Brusse, P., & Broeke van den, W. (2005). *Provincie in de periferie. De economische geschiedenis van Zeeland 1800-2000*. Utrecht: Matrijs.

Brusse, P. (2014). *Geschiedenis van Zeeland deel 4: 1850-2000*. Zwolle: WBooks.

Buyst, E., & Soete, A. (2002). *Sidmar 1962-2002 veertig jaar staalproductie in Vlaanderen*. Lannoo.

Chamuleau, B. (2021). *Dijkenonderzoek Zeeland*. Zeeland 30 (2), pp. 45-54.

Charles, L., & Laleman, M. (2006). *Het Gent boek*. Zwolle: WBooks.

Coen, I. (1998). *Ontstaan en ontwikkeling van de Westerschelde*. Water nr. 43, pp. 156-162.

Cruyningen van, P., & Groenveld, S. (2012). *Geschiedenis van Zeeland deel 2: 1550-1700*. Zwolle: WBooks.

De Clerq, W. (2009). *Lokale gemeenschappen in het Imperium Romanum: transformaties in de rurale bewoningsstructuur en de materiële cultuur in de landschappen van het noordelijk deel van de civitas Menapiorum (Provincie Gallia-Belgica, ca. 100 v. Chr. – 400 n. Chr.)*. Gent: Universiteit Gent.

De Haan, A., & Vanmaele, N. (2021). *Inventariseren van landschappelijk erfgoed in Vlaanderen. Historiek, methodologie, doelstellingen en resultaten*. Onderzoeksrapporten agentschap Onroerend Erfgoed nr. 195.

Decavele, J., & Balthazar, H. (1989). *Gent. Apologie van een rebelse stad*. Brussel: Mercatorfonds.

Decavele, J., & de Herdt, R. (1976). *Gent op de wateren en naar de zee*. Mercatorfonds.

Declercq, G. (1997). *Ganda en Blandinium: de Gentse abdijen van Sint-Pieters en Sint-Baafs*. Gent: Snoeck-Ducaju.

Defacto Stedenbouw; CLUSTER Landschap & stedenbouw; Eras centre for Urban, Port and Transport economics. (2024). *Toekomstbestendige haven in de Vlaams-Nederlandse Delta*.

Dekker, J. (2023). *Zeeuwse zeeweringen. Werken aan de Zeeuwse kust, 1944-2015*. Utrecht: Matrijs.

Dekker, J., & Brusse, P. (2013). *Geschiedenis van Zeeland deel 3: 1700-1800*. Zwolle: WBooks.

Depaepe, L. (2022). *Gent stad van de opstand*. Borgerhoff & Lambergts.

Dobbelaar, T. (2018). *Tussen Zeeuws en Vlaams. Annexatie en separatisme in Zeeuws-Vlaanderen in de 20ste eeuw*. Universiteit Gent.

Enthoven, V. (2015). De Scheldekwestie ‘revisited’. De geopolitieke en militair-strategische betekenis van de Scheldemonding. Militaire spectator jaargang 184 nummer 12, pp. 535-548.

Gelaude, F. (2021). *De burggravenstroom gent – ertvelde, erfgoedspokkels*. Provincie Oost-Vlaanderen, IOED-Meetjesland.

Gent van, T., & Sakkers, H. (2019). *Slag om de Schelde 1944. De beslissing in de strijd om West-Europa*. Bergschenhoek: Marberg Media.

Gurdebeke P. (2021). Landschapselementen als industrieel erfgoed: de gipsberg van Rieme-Zelzate en de fosfaatindustrie in België. *Erfgoed van industrie en techniek* 31 (1), 13-22.

Haartsen, A. (2009). *Ontgonnen verleden. Regiobeschrijvingen provincie Zeeland*. Directie Kennis, Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

Hamelinck, E. (2002). *Geschiedenis van de havens van Terneuzen en Vlissingen*. In A. Kraker de, *De Westerschelde, een water zonder weerga* (pp. 49-68). Kloosterzande: Duerinck.

Henderikx, P. (2001). *Land, water en bewoning. Waterstaats- en nederzettingsgeschiedenis in de Zeeuwse en Hollandse delta in de Middeleeuwen*. Hilversum: Uitgeverij Verloren.

Ietswaart, L. (2023). *Een schets van het landschap. Representatie van het rurale landschap en boerenbedrijf in de zand- en kustgebieden van Vlaanderen in laatmiddeleeuwse getijdenboeken (ca 1300 – ca 1600)*. Masterscriptie Landschapsgeschiedenis, Rijksuniversiteit Groningen.

Jacobs, M. (2006). *The production of mindscapes: a comprehensive theory of landscape experience*. Wageningen University.

Jongens, F. (2014). *Vlaanderen en Nederland. Een verschillende identiteit dus een verschillende cultuurbeleid?* Scriptie MA Kunstbeleid- en Management.

Karel, E. (2004). *De gelaagde ruimte. Identificatie in drie grenslandschappen*. Rijksuniversiteit Groningen.

Keulen van, G. (2011). *De constructie van regionale identiteit: Zeeland. Strategieën van place branding en place making*. Erasmus Universiteit Rotterdam.

Kiden, P. (2006). *De evolutie van de Beneden-Schelde in België en Zuidwest-Nederland na de laatste ijstijd*. Belgeo.

Klerk de, A. (2003). *Het Nederlandse landschap, de dorpen in Zeeland en het water op Walcheren*. Historisch-geografische en waterstaatshistorische bijdragen. Utrecht: Matrijs.

Kraker de, A. (1997). *Landschap uit balans. De invloed van de natuur, de economie en de politiek op de ontwikkeling van het landschap in de Vier Ambachten en het land van Saeftinghe tussen 1488 en 1609*. Utrecht: Matrijs.

Kraker de, A. (2002). *De Westerschelde, een water zonder weerga. Ontstaansgeschiedenis en kaartbeeld, havens, handel en scheepvaart, verkeer, verdrinken dorpen, oorlog en verdedigingswerken, natuur en milieu en andere aspecten van de Westerschelde*. Kloosterzande: Duerinck.

Kraker de, A., & Bauwens, W. (2000). *Polders en Waterschappen in het Hulsterambacht. De geschiedenis van zeedijken, vooroever, binnenwater, wegen en van de bestuurlijke organisatie van de waterschappen in het voormalige Hulsterambacht tussen 1600 en 1999*. Kloosterzande: Duerinck.

Kraker de, A., & Borger, G. (2007). *Landschappelijke dynamiek in de zuidwestelijke delta van de Lage Landen*. Geoarchaeological and Bioarchaeological Studies 8.

Kraker de, A., Royen van, H., & De Smet, M. (1993). *“Over den Vier Ambachten” 750 Keure, 500 Jaar Graaf Jansdijk*. Kloosterzande: Duerinck.

Kuipers, J. (2023). *De Staats-Spaanse Linies. Monumenten van conflict en cultuur*. Zutphen: Walburg Pers.

Lases, W., & Kraker de, A. (2009). *De Westerschelde, natuurlijk? Verdieping van en ontpoldering langs de Westerschelde in historisch perspectief geplaatst*. Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis 18, 2, pp. 25-39.

Lemaire, T. (1970). *Filosofie van het landschap*. Amsterdam: ambo | anthos.

Lemaire, T. (1999). *Landschap in meervoud. Perspectieven op het landschap in de 20ste/21ste eeuw*. Utrecht: Uitgeverij Jan van Arkel.

Linden van der, H., & L., V. v. (2022). *Zeeland en de Eerste Wereldoorlog*. Soesterberg: Uitgeverij Aspekt.

Minnaard, J. (2024). *De geschiedenis van het Ganzenreservaat bij Sinoutskerke op Zuid-Beveland 1596–1981*. Middelburg: KZGW.

Müller, A., & Dijkstra, J. (2022). *Dynamische Delta. Synthese onderzoek naar de archeologische bewoningsgeschiedenis en landschapsontwikkeling van de provincie Zeeland en het Zeeuws kleigebied*. Amersfoort: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

MUST Stedenbouw. (2023). *Landschapsbiografie van de Zwinstreek*. Provincie West-Vlaanderen.

Noens, G., Laloo, P., & Mikkelsen, J. (2012). *Koewacht-Emmabaan (gemeente Terneuzen, provincie Zeeland)*. Standaardrapport van een inventariserend veldonderzoek (IVO-O/P). Gent: Ghent Archaeological Team (GATE).

Peeters, J. (2009). *De Duitse inval in België 1914*. Soesterberg: Uitgeverij Aspekt.

Provincie Oost-Vlaanderen. (2023). *Sociaal-economische situatieschets van Oost-Vlaanderen*.

Provincie Oost-Vlaanderen. (sd). *uitgebreid bosbeheerplan voor nieuwe percelen in het Kloosterbos te Wachtebeke*.

Provincie Zeeland. (2008). *Archeologie naar deltahoogte. Een onderzoek naar de Zeeuwse archeologiebeoefening*.

Provincie Zeeland. (2013). *Het ontstaan van Zeeland. 26 aardkundig waardevolle gebieden in de provincie*.

Provincie Zeeland. (2018). *Samen in Zee. Cultuur als pijler van stedelijke aantrekkelijkheid in Zeeland*.

Provincie Zeeland. (2021). *Klimaatadaptatiestrategie Zeeland 2021–2026*.

Provincie Zeeland. (2023). *Eindrapportage Consultatie Zeeuwse inwoners kansen en voorwaarden kernenergie*.

Provincie Zeeland. (2023). *Ruimtelijk Voorstel Zeeland. Verkenning in het kader van programma NOVEX*.

Ridder de, J. (2004). *De Geschiedenis van Vlissingen en Haar Ambachten*.

Rijkswaterstaat. (2016). *Kanaal van Gent naar Terneuzen. Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van kanalen*.

Robesin, J. (2024). *De annexatie. Hoe belgen ongemoeid oprukken naar het noorden*.

Ryckaert, M. (sd). *Zeven eeuwen kanaalverbindingen tussen de kust*.

Soens, T. (2009). *De spade in de dijk? Waterbeheer en rurale samenleving in de Vlaamse kustvlakte (1280–1580)*. Gent: Academia Press.

Stad Gent. (2019). *Muide-Meulestede, een ruimtelijke toekomstvisie. Eindrapport Maart 2019*.

Steenbergen, C., Reh, W., Nijhuis, S., & Pouderoijen, M. (2009). *De Polderatlas van Nederland. Pantheon der Lage Landen*. Bussum: Uitgeverij Thoth .

Stouthamer, E., & Cohen, K. (2023). *Fysische geografie van Nederland – De vorming van het land*. Utrecht: Perspectief uitgevers.

Trachet, J. (2010). *Verdronken dorpen in het zuidoosten van Zeeland*. Universiteit Gent.

Vanmontfort B. (2019). *Onderzoeksbalans archeologie in vlaanderen. Neolithicum: vroege landbouwers*. Agentschap Onroerend Erfgoed.

Vanneste, A. (2013). *De Doodendraad. De elektrische draadversperring aan de Oost- en Zeeuws-Vlaamse grens tijdens de Eerste Wereldoorlog*. Gent: Provincie Oost-Vlaanderen.

Ven van de, G. (1993). *Leefbaar laagland. Geschiedenis van de waterbeheersing en landaanwinning in Nederland*. Utrecht: Matrijs.

Verbruggen, F., Linden van der, M., Kooistra, L., & Beurden van, L. (2015). *Stille wateren hebben diepe gronden: paleoecologisch onderzoek naar het Pleistoceen en Holoceen van Terneuzen, Nieuwe Sluis*. BiAXiaal, 849.

Verhoeve, A., & Verbruggen, C. (2006). *Het Meetjesland. Bodem en landschap in historisch perspectief*. Belgeo. Belgisch Tijdschrift voor Geografie, pp. 206–218.

Vleesschauwer de, M. (2013). *Internationale polders in Zuidwest-Nederland. Een bijzonder aspect van waterstaat van voor de grote fusiegolf*. Tijdschrift voor waterstaatsgeschiedenis 22, 1, pp. 18–25.

Vleesschauwer de, M. (2013). *Van water tot land. Polders en waterschappen in midden Zeeuws-Vlaanderen 1600–1999*. Utrecht: Matrijs.

Vleesschauwer, M. (2012). *Van water landt, van landt weder water. Waterstaat en waterhuishouding in midden Zeeuws-Vlaanderen, 1600–1999*. Vrije Universiteit Amsterdam.

Vos, P., & Vries de, S. (2015). *Geoarcheologisch vooronderzoek Nieuwse Sluis Terneuzen*. Deltares.

Vos, P., Meulen van der, M., Weerts, H., & Bazelmans, J. (2018). *Atlas van Nederland in het Holoceen. Landschap en bewoning vanaf de laatste ijstijd tot nu*. Amsterdam: Prometheus.

Vries de, S. (2007). *Veranderende landschappen en hun beleving. Verkenning van het effect van het veranderd zijn op zich*. Wageningen: Wettelijke Onderzoekstaken Natuur & Milieu Werkdocument 43.

Vries de, S., & Buijs, A. (2005). *Verschillen in landschapsbeleving tussen bevolkingsgroepen. Literatuurstudie en opzet voor empirisch onderzoek*. Wageningen: Natuurplanbureau rapport 25.

Vries de, S., Custers, M., & Boers, H. (2010). *Storende elementen in beeld. De impact van menselijke artefacten op de landschapsbeleving nader onderzocht*. Wageningen: Wettelijke Onderzoekstaken Natuur & Milieu Werkdocument 204.

Woud van der, A. (1987). *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798–1848*. Amsterdam: Prometheus.

Woud van der, A. (2020). *Het landschap, de mensen. Nederland 1850–1940*. Amsterdam: Prometheus.

Woud van der, A. (2024). *De steden, de mensen. Nederland 1850–1900*. Amsterdam: Prometheus.

Zonneveld, I., Beeftink, W., Wolf, W., van der Goes van Naters, M., & Lebret, T. (1967). *De Westerschelde, erfdeel van het Zeeuwse landschap*. Amsterdam: Het Zeeuwse Landschap.

Zuidhoff, F., & Dijkstra, J. (2011). *De oudste dijk van Zeeland? Vondst van een dijkje en terp uit de Romeinse tijd op*. Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis 20, pp. 53–61.

Zwemer, P. (2022). *Walcherse Wüstungen. Een onderzoek naar het verdwijnen van nederzettingen op Walcheren*. Masterscriptie Landschapsgeschiedenis Rijksuniversiteit Groningen.

Websites

www.topotijdreis.nl

www.zeeuwseankers.nl

www.onroerenderfgoed.be

www.cultureelerfgoed.nl

www.scheldedelta.eu/nl

www.geologievannederland.nl

www.atlasleefomgeving.nl

www.geopunt.be

www.staatsspaanselinies.eu

www.deslagomdeschelde.nl

www.natuurpunt.be

www.staatsbosbeheer.nl

www.natuurmonumenten.nl

www.hetzeeuwselandschap.nl

www.vlissingen.nl

www.borsele.nl

www.terneuzen.nl

www.zelzate.be

www.evergem.be

stad.gent/nl

www.comeet.be/

Lijst met afbeeldingen

voorblad: Cultuurland Advies

Topografische kaart: OpenStreetMap

Thema 1

Afbeelding 1.1 – Beeldarchief Rijkswaterstaat 397212, fotograaf Joop van Houdt.

Afbeelding 1.2 – EuroDEM via www.mapsforeurope.org, cartografie Cultuurland Advies

Afbeelding 1.3 – Ulco Glimmerveen in opdracht van UNESCO Global Geopark Scheldedelta

Afbeelding 1.4 – Kiden & Verbruggen 2001

Afbeelding 1.5 – Geomorfologische kaart van Nederland via ESRI Nederland, geomorfologie Vlaanderen via Geopunt, Geologische Kaart Global Geopark Scheldedelta. Cartografie Cultuurland Advies

Afbeelding 1.6 – Stouthamer, Cohen & Hoek, 2015

Afbeelding 1.7 – Müller & Dijkstra 2022, 76, oorspronkelijke bron Erfgoed Zeeland

Afbeelding 1.8- Ulco Glimmerveen in opdracht van UNESCO Geopark Scheldedelta

Afbeelding 1.9 – Vos et al 2018, Paleogeografische kaarten Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Cartografie Cultuurland Advies

Afbeelding 1.10 – Beeldarchief Rijkswaterstaat, fotograaf Joop van Houdt

Afbeelding 1.11 – Actueel Hooggebestand Nederland (AHN4) via ESRI Nederland

Afbeelding 1.12 – Cartografie Cultuurland Advies

Afbeelding 1.13 – Beeldbank Zeeland, beeldnummer 2622, fotograaf Ton Stanowicki

Afbeelding 1.14 – Cultuurland Advies

Afbeelding 1.15 – Data geopunt.be, cartografie Cultuurland Advies

Afbeelding 1.16 – Beeldbank Zeeland,

beeldnummer 2900

Afbeelding 1.17 – www.scheldedelta.eu

Afbeelding 1.18 – foto Christine Vervae

Afbeelding 1.19 – Cultuurland Advies

Afbeelding 1.20 – a –Beeldbank Zeeland, beeldnummer 2951, b-Cultuurland Advies, c- Cultuurland Advies, d-Cultuurland Advies, e-Ulco Glimmerveen in opdracht van Geopark Scheldedelta

Afbeelding 1.21- Data Provincie Zeeland, Geopunt, provincie Oost-Vlaanderen, Geopark Schelde Delta, ESRI Nederland, Kadaster. Cartografie Cultuurland Advies

Thema 2

Afbeelding 2.1 – Kaart van Ferraris (1777), Koninklijke Bibliotheek van België via www.kbr.be/nl/projecten/kaart-van-ferraris

Afbeelding 2.2 –. Müller & Dijkstra 2022, 52, oorspronkelijke bron Erfgoed Zeeland

Afbeelding 2.3 – Noens 2012, 63–64

Afbeelding 2.4 – Ulco Glimmerveen in opdracht van UNESCO Global Geopark Scheldedelta

Afbeelding 2.5 – D'hondt & Wattenberghe 2015, 48 (archis waarnemingsnummer 45.094)

Afbeelding 2.6 – Ulco Glimmerveen in opdracht van UNESCO Global Geopark Scheldedelta

Afbeelding 2.7 Google Maps

Afbeelding 2.8 – Gent Geprint via www.gent-geprint.com/bijzondere-gebouwen/gebouwen-k/korenstapelhuis

Afbeelding 2.9 – Beeldbank Agentschap Onroerend Erfgoed, id: 321389

Afbeelding 2.10 – Beeldbank Agentschap Onroerend Erfgoed, id: 375364, fotograaf Kris Vandevorst

Afbeelding 2.11 – STAM Gent, objectnummer 00474

Afbeelding 2.12 – Stadhuismuseum Zierikzee via www.zeeuwseankers.nl/verhaal/zout-zeeuws-goud

Afbeelding 2.13 – Ulco Glimmerveen in opdracht van UNESCO Global Geopark Scheldedelta

Afbeelding 2.14 – Kaart van Ferraris (1777), Koninklijke Bibliotheek van België via www.kbr.be/nl/projecten/kaart-van-ferraris

Afbeelding 2.15 – Topografische Kaart ca. 1930 via www.topotijdreis.nl

Afbeelding 2.16 – Cultuurland Advies

Afbeelding 2.17 – Kaart van Ferraris (1777), Koninklijke Bibliotheek van België via www.kbr.be/nl/projecten/kaart-van-ferraris

Afbeelding 2.18 – Travel for Motion

Afbeelding 2.19 – Zeeuws maritiem muZEEum via Wikimedia Commons (publiek domein)

Afbeelding 2.20- Bibliotheek van Zeeland – Beeldbank Zeeland recordnummer 20351

Afbeelding 2.21 – Beeldbank Agentschap Onroerend Erfgoed, id: 182057

Afbeelding 2.22 – Beeldbank Zeeland, beeldnummer 2780, fotograaf Marcelle Davidse

Afbeelding 2.23 – Cultuurland Advies

Afbeelding 2.24 – a – Georg Braun, Frans Hogenberg 1572 (Wikimedia Commons, publiek domein), b- F. De Bakker (Wikimedia Commons, publiek domein).

Afbeelding 2.25 – geopunt.be

Afbeelding 2.26 – Data: geopunt.be, Cartografie Cultuurland Advies

Afbeelding 2.27 – www.topotijdreis.nl

Afbeelding 2.28 – Data: CBS, Kadaster, ESRI Nederland, Cartografie Cultuurland Advies

Afbeelding 2.29 – www.topotijdreis.nl

Afbeelding 2.30 – Data: CBS, Kadaster, ESRI Nederland, Cartografie Cultuurland Advies

Afbeelding 2.31 – geopunt.be

Afbeelding 2.32 – Data: geopunt.be, Cartografie

Cultuurland Advies

Afbeelding 2.33 – Hans Dullaert

Afbeelding 2.34 – Beeldbank Zeeuws Archief, Fotocollectie Vlissingen, nr 34586, Beeldbank Zeeuws Archief, Kon. Mij. De Schelde, collectie 7519, nr 154, Hans Dullaert

Afbeelding 2.35 – Cultuurland Advies

Afbeelding 2.36 – Cultuurland Advies

Afbeelding 2.37 – a- Cultuurland Advies, b – Cultuurland Advies, c – Google Maps, d Gent Gemapt-, e- Agentschap Onroerend Erfgoed

Afbeelding 2.38 – Data – Provincie Zeeland, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Agentschap Onroerend Erfgoed, Geopunt, ESRI Nederland, Kadaster. Cartografie Cultuurland Advies

Thema 3

Afbeelding 3.1 – Beeldbank Zeeland, beeldnummer 2951

Afbeelding 3.2 – Beeldbank Rijkswaterstaat 397108, fotograaf Joop van Houdt

Afbeelding 3.3 – www.sincfala.be

Afbeelding 3.4 –Cultuurland Advies

Afbeelding 3.5 – Cartografie Cultuurland Advies

Afbeelding 3.6 – Christiaan Sgrooten 1573, Koninklijke Bibliotheek België via Wikimedia Commons

Afbeelding 3.7 – Beeldbank Zeeland, Beeldnummer 2945

Afbeelding 3.8 – Cultuurland Advies

Afbeelding 3.9 – Jacob van Deventer 1580 via Wikimedia Commons

Afbeelding 3.10 Wikimedia Commons

Afbeelding 3.11 ESRI Nederland

Afbeelding 3.12 – www.topotijdreis.nl, foto Cultuurland Advies

Afbeelding 3.13 – www.topotijdreis.nl

Afbeelding 3.14 – www.topotijdreis.nl
Afbeelding 3.15 – Cultuurland Advies

Afbeelding 3.16 – Historiek.net

Afbeelding 3.17 – Zeeuws Archief, Fotocollectie Vlissingen nr. 691

Afbeelding 3.18 – www.topotijdreis.nl

Afbeelding 3.19 – Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Afbeelding 3.20 – Gemeente Vlissingen

Afbeelding 3.21 – a – Cultuurland Advies, b – Cultuurland Advies, c– Cultuurland Advies, d– Cultuurland Advies, e– Beeldbank Zeeland

Afbeelding 3.22– Data: Provincie Zeeland, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Geopunt.be, Cartografie Cultuurland Advies

Thema 4

Afbeelding 4.1 – Zeeuws Archief inv. nr. 294_1609

Afbeelding 4.2 – Beeldbank Zeeland, beeldnummer 2956

Afbeelding 4.3 – Beeldbank Zeeland, beeldnummer 2716, fotograaf Ton Stanowicki

Afbeelding 4.4 – Cultuurland Advies

Afbeelding 4.5 – Paul Hermans via Wikimedia Commons

Afbeelding 4.6 – ESRI Nederland

Afbeelding 4.7 – Geraerd Coeck ca. 1650, via Wikimedia Commons

Afbeelding 4.8 – Sam de Decker

Afbeelding 4.9 – Cultuurland Advies

Afbeelding 4.10 – Cultuurland Advies

Afbeelding 4.11 – Cultuurland Advies

Afbeelding 4.12 – Frederik Hendrik 1644, via Wikimedia Commons

Afbeelding 4.13 – Wikimedia Commons (publiek domein)

Afbeelding 4.14 – ESRI Nederland

Afbeelding 4.15 – Cultuurland Advies

Afbeelding 4.16 – Gemeente Vlissingen

Afbeelding 4.17 – Beeldbank Agentschap

Onroerend Erfgoed, id: 177436

Afbeelding 4.18 – Isaac Basire, 1708, Wikimedia Commons

Afbeelding 4.19 – Hattinga 1750, via Cultuurhistorische kaart Zeeland

Afbeelding 4.20 – Cultuurland Advies

Afbeelding 4.21 – Beeldbank Rijkswaterstaat, fotograaf Joop van Houdt

Afbeelding 4.22 – www.topotijdreis.nl

Afbeelding 4.23 – Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 349.714

Afbeelding 4.24 – Johan Blaeu, Atlas van Loon 1649 via Wikimedia Commons (publiek domein)

Afbeelding 4.25 – www.grenspalen.be (Maurice Kindt)

Afbeelding 4.26 – Cultuurland Advies

Afbeelding 4.27 – Wikimedia Commons

Afbeelding 4.28 – Wikimedia Commons

Afbeelding 4.29 – Cultuurland Advies

Afbeelding 4.30 – Nieuwsmeester via Wikimedia Commons (CC BY 4.0)

Afbeelding 4.31 – Beeldbank Zeeland, beeldnummer 1928, fotograaf Felice Buonadonna

Afbeelding 4.32 – Cultuurland Advies

Afbeelding 4.33 – Cultuurland Advies

Afbeelding 4.34 – Cultuurland Advies

Afbeelding 4.35 – a– ESRI Nederland, b – Beeldbank Zeeland, c– Cultuurland Advies, d– Cultuurland Advies, e– Beeldbank Zeeland

Afbeelding 4.36 – Data – Provincie Zeeland, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Agentschap Onroerend Erfgoed, Geopunt, ESRI Nederland, Kadaster. Cartografie Cultuurland Advies

Thema 5

Afbeelding 5.1 – Beeldbank Zeeland, beeldnummer 2988

Afbeelding 5.2 – OpenStreetMap, cartografie Cultuurland Advies

Afbeelding 5.3 – Wikimedia commons (publiek domein)

Afbeelding 5.4 – Decavele & De Herdt 1976, 44

Afbeelding 5.5 – Petrus Seghers, 1669. Zeeuws maritiem muZEEum.

Afbeelding 5.6 – Joan Blaeu, 1649 (Publiek domein)

Afbeelding 5.7 – Pier Benedictus De Maere, 1791. STAM Get objectnummer A59.03

Afbeelding 5.8 – Christiaan Sgrooten 1573, Koninklijke Bibliotheek België via Wikimedia Commons

Afbeelding 5.9 – Kaart van Ferraris (1777), Koninklijke Bibliotheek van België via www.kbr.be/nl/projecten/kaart-van-ferraris

Afbeelding 5.10 – Jan Caspar Philips (18e eeuw) via Wikimedia Commons

Afbeelding 5.11 – Wikimedia Commons

Afbeelding 5.12 – Zeeuws archief

Afbeelding 5.13 – Delpher

Afbeelding 5.14 – Rijkswaterstaat 2016, 24

Afbeelding 5.15 – Industriemuseum Gent, objectnummer F10381

Afbeelding 5.16 – Gent Geprent

Afbeelding 5.17 – Beeldbank Rijkswaterstaat, fotograaf Joop van Houdt (2008)

Afbeelding 5.18 – Data – provincie Zeeland, Geopunt, Cartografie Cultuurland Advies

Afbeelding 5.19 – Wikimedia Commons

Afbeelding 5.20 – www.topotijdreis.nl

Afbeelding 5.21 – Wikimedia Commons

Afbeelding 5.22 – www.topotijdreis.nl

Afbeelding –5.23 – Cultuurland Advies

Afbeelding 5.24 –Inventaris Onroerend Erfgoed

Afbeelding 5.25 – Wikimedia Commons

Afbeelding 5.26 – Wikimedia Commons

Afbeelding 5.27 – Wikimedia Commons

Afbeelding 5.28 – Wikimedia Commons

Afbeelding 5.29 – Stad Gent

Afbeelding 5.30 – Stad Gent

Afbeelding 5.31 – Cultuurland Advies

Afbeelding 5.32 – North Sea Port

Afbeelding 5.33 – Rijkswaterstaat 2016, 37

Afbeelding 5.34 – ESRI Nederland

Afbeelding 5.35 – Cartografie Cultuurland Advies

Afbeelding 5.36 – Cartografie Cultuurland Advies

Afbeelding 5.37 – Beeldbank Rijkswaterstaat, fotograaf Joop van Houdt (2001)

Afbeelding 5.38 – Cultuurland Advies

Afbeelding 5.39 – Delpher.nl, bewerking Cultuurland Advies

Afbeelding 5.40 – Mediagalerij ArcelorMittal

Afbeelding 5.41 – Cultuurland Advies

Afbeelding 5.42 – Cultuurland Advies

Afbeelding 5.43 – Cultuurland Advies

Afbeelding 5.44 – North Sea Port

Afbeelding 5.45 – a – Beeldbank Zeeland, b – Stad Gent, c– Cultuurland Advies, d– Cultuurland Advies, e– Beeldbank Rijkswaterstaat

Afbeelding 5.46 – Data – Provincie Zeeland, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Agentschap Onroerend Erfgoed, Geopunt, ESRI Nederland, Kadaster. Cartografie Cultuurland Advies

Thema 6

Afbeelding 6.1 – Cultuurland Advies

Afbeelding 6.2 – a – zicht op Vlissingen vanuit zee door Petrus Segars (1662), Zeeuws Maritiem muZEEum, b – het opbrengen van het Franse oorlogsschip Le Bourbon door de Vlissinger kaperschepen Neptunus en Concordia ter rede van Vlissingen (1702) via Wikimedia Commons

Afbeelding 6.3 – a– Panoramisch gezicht op Gent door Gustave den Duyts (1881). Koninklijk Museum voor Schone Kunsten Gent, Boot op kanaal Gent–

Terneuzen door Georges Buysse (1902). Museum
Deinze en de Leiestreek

Afbeelding 6.4 – Gent Geprint

Afbeelding 6.5 – Gemeente Vlissingen

Afbeelding 6.6 – Grafieken en kaarten
participatieproces, Cultuurland Advies

Afbeelding 6.7 – Cultuurland Advies

Afbeelding 6.8 – OpenStreetMap, Cartografie
Cultuurland Advies

Afbeelding 6.9 – Cultuurland Advies

Afbeelding 6.10 – OpenStreetMap, Cartografie
Cultuurland Advies

Afbeelding 6.11 – Cultuurland Advies

Afbeelding 6.12 – OpenStreetMap, Cartografie
Cultuurland Advies

Afbeelding 6.13 – Cultuurland Advies

Afbeelding 6.14 – OpenStreetMap, Cartografie
Cultuurland Advies

Afbeelding 6.15 – Cultuurland Advies

Afbeelding 6.16 – OpenStreetMap, Cartografie
Cultuurland Advies

Afbeelding 6.17 – Cultuurland Advies

Afbeelding 6.18 – Data – Provincie Zeeland,
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Agentschap
Onroerend Erfgoed, Geopunt, ESRI Nederland,
Kadaster. Cartografie Cultuurland Advies

