



Het landschap van de watersnoodramp

Tijmen Geert van de Wetering



rijksuniversiteit
groningen

Het landschap van de watersnoodramp

*Een onderzoek naar de verandering die de watersnoodramp van 1953 teweeg heeft
gebracht in het landschap van Schouwen-Duiveland*

Masterscriptie Landschapsgeschiedenis, Rijksuniversiteit Groningen
T. G. van de Wetering
Utrecht, Augustus 2024

Begeleider en Eerste lezer: M. (Mans) Schepers (Rijksuniversiteit Groningen)
Tweede lezer: W. (Willemieke) Ottens (Rijksuniversiteit Groningen)

Foto omslag: Zeeuws Archief, Beeldbank Schouwen-Duiveland, nr. SW-2184

Voorwoord

Utrecht, 20 september 2024

In februari 2023 startte ik met de opleiding Landschapsgeschiedenis in Groningen, dit deed ik op en neer reizend vanuit Utrecht. Gekscherend zei ik wel eens dat ik in de trein woonde als ik 3 keer per week naar college moest. Nadat ik al mijn vakken had afgerond, begon ik in februari 2024 met deze laatste opdracht van mijn studententijd, de masterscriptie. Vanaf begin af aan wist ik dat een onderwerp in Zeeland wilde gaan doen, de provincie waar ik geboren en opgegroeid ben. Het onderwerp werd uiteindelijk de watersnoodramp. Vol goede moed ging ik aan de slag met schrijven en de eerste stukken kwamen snel op papier. Echter kwam ik achter dat scriptie schrijven niet bepaald mijn hobby is. Daarnaast was ik ondertussen druk met solliciteren en verhuizen. Mede hierdoor heeft het scriptieproces wat langer geduurd.

Ik ben mijn begeleider Mans Schepers dankbaar dat hij me vooruit heeft geholpen op de momenten dat ik even geen motivatie meer had om door te gaan met het schrijven van m'n scriptie. Uiteindelijk heeft dit geleid tot de scriptie die hier ligt, een landschappelijk verhaal over de watersnoodramp op Schouwen-Duiveland. Het heeft bloed, zweet en tranen gekost, maar ik ben trots op het eindproduct wat hier nu ligt.

Graag sluit ik dit voorwoord af met een mooie quote die ik tegenkwam tijdens het archiefonderzoek:

“Er moet hier in Zeeland wel een weg over de dijk komen te liggen, anders wordt het hier net zo troosteloos als de dijken in Friesland en Groningen”

Veel Leesplezier!

Tijmen van de Wetering

Samenvatting

Deze scriptie onderzoekt de veranderingen in het landschap van Schouwen-Duiveland als gevolg van de Watersnoodramp van 1953 en de daaropvolgende herstel- en wederopbouwmaatregelen. De centrale vraag is: Hoe hebben de watersnoodramp en de daaropvolgende herstel- en wederopbouwmaatregelen het landschap van Schouwen-Duiveland veranderd? Uit het onderzoek blijkt dat de Watersnoodramp niet alleen fysieke schade aanrichtte, maar ook leidde tot fundamentele veranderingen in zowel het landschap als de sociaaleconomische structuur van het eiland.

Landschap voor de ramp

Voor de Watersnoodramp had Schouwen-Duiveland een gevarieerd en historisch landschap. Het eiland bestond uit een mix van oudland- en nieuwlandpolders, elk met hun eigen kenmerken. De oudlandpolders werden gekenmerkt door onregelmatige kavelstructuren en kronkelige wegen, een resultaat van eeuwenlange natuurlijke en menselijke processen. De nieuwlandpolders, daarentegen, hadden een rationeler en systematischer verkavelingspatroon, wat te danken was aan latere inpolderingen. Daarnaast waren er diverse landschapselementen die typerend waren voor het agrarische karakter van het eiland, zoals eendenkooien, inlaagpolders en landbouwhavens. Deze structuren weerspiegelden de sterke agrarische oriëntatie van het eiland, waar landbouw de belangrijkste economische factor was. De havens waren nodig om de producten van het eiland af te krijgen naar afnemers.

De Watersnoodramp als keerpunt

De Watersnoodramp van 1953 markeert een keerpunt in de geschiedenis van Schouwen-Duiveland. De ramp veroorzaakte niet alleen verwoesting van gebouwen en infrastructuur, maar ook grote veranderingen in het landschap, direct of indirect. De fysieke schade door de overstroming was aanzienlijk, en historische landschapselementen werden beschadigd of vernietigd. Maar de impact van de ramp was niet alleen fysiek; het leidde ook tot een heroverweging van hoe het landschap moest worden hersteld en ontwikkeld.

Als direct gevolg van de watersnoodramp kwamen er nieuwe elementen in het landschap. Een van de meest opvallende toevoegingen waren de caisson-dijken, die werden gebruikt om dijkdoorbraken te dichten. Daarnaast werden geschenkwoningen gebouwd om de door de ramp getroffen bevolking te huisvesten. Deze nieuwe landschapselementen waren de start van de herontwikkeling van het eiland, waarbij het traditionele landschap werd vermengd met elementen van moderne wederopbouw.

Herverkaveling en de Deltawerken

Een belangrijk aspect van de veranderingen na de ramp was de grootschalige herverkaveling van landbouwgrond. De herverkavelingscommissie speelde hierin een centrale rol. De traditionele, vaak inefficiënte kavelstructuren werden aangepast om de landbouwproductiviteit te verhogen. Dit resulteerde in grotere kavels en verbeterde infrastructuur, wat de efficiëntie van de agrarische sector ten goede kwam. Een andere verandering was de verandering van de bevolkingsspreiding, huizen die vernietigd waren in buurtschappen mochten daar niet teruggebouwd worden. Hierdoor groeiden dorpen als Scharendijke en Serooskerke omdat daar huizen uit de omliggende buurtschappen herbouwd werden.

Parallel aan de herverkavelingen en herinrichtingen werden de Deltawerken gerealiseerd, een grootschalig waterbouwkundig project dat gericht was op het verhogen van de waterveiligheid in

het hele deltagebied. Voor Schouwen-Duiveland betekenden de Deltawerken niet alleen bescherming tegen toekomstige overstromingen, maar ook nieuwe economische kansen. De Deltawerken zorgden voor het einde van de isolatie van het eiland, na de bouw ervan werd het eiland bereikbaar over de dammen in plaats van alleen per boot. Deze toegenomen bereikbaarheid zorgde voor een stimulans voor de ontwikkeling van het toerisme.

Toeristische ontwikkeling

Toerisme werd na de Watersnoodramp een belangrijke pijler van de economische ontwikkeling op Schouwen-Duiveland. Zowel de reconstructiecommissie als de Delta-commissie zagen hierin een kans om de economie van het eiland te versterken. De aanleg van de Deltawerken en de verbeterde infrastructuur zorgden ervoor dat toeristische ontwikkelingen mogelijk werden. Dit was een opvallende verschuiving, aangezien het toerisme voor de ramp nog een vrij kleinschalige sector was.

De transformatie van agrarisch land in toeristische gebieden had een grote invloed op het landschap. Landbouwhavens, die hun oorspronkelijke functie verloren door de modernisering van de landbouw, werden omgevormd tot recreatieve locaties. Sommige havens verdwenen volledig, terwijl andere een nieuwe toeristische functie kregen, zoals de jachthavens in Den Osse en Burgsluis. Ook de grootschalige ontwikkeling van vakantieparken heeft, zoals rond Scharendijke, heeft bijgedragen aan veranderingen in het landschap.

Inhoudsopgave

| | |
|---|----|
| Voorwoord | 1 |
| Samenvatting..... | 2 |
| Inhoudsopgave..... | 4 |
| Hoofdstuk 1: Inleiding..... | 6 |
| 1.1 Aanleiding..... | 6 |
| 1.2 Stand van Onderzoek..... | 7 |
| 1.3 Probleemstelling | 8 |
| 1.4 Theoretisch Kader | 10 |
| 1.5 Methode en afbakening | 13 |
| 1.6 Structuur | 15 |
| Hoofdstuk 2: Landschap voor de Watersnood..... | 16 |
| 2.1 Oudland- en Nieuwlandpolders | 16 |
| 2.2 Oudlandpolders | 17 |
| 2.3 Nieuwlandpolders | 21 |
| 2.4 Bijzondere Landschapselementen | 29 |
| 2.5 Conclusie | 36 |
| Hoofdstuk 3: Watersnoodramp op Schouwen-Duiveland | 37 |
| 3.1: Dijkdoorbraken en stroomgaten | 37 |
| 3.2 Materiële gevolgen | 38 |
| 3.3 Overleden personen | 38 |
| 3.4 Conclusie | 38 |
| Hoofdstuk 4: Landschap van de Watersnood..... | 39 |
| 4.1 Verdwenen elementen..... | 39 |
| 4.2 Toegevoegde elementen | 39 |
| 4.3 Conclusie | 53 |
| Hoofdstuk 5: Organisaties en Plannen | 54 |
| 5.1 Herverkavelingscommissie | 54 |
| 5.2 Herverkavelingsplan | 57 |
| 5.3 Deltacommissie..... | 59 |
| 5.4 Conclusie | 64 |
| Hoofdstuk 6: Landschap na de Watersnood | 65 |
| 6.1 Casestudy's na de Watersnoodramp | 65 |
| 6.2 Beplantingsontwerp | 76 |
| 6.3 Toeristisch landschap..... | 76 |

| | |
|---|-----|
| 6.4 Landschapselementen..... | 80 |
| 6.5 Conclusie | 93 |
| Hoofdstuk 7: Conclusie en discussie..... | 95 |
| 7.1 Conclusie | 95 |
| 7.2 Discussie en aanbevelingen..... | 97 |
| Bronnenlijst | 98 |
| Literatuur..... | 98 |
| Archiefbronnen..... | 101 |
| Tabellen..... | 101 |
| Lijst van Figuren | 102 |
| Bron Bijlages..... | 108 |
| Bijlages | 109 |
| Bijlage A: Kaart Reconstructieplan..... | 109 |
| Bijlage B: Kaart herbeplantingsplan | 110 |

Hoofdstuk 1: Inleiding

Deze masterscriptie legt de focus op het landschap van Schouwen-Duiveland. Het hoofdthema is de verandering van het landschap na de watersnoodramp. Daarbij worden zowel de fysieke verandering als de processen die gespeeld hebben meegenomen.

1.1 Aanleiding

De aanleiding van deze scriptie vormt de watersnoodramp en de daaropvolgende transformatie van het landschap. De watersnoodramp is een ingrijpende gebeurtenis die diepe sporen heeft nagelaten in de geschiedenis van Schouwen-Duiveland. Talloze persoonlijke verhalen en aangrijpende getuigenissen van de ramp zijn door de jaren heen vastgelegd, zoals het boek "De ramp" van Kees Slager, ook is er een film gemaakt met dezelfde titel door Koert Davidse. Deze werken richten zich voornamelijk op de menselijke ervaringen en de tragiek die zich voltrok.

Deze scriptie neemt echter een andere invalshoek door de focus te leggen op de landschappelijke gevolgen van de watersnoodramp. Het landschap onderging na de ramp ingrijpende veranderingen, waarbij natuurlijke elementen en menselijke interventies elkaar beïnvloedden. Om dit te illustreren is in figuur 1.1 en figuur 1.2 een fragment opgenomen van de topografische kaarten van het gebied rondom Serooskerke. De linker kaart is van vlak voor de Watersnoodramp (1950) en de rechter van na de Watersnoodramp (1962). Het is duidelijk te zien op deze kaarten dat het landschap flink is veranderd. Deze landschapsverandering is de primaire aanleiding voor dit onderzoek.



Figuur 1.1: Topografische kaart 1950



Figuur 1.2: Topografische kaart 1962

Echter heeft niet alleen de watersnoodramp heeft impact gehad op het landschap, de jaren 50 waren een periode van brede landschappelijke veranderingen in Nederland, voornamelijk door grootschalige ruilverkavelingsprojecten. Deze projecten hadden tot doel landbouwgronden efficiënter in te richten en de waterhuishouding te verbeteren. Deze processen speelden waarschijnlijk ook op Schouwen-Duiveland. Dus ook de ruilverkaveling vormt een thema in deze scriptie, omdat de processen daarvan mogelijk losstaan van de watersnoodramp.

Door beide elementen te onderzoeken - de impact van de watersnoodramp en de ruilverkavelingen - kunnen we een dieper begrip ontwikkelen van hoe het landschap van Schouwen-Duiveland zich heeft ontwikkeld in de periode na de watersnoodramp. De watersnoodramp is in deze scriptie een punt in de geschiedenis waarna een verandering optreedt. Er wordt dus gekeken naar het landschap voor en het landschap na de watersnoodramp.

1.2 Stand van Onderzoek

Watersnoden

In de Nederlandse academische context is de studie van watersnoden een goed onderzocht terrein, waarbij de werken van Gottschalk als standaardreferentie gelden. In haar driedelige werk beschrijft Gottschalk gedetailleerd de watersnoden die zich tussen 1400 en 1700 hebben voorgedaan. Deze werken bieden een waardevolle historische context voor het begrijpen van de impact van dergelijke natuurrampen op het Nederlandse landschap. Echter, het betreft hoofdzakelijk beschrijvingen van de rampen zelf, zonder diepgaande analyse van de structurele en landschappelijke gevolgen op lange termijn. De bedijkingsgeschiedenis van Schouwen-Duiveland is uitgebreid beschreven in het 2^e gedeelte van de boekenreeks 'Tussen afsluitdijken en afsluitdammen' van Wilderom. Hierin wordt de bedijking en inpoldering van Schouwen-Duiveland uitgebreid beschreven.

Zeeuws Landschap

Binnen het vakgebied van de landschapsstudies is het werk van Dekker uit 1971 van bijzonder belang, zijn boek 'De historische geografie en de instellingen van een Zeeuws eiland in de Middeleeuwen' is een standaardwerk over het Zeeuwse landschap¹. Schouwen-Duiveland wordt niet behandeld in dit boek, maar de theorieën over het Zeeuwse landschap zijn wel toepasbaar omdat de bedijkingsgeschiedenis in Zeeland overal op elkaar lijkt. Een ander boek dat zich meer richt op de bodem en Ecologie is 'De Zeeuwse Delta', een boek samengesteld in opdracht van de deltadienst van Rijkswaterstaat.² In dit boek wordt nog wel uitgegaan van de verouderde theorie van transgressie en regressie, maar de ecologische stukken zijn nog zeer relevant. Een meer recente bijdrage aan het begrijpen van het Zeeuwse landschap is te vinden in de Landschapsatlas van de Oosterschelde uit 2017³. Deze uitgebreide publicatie behandelt diverse aspecten van het Zeeuwse landschap, met specifieke hoofdstukken gericht op Schouwen-Duiveland. Ondanks deze recente toevoegingen blijft de analyse van de veranderingen na de watersnoodramp beperkt en oppervlakkig.

Sociaaleconomisch

Op het gebied van sociaaleconomisch onderzoek biedt het werk onder redactie van Jan Zwemer een waardevolle bijdrage⁴. Dit boek beschrijft de sociaaleconomische ontwikkelingen in Zeeland tussen 1950 en 1965, en bevat ook een hoofdstuk gewijd aan de wederopbouw van Schouwen-Duiveland na de watersnoodramp. Echter, de focus van dit hoofdstuk ligt voornamelijk op de betrokken actoren, hun bestuurlijke interacties en de totstandkoming van bestuurlijke veranderingen op Schouwen-Duiveland. Een ander recenter boek over de gevolgen voor de Zeeuwse samenleving is 'Een nieuwe tijd' van Corinne Nijenhuis⁵, zij beschrijft aan de hand van een reis per boot over de verschillende zeearmen hoe de Zeeuwse samenleving is veranderd na de Watersnoodramp. Hierbij ligt de focus vooral op de sociale impact op de plaatselijke samenlevingen en hoe die weer verder zijn gegaan na de watersnoodramp.

¹ Dekker, 1971

² Duursma et al., 1982

³ Bos en Bosch, 2017

⁴ Zwemer, 2005

⁵ Nijenhuis, 2023

1.3 Probleemstelling

De watersnoodramp is een ingrijpende gebeurtenis in de geschiedenis van Schouwen-Duiveland. Deze natuurramp veroorzaakte niet alleen menselijke en materiële schade, maar had ook langdurige gevolgen voor het landschap zoals te zien op de kaarten in de aanleiding. Na de ramp werden namelijk grootschalige herstel- en wederopbouwmaatregelen geïnitieerd om de getroffen gebieden weer bewoonbaar en productief te maken. Deze maatregelen omvatten onder andere de aanleg van nieuwe waterkeringen, dijken en infrastructuur, evenals aanpassingen in landbouw- en landgebruikspatronen. De wijze waarop deze herstelacties zijn uitgevoerd, heeft een blijvende invloed gehad op de huidige landschapsinrichting en het gebruik van het land. De hoofdvraag is daarom ook als volgt:

Hoe hebben de watersnoodramp en de daaropvolgende herstel- en wederopbouwmaatregelen het landschap van Schouwen-Duiveland veranderd?

De hoofdvraag van deze scriptie richt zich op de veranderingen in het landschap van Schouwen-Duiveland na de watersnoodramp. Om de hoofdvraag te beantwoorden zijn een aantal deelvragen geformuleerd. Hieronder de deelvragen met een korte toelichting.

1. Hoe zag het landschap eruit voor de Watersnoodramp?

Deze deelvraag richt zich op het verkrijgen van een gedetailleerd beeld van het landschap vóór de ramp. De focus zal hierbij vooral zijn op hoe het landschap er vóór de watersnoodramp uitzag, hier worden algemene patronen beschreven, maar ook worden verschillende landschapselementen onderzocht die voorkwamen in het Zeeuwse landschap. Deze vraag wordt beantwoord in hoofdstuk 2.

2. Welke elementen heeft de watersnoodramp achtergelaten in het landschap?

Hierbij wordt gekeken naar de directe sporen die de watersnoodramp heeft achtergelaten in het landschap, zoals overstromingsgebieden, veranderingen in bodemstructuur, en bebouwing die een directe reactie is op de watersnoodramp. Het onderzoeken van deze elementen kan inzicht verschaffen in de omvang van de ramp en de impact ervan op het fysieke landschap. Daarnaast vormt dit zijn eigen 'landschapslaag', die van de watersnoodramp. Deze vraag wordt grotendeels beantwoord in hoofdstuk 4.

3. Welke factoren en partijen hebben meegespeeld bij de herinrichting van het landschap?

Deze meer analytische deelvraag richt zich op de factoren en actoren die een rol hebben gespeeld bij de herinrichting van het landschap na de watersnoodramp. Bij actoren kan gedacht worden aan overheden, kale gemeenschappen, en experts op het gebied van landgebruik en watermanagement. Voorbeelden van factoren zijn: Economie, schaalvergroting en bereikbaarheid. Door factoren en actoren te onderzoeken is het mogelijk om een dieper inzicht krijgen in de besluitvormingsprocessen en de belangen die hebben geleid tot de vormgeving en inrichting van het huidige landschap van Schouwen-Duiveland. Deze vraag wordt beantwoord in hoofdstuk 5.

4. Wat is er veranderd aan het landschap na de watersnoodramp?

Deze deelvraag richt zich op de veranderingen die hebben plaatsgevonden in het landschap na de watersnoodramp. De focus hierbij ligt vooral op de ruilverkaveling van het landschap. Ook zal er gekeken worden naar de impact van Deltawerken en nieuwe bebouwing. Hierbij zal ook een kaartenvergelijking volgen met daarbij een terugkoppeling op de resultaten van deelvraag 1. Een deel van deze deelvraag wordt beantwoord in hoofdstuk 5, maar het grootste gedeelte wordt beantwoord in hoofdstuk 6.

Door deze deelvragen te beantwoorden, kan een beeld worden verkregen van de evolutie van het landschap van Schouwen-Duiveland na de watersnoodramp, waarbij zowel beschrijvende als analytische benaderingen worden toegepast.

1.4 Theoretisch Kader

In dit theoretisch kader is er een splitsing in de 2 hoofdthema's: Ruilverkavelingen en landschap na natuurrampen. Hierdoor kan het onderzoek vergeleken worden met andere ruilverkavelingen uit eenzelfde periode evenals met andere landschappen na natuurrampen.

Ruilverkaveling

In de nasleep van de verwoestende watersnoodramp van 1953, waarbij grote delen van Nederland werden getroffen door overstromingen, werd de urgentie van effectief waterbeheer en landbouwhervormingen duidelijk. Naast de directe noodzaak om de waterveiligheid te vergroten, bracht de ramp ook bredere vragen met zich mee over de inrichting van het Nederlandse landschap en de toekomst van agrarische gemeenschappen. Deze context vormde het startpunt voor een reeks ingrijpende maatregelen, waaronder de ruilverkavelingen, die tot doel hadden de landbouw te moderniseren, de waterhuishouding te verbeteren en het gebied toekomstbestendig te maken. Ook het idee van "nooit meer honger" van na de oorlog was een factor die hier meespeelde.

Het boek "Kneedbaar land, kneedbaar volk" is een van de bekendste werken op het gebied van de ruilverkavelingen⁶. Dit werk biedt een uitgebreide analyse van de Nederlandse ruilverkavelingen en werpt een blik op de context waarin deze initiatieven tot stand kwamen. In dit boek komt naar voren dat de ruilverkavelingen echt gestuurd zijn vanuit de overheid. Dit met het oog op economische ontwikkeling. Naast deze economische ontwikkeling komt in het boek ook duidelijk het motief naar voren van sociale ontwikkeling van het platteland, voor de modernisering. Volgens Andela was de ruilverkaveling meer dan een economische ontwikkeling, maar ook echt een beschavingsoffensief. Nu gaat het in deze scriptie natuurlijk over het landschap en minder over de sociale aspecten van de ruilverkaveling, maar toch kan dit inzichten geven in bepaalde motivaties achter keuzes.

Een vergelijkbare studie is het proefschrift "de maakbare boer" van Erwin Karel, ook in dit proefschrift ligt de focus op de meer op het programma dat naast de ruilverkaveling werd uitgerold. Het gaat in het proefschrift meer over de sociale gevolgen van de ruilverkaveling dan over de fysieke impact op het landschap.⁷

Een ander aspect binnen de context van ruilverkavelingen en plattelandsontwikkeling zijn de landschapsplannen die werden opgesteld voor iedere ruilverkaveling. Van Blerck heeft zijn proefschrift "Landschapsplan Nederland" gewijd aan dit onderwerp. Net als Andela en Karel beschrijft Van Blerck in detail de context waarin deze overheidsmaatregelen tot stand kwamen. Van Blerck richt zich vooral op hoe landschap een rol heeft bij de ruilverkavelingen. Een veelgebruikt voorbeeld van Van Blerck is het landschapsplan dat is opgesteld voor een ander Zeeuws eiland, het eiland Walcheren. Daarbij laat Van Blerck zien hoe er naast landbouwverbetering uitgebreid er is nagedacht over de landschappelijke inrichting van Walcheren, het moest naast efficiëntie ook een aantrekkelijk landschap worden.⁸ Omdat dit ook in Zeeland is en rond dezelfde periode is het mogelijk dat er parallellen zijn met de inrichting van Schouwen-Duiveland.

⁶ Andela, 2000

⁷ Karel, 2005

⁸ Van Blerck, 2022

Landschap en natuurrampen

Natuurrampen hebben vaak verstrekkende gevolgen voor het fysieke, sociale en economische landschap. Ze kunnen bestaande structuren verstoren, nieuwe vormen van landschap creëren en de menselijke perceptie van de omgeving veranderen. Echter is er weinig onderzoek gedaan naar de effecten van natuurrampen op het landschap. Zeker niet op de manier van deze scriptie met een gedeelte over landschap voor de ramp en het landschap na de ramp. Er zijn wel andere onderzoeksvelden die onderzoek gedaan hebben naar 'post-disaster landscapes' deze bevinden zich vooral in de toeristische geografie en sociaaleconomische onderzoeksvelden. Om een compleet beeld hiervan te krijgen worden al deze onderzoeksvelden uitgelicht.

Toeristische geografie

Binnen de toeristische geografie bestaat het concept 'post-disaster landscapes'. Hierbij speelt vooral de vraag hoe het landschap na een natuurramp een rol kan spelen in het toerisme. Een voorbeeld hiervan is de uitgebreide analyse van de Jiuzhaigou-vallei in midden-China. Deze vallei is sinds 1992 Unesco-werelderfgoed en werd in 2017 getroffen door een aardbeving met aardverschuivingen als gevolg.⁹ Hierbij raakte het landschap en de toeristische faciliteiten beschadigd. Bij de reconstructie van het landschap is uitdrukkelijk rekening gehouden met de toeristische aantrekkingskracht omdat dit een economische zekerheid geeft voor het onderhoud van het gebied.¹⁰ Ook is ervoor gekozen om het gebied exact te reconstrueren zoals het was voor de aardbeving, zodat de 'scenic sites' behouden blijven¹¹. Dit verschilt met Banda Atjeh, dat werd getroffen door een aardbeving en een tsunami in 2004. De tsunami had zeer ingrijpende gevolgen en verwoestte bijna alle bebouwing op het eiland. Hier is echter gekozen om de gevolgen van de tsunami in het landschap zichtbaar te houden. Zo ligt er vier kilometer landinwaarts nog steeds een schip wat daar heen gesleurd is, ook is het ingestorte ziekenhuis ingericht als herdenkingsplek.¹² Hierdoor zijn de gevolgen van de tsunami opgenomen in het landschap als 'dark heritage'. Op deze manier worden gevolgen van de natuurramp de toeristische trekpleister. Als laatste is er het voorbeeld van Kotagede in Indonesië¹³, dat werd getroffen door een aardbeving in 2006. Hier is eigenlijk gekozen voor een middenweg tussen de aanpak van Jiuzhaigou en Atjeh¹⁴. Er is een connectie gemaakt tussen het authentieke erfgoed en de gevolgen van de aardbeving. De conclusie van de laatste casestudy is het gebied geschikt is voor toerisme als toeristen er nostalgische gevoelens bij krijgen¹⁵. In al deze casestudy's wordt landschap als productiefactor voor toerisme gezien en wordt weinig ingegaan op het landschap zelf. Het laat wel zien welke ideeën er zijn over omgaan met erfgoed na een natuurramp. Zo zijn er landschappen die volledig gereconstrueerd werden zoals het was, maar ook landschappen waar de gevolgen onderdeel worden van het toeristisch landschap, en als laatste is er een mengvorm tussen beide.

Toerisme op Schouwen-Duiveland

Deze theorieën vanuit de toeristische geografie zijn interessant om mee te nemen omdat er recent veel te doen is over toerisme in Zeeland. In 2023 werd het woord 'verroompottisering' verkozen als Zeeuws woord van het jaar.¹⁶ Het woord betekent: het volbouwen van

⁹ Zhao et al. 2023

¹⁰ idem

¹¹ idem

¹² Meutia, Rosyidie, Zulkaidi, & Maryati, 2021

¹³ Rindrasih & Witte, 2020

¹⁴ idem

¹⁵ idem

¹⁶ Omroep Zeeland, 2023

natuurgebieden met luxe vakantieparken, waarvan de grote investeerders als het ware het alleenrecht krijgen op mooie natuur ten koste van particulieren en kleinere vakantieparken.¹⁷ Kennelijk speelt dit zeer sterk in Zeeland en mogelijk dus ook op Schouwen-Duiveland. In deze scriptie zal dus ook gekeken worden naar het verband tussen de watersnoodramp en de huidige toeristische ontwikkeling.

Sociaaleconomisch

Een concept waar ook veel over geschreven is, is 'post-disaster capitalism', een term geïntroduceerd door Naomi Klein in 2005.¹⁸ Dit houdt in dat overheden hun kans pakken om na een natuurramp, particuliere, neoliberale kapitalistische belangen te bevorderen¹⁹. Klein noemt dit ook wel een 'shock-doctrine' wat zij definieert als: 'het opzettelijk gebruik van noodtoestanden om een radicale pro-bedrijfsagenda door te drukken'²⁰. Vaak gaat dit ten koste van de plaatselijke bevolking. Meestal heeft dit te maken met een andere invulling van het landgebruik. Na de tsunami in Zuidoost-Azië in 2004 werd in meerdere landen het verboden voor bewoners om terug te keren naar hun dorpen. Bovendien werd het verboden hun dorpen opnieuw op te bouwen. De grond die daardoor vrijkwam werd ingezet voor de ontwikkeling van (luxe) toerisme²¹. Het economisch belang werd hoger gezet dan het belang van de inwoners om daar terug te keren. Een ander recenter voorbeeld is het eiland Barbuda, dat samen met Antigua een eigen land vormt. Barbuda werd in 2019 getroffen door orkaan Irma, na de orkaan werden de meeste bewoners van Barbuda geëvacueerd naar Antigua. Vervolgens heeft de regering van het land het verboden terug te keren naar het eiland en werd er een groot vliegveld aangelegd.²²

Al met al is het interessant om te kijken of deze theorieën ook toepasbaar zijn op Schouwen-Duiveland. De focus van deze scriptie ligt op de landschapsverandering, maar ook de motieven achter de verandering worden onderzocht. De theorieën uit de toeristische geografie en het 'post-disaster capitalism' hebben mogelijk ook gespeeld bij de herinrichting van Schouwen-Duiveland.

¹⁷ idem

¹⁸ Klein, 2005

¹⁹ Schuller & Maldonado, 2016

²⁰ Klein 2018

²¹ Wright, Kelman, & Dodds, 2021

²² Ibrahimpašić, Perdikaris, & Boger, 2022

1.5 Methode en afbakening

Om de hoofdvraag *Hoe hebben de watersnoodramp en de daaropvolgende herstel- en wederopbouwmaatregelen het landschap van Schouwen-Duiveland veranderd?* te beantwoorden, wordt gebruik gemaakt van een combinatie van kwalitatieve onderzoeksmethoden.

Onderzoeksmethoden

Het onderzoek begint met een uitgebreid literatuuronderzoek. Dit is nodig om het onderzoek in een breder theoretisch kader en een wetenschappelijke context te plaatsen, verder helpt literatuur in de scriptie ook om inzicht te krijgen in de specifieke herstelmaatregelen die zijn genomen. Ook is het behulpzaam om secundaire bronnen van historische kringen of plaatselijke overheden te gebruiken om het landschap beter te beschrijven. Dit zal dan verder ondersteund worden met andere onderzoeksmethoden.

Naast het literatuuronderzoek speelt de kaartanalyse een grote rol in dit onderzoek. Hiervoor worden vooral de topografische kaarten uit 1950 en 1962 gebruikt. Dit zijn de topografische kaarten die het dichtst voor en het dichtst na de ramp gemaakt zijn. Deze topografische kaarten worden geraadpleegd met behulp van topotijdreis.nl. Dit zijn niet de enige topografische kaarten die gebruikt worden, in bepaalde gedeeltes zijn ontwikkelingen net niet of net wel geweest, waardoor er ook wel eens oudere of jongere kaarten gebruikt worden. Naast topografische kaarten worden ooghogte en bodemkaarten gebruikt om de structuur of geschiedenis van een gebied beter te duiden. Naast deze kaarten wordt er gebruik gemaakt van de aanwezige informatie bij het Geoloket Zeeland. Door gebruik te maken van Geografische Informatiesystemen (GIS) kunnen deze veranderingen nauwkeurig in kaart worden gebracht en geanalyseerd.

Een ander onderdeel van het onderzoek is het veldonderzoek. Tijdens het veldwerk worden landschapselementen, landgebruikspatronen, en ecologische kenmerken gedocumenteerd door middel van foto's en aantekeningen. Dit geeft een beeld van het hedendaagse landschap.

Verder wordt archiefonderzoek uitgevoerd om historische gegevens en primaire bronnen over de ramp en de herstelmaatregelen te verzamelen. De archieven die worden bestudeerd zijn de archieven van de herverkavelingscommissie en de reconstructiecommissie in het provinciaal archief in Middelburg. Uit de provinciale archieven is ook het archief van het grootste waterschap, het waterschap Schouwen bekeken. Deze archieven geven een beeld van de herstelprocessen en de veranderingen in het landschap, en hoe verschillende partijen daarover nadachten.

Naast archieven uit het provinciaal archief is ook een deel van het archief van de Deltacommissie in het Nationaal archief onderzocht. Omdat die ook een rol hebben gespeeld bij de vorming van het landschap.

Al deze bronnen en informatie worden vervolgens op een chronologische manier gepresenteerd. Het begint met het landschap voor de watersnoodramp en gaat chronologisch door richting het landschap na de watersnoodramp. Hierbij wordt zowel gekeken naar specifieke landschapselementen als naar het grotere plaatje van landschapsveranderingen. Om de grotere landschapsveranderingen goed in beeld te krijgen worden er een aantal casestudy's uitgevoerd om de landschapsveranderingen in meer detail uit te kunnen lichten.

Gebiedsafbakening

In de keuze voor Schouwen-Duiveland als studiegebied is een afweging gemaakt. Allereerst is het eiland een van de zwaarst getroffen gebieden tijdens de watersnoodramp. Het eiland is echter geografisch gezien geen homogene landschappelijke eenheid. Historisch gezien waren de eilanden Schouwen en Duiveland ook niet fysiek met elkaar verbonden. Maar door bedijkingen zijn beide eilanden samengevoegd tot één eiland. Dus tegenwoordig is het wel een topografische eenheid. Ook is het een bestuurlijke eenheid, hierdoor vormt het onderzoeksgebied toch een eenheid. De landschappelijke variatie binnen deze eenheid maakt het een interessant onderzoeksgebied.

De historische eilanden Schouwen en Duiveland hebben namelijk beide een kern van Oudlandpolders met daaraan een aantal grote nieuwlandpolders. Tussen de eilanden in liggen een heel aantal kleinere nieuwlandpolders. Wat de landschappelijke verschillen zijn tussen deze polders wordt verder uitgewerkt in hoofdstuk 1.

Schouwen-Duiveland is een groot gebied, en is lastig in zijn geheel te beschrijven zonder alleen maar bezig te zijn met algemene trends. Om het onderzoek gedetailleerder te kunnen uitvoeren zullen 3 casestudies worden uitgevoerd. De casestudy's zijn verdeeld over verschillende type polders. Eén casestudy zal zich richten op een polder in het oudland en de andere op een polder in het nieuwland, de laatste zal zich richten op een stuk in de kleinere nieuwlandpolders tussen de voormalige eilanden Schouwen en Duiveland. Deze polders wijken af vergeleken met de andere nieuwlandpolders omdat ze veel kleiner zijn. De kleinere polders zijn namelijk in indijking van de Gouwe, de kreek die lang tussen Schouwen en Duiveland stroomde, ze worden ook wel de Gouwepolders genoemd. Ook zijn er mogelijk verschillen van impact van de watersnoodramp. Door deze casestudies kunnen we dieper ingaan op de specifieke veranderingen en beleidskeuzes na de watersnoodramp in deze gebieden.

De gekozen casestudy's zijn de (voormalige gemeentes) Serooskerke en Zonnemaire. Daarnaast is ook het gebied tussen de Vierbannenpolder en Dreischor uitgekozen voor een casestudy. Hieronder wordt toegelicht waarom deze gebieden gekozen zijn en tot welk landschapstype ze behoren. De keuze voor gemeentes is gemaakt omdat dit een makkelijk af te bakenen eenheid is. Zonnemaire is ook een eigen polder, Serooskerke is onderdeel van de polder Schouwen.

Serooskerke

Serooskerke is onderdeel van de grote oudlandpolder Schouwen. Vlak bij Serooskerke is een grote doorbraak geweest in 1953. Daardoor heeft de watersnoodramp een grote fysieke impact gehad op het landschap. Deze fysieke impact samen met de menselijke veranderingen na de watersnoodramp maakt Serooskerke een interessant gebied voor een casestudy.

Zonnemaire

Zonnemaire is een grootschalige nieuwlandpolder die systematisch is aangelegd in de 15^e eeuw. Hierdoor wijkt het landschappelijk af van de oudlandpolders. Door zowel een oudland als een nieuwlandpolder nader te bestuderen is het mogelijk de verschillen verder te bekijken. Daarnaast is de Zonnemaire-polder droog gebleven tijdens de watersnoodramp. De watersnoodramp heeft dus geen fysieke impact gehad op het landschap. Door de veranderingen na de watersnoodramp hier toch te bestuderen kan een beeld van de menselijke ingrepen in het gebied verkregen worden.

Gouwepolders

Hiervoor wordt het gebied tussen de Vierbannenpolder en Dreischor bestudeerd. Dit zijn ook nieuwlandpolders net als Zonnemaire, maar deze zijn veel kleinschaliger. De kleinste polder is maar een hectare groot. Hierdoor wijkt het landschappelijk af van de grootschalige nieuwlandpolders. Het gebied is interessant om te bestuderen, omdat de vergelijking gemaakt kan worden met Zonnemaire. Door deze vergelijking is het mogelijk de verschillen in landschapsverandering tussen grootschalige en kleinschalige polders in beeld te brengen.

Kop van Schouwen

Hoewel de Kop van Schouwen een derde landschapstype vertegenwoordigt - namelijk duinenlandschap - wordt dit gebied buiten beschouwing gelaten. Dit vanwege de beperkte invloed van de watersnoodramp. Dit gebied heeft namelijk een hogere ligging dan de rest van Schouwen-Duiveland, waardoor het minder getroffen werd door de overstromingen. Ook is het landschap van de Kop van Schouwen al uitgebreid onderzocht, dit onderzoek is te lezen in het boek: "De kop van Schouwen onder het zand".²³ Ook is het onderzoeksgebied al behoorlijk groot voor de omvang van een scriptie, dus is gekozen samen met de 2 andere redenen om de Kop van Schouwen niet mee te nemen in dit onderzoek.

1.6 Structuur

Deze scriptie volgt een chronologische structuur, het begint met het landschap voor de watersnoodramp en daarna gaat het door naar de gevolgen van de watersnoodramp om af te sluiten met een het landschap na de watersnoodramp. Deze chronologische structuur is gekozen om de lezer mee te nemen in de veranderingen. Hierdoor krijgt de lezer mee hoe het landschap er vroeger uitzag en vervolgens wat veranderd is en hoe dat tot stand gekomen is. De bedoeling hiervan is dan ook dat het voor de lezer simpel te volgen moet zijn.

²³ Beekman, 2006

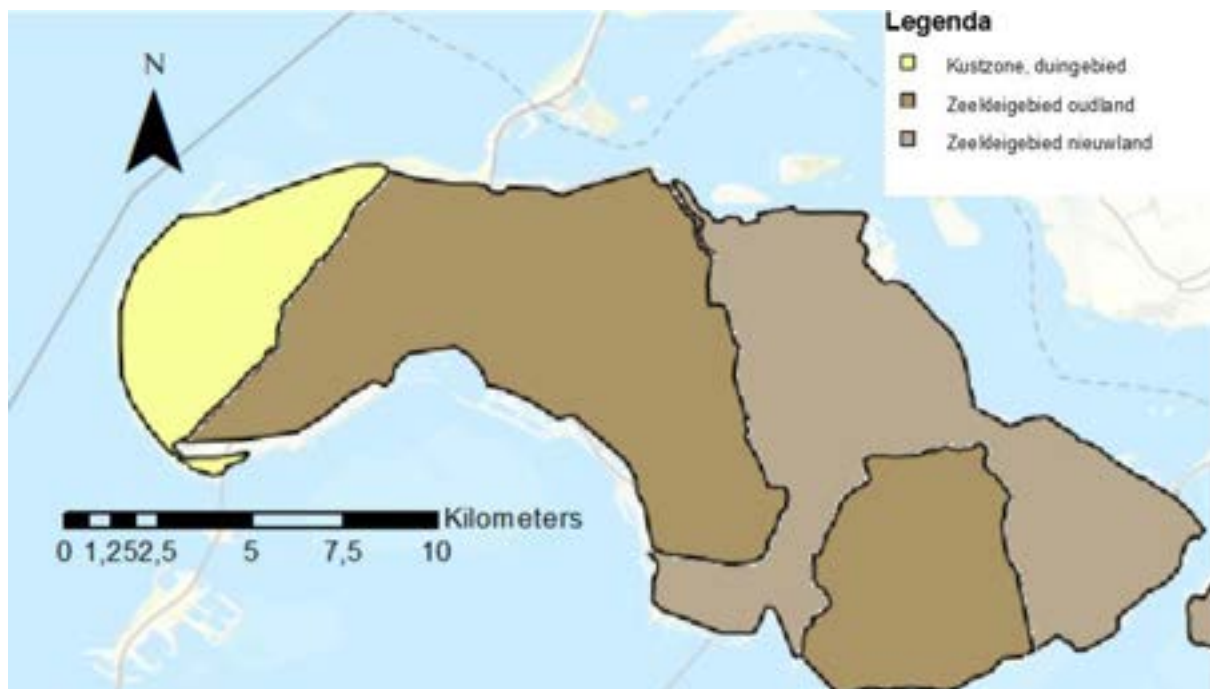
Hoofdstuk 2: Landschap voor de Watersnood

In dit hoofdstuk worden allereerst de hoofdlandschappen van de oudland- en nieuwlandpolders bekeken, hierbij volgt ook een casestudy van drie gebieden, Zonnemaire, Serooskerke en de Gouwepolders. Serooskerke ligt in een oudlandpolder en de andere casestudy's in nieuwlandpolders. Na de behandeling van de hoofdlandschappen en de casestudy's zullen een aantal karakteristieke landschapselementen van Schouwen-Duiveland uitgelicht worden. Met deze manier van aanpak wordt in dit hoofdstuk de eerste deelvraag beantwoord:

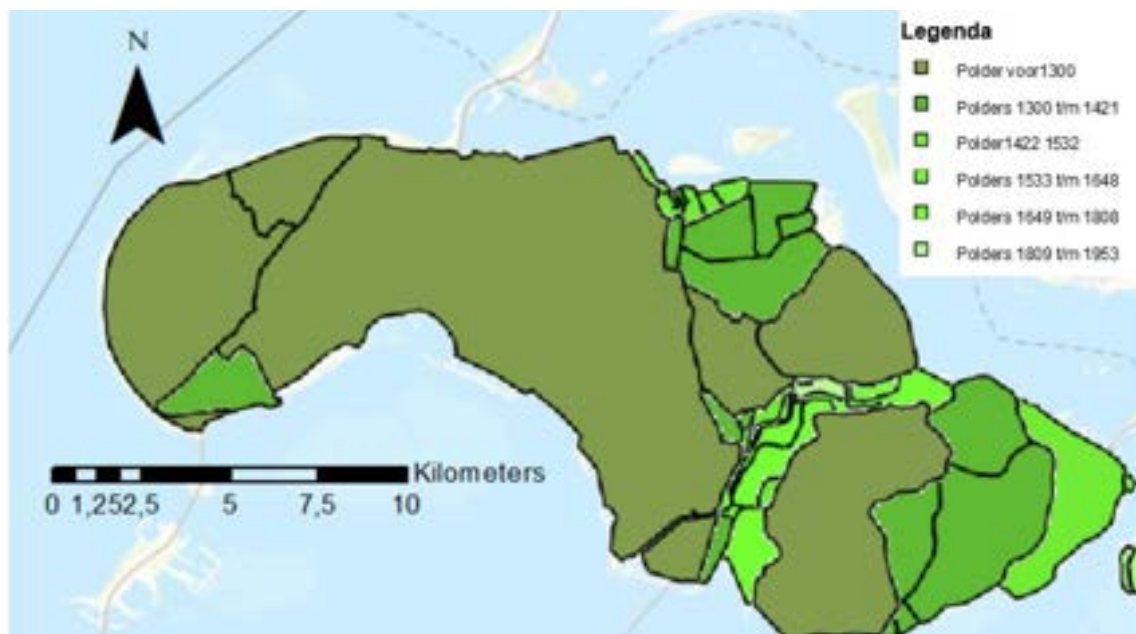
Hoe zag het landschap eruit voor de Watersnoodramp?

2.1 Oudland- en Nieuwlandpolders

In Figuur 2.1 is de verdeling te zien van oudland- en nieuwlandpolders. Ook is hierop aangegeven welk gebied onder duingebied valt, een gedeelte wat niet behandeld wordt in deze scriptie. De indeling oudland-nieuwland is deels gebaseerd op wanneer en hoe de gebieden ingedijkt zijn. Oudland zijn de bedijkingen uit de 12^e en 13 eeuw en nieuwland is later ingedijkt of aangedijkt aan bestaande polders. In de volgende paragrafen wordt uitgebreider ingegaan op de andere verschillen. In Figuur 2.2 is te zien wanneer polders ingedijkt zijn. Duidelijk te zien is dat de stroomgeul tussen Schouwen en Duiveland als laatste is ingepolderd.



Figuur 2.1: Landschapstypes op Schouwen-Duiveland



Figuur 2.2: Inpolderingsjaren

2.2 Oudlandpolders

In oudlandpolders, zijn de dorpen en wegen vaak gelegen op de verhoogde delen, de oude kreekruigen. Deze kreekruigen zijn gevormd door eeuwenlange afzettingen van sedimenten langs voormalige kreeklopen en hebben het fysieke landschap vormgegeven. Ook hebben de mensen die hier zijn gaan wonen zich aangepast aan deze fysieke eigenschappen. Als gevolg hiervan hebben deze gebieden een kronkelig wegenpatroon en een verkaveling die wordt gekenmerkt door een mozaïek van onregelmatig gevormde percelen²⁴.

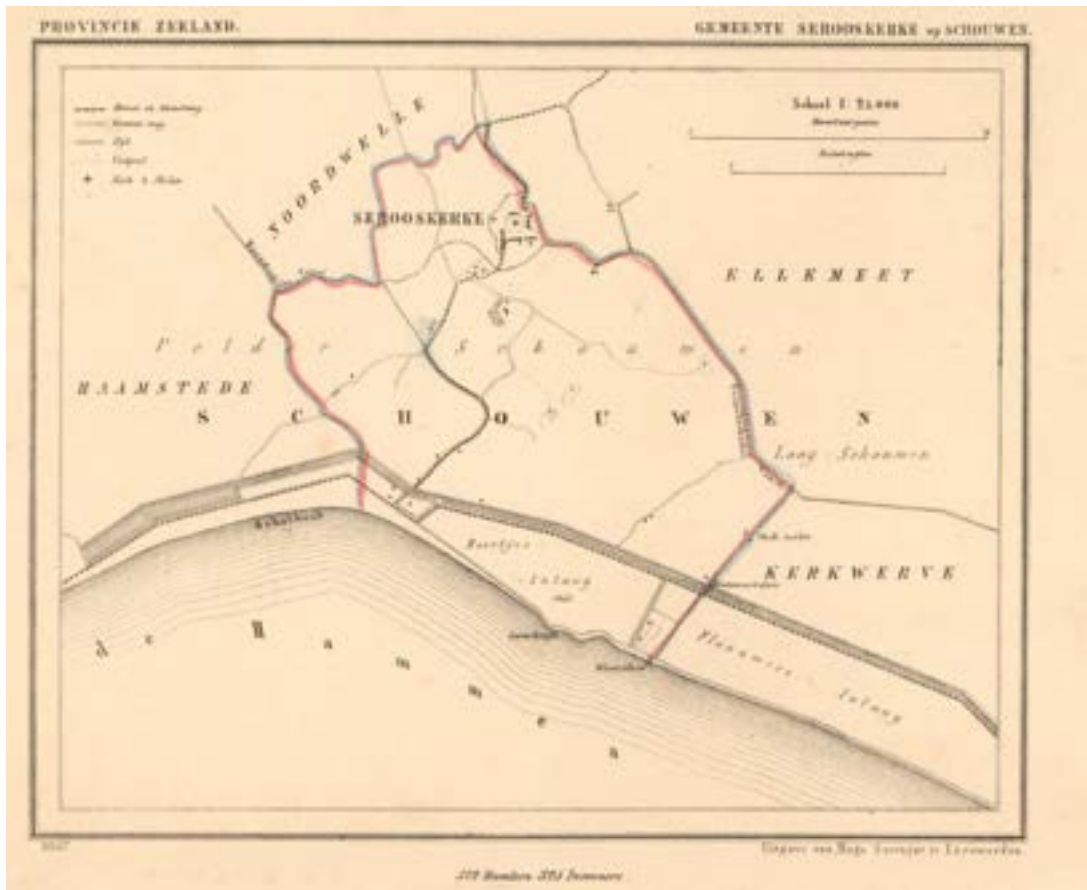
Casestudy: Serooskerke

Een dorp dat in het landschap van de oudlandpolders ligt, is Serooskerke. Dit dorp vindt zijn oorsprong in de vroege middeleeuwen en wordt voor het eerst genoemd op kaarten die teruggaan tot de 13e eeuw²⁵. Ten tijde van de watersnoodramp was het nog een zelfstandige gemeente, Serooskerke behield die status van tot 1961, daarna werd het onderdeel van de gemeente Schouwen.

In figuur 2.3 is de gemeentekaart van Serooskerke uit 1868 te zien. Deze kaart biedt een visueel inzicht in de omvang van het grondgebied van de gemeente op dat moment, met een totaal van 332 bunders (hectares) aan land, en geeft ook informatie over de bevolking, die destijds 325 inwoners telde. Deze gegevens bieden een historisch perspectief op de omvang en demografie van Serooskerke in de 19e eeuw.

²⁴ Bos en Bosch, 2017 pp 46,47

²⁵ Beekman et al., 1997



Figuur 2.3: Gemeentekaart Serooskerke 1867

De topografische kaart uit 1950 in Figuur 2.4 biedt ook een visuele weergave van het landschap rondom het dorp Serooskerke, waarbij de karakteristieken van een traditionele oudlandpolder duidelijk naar voren komen. Op de hoogtekaart in Figuur 2.5 is duidelijk te zien hoe Serooskerke strategisch is gepositioneerd op de verhoogde kreekrug. Het is lastig om met de hoogtekaart de historische kreekruggen goed weer te geven, dat komt door de aanleg van de hogere dijken rondom het dorp. Ook is er tijdens de ruilverkaveling veel grond gelijk gemaakt, waardoor de historische verschillen niet meer op de hoogtekaart te vinden zijn. Op de hoogtekaart is te zien dat het dorp alsnog verhoogd ligt ten opzichte van het gebied eromheen. Op de Bonnekaart is te zien dat de akkers rondom het dorp liggen langs de wegen. Dit waren historisch gezien de hogere en daarmee drogere gedeeltes van het landschap. Daardoor is op de hogere gedeeltes akkerbouw te vinden, terwijl in de lagere gedeeltes meer grasland is te vinden. Deze verdeling van bewoning en akkers op de kreekrug en grasland, is kenmerkend voor het historische landschap van de oudlandpolders. De lage gedeeltes worden ook wel de poelen genoemd en de hogere gedeeltes de kreekruggen. Op de kreekruggen zijn naast de akkers ook de doorgaande wegen en de bebouwing te vinden.²⁶ De poelen worden met grasland worden ontsloten met doodlopende hooiwegen. Deze zijn echter niet aangegeven op de topografische kaart uit 1950.

²⁶ Bos en Bosch, 2017 pp 46,47

Deze verdeling wordt ondersteund door het fragment (figuur 2.6) van de bodemkundige kaart uit 1960, daar is het patroon van poelen en kreekruggen ook goed te herkennen in de bodem, met de positionering van Serooskerke op de Jonge kreekruggronden. De meeste poelgronden rondom Serooskerke liggen aan de zuid- en westkant van het dorp. De akkers die te zien zijn op de Bonne-kaart liggen grotendeels op de plek waar volgens de bodemkaart de kreekruggen liggen. De graslanden vinden we op de plek waar de bodemkaart poelgronden of overgangsgronden aangeeft.

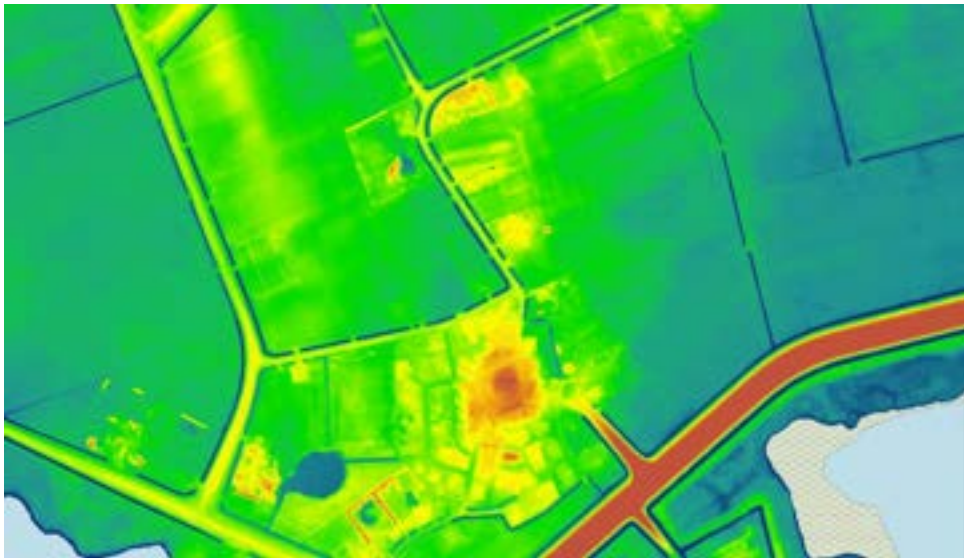
Het landschap rondom Serooskerke is door die verdeling in kreekruggen en poelgronden onregelmatig verkaveld. De verkaveling volgt namelijk de natuurlijke omstandigheden. Hierdoor volgen de akkers en de kreekruggen die door het landschap kronkelen. De wegen liggen net als de akkers op de kreekruggen, daardoor lopen zij kronkelig door het landschap. Dit is goed te zien op de topografische kaart uit 1950 in figuur 2.4 Daar is bijna geen enkele recht lopende weg te vinden. Dit komt doordat de wegen net als de kavels de natuurlijke vormen van het landschap volgen. De wegen liggen op de kreekruggen omdat dit van nature gronden zijn die droger waren.

Ook de verkaveling van de graslanden is onregelmatig en liggen er veel sloten in het gebied. Dit duidt op natte omstandigheden, wat waarschijnlijk ook de reden is dat het gebruikt wordt als weiland.

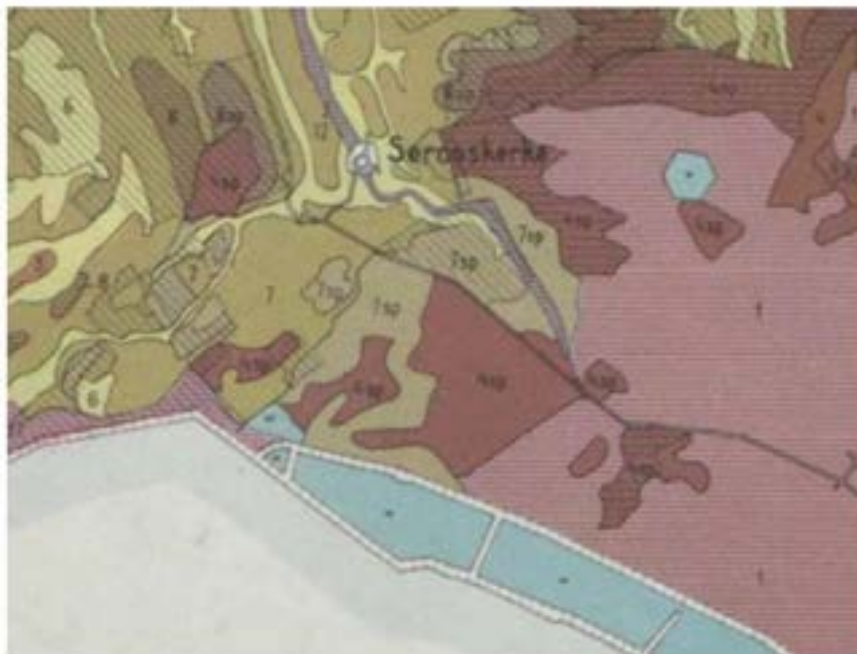
Aan de zuidkant van Serooskerke vinden we de Oosterschelde. Bij de dijk ligt zowel een landbouwhaven als een inlaag. Deze elementen worden verderop in dit hoofdstuk uitgebreider besproken.



Figuur 2.4: Topografische kaart 1950



Figuur 2.5: Hoogtekaart Serooskerke



Figuur 2.6: Bodemkaart Serooskerke

2.3 Nieuwlandpolders

Nieuwlandpolders zijn polders die later aangedijkt of ingedijkt zijn dan de oudlandpolders. Landschappelijk verschillen deze polders sterk van de oudlandpolders. Allereerst is er een groot verschil in de bodem. In afbeelding 2.7 is de bodemkaart opgenomen van het stuk tussen de voormalige eilanden Schouwen en Duiveland. Alles daartussen is later ingedijkt. In de bodem is dan ook duidelijk een verschil te zien. De nieuwe polders bestaan voornamelijk Schor en plaatgronden, terwijl deze in de oudlandpolders afwezig zijn. De gronden die ingedijkt zijn bestaan ook voornamelijk uit aanwassen en opwassen vanuit zee waar vervolgens een dijk omheen gelegd is.²⁷ Deze bedijkingen werden vaak gefinancierd door rijke edelen, of stedelingen om er vervolgens winst mee te maken door de vrijgekomen landbouwgrond te verkopen.²⁸ Om dit voor elkaar te krijgen werden eerst de grote kreken afgedamd met een schutsluis, een sluis waar alleen water uit kan lopen. De schutsluis zorgt voor verdere verdroging van het gebied, vervolgens wordt er een ringdijk gelegd om verdere instroom van water te beperken. Als laatste wordt er een rationeel kavel- en wegenpatroon aangelegd.²⁹



Figuur 2.7: Bodemkaart Schouwen-Duiveland

²⁷ Bos en Bosch, 2017 pp 163-215

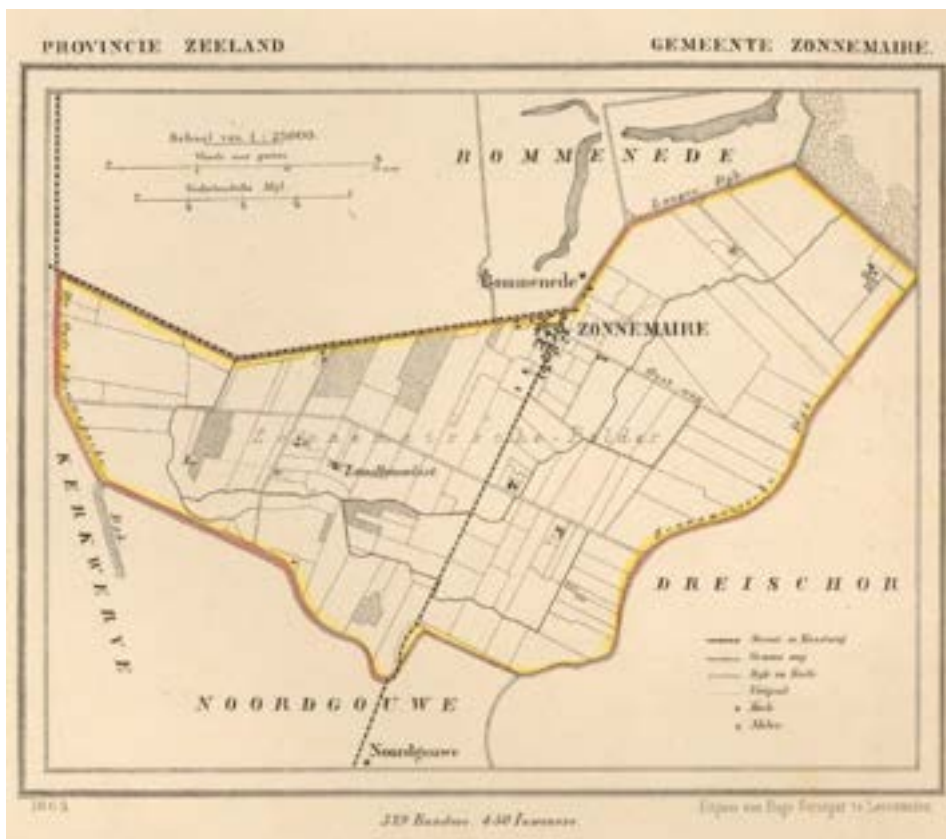
²⁸ Wilderom, 1964

²⁹ Bos en Bosch, 2017 pp 163-215

Een groot verschil met de oudlandpolders is dus de systematische indeling van het wegen en bewoningspatroon.³⁰ In de oudlandpolders volgt het bewoningspatroon de kreekruigten en zijn de kavels kronkelig verdeeld. In de nieuwlandpolders is het verkavelings- en bewoningspatroon rationeel met rechte lijnen. Op schouwen Duiveland zijn zowel grootschalige als kleinschalige nieuwlandpolders te vinden. Om dit verder toe te lichten wordt er van beide een casestudy gemaakt.

Casestudy Zonnemaire

Als casestudy voor een grootschalige nieuwlandpolder is gekozen voor de polder Zonnemaire. Net als Serooskerke was dit tot 1961 een zelfstandige gemeente, waarna het is opgegaan in de gemeente Schouwen. In figuur 2.8 is de gemeentekaart van Zonnemaire uit 1868 te zien. Deze kaart biedt een visueel inzicht in de omvang van het grondgebied van de gemeente op dat moment, met een totaal van 579 bunders (hectares) aan land, en geeft ook informatie over de bevolking, die destijds 450 inwoners betrof. Deze gegevens bieden een historisch perspectief op de omvang en demografie van Serooskerke in de 19e eeuw



Figuur 2.8: Gemeentekaart Zonnemaire 1868

³⁰ idem

De meeste nieuwlandpolders in Zeeland zijn bedijkt in de 15^e tot de 17^e eeuw, de Zonnemairepolder werd al in 1417 ingedijkt.³¹³² Het was eigenlijk een verdere indijking van de Noordelijke tak van de Gouwe, de eerste indijking hiervan was de Noordgouwepolder. De dam die hiervoor in de Gouwe werd gelegd zorgde voor een verzanding van het noordelijke gedeelte. Dit verzandde gedeelte werd ingedijkt en werd de Zonnemairepolder later zijn verder richting de Grevelingen, de Bommenebepolders ingedijkt. De dam vormt de zuidelijke begrenzing van de Zonnemairepolder³³. Om het duidelijk te maken hoe de situatie voor de bedijking was is een kaartje van Wilderom met een reconstructie van de situatie uit de 14^e eeuw ingevoegd als figuur 2.9.



Figuur 2.9: Reconstructie Schouwen-Duiveland in de 14e eeuw

Op het kaartje is te zien dat de Dreischorpolder al ingedijkt is en dat het water tussen de Schouwenpolder en de Dreischorpolder de naam Sonnemaer draagt. De Sonnemaer wordt afgedamd voor de Noordgouwepolder en later wordt de zeearm verder ingedamd en wordt Sonnemaer de naam van de polder. Het grootste gedeelte van de polder bestaat uit akkerland, alleen in het noordoosten is grasland te vinden. Op de Bonne-kaart in figuur 2.10 zie je daar in het verkavelingspatroon nog een oude kreekloop. Waarschijnlijk was dit gebied te nat voor akkerbouw en werd het daarom ingezet als grasland. Ook aan de westzijde van de polder is een oude kreekloop herkenbaar. Ook daaromheen is grasland te vinden, er hebben dus voor het leggen van de ringdijk twee grote kreek gestroomd.

³¹ idem

³² Wilderom, 1964

³³ idem

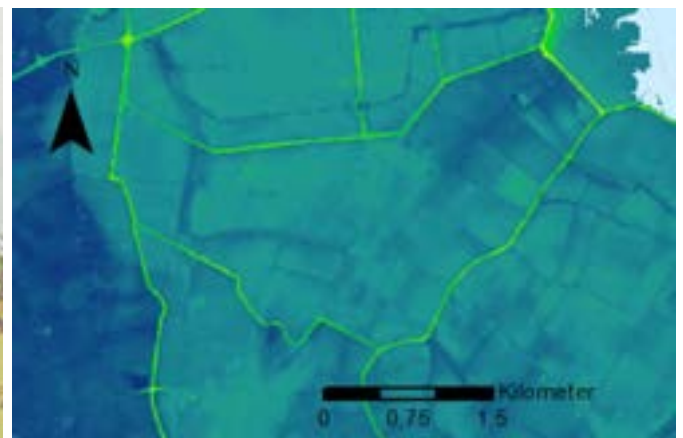


Figuur 2.10: Bonne-kaart Zonnemaire

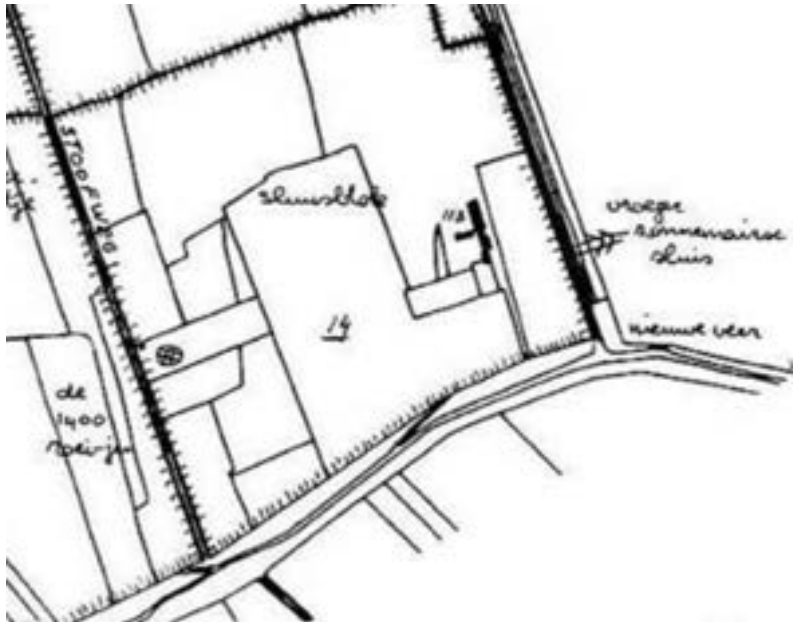
Deze kreeklopen zijn ook terug te zien op de bodemkaart (figuur 2.11) en de tegenwoordige hoogtekart (figuur 3.12) daarop is duidelijk de kreek aan de oostzijde van de polder te zien, de kreek aan de westzijde is minder duidelijk maar alsnog herkenbaar. Er liggen namelijk kreekkeerdgronden en het gebied staat als vochtig op de kaart. Beide krekken moeten ook een schutsluis hebben gehad, van de westelijke kreek is deze niet gevonden op kaarten. De sluis van de oostelijke kreek is teruggevonden op een kaart met veldnamen. In de buurt van waar de kreek gelopen heeft vinden we de veldnaam: Sluisblok. Daarnaast is op deze kaart de locatie aangegeven van de vroegere sluis. De sluis heeft gelegen bijna tegen de dijk van Dreischor. In figuur 2.13 is het fragment met het sluisblok en de notitie van de sluis te zien.



Figuur 2.11: Bodemkaart Zonnemaire



Figuur 2.12: Hoogtekart Zonnemaire



Figuur 2.13: Fragment van de veldnamenkaart Zonnemaire

Typisch voor de Zonnemairepolder was de teelt van Meekrap.³⁴ Dit was een gewas waar verfstoffen van gemaakt werden. Dit werd gedaan in een zogeheten meesloot, in de polder Zonnemaire heeft ook zo'n meesloot gestaan. Deze stond aan de Stoofweg aan de noordwestelijke kant van de polder.

Aan de zuidkant is te zien dat de dijk tussen Noordgouwe en Zonnemaire een heel stuk recht loopt maar er in het midden een gekke bocht zit. Dit wijst op een oude dijkdoorbraak, vaak ligt daar ook een diep gat bij waar nog water instaat. In Zeeland worden dit welen genoemd.³⁵ Hier ontbreekt echter een dergelijke plas. Onduidelijk is wanneer deze doorbraak geweest moet zijn. Wilderom noemt een doorbraak in 1808, echter op de Hattinga-kaart uit 1753 is al te zien dat de dijk niet recht loopt en een dergelijke bocht kent (figuur 2.14). De doorbraak moet dus daarvoor zijn geweest. Het is lastig aan te wijzen wanneer dit exact geweest moet zijn. De vermoedens zijn dat deze dijk al doorgebroken is toen de Zonnemaire-polder net bedijkt was. Dit vermoeden bestaat omdat het gebied van Zonnemaire zowel in 1401 als in 1407 voor bedijking is uitgegeven.³⁶ Bekend is dat er in 1404 een grote stormvloed was.³⁷ Het is dus aannemelijk dat de Weel in de dijk tussen Noordgouwe en Zonnemaire toen is ontstaan.

De laatste topografische kaart die er is van voor de watersnoodramp is de kaart van 1950, te zien in figuur 2.15. Deze laat weinig opvallende verschillen zien met de eerdere Bonne-kaart. Wat wel opvalt is de grote hoeveel sloten en afwateringen. Dit wijst erop dat het gebied erg nat geweest moet zijn. Voor de rest zijn er weinig opvallende dingen te zien op de topografische kaart.

³⁴ Wilderom, 1964

³⁵ Welen - Zeeuwse Ankers, 2022

³⁶ Uil, 1987

³⁷ Idem



Figuur 2.14: Zonnemaire op de Hattinga-kaart



Figuur 2.15: Topografische kaart uit 1950

Casestudy Gouwepolders

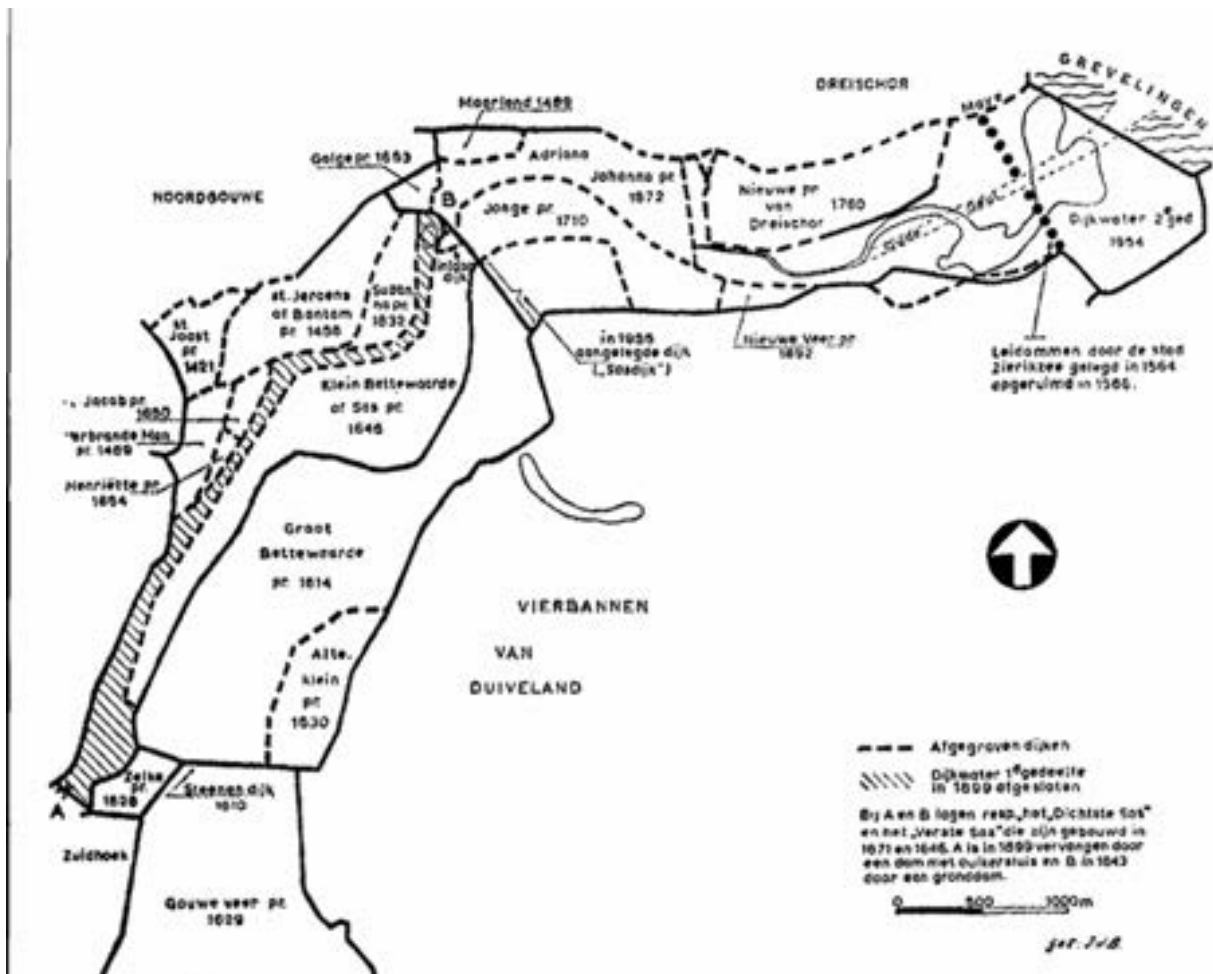
In deze casestudy wordt wat verder ingezoomd op de Gouwepolders. Daarbij wordt specifiek gekeken naar de kleine polders die tussen Dreischor en Noordgouwe aan de ene kant en de Vierbannepolder aan de andere kant liggen. Deze polders zijn een inpoldering van de zuidelijke tak van de Gouwe. Het Dijkwater is het laatste restant van deze stroomgeul. Op de Bonnekaart (figuur 2.16) is goed te zien dat deze polders een bochtig verloop kennen, wat komt doordat ze de oude stroomgeul volgen. De polders wijken af van de grootschalige polders, er is meestal geen dorp te vinden en het zijn meestal maar kleine stukjes land die extra ingedijkt zijn. De indijkingsperiode is lang in dit gebied.



Figuur 2.16: Bonnekaart Gouwepolders

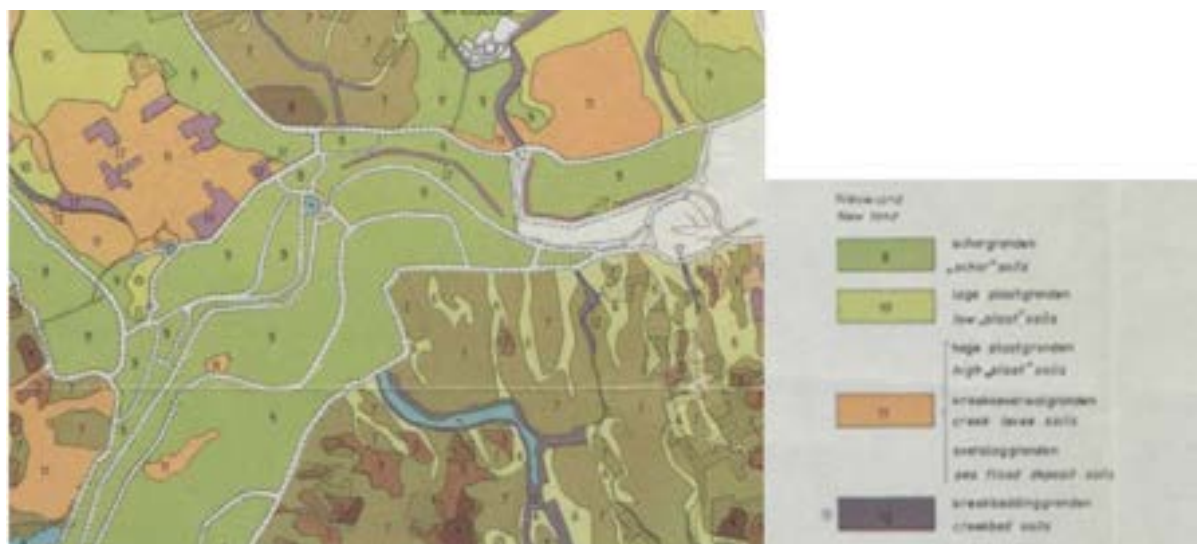
De oudste polders zijn ingepolderd eind 15^e eeuw, maar de Adriana Johannapolder werd pas ingepolderd aan het einde van de 19^e eeuw.³⁸ Tot de inpoldering van de Adriana Johannapolder was er een vaarroute over het dijkwater naar Zierikzee. Deze werd dus gesloten in 1872. Een volledig overzicht met het jaar van inpoldering is te zien in figuur 2.17 Daar is ook de nieuwste polder te zien, deze is echter pas ontstaan na de watersnoodramp en komt dus in hoofdstuk 6 aan bod.

³⁸ Wilderom, 1964



Figuur 2.17: Gouwepolders met inpolderingsjaar

De bodem van deze polders is uniform, alle polders bestaan volledig uit schorgonden (figuur 2.18) Dit zijn gronden die ontstaan zijn door sedimentatie en uiteindelijk een plaat vormden.



Figuur 2.18: Bodemkaart Gouwepolders

Deze platen zijn als aanwassen aangedijkt aan de bestaande polders eromheen. Doordat ze langer onder invloed hebben gestaan van de zee is er langer sedimentatie geweest. Hierdoor is dit gebied uiteindelijk hoger komen te liggen dan het oorspronkelijke oudland. Dit is goed te zien op de hoogtekkaart in figuur 2.19 daarop is te zien dat de polder Schouwen en de Vierbannenpolder lager liggen dan de oorspronkelijke stroom van de gouwe.



Figuur 2.19: Hoogtekkaart Gouwepolders

De algehele structuur van het gebied zijn kleine poldertjes met voornamelijk akkerbouw, de polders zelf volgen de oorspronkelijke loop van de Gouwe en het latere dijkwater waardoor al de dijken in een bocht lopen. De polders zelf zijn zo rationeel mogelijk verkaveld. De verkaveling is ook grootschaliger dan in de oudlandpolders. Op de Bonne-kaart in figuur 2.17 is de algehele structuur goed te zien in contrast met het Oudland van de Vierbannenpolder die rechts onderin op die kaart te zien is. In de vierbannenpolder is een veel kleinere onregelmatige verkaveling met kronkelige wegen erdoorheen, in de kleine polders ernaast zijn de kavels veel groter en rechter.

2.4 Bijzondere Landschapselementen

In deze paragraaf worden een aantal karakteristieke landschapselementen van het Zeeuwse landschap bekeken. Dit is een verzameling van door mens gemaakte elementen die in het landschap voorkomen, de voorbeelden worden per paragraaf behandeld. In dit hoofdstuk worden een aantal elementen bekeken en waar in het landschap deze aanwezig waren. In hoofdstuk 4 zal er teruggekomen worden op deze elementen en gekeken worden naar wat er precies met deze elementen is gebeurd na de watersnoodramp.

Eendenkooien

Eendenkooien zijn vangsystemen waarin eenden die naar een plas omringd met bomen gelokt worden en daar met een pijpsysteem gevangen worden. Eendenkooien zijn een landschappelijk element dat door heel Nederland voorkomt, de oudste Eendenkooien zijn al bekend in de 15^e

eeuw.³⁹ Op Schouwen-Duiveland waren er voor de watersnoodramp 4 eendenkooien, deze eendenkooien zijn betrekkelijk jonger dan de eerste eendenkooien. De Eendenkooien op Schouwen-Duiveland zijn gebouwd rond het einde van de van de 19^e eeuw⁴⁰. De eendenkooien lagen bij Haamstede, Renesse, Ellemeet en Oosterland. Op de kaarten in figuur 2.20 zijn ze met de klok mee te zien op de Bonnekaarten van omstreeks 1915. Op de kaart van de Eendenkooi van Haamstede staat al aangetekend dat deze vervallen is, dat terwijl deze pas in 1891 aangelegd is. Deze eendenkooi had te veel last van verstuiving omdat deze in het duingebied ligt daarom is hier al in 1905 gestopt met ‘kooien’⁴¹. Schouwen-Duiveland had ten tijde van de watersnoodramp dus 3 actieve eendenkooien. De Eendenkooi in Renesse had last van oorlogshandelingen in de tweede wereldoorlog en de twee andere eendenkooien raakten zwaar beschadigd door de inundatie van Schouwen-Duiveland door de Duitsers. Bij beide eendenkooien stierven door het zoute water de bomen rondom de plas af⁴². Beide eendenkooien



Figuur 2.20 De eendenkooien van Schouwen-Duiveland

hadden nog wel kooikers die na de inundatie terugkwamen en de eendenkooi weer gingen exploiteren.

Inlaagpolders en Karrenvelden

Een ander element van het landschap van Schouwen-Duiveland zijn de inlaagpolders en karrenvelden. Inlaagpolders ontstaan door de aanleg van een inlaagdijk. Deze wordt achter de bestaande dijk aangelegd als er angst was dat de bestaande dijk door zou breken.⁴³ In de meeste gevallen werd de grond voor deze dijken afgegraven uit het gebied tussen de bestaande dijk en de nieuwe inlaagdijk.⁴⁴ Deze afgegraven gebieden worden karrenvelden genoemd. Het gebied tussen beide dijken is de inlaag. Inlagen zijn door de lagere ligging en de kwel van zeewater vaak

³⁹ De Nederlandse Eendenkooien, z.d.

⁴⁰ idem

⁴¹ Rosmolen, 1984

⁴² idem

⁴³ J. B. Kuipers en Jacobusse, 1998

⁴⁴ Idem

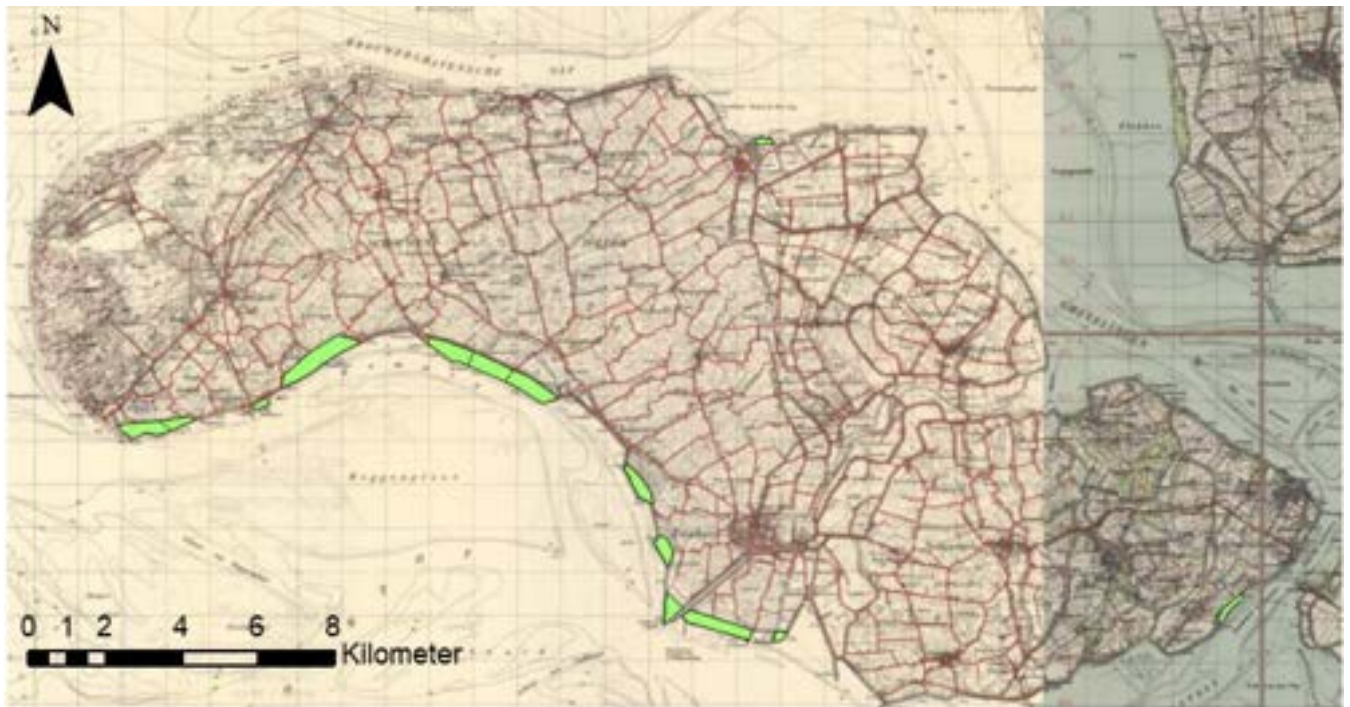
natte gebieden en worden niet of nauwelijks gebruikt voor landbouwactiviteiten. Op Schouwen-Duiveland waren voor de watersnoodramp 13 inlaagpolders. Hiervan lagen er 9 aan de zuidkant van het eiland Schouwen en slechts 1 aan de noordkant van Schouwen. Der overige 3 liggen op het eiland Duiveland. Dit komt omdat aan de zuidkant van Schouwen de strijd tegen het water het hevigst was. In de periode 1400-1600 ging aan de zuidkant van het eiland Schouwen ongeveer 3000 hectare land verloren, hierdoor schoof de zeeurende dijk steeds verder landinwaarts.⁴⁵ 7 kerkdorpen en een aantal gehuchten verdwenen hierdoor in zee. Uiteindelijk stopte het landverlies en het opschuiven in het begin van de 18^e eeuw.⁴⁶ Achter deze dijk zijn ook weer inlaagdijken gelegd, dat zijn de inlagen die er voor de watersnoodramp ook nog waren. Hieronder is een fragment opgenomen met daarop de inlaagpolders aan de kust bij Serooskerke. Daaronder is in figuur 2.22 een overzichtkaart opgenomen met de plaatsen van alle inlagen. Daarop is duidelijk te zien dat de inlagen voornamelijk aan de Zuidkant van Schouwen-Duiveland liggen.



Figuur 2.21: Inlagen aan de Zuidkust van Schouwen-Duiveland

⁴⁵ Uil, 2018

⁴⁶ Idem



Figuur 2.22: Inlagen van Schouwen-Duiveland in 1952

Landbouwhavens

Voor de bouw van de Deltawerken was Schouwen-Duiveland alleen bereikbaar per boot. Op het eiland werden wel veel landbouwproducten verbouwd die verscheept moesten worden naar andere gebieden. Het hoofdproduct dat werd verscheept waren de suikerbieten die allemaal naar Brabant werden vervoerd voor de suikerindustrie, dit betrof ongeveer 80-90% van de inkomsten van de haventjes.⁴⁷ Toen de bietenteelt in het begin van de 20^e eeuw begon te groeien werden de schepen vaak aangemeerd aan de dijk bij laagwater en met hoogwater vertrok het schip weer. Dit was echter onhandig omdat er vaak over smalle natte dijkhellingen en loopplankjes gelopen moest worden. Als alternatief ontstonden er nieuwe landbouwhaventjes bij Den Osse, de Schelphoek, Nieuwe veer en Flauwers. Ook werden bestaande havens zoals Zierikzee en De Beldert geschikt gemaakt voor het laden en lossen van de bietenschepen.⁴⁸ De bietenhavens zijn veelal getijdhavens, die enkel bereikbaar waren bij hoogtij. Achter deze getijdhavens lag vaak een spuikom of een sluis om de vaargeul schoon te spoelen van slijk.⁴⁹

De havens aan het dijkwater, de haven van Den Osse en de haven van Burghsluis worden hier nog even wat verder uitgelicht. Aan het Dijkwater lagen 3 bietenhavens: De Beldert, Stevenssluis en De staart. Het dijkwater is eigenlijk het restant van de stroomgeul die ooit de eilanden Schouwen en Duiveland van elkaar scheidde (zie het stukje over de gouwepolders). Aan het dijkwater lagen dus drie bietenhavens die bereikbaar waren vanaf de Grevelingen. Op onderstaande kaart (figuur 2.23) staan de haventjes aangewezen. De meest linkse is de Beldert, in het midden ligt het haventje van Stevenssluis en helemaal recht het haventje van De Staart. Bij het haventje van de Beldert is de spuikom goed zichtbaar die gebruikt werd om de haven slibvrij te houden. Bij Stevenssluis zien we een motorgemaal aangegeven die waarschijnlijk ervoor zorgde dat de haven bevaarbaar bleef. Bij de Staart is het onduidelijk welke manier gebruikt werd

⁴⁷ Van Langeraad, 1980

⁴⁸ Idem

⁴⁹ idem

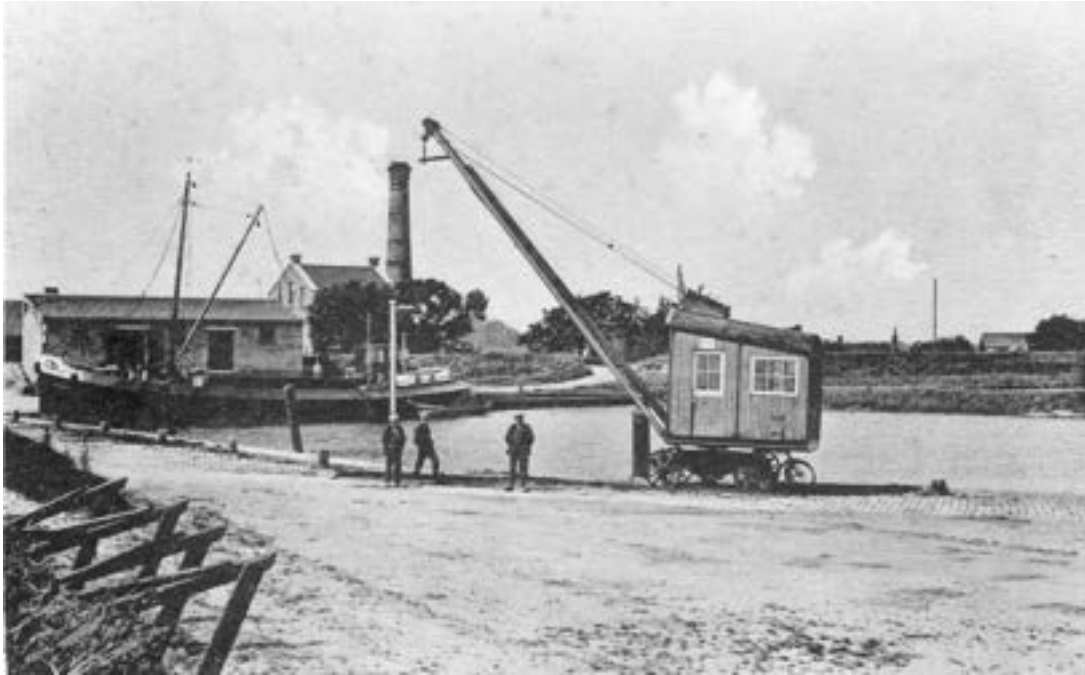
om de haven schoon te houden. Ook is bij alle drie de haventjes te zien dat er een aantal huizen om heen staan. Het is eigenlijk een gehucht ontstaan rondom de haven van mensen die bij het haventje werken. De haventjes waren soms meer dan alleen een aanlegplek om een schip te laden, het waren ook opslagplaatsen voor de bieten. Dit is goed te zien in figuur 2.24 van De Staart waar de hele kade op de achtergrond vol ligt met bieten en figuur 2.25 van De Beldert waar achter het haventje en het schip de opslagschuren staan.



Figuur 2.23: Locaties landbouwhavens



Figuur 2.24: Landbouwhaven de Staart in 1952



Figuur 2.25 Landbouwhaven de Beldert

In en rondom deze haventjes is ook een eigen manier vervoer van de suikerbieten ontstaan. Tot 1965 werden alle suikerbieten hier in netten vervoerd, waardoor ze makkelijk met een kraan in het schip gehesen konden worden. Dit was een systeem dat in Dreischor was ontstaan, uiteindelijk heeft het in meerdere plekken in Europa navolging gekregen.⁵⁰ Er bestond in deze haventjes een systeem van beurtschippers, deze voeren een vaste dienstregeling met een vaste route.⁵¹

Ook bij Den Osse (figuur 2.26) is een gehucht ontstaan vlak achter de dijk bij het haventje en zien we een motorgemaal achter de dijk om het haventje schoon te houden. Het lijken op de kaart maar kleine onbelangrijke plekken, maar door hun rol in de afvoer van de bieten is bekend dat dit soort haventjes erg belangrijk waren voor de economie van Schouwen-Duiveland. Schouwen-Duiveland was voor de watersnoodramp een agrarische samenleving met als hoofdproduct de suikerbieten.⁵² Daarom horen deze haventjes tot het productielandschap van de suikerbieten in Zeeland.



Figuur 2.26: Topografische kaart 1950 van Den Osse

⁵⁰ Van Langeraad, 1980

⁵¹ Idem

⁵² Idem

Zowel de havens van Den Osse en de havens van het Dijkwater liggen aan de Noordkant van Schouwen-Duiveland, maar ook aan de zuidkant waren er landbouwhavens. Voorbeeld van een landbouwhaven is het haventje van Burghsluis. Het haventje hier had geen havenkanaal maar is eigen een soort open inlaag. Het is een driehoek vorm met 2 laad en losplaatsen. In figuur 2.28 is het haventje te zien op de topografische kaart uit 1952 en in figuur 2.27 is een schematische tekening te zien van de indeling van de haven. Dit haventje is aangelegd in 1872, daarvoor lag het er een haventje iets westelijker bij de dijk van het gehucht Burghsluis.⁵³ Daar lag het haventje vanaf 1772, uiteindelijk is het dus verplaatst naar het driehoekige stukje naast de Boots-inlaag (zie figuur 2.28 en 2.29). De landbouwproducten van Haamstede en omgeving werden vervoerd via deze haven.⁵⁴ Deze haven wijkt af in vorm van de andere landbouwhavens, aangezien er hier helemaal geen havenkanaal ligt maar gewoon een ingedijkt driehoekig stukje is. Ook het landbouwhaventje van de Schelphoek, dat iets verderop aan de Zuidkant van het eiland ligt heeft eenzelfde driehoekige vorm zonder havenkanaal (zie figuur 2.30).



Figuur 2.27: Schematische tekening van de haven Burghsluis



Figuur 2.28: Burghsluis op de topografische kaart van 1952



Figuur 2.29: Geschiedenis van de haven Burghsluis

⁵³ Wilderom, 1964

⁵⁴ idem



Figuur 2.30: Haven van de Schelphoek in 1950

2.5 Conclusie

In dit hoofdstuk wordt een beeld geschetst van het landschap van Schouwen-Duiveland vóór de Watersnoodramp van 1953, waarbij de kenmerken van zowel oudland- als nieuwlandpolders worden onderzocht. Aan de hand van casestudy's van Serooskerke, Zonnemaire en de Gouwepolders wordt inzicht gegeven in de geografische en historische ontwikkeling van deze gebieden. In de oudlandpolders is het landschap gekenmerkt door een mozaïek van onregelmatige kavels en kronkelige wegen, gevormd door oude kreekkruggen en poelgronden. Daarentegen hebben de nieuwlandpolders een systematisch en rationeel verkavelingspatroon door latere inpoldering, met rechte wegen en grotere kavels. Naast deze landschapsstructuren worden ook specifieke elementen zoals eendenkooien, inlaagpolders en landbouwhavens besproken. Deze elementen dragen bij aan een uniek cultuurlandschap dat door de eeuwen heen gevormd is door zowel natuurlijke processen als menselijke ingrepen. Dit hoofdstuk beantwoordt daarmee de eerste deelvraag: *Hoe zag het landschap eruit voor de Watersnoodramp?*

Hoofdstuk 3: Watersnoodramp op Schouwen-Duiveland

In dit hoofdstukje wordt een beschrijving gegeven van de watersnoodramp op Schouwen-Duiveland en welke impact dit had. De veranderingen van het landschap hangen ten dele samen met de gevolgen van de watersnoodramp, daarom is dit kleine hoofdstuk ingevoegd om meer context te geven aan de rest van de scriptie.

3.1: Dijkdoorbraken en stroomgaten

Tijdens de watersnoodramp waren er op 20 plekken dijkdoorbraken op Schouwen-Duiveland. Op de kaart in figuur 3.1 is te zien op welke plekken de dijk doorgebroken is. De meeste doorbraken vonden plaats aan de zuidkant van het eiland, de grootste doorbraken waren de doorbraken bij de schelphoek en Ouwerkerk. Ook is te zien op deze kaart dat het nog even geduurd heeft voordat de dijkgaten gedicht waren. Deze kaart toont de situatie op 1 mei, ook toen stond nog een groot gedeelte van het eiland onder water. Uiteindelijk is het dijkgat bij Ouwerkerk als laatste gedicht dit gebeurde pas in de nacht van 6 op 7 November 1953⁵⁵. 10 maanden lang is er door dit dijkgat dus nog water in- en uitgestroomd. De reden dat dit zo lang duurde is dat het technisch moeilijk was om een gat van deze grootte te dichten. Uiteindelijk is met behulp van grote caissons (zinkstukken) het gat gedicht, meer daarover in hoofdstuk 4.



Figuur 3.1: Kaart met dijkdoorbraken



⁵⁵ Caissons van Ouwerkerk - Zeeuwse Ankers, 2022

3.2 Materiële gevolgen

De ramp heeft een hoop vernietigd op het eiland, in het kader van de herverkaveling is een overzicht gemaakt wat de verliezen op Schouwen-Duiveland waren. Daar wordt genoemd dat 75% van alle inventaris op het eiland verloren is gegaan, de helft van het vee verdrongen is en dat er 260 boerderijen verwoest of zwaar beschadigd zijn⁵⁶. Daarnaast zijn nog veel andere gebouwen verwoest of beschadigd geraakt maar hier zijn geen losse statistieken voor.

3.3 Overleden personen

Ten tijde van de watersnoodramp had Schouwen-Duiveland ongeveer 23.000 inwoners. Tijdens de watersnoodramp kwamen 531 inwoners om het leven⁵⁷. Nieuwerkerk werd het zwaarste getroffen, daar kwamen 245 mensen om het leven. In tabel 2.1 staat aangegeven per woonkern hoeveel mensen daar om het leven gekomen zijn.

Tabel 2.1: Overledenen per woonkern

| Plaats | Overledenen |
|---------------|-------------|
| Nieuwerkerk | 245 |
| Ouwerkerk | 91 |
| Oosterland | 58 |
| Capelle | 44 |
| Dreischor | 32 |
| Zierikzee | 24 |
| Serooskerke | 15 |
| Burgh | 10 |
| Sirjansland | 8 |
| Brouwershaven | 3 |
| Kerkwerpe | 3 |
| Bruinisse | 1 |
| Ellemeet | 1 |

3.4 Conclusie

Dit hoofdstuk is relatief klein maar geeft toch een beetje context aan de impact van de ramp op Schouwen-Duiveland. Zonder deze impact waren er mogelijk andere ruimtelijke veranderingen geweest op het eiland.

⁵⁶ Zeeuws Archief, Middelburg., Landinrichtingsdienst Zeeland (245.1) Inv nr. 407

⁵⁷ idem

Hoofdstuk 4: Landschap van de Watersnood

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de landschapselementen die een directe reactie zijn op de watersnoodramp of een gevolg van watersnood. Deze elementen vormen met elkaar een landschapslaag, ze horen immers bij elkaar en vertellen het verhaal van de watersnoodramp. In dit hoofdstuk volgt een aantal elementen met daarbij foto's en kaarten van hoe de elementen eruitzien en waar de elementen zich nog bevinden. In dit hoofdstuk wordt de vraag beantwoord:

Welke elementen heeft de watersnoodramp achtergelaten in het landschap?

4.1 Verdwenen elementen

Door de overstromingen zijn een hoop gebouwen op Schouwen-Duiveland beschadigt geraakt of volledig vernietigt. Deze elementen zijn dus door de watersnoodramp uit het landschap weggeslagen. Dit heeft impact gehad op hoe het landschap er tegenwoordig uitziet en hoort dus ook bij het landschap van de watersnood. Tijdens het schrijven van deze scriptie is gebleken dat het lastig te achterhalen is wat er precies verdwenen is tenzij er een uitgebreide kaartenanalyse wordt gedaan. In deze scriptie was helaas geen ruimte om dat uit te voeren omdat deze scriptie een breder beeld van de gevolgen wil schetsen.

Verdwenen Dorpen

Na de watersnoodramp zijn er een aantal dorpen en gehuchten verdwenen. Deze zijn wel aan te wijzen op de kaart, echter is uit archiefonderzoek gebleken dat dit niet persé een direct gevolg is van de watersnoodramp maar een bewuste beleidskeuze. Er is gekozen om de dorpen niet meer te herbouwen. Omdat dit een bewuste beleidskeuze is wordt dit besproken in hoofdstuk 5.

Schelphoek

Bij de Schelphoek heeft een groot verlies van land plaats gevonden, door een grote doorbraak. Ook dit wordt in een ander hoofdstuk behandeld, namelijk in de casestudy van Serooskerke. Voor de rest is er op Schouwen-Duiveland geen landverlies geweest als gevolg van de watersnoodramp.

4.2 Toegevoegde elementen

In dit gedeelte worden alle elementen bekeken die als reactie of als gevolg van de watersnoodramp ontstaan zijn. Deze elementen zijn bijna een direct gevolg of een directe reactie op de watersnoodramp.

Geschenkwoningen

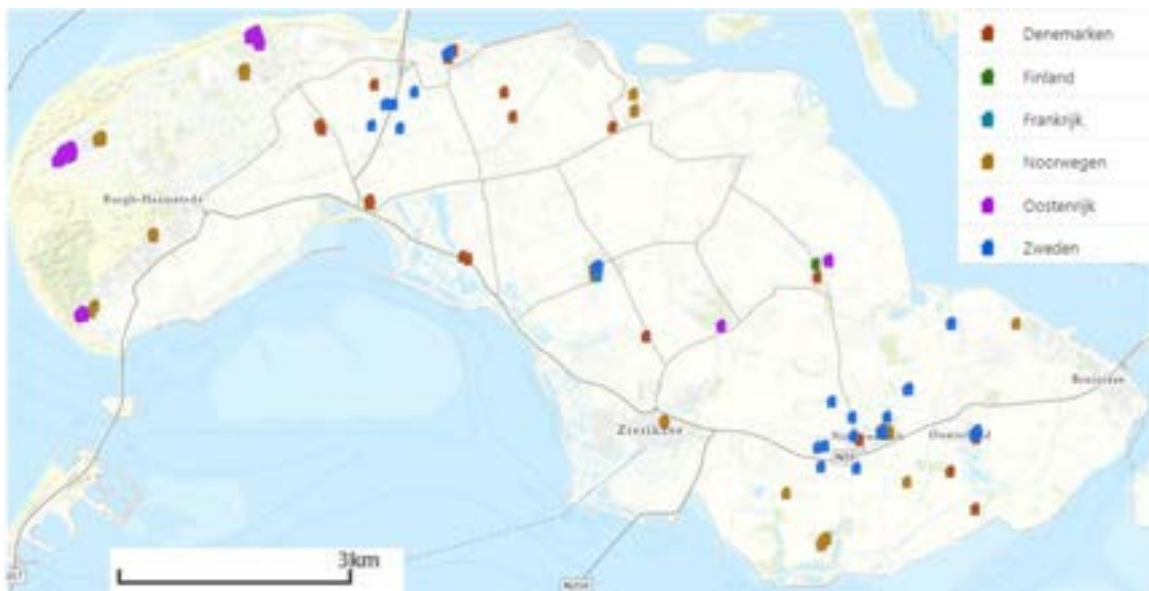
Een landschapselement in Zeeland dat direct verband houdt met de watersnoodramp zijn de geschenkwoningen. Deze huisjes zijn direct na de watersnoodramp geschonken door Finland, Noorwegen, Zweden, Denemarken, Oostenrijk en Frankrijk.⁵⁸ Het waren kant-en-klare houten huisjes die als een bouw pakket verzonden werden, een voorbeeld hiervan is te zien in figuur 4.1. In 2020 is er een uitgebreide inventarisatie geweest van de huisjes die nu nog bestaan, deze is in 2021 gepubliceerd. In die publicatie wordt dieper ingegaan op de verschillende types van de

⁵⁸ Provincie Zeeland, Provincie Zuid-Holland, & Dorp, Stad en Land, 2021

geschenkwoningen.⁵⁹ De geschenkwoningen die nu nog bestaan zijn op kaart gebracht in figuur 4.2 , daarop zijn niet alle huisjes goed te zien omdat veel huisjes dicht bij elkaar liggen waardoor ze op deze kaart een beetje wegvallen, het totaal aantal geschenkwoningen op Schouwen-Duiveland die nu nog bestaan is 313, het oorspronkelijke aantal was 363.⁶⁰ In figuur 4.3 is een voorbeeld opgenomen van zo'n straatje watersnoodwoningen, deze ligt in Serooskerke. Op de kop van Schouwen is zelfs een heel dorpje aangelegd met Oostenrijkse geschenkwoningen (zie figuur 4.4). Op de topografische kaarten van 1950 en 1962 is het ontstaan van het dorpje goed zichtbaar (figuur 4.5).



Figuur 4.1: Oostenrijkse geschenkwoning



Figuur 4.2: Geschenkwoningen op Schouwen-Duiveland

⁵⁹ idem

⁶⁰ Bond Heemschut & stichting Dorp, Stad & Land, 2023



Figuur 4.3: Geschenkwoningen in Serooskerke



Figuur 4.4: Dorpje geschenkwoningen bij Haamstede



Figuur 4.5: Ontstaan van het dorpje geschenkoningen op kaarten uit 1950 en 1962

Caissondijken

Op sommige plekken zijn de dijken gedicht met zogeheten caissons, dit zijn grote betonnen zinkstukken. Deze caissons zijn oorspronkelijk ontworpen om te dienen als havenhoofd en golfbrekers bij de invasie van Normandië.⁶¹ Er zijn na de ramp 2 soorten caissons gebruikt, de eenheidscaisson en de Phoenix-caisson. De eenheidscaissons werden geproduceerd in Nederland en waren een stuk kleiner dan de Phoenix-caissons, die vanuit Engeland verscheept werden. De Phoenix-caissons hebben een afmeting van 60 meter lang, 20 meter breed en 20 meter hoog.⁶² Op Schouwen-Duiveland zijn 5 van deze caissons te vinden. 1 ligt in het stroomgat van de Schelphoek en 4 liggen in het stroomgat bij Ouwerkerk. De caissons van Ouwerkerk zijn nog goed zichtbaar en huisvesten tegenwoordig het Watersnoodmuseum. De caisson in de Schelphoek is ook nog goed zichtbaar in de dijk. Dit caisson was het sluitstuk van een dijk met meerdere kleinere eenheidscaissons. Dit is goed te zien op de foto in figuur 4.6 van de sluiting van het dijkgat bij de Schelphoek. Daar is ook duidelijk het verschil in grootte te zien tussen de eenheidscaissons en Phoenix-caissons. In figuur 4.7 is het caisson van de Schelphoek te zien hoe het er tegenwoordig bijligt. Daar is duidelijk te zien dat de moderne dijk om de caisson heen is gebouwd. De caisson is dus tegenwoordig een betonnen blok midden in de dijk.

⁶¹ *Caissons Watersnoodramp 1953 - Phoenix-Caissons*, 2022

⁶² *Phoenix Caissons Ouwerkerk* - [TracesOfWar.nl](https://tracesofwar.nl), z.d.



Figuur 4.6: Dichting van het dijkgat bij de Schelphoek



Figuur 4.7: Caisson van de Schelphoek

Deltawerken

Na de watersnoodramp is het Deltaplan uitgevoerd, dit was een grootschalig plan naar ideeën van Johan van Veen om de verschillende zeearmen af te dammen. Het doel hiervan was het verkorten van de kustlijn, waardoor er minder kilometers aan dijken zouden zijn die onderhouden moesten worden als primaire zeewering⁶³.

Deze plannen had Johan van Veen al voor de watersnoodramp, maar kregen weinig navolging. Enkel de Braakman in Zeeuws-Vlaanderen was al afgedamd voor de watersnoodramp. De focus van de wederopbouw lag in die jaren echter op de wederopbouw na de tweede wereldoorlog⁶⁴. De watersnoodramp liet zien dat het nodig was om iets te doen aan de kustverdediging. Johan van Veen nam zitting in de Deltacommissie en kreeg het voor elkaar dat zijn ideeën uitgevoerd werden. Zonder de watersnoodramp had men waarschijnlijk de urgentie van dergelijke plannen niet gezien en waren de deltatowerken waarschijnlijk niet gebouwd. In dit gedeelte wordt de impact van de Deltawerken op het landschap van Schouwen-Duiveland besproken.

Hieronder in figuur 4.8 zijn alle deltatowerken te zien die aangelegd zijn in Zeeland en Zuid-Holland.



Figuur 4.8: Deltawerken met Jaartal

⁶³ Bos en Bosch, 2017 pp 220, 221

⁶⁴ idem

De deltawerken hebben zowel een direct als indirect impact op het landschap van Schouwen-Duiveland. De directe impact zijn de deltawerken zelf. Deze zijn toegevoegd als landschapselement. Voor Schouwen-Duiveland zijn dit 3 deltawerken en de Zeelandbrug. De deltawerken die aan Schouwen-Duiveland grenzen zijn de Oosterscheldekering, Brouwersdam en de Grevelingendam.

De eerste die aangelegd is was de Grevelingendam in 1965, in hetzelfde jaar was ook de Zeelandbrug af. Dit zorgde ervoor dat Schouwen-Duiveland nu niet meer alleen per boot bereikbaar was. In 1972 werd het Brouwse gat gedicht met de Brouwersdam en als laatste werd de Oosterscheldekering aangelegd in 1985.

De indirecte invloed van de deltawerken zit in het verdwijnen van het getijde. Aan de noordkant van Schouwen-Duiveland is door de afdamming van de Grevelingen met de Brouwersdam het getijde verdwenen. Aan de zuidkant van Schouwen-Duiveland is er nog wel getijde, dit komt doordat de Oosterscheldekering geen dam maar een stormvloedkering is, wat betekent die gesloten kan worden in het geval van hoog water.

Gevolg van de afsluiting is dat de Grevelingen veranderde in een zoutwatermeer. De slikken en platen ontwikkelden zich door het ontbreken van getijde tot begroeide eilanden.⁶⁵ Dit is goed te zien op een serie kaarten de eerste kaart is uit 1962, dus voor de afdamming. Op die kaart zijn ook allerlei stroomgeulen ingetekend. Die stroomgeulen verdwijnen op de kaart uit 1972. Daar verschijnt ook de Brouwersdam op de kaart. Op de laatste kaart uit 1995 is duidelijk te zien dat de voormalige slikken inmiddels begroeid zijn geraakt. In dertig jaar tijd is de Grevelingen veranderd van een estuarium-systeem met stroomgeulen en slikken naar een zoutwatermeer met begroeide eiland.



Figuur 4.9: Grevelingen in 1962

⁶⁵ Grevelingenmeer, z.d.



Figuur 4.10: Grevelingen in 1972



Figuur 4.11: Grevelingen in 1995

Werkhavens

Een ander onderdeel dat ook bij de deltawerken hoort, zijn de werkhavens. Dit zijn havens die speciaal aangelegd zijn om de Deltawerken te realiseren. Deze havens werden gebruikt voor het maken van grote afzinkstukken of het aanleggen van schepen die de stenen moesten storten voor de deltawerken. Voor de aanleg van de Brouwersdam zijn er 3 werkhavens gebouwd op Schouwen-Duiveland en voor de aanleg van de Oosterscheldekering ook 1 en Daarnaast zijn er midden in de zeearmen meerdere werkhavens aangelegd op de plek waar de dam gebouwd werd. de aanleg van de Oosterscheldekering 1.

Brouwersdam

Voor de aanleg van de Brouwersdam werden 3 werkhavens aangelegd. De werkhaven van Den Osse en de werkhaven Scharendijke.⁶⁶ De haven van Den Osse is aangelegd in de periode 1962-1963. De haven van Scharendijke in de periode van 1963-1964. Daarnaast zijn er in het Brouwershavense gat 4 havens gelegd waarlangs de Brouwersdam is gebouwd (zie figuur 4.12). Dit waren vooral de havens waar werkschepen konden afmeren en daarnaast laden en lossen.



Figuur 4.12: Werkhavens langs de brouwersdam

Bij Bommenede is in 1968 een werkhaven gelegd voor de bouw van grote caissons ten behoeve van de Brouwersdam. Tijdens de bouw van de caissons lag de haven droog, goed te zien op de topografische kaart uit 1970 in figuur 4.15, op de topografische kaart daarna uit 1982 staat er water in de haven. De foto in figuur 4.13 laat zien hoe de haven eruitzag tijdens de bouw, de haven lag droog en met hijskranen werden de caissons gebouwd, de foto in figuur 4.14 laat het uitvaren van de caissons zien in 1971. Dat was het jaar dat de caissons klaar waren en de Brouwersdam gesloten is met deze caissons.

⁶⁶ Zeeuws Archief, z.d.-b



Figuur 4.13 : Bouw caissons in de haven van Bommenede (1968-1969)



Figuur 4.14: Uitvaren caissons 1971



Figuur 4.15: Werkhaven Bommenede in 1962 en 1982

Bij Den Osse lag een landbouwhaventje maar deze is opgeruimd en heeft plaatsgemaakt voor een veel grotere werkhaven op dezelfde plek, zoals te zien in figuur 4.16. Deze twee werkhavens hebben een minder interessant verhaal omdat ze slechts aanlegplaats of laad en los plaats waren. Maar toch hebben ze het landschap veranderd. Later is bij deze havens wel een groot toeristisch landschap ontstaan, evenals bij de werkhavens op de Brouwersdam. Dit wordt verder toegelicht in hoofdstuk 6.



Figuur 4.16: Haven van den Osse in 1950 en 1962

Oosterscheldekering

Voor de aanleg van de Oosterscheldekering werden er 2 werkhavens gebouwd en 2 werkeilanden. 1 van de 2 werkhavens lag op Schouwen-Duiveland, de andere op Noord-Beveland. De werkhaven op Schouwen-Duiveland werd aangelegd in het gedichte gat van de Schelphoek, speciaal voor de aanleg van de Oosterscheldekering. Hieronder is de schelphoek te zien voor en na de aanleg van de werkhaven en na de aanleg (Figuur 4.17). Na afronding van de bouw van de Oosterscheldekering in 1986 verloor de haven z'n functie en is uiteindelijk grotendeels gesloopt. De oude kade ligt er nog en een gedeelte van de aanlegplaats is tegenwoordig veranderd in een vogeleiland.⁶⁷ Op een moderne kaart is het vogeleiland nog goed herkenbaar (figuur 4.18).



Figuur 4.17: Schelphoek in 1962 en 1972

⁶⁷ Gemeente Schouwen-Duiveland, Afdeling Ruimte en Milieu, 2016



Figuur 4.18: Schelphoek in 2023

Voor de aanleg van de Oosterschelde zijn 2 werkeilanden aangelegd. Dit waren de werkeilanden Roggenplaat en Neeltje Jans. Hier in figuur 4.19 te zien op de topografische kaart uit 1984. Op Neeltje Jans lag de bouwput waar de grote pijlers vervaardigd zijn. Het meest opvallend is dat er een werkbrug ligt die Neeltje Jans verbindt met Schouwen-Duiveland. Deze brug wordt na 1986 weer afgebroken. Te zien op de kaart uit 1989 (figuur 4.20). Het bruggenhoofd aan de kant van Schouwen-Duiveland is wel blijven liggen. Ook op de topografische kaart uit 2023 (figuur 4.21) is deze ook nog steeds zichtbaar, met de naam De Punt. Dit is dus ook nog een fysieke herinnering aan de bouw van de Deltawerken.



Figuur 4.19: Oosterscheldekering in 1984



Figuur 4.20: Oosterscheldekering in 1989

Delingsdijk

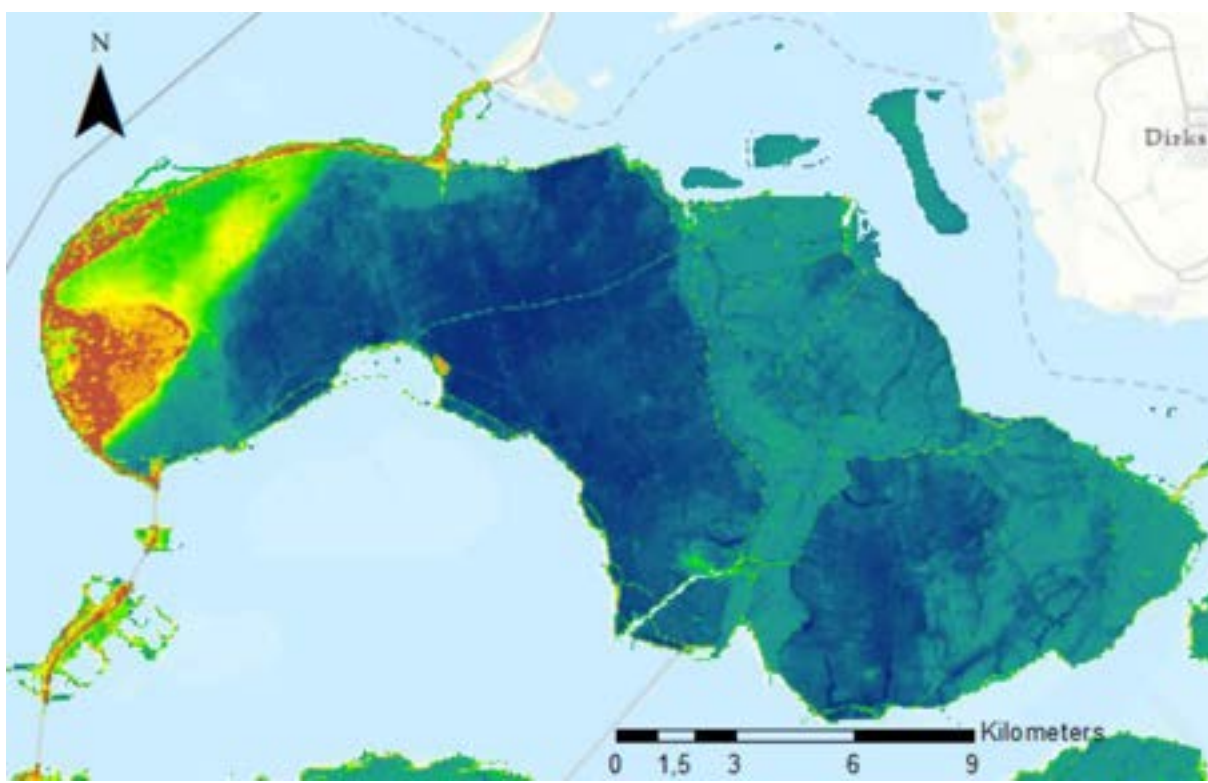
Naast de Deltawerken is er nog een belangrijk waterstaatkundig werk gebouwd op Schouwen-Duiveland, de Delingsdijk. De Delingsdijk is een directe reactie op de watersnoodramp. Deze dijk deelt de polder Schouwen in tweeën. Het idee hierachter is dat het niet meer mogelijk zou zijn dat heel Schouwen in een keer onder zou lopen als ergens een buitendijk breekt. Het water wordt dan gestopt door de delingsdijk.

Deze dijk is aangelegd door Rijkswaterstaat en niet door het plaatselijke waterschap. Het waterschap Schouwen was zelfs tegen de bouw van de Delingsdijk⁶⁸. In de vergadering van het waterschap op 17 september 1956 kwamen 3 argumenten naar voren. Het eerste argument is dat het zou lijden tot te veel verlies van landbouwgrond. Het betrof een verlies van 60 hectare. Het volgende argument was dat het geld beter besteed kon worden aan de op dat moment zwakke plekken bij Brouwershaven en Zierikzee. Het laatste argument is een heel bijzondere, er leefde de angst dat bij een dijkdoorbraak in een van beide delen, het gebied niet opnieuw drooggemaakt zou worden. De angst was dat men dan eerst zou wachten op de bouw van de deltawerken. De kans op nieuwe doorbraken was reëel, vanwege meerdere zwakke plekken en de gedachtegang was dat het eiland wel drooggemaakt moest worden als het helemaal overstroomde. Afsproken werd dat ze een brief zouden sturen naar het waterschap met deze argumenten. Letterlijk werd er gezegd dat het dagelijks bestuur tot het uiterste zou proberen om de dwarsdijk te voorkomen. Op de volgende vergadering op 18 december laat de voorzitter weten dat ondanks deze argumenten en de poging het te voorkomen, Rijkswaterstaat het plan gewoon gaat doorzetten.⁶⁹ Hierdoor is de delingsdijk als een groot landschappelijk element toegevoegd.

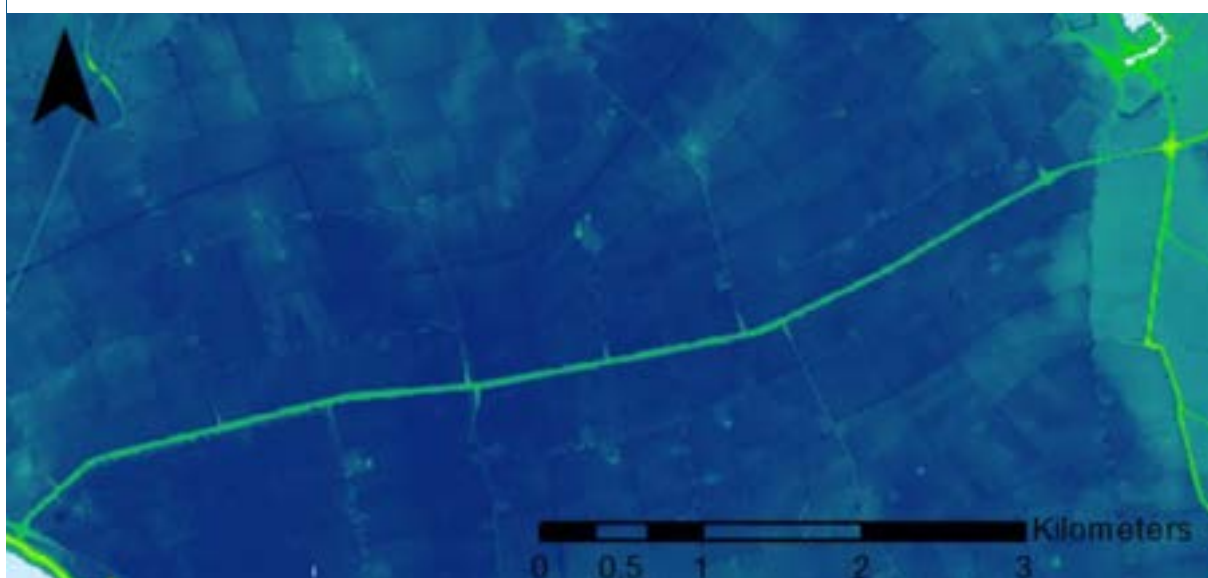
De delingsdijk is een opvallend element omdat het niet zomaar een extra binnendijk is, maar echt een hoge dijk. De hoogte van de dijk is namelijk +5m NAP. De polders eromheen zijn de laagste gedeeltes van het eiland. Hierdoor steekt deze dijk echt boven het landschap uit. Op de hoogtekaart in figuur 4.22 is te zien dat het midden van Schouwen-Duiveland het laagst gelegen is. De lichte streep die daar doorheen loopt is de Delingsdijk. In figuur 4.23 is een detailfragment opgenomen van de Delingsdijk. Daar wordt ook goed zichtbaar dat de dijk een stuk hoger ligt dan het omliggende landschap en andere binnendijken.

⁶⁸ Zeeuws Archief, Middelburg, Waterschap Schouwen (3326) Inv nr. 79

⁶⁹ Idem



Figuur 4.22: Hoogtekaart van Schouwen-Duiveland



Figuur 4.23: Detailfragment Delingsdijk

4.3 Conclusie

Het landschap van Schouwen-Duiveland draagt nog steeds de sporen van de Watersnoodramp van 1953, met diverse elementen die een blijvende herinnering vormen aan deze ingrijpende gebeurtenis. De vraag "Welke elementen heeft de watersnoodramp achtergelaten in het landschap?" kan worden beantwoord door te kijken naar zowel verdwenen als toegevoegde elementen in het landschap.

Het verdwijnen van dorpen en de afbraak van beschadigde gebouwen hebben het landschap getekend, hoewel veel van deze sporen zonder diepgaand onderzoek moeilijk te traceren zijn. Daarnaast is het verdwijnen van een aantal dorpen een beleidskeuze geweest die wordt besproken in hoofdstuk 5.

Tegelijkertijd zijn er diverse elementen aan het landschap toegevoegd die direct of indirect voortkomen uit de ramp. De geschenkwoningen en caisson-dijken vertellen het verhaal van wederopbouw en innovatie na de ramp, terwijl de Deltawerken een monument zijn voor de noodzaak van bescherming en preventie. Deze werken, samen met de werkhavens en de Delingsdijk, tonen de veranderingen die zijn aangebracht in het licht van een nieuwe benadering van watermanagement en kustbescherming.

Het huidige landschap van Schouwen-Duiveland is dus een gelaagde herinnering aan de ramp: sommige elementen zijn verdwenen, anderen zijn toegevoegd als symbool van herstel en veiligheid. Elk van deze elementen draagt bij aan een beter begrip van de fysieke en culturele erfenis van de Watersnoodramp, en toont hoe het landschap een levende getuige is van deze ingrijpende gebeurtenis.

Hoofdstuk 5: Organisaties en Plannen

In dit hoofdstuk wordt er gekeken naar welke organisaties de verandering van het landschap tot stand hebben gebracht. Het is om verschillende redenen relevant in deze scriptie om te bespreken welke partijen en organisaties betrokken waren bij de landschapsverandering na de watersnoodramp.

De eerste reden is dat de landschapsverandering na een watersnoodramp een ingewikkeld proces was dat beïnvloed is door verschillende actoren met diverse belangen, doelen en middelen. Door de betrokken partijen en organisaties te identificeren en te beschrijven, krijg je een beter begrip van de dynamiek en complexiteit van het proces en welke organisaties het meest te zeggen hadden en welke conflicten er waren. Dit zorgt ervoor dat het ontstane landschap beter te begrijpen is. Ook werpt het een blik op de bredere maatschappelijke context, door de besluitvorming te analyseren. Deze besluitvorming geeft inzicht over hoe men over het landschap nadacht en hoeveel aandacht daarvoor was. Als laatste is het natuurlijk interessant om naast de feitelijke landschapsveranderingen uit de vorige hoofdstukken ook een blik te werpen op hoe dat precies ontstaan is.

Na archiefonderzoek is gebleken dat 3 organisaties de belangrijkste impact hebben gehad op de beleidsvorming na de watersnoodramp. Dit zijn de reconstructiecommissie, Herverkavelingscommissie en de Delta-commissie. Van de Delta-commissie is ook al een deel aan bod gekomen in hoofdstuk 4. Naast deze drie organisaties zijn de ook vergaderingen van het grootste waterschap in de jaren voor en na de watersnoodramp onderzocht, het waterschap Schouwen. De uitkomsten daarvan zullen ook in dit hoofdstuk opgenomen worden. Uiteindelijk wordt met dit hoofdstuk de volgende deelvraag beantwoord:

Welke factoren en partijen hebben meegespeeld bij de herinrichting van het landschap?

5.1 Herverkavelingscommissie

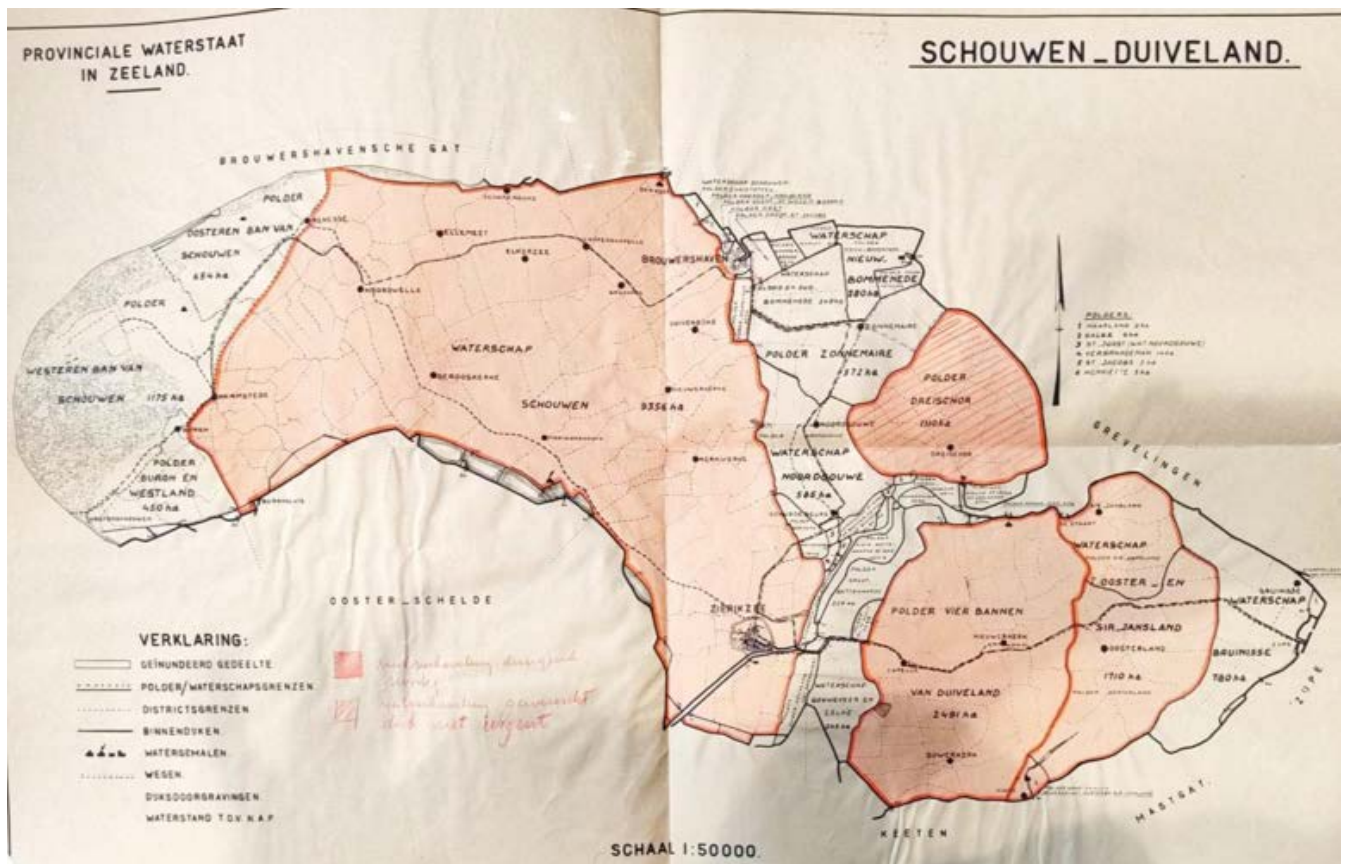
Na de watersnoodramp is Schouwen-Duiveland geheel herverkaveld. De herverkaveling was een proces wat in meerdere landschappen van Nederland ook rond deze tijd plaatsvond. Ook op Schouwen-Duiveland waren de eerste ruilverkavelingen al gestart. In 1940 was de Vierbannenpolder bij Nieuwerkerk al aangewezen als ruilverkavelingsobject. De start van de ruilverkaveling was pas in 1951 door tussenkomst van de tweede wereldoorlog⁷⁰. Ook in de polder schelphoek bij Serooskerke was de ruilverkaveling al gestart voor de watersnoodramp⁷¹. Het waterschap Schouwen, wat het grootste waterschap is van het eiland doet in December 1952 het verzoek tot ruilverkaveling aan de gedeputeerden staten van Zeeland⁷². De bijbehorende kaart is te zien in figuur 5.1., daarop is te zien welke gebieden aangewezen zijn voor ruilverkaveling. Zoals te zien op de kaart is dit het grootste gedeelte van het eiland. Deze kaart is dus van voor de watersnood nog, te herkennen aan het ontbreken van de Delingsdijk en de doorbraken bij Schelphoek en Ouwkerk. Dit zijn de twee grootste doorbraken tijdens de watersnoodramp. Opvallend is dat de ruilverkavelingen die al aan de gang waren precies achter

⁷⁰ Zeeuws Archief, Vierbannen Van Duivelandpolder, 2022

⁷¹ Zeeuws Archief, Middelburg, Waterschap Schouwen (3326) Inv nrs. 69-81

⁷² idem

die 2 doorbraken lagen. Door de omvang van deze doorbraken en de fysieke gevolgen hiervan is er niks over gebleven van deze vroege ruilverkavelingen



Figuur 5.1: Aangewezen gebieden ruilverkaveling 1952

Het proces van landbouwvernieuwing en ruilverkaveling was dus voor de watersnoodramp al ingezet, het is dus niet een rechtstreeks gevolg van de watersnoodramp. Wel aannemelijk is dat de snelheid van de ruilverkaveling sneller was dan dat het geweest zou zijn zonder de watersnoodramp. De herverkavelingswet Walcheren werd namelijk van toepassing verklaard. Dit betekende dat er niet een nieuw voorstel hoefde te komen maar dat de kaders uit die wet gebruikt konden worden voor de ruilverkaveling van Schouwen-Duiveland⁷³

De herverkavelingscommissie was verantwoordelijk voor de herverkaveling van Schouwen-Duiveland na de watersnoodramp. De herverkavelingscommissie was een voortvloeiende uit de herverkavelingscommissie Walcheren. Walcheren was zwaar beschadigd in de slag om de Schelde en door de inundatie door de in 1944⁷⁴. Daarom heeft de regering besloten het gehele gebied te herverkavelen. Herverkavelen betekent dat de Staten-Generaal het besluit genomen hebben, in tegenstelling tot ruilverkaveling waar belanghebbenden het besluit nemen⁷⁵. De herverkavelingswet die benodigd was om de werken in gang te zetten werd in 1947 goedgekeurd⁷⁶. Uiteindelijk is deze wet na de watersnoodramp ook van toepassing verklaard op een aantal andere gebieden. Uit de eerste notulen van de Herverkavelingscommissie Zeeland komt naar voren dat dit door de volksvertegenwoordiging is gedaan in analogie met de inundatie

⁷³ Sluis, Steur, en Ova, 1965

⁷⁴ Idem

⁷⁵ Idem

⁷⁶ Wederopbouw | Provincie Zeeland, z.d.

van Walcheren. Daarbij wordt genoemd dat de agrarische bevolking dit verzoek ingediend heeft⁷⁷. De naam veranderd dan ook van Herverkavelingscommissie Walcheren naar Herverkavelingscommissie Zeeland. De gebieden die onder deze commissie vallen zijn: Schouwen-Duiveland, Waarde, de Zak van Zuid-Beveland en het eiland Tholen. In deze scriptie wordt alleen gekeken naar het eiland Schouwen-Duiveland. Uit de vergaderingen leren we ook dat de herverkavelingscommissie een groot mandaat krijgt vanuit de overheid. Tot 25.000 gulden mocht Ir. Post zelf de besluiten nemen, van 25.000 tot 100.000 gulden moet de hele herverkavelingscommissie het besluit nemen en pas vanaf 100.000 gulden moet toestemming gevraagd worden aan de Minister. Ook wordt duidelijk gemaakt dat de herverkavelingscommissie en het daarbij horende bureau van uitvoering ook het initiatief van de herverkaveling hebben⁷⁸. Er wordt zelfs benadrukt dat dit initiatief niet bij Rijkswaterstaat of de provincie ligt.

Uit de vergadering van 16 oktober 1953 komen de doelen van de commissie naar voren, in totaal zijn er 5 doelen gesteld.⁷⁹ Die zijn hieronder opgesomd.

1. Aanleg van een zo ruim mogelijk wegen- en waterlopenstelsel
2. Vormen van kavels welke optimale ontwikkeling mogelijk maken voor rationeel en gemechaniseerde bedrijfsvoering
3. Concentratie gronden rond bedrijfsgebouwen
4. Vergroting kleine bedrijven
5. Bevorderen Utiliteitswerken (telefoon, elektriciteit en water)

In deze doelen lijkt weinig aandacht te zijn voor landschap, echter als verderop in deze vergadering de betrokken partijen worden genoemd is er wel een plek voor landschap weggelegd. De taak voor Landschap, Recreatie en natuur wordt toegewezen aan Staatsbosbeheer en het ministerie van onderwijs, kunsten en wetenschappen. Staatsbosbeheer krijgt onder ander de verantwoordelijkheid (onder supervisie van de herverkavelingscommissie) om het erfbeplantingsplan op te stellen en uit te voeren. Dit plan wordt verder uitgelicht in paragraaf 6.2.

Het eindproduct van de herverkavelingscommissie was het herverkavelingsplan. Dit wordt hieronder verder toegelicht. De uitwerking van de herverkaveling is terug te zien in de casestudy's in hoofdstuk 6.

⁷⁷ Zeeuws Archief, Middelburg., Landinrichtingsdienst Zeeland (245.1) Inv nr. 407

⁷⁸ idem

⁷⁹ idem

5.2 Herverkavelingsplan

De herverkavelingswet die van toepassing was op Walcheren werd dus ongeveer een jaar na de watersnoodramp van toepassing verklaard op Schouwen-Duiveland. In de vergadering van de herverkavelingscommissie wordt gezegd dat het initiatief hiervoor vanuit de agrarische bevolking kwam.⁸⁰ Het plan was om het eiland Schouwen-Duiveland voorrang te geven vanwege de vele verwoesting op het eiland.⁸¹

Allereerst is er vastgesteld hoeveel agrarische bedrijven er waren voor de watersnoodramp. Uit de telling blijkt dat er in totaal 1740 agrarische bedrijven waren.⁸² In tabel 6.1 is dit uitgesplitst in hoe groot een bedrijf was. In de tabel is te zien dat meer dan de helft van de bedrijven kleiner was dan 5 ha. Volgens de herverkavelingscommissie was dit niet wenselijk, daarom werd er voor de herverkaveling een minimumgrootte opgesteld. De minimumgrootte voor de westkant van het eiland was 9 ha en voor de oostkant 7 ha.⁸³ Het verschil in grootte werd verklaard door de betere gronden aan de oostkant.

| Grootte | Aantal bedrijven |
|----------|------------------|
| >20 ha | 292 |
| 10-20 ha | 221 |
| 5-10 ha | 215 |
| 2-5 ha | 294 |
| < 2 ha | 718 |

Tabel 6.1: Bedrijven per grootte

Ook wordt er in het eerste stadium al gepraat over de uitplaatsing van agrarische bedrijven naar de Noordoostpolder. In de Noordoostpolder was namelijk veel nieuwe landbouwgrond beschikbaar gekomen. Deze landbouwgrond kon gebruikt worden om te saneren in Zeeland en vervolgens de boeren te compenseren met landbouwgrond in de Noordoostpolder.⁸⁴ De verwachting was dat veel boeren hierin geïnteresseerd zouden zijn vanwege de grote verwoesting op het eiland. Al snel wordt er vanuit de Noordoostpolder ook grond beschikbaar gesteld om uitplaatsing te realiseren, 3000 hectare in totaal.⁸⁵ Hierbij wordt al gezegd dat het mogelijk meer kan worden als dat nodig is. Uiteindelijk vertrekken 183 boeren van Schouwen-Duiveland naar de Noordoostpolder. In totaal wordt 3438 ha in de Noordoostpolder toegewezen

⁸⁰ Zeeuws Archief, Middelburg, Landinrichtingsdienst in Zeeland / Cultuurtechnische Dienst in Zeeland (245.1) inv nr. 430

⁸¹ Idem.

⁸² Zeeuws Archief, Middelburg, Landinrichtingsdienst in Zeeland / Cultuurtechnische Dienst in Zeeland (245.1) inv nr. 433

⁸³ Zeeuws Archief, Middelburg, Landinrichtingsdienst in Zeeland / Cultuurtechnische Dienst in Zeeland (245.1) inv nr. 431

⁸⁴ Zeeuws Archief, Middelburg, Landinrichtingsdienst in Zeeland / Cultuurtechnische Dienst in Zeeland (245.1) inv nr. 430

⁸⁵ Zeeuws Archief, Middelburg, Landinrichtingsdienst in Zeeland / Cultuurtechnische Dienst in Zeeland (245.1) inv nr. 431

aan boeren die van Schouwen-Duiveland kwamen.⁸⁶ Daar krijgen die boeren dus een stuk land met een gemiddelde grootte van 18.8 ha.

Het herverkavelingsplan heeft grote veranderingen gebracht in het landschap van Schouwen-Duiveland. Dit is al goed te zien in figuur 5.2 daar zijn de waterlopen (zwart) en wegen (rood) te zien voor en na de herverkaveling. Daar is duidelijk te zien dat veel waterlopen en wegen rechtgetrokken zijn. Ook in het kavelpatroon is een hoop veranderd, dit is echter lastig op zo'n grote schaal op kaart te brengen. Om dit beter uit te lichten worden hier de 3 casestudy's in hoofdstuk 6 voor gebruikt. Dan is duidelijk de verandering van het landschap door de herverkaveling zichtbaar. In de casestudy's wordt ook ingegaan op de bredere landschappelijke veranderingen maar de ruilverkaveling vormt een belangrijk onderdeel daarvan.



Figuur 5.2 : Wegen en waterlopen voor en na de herverkaveling

⁸⁶ Zeeuws Archief, Middelburg, Landinrichtingsdienst in Zeeland / Cultuurtechnische Dienst in Zeeland (245.1) inv nr. 433

5.3 Deltacommissie

De Deltacommissie heeft zich voor een groot deel beziggehouden met de aanleg van de Deltawerken, deze zijn eerder besproken in hoofdstuk 4. Naast de deltaxwerken heeft de deltaxcommissie zich ook beziggehouden met andere ontwikkelingen op Schouwen-Duiveland, uit de archieven van de Deltacommissie is namelijk gebleken dat de deltaxwerken niet alleen een waterkerende functie moesten gaan vervullen. Er werd met de bouw van de Deltawerken ook op aangestuurd op de ontwikkeling van een recreatieve industrie op Schouwen-Duiveland.⁸⁷ Uit het archief van de Deltacommissie blijkt dat ze hier ook actief mee bezig waren. Er was een plancommissie Zuidwest die de planologische consequenties van de dammen heeft onderzocht. In het rapport over de planologische consequenties staat het volgende:

“Uit dit oogpunt zal grote aandacht moeten worden besteed aan de kansen die de deltaxwerken zullen bieden om dicht binnen het bereik van de Randstad en bereikbare afstand van het Brabantse industriegebied, Belgische agglomeraties en het zuiden van Engeland, een recreatiegebied van grote allure te doen ontstaan”.⁸⁸

In het rapport worden 4 belangrijke kansen aangewezen voor recreatieve ontwikkeling.⁸⁹ De factoren die het volgens de commissie mogelijk maakten om een recreatiegebied van ‘grote allure’ te creëren:

- Fraaie stranden en Duinen
- Miljoenenbevolking in de buurt
- Gebied kent landschaps- en stedenschoon
- Deltawerken als attractie

Op een vergadering in 1954 wordt gesteld dat de watersnoodramp vernieuwing mogelijk maakt en dat het ook nodig is om het gebied economisch te ontwikkelen.⁹⁰ Schouwen-Duiveland wordt in de vergadering beschreven als een onderontwikkelde geïsoleerde agrarische samenleving. Dit was in zekere mate ook waar aangezien de enige manier om het eiland te bereiken per boot was.

Tijdens de vergadering wordt gezegd dat een calamiteit het mogelijk maakt om een vernieuwing te starten, hierbij wordt Schouwen-Duiveland ook vergeleken met de binnenstad van Rotterdam⁹¹. Er wordt op de vergadering duidelijk gemaakt dat Schouwen-Duiveland niet alleen waterstaatkundig moet ontwikkelen maar ook Sociaal-Structureel.⁹² Schouwen-Duiveland moest zich ontwikkelen van puur agrarische samenleving naar een samenleving gefocust op de recreatie. Het risico dat er massatoerisme ontstaat moet daarbij op te koop toegenomen worden⁹³.

Tijdens een lezing van Ir. F.P. Mesu voor de deltaxcommissie wordt dit uitgangspunt nogmaals benadrukt. Hij voegt eraan toe hoe het landschap een belangrijke rol kan vervullen in het ontstaan van het massatoerisme. Mesu stelt in zijn lezing dat de oevers behoorlijk aangekleed moeten worden, de aankleding van boerenerven, dijken en wegen goed moet zijn en dat het landschap aantrekkelijk moet zijn. Dit zijn volgens hem belangrijke factoren om de recreatie te

⁸⁷ Nationaal Archief, Den Haag, Inventaris van het archief van de Delta-Commissie (2.16.45) inv nr. 62

⁸⁸ Citaat uit: Nationaal Archief, Den Haag, Inventaris van het archief van de Delta-Commissie (2.16.45) inv nr. 62

⁸⁹ Nationaal Archief, Den Haag, Inventaris van het archief van de Delta-Commissie (2.16.45) inv nr. 62

⁹⁰ Nationaal Archief, Den Haag, Inventaris van het archief van de Delta-Commissie (2.16.45) inv nr. 60

⁹¹ idem

⁹² idem

⁹³ idem

ontwikkelen.⁹⁴ De landschappelijke ontwikkeling moet volgens Mesu dus echt in dienst staan van de ontwikkeling van recreatie, Mesu ziet het niet als een doel op zichzelf.

5.4 Reconstructiecommissie

De reconstructiecommissie is de derde organisatie die besproken wordt in deze scriptie. Bij aanstelling van de reconstructiecommissie kreeg deze een duidelijke taakstelling mee. De taak van de reconstructiecommissie was:

“Binnen tijdverloop van ongeveer acht maanden opstellen van een plan tot herstel en zo nodig sanering van de agrarische structuur, het landschap, de recreatiemogelijkheden en het sociaal en cultureel leven op Schouwen-Duiveland, alsmede een verbetering van het verkeer en vervoer en de ontwikkelingsmogelijkheden voor niet-agrarische bestaansbronnen”.⁹⁵

Een brede taakstelling die verschillende onderdelen kent. Het lijkt er ook op dat Schouwen-Duiveland gezien werd als een in te richten gebied dat economisch ontwikkeld moest worden. Om de doelstelling te behalen was de reconstructiecommissie opgedeeld in 3 subcommissies. De subcommissies waren:

- Subcommissie voor agrarische vraagstukken
- Subcommissie voor sociale- en culturele vraagstukken
- Subcommissie voor vraagstukken van vervoer, handel, nijverheid en visserij

Voor de eerste subcommissie heeft veel van doen gehad met de verandering van het landschap. Dat blijkt uit de taakstelling die gezet is voor de subcommissie agrarische vraagstukken. Deze was als volgt: “Het verstrekken van advies omtrent het herstel en de sanering van land- en tuinbouw op Schouwen-Duiveland. Hierbij zullen onder meer de volgende vraagstukken dienen te worden bezien:

Noodzaak herverkaveling en het daarmee samenhangende vraagstuk der wenselijke gemiddelde bedrijfsgrootte;

Raming van de ontwikkeling der agrarische beroepsbevolking;

Verspreiding van de agrarische bevolking;

Bewoningsvormen op het agrarische platteland;

Gebruik van gronden op het agrarisch platteland voor niet-agrarische doeleinden;

Vraagstukken samenhangende met het recreatief gebruik van agrarische gronden;

Landschappelijke verzorging van het agrarische platteland”.⁹⁶

In deze doelstelling komt de herverkaveling dus duidelijk naar voren, ook is er aandacht voor wonen en werken. Ook uit deze doelstelling kan opgemaakt worden dat Schouwen-Duiveland als een soort tekentafel werd gezien, de doelstelling is sterk sturend.

Het eindproduct van de reconstructiecommissie was het reconstructierapport, daarin stonden de uiteindelijke adviezen voor de reconstructie van Schouwen-Duiveland.

⁹⁴ Nationaal Archief, Den Haag, Inventaris van het archief van de Delta-Commissie (2.16.45) inv nr. 178

⁹⁵ Citaat uit: Zeeuws Archief, Middelburg, Provinciale Planologische Dienst (129) inv nr. 253

⁹⁶ Citaat uit: Zeeuws Archief, Middelburg, Provinciale Planologische Dienst (129) inv nr. 253

5.4 Reconstructierapport

Het reconstructierapport begint met de conclusie in hoofdstuk 1 dat Schouwen-Duiveland een vergrijzend eiland is. De reden dat het eiland vergrijst is dat jongeren wegtrekken naar regio's die economisch meer gedifferentieerd zijn dan Schouwen-Duiveland. Schouwen-Duiveland is immers een eiland gefocust op de agrarische sector. Er wordt gewezen op de beperkte ontwikkelingsmogelijkheden vanwege de eilandpositie.⁹⁷

De focus van het reconstructierapport ligt sterk op de economische verbetering van Schouwen-Duiveland. Hoofdstuk 2 gaat dan ook over de economische ontwikkeling van het eiland en hoofdstuk 3 gaat over gemeentelijke herindelingen. De eerste plannen die we tegenkomen die ook impact hebben op het landschap zijn te vinden in hoofdstuk 4 van het reconstructierapport.⁹⁸

Daar wordt namelijk gesproken over de verspreiding van de bewoning. Het plan is om de gespreide bewoning in gehuchten weg te saneren. Er waren voor de watersnoodramp veel buurtschappen/gehuchten op Schouwen-Duiveland, veelal bestond het uit een aantal boerderijen en daaromheen wat kleine huisjes voor de landarbeiders. Bekendste voorbeeld hiervan is het buurtschap Kapelle in de vierbannenpolder. Te zien op de topografische kaart in figuur 5.3.



Figuur 5.3: Kapelle in 1950

De woonplaatsjes werden gesaneerd door een verbod in te voeren op herbouw van woningen. Letterlijk staat er in het reconstructierapport het volgende:

“In het kader van een sanering van Schouwen zal het derhalve aanbeveling verdienen, dat ook verwoeste panden in deze kernen voor zover zij niet voor agrarische bedrijfsvoering noodzakelijk zijn niet ter plaatse doch in de nieuwe hoofdkern Serooskerke of een van de andere hoofdkern herbouwd worden.”⁹⁹

⁹⁷ Zeeuws Archief, Middelburg, Provinciale Planologische Dienst (129) inv nr. 253

⁹⁸ idem

⁹⁹ Citaat uit Reconstructierapport, Zeeuws Archief, Middelburg, Provinciale Planologische Dienst (129) inv nr. 253

Dit gold voor het gedeelte op Schouwen dit zorgde ervoor dat Ellemeet, Elkerzee, Oudendijke en Looperskapelle een behoorlijk gedeelte van hun bebouwing niet mochten terugbouwen en dat veel inwoners moesten verhuizen naar Serooskerke of een ander dorp. Alle nieuwe bebouwing mocht niet meer in bovenstaande plaatsen gebouwd worden. Hierdoor is bijvoorbeeld ook de hervormde kerk van Elkerzee niet meer herbouwd in Elkerzee maar in Scharendijke.¹⁰⁰ Op de foto in figuur 5.4 is de zwaar beschadigde kerk van Elkerzee te zien in 1955 vlak voor de sloop.

Later is door de provincie besloten dat dit niet alleen op Schouwen van toepassing was maar voor het gehele eiland. Hierdoor zijn Beldert, Brijdorpe, Kapelle, Nieuwerkerke en Viane ook nooit meer teruggebouwd.¹⁰¹ Het voorbeeld van Kapelle, dat hierboven genoemd werd is het meest schrijnend. Daar kwamen in de rampnacht maar liefst 42 mensen om het leven van de ongeveer 100 inwoners.¹⁰² Na de ramp wilden de oude bewoners terugkeren naar het dorpje maar dit werd dus niet toegestaan, wat overbleef van Kapelle was een kerkhof en 2 huizen. Te zien hieronder op de topografische kaart uit 1963.



Figuur 5.4 : Kerk Elkerzee 1955



Figuur 5.5: Kapelle in 1962

¹⁰⁰ Uil, 2018

¹⁰¹ Uil, 2018

¹⁰² idem

Deze keuze uit het reconstructierapport heeft dus geleid tot het (bijna) verdwijnen van verschillende woonkernen op het eiland en tot de groei van andere. Zonder deze beleidskeuzes waren Scharendijke en Serooskerke waarschijnlijk niet tot dorpen uitgegroeid, maar waren ze ook buurtschappen gebleven. Naast adviezen over de verspreide bewoning zijn in dit rapport ook adviezen geschreven over toerisme, dat vinden we in hoofdstuk 5 van het rapport.

Eerder zagen we al adviezen over toerisme van de Deltacommissie, ook in het reconstructierapport komt dit terug. In het reconstructierapport wordt ook opgenomen dat de aanleg van de afsluitdammen het toerisme zal doen groeien. De verwachting in het reconstructierapport is dat aantal overnachtingen in 1973 zal groeien naar 825.000. Als advies staat er in het rapport: “er zal dus moeten worden voorzien in een behoefte van 6 à 7 duizend slaappleatsen, dat is de verdubbeling van de huidige capaciteit.”¹⁰³ Ook hieruit blijkt weer de bewuste sturing van het toerisme op Schouwen-Duiveland. Het werd echt als een kans gezien om een nieuwe economische sector te ontwikkelen op het eiland. De gevolgen hiervan worden besproken in paragraaf 6.3.

In hoofdstuk 7 komt vervolgens de landschappelijke verzorging van het eiland aan bod. Hierin wordt een idee gegeven van hoe het eiland om moet gaan met het landschap. Allereerst worden er in het rapport ‘klimatologische factoren’ genoemd. Hiermee wordt vooral gedoeld op de wind, in het rapport wordt dan ook geadviseerd om windvangers te creëren rondom landbouwgrond. Allereerst omdat het er aantrekkelijk uitziet maar ook omdat het dus een windkerende functie heeft en daarmee goed voor de landbouwopbrengst zou zijn.¹⁰⁴ Naast deze voordelen wordt ook de neveninkomsten van de houtproductie genoemd.

Vervolgens wordt er ingegaan op de inlagen en de karrevelden. Deze hebben een grote aantrekkingskracht op vogels en volgens het reconstructierapport moet de status als ‘voegeiland’ behouden blijven, daarmee moeten die gebieden beschermd worden. In een tussenzinnetje wordt hierbij gevoegd dat het ook van belang is voor de recreatieve waarde van het eiland, iets wat laat zien dat het rapport echt een economische insteek heeft.

En als laatste wordt de focus gelegd op landschapsschoon. Graag wil men een aantrekkelijk Zeeuws landschap creëren. Hiervoor dient Walcheren als voorbeeld. Van belang is dat binnendijken met rijen bomen beplant worden en dat boerenerven ook beplant worden. Dit zou samen zorgen voor een aantrekkelijk landschap in plaats van een agrarisch landschap. Voor erfbeplantingen werden bepaalde gebieden aangewezen, deze staan op de grote plankaart aangeven, te vinden in bijlage A.¹⁰⁵ Het verdere beplantingsontwerp wordt besproken in 6.3.

In bijlage A is de grote plankaart te zien die bij het reconstructierapport hoort. Opvallend daarbij is dat de afsluiting van het Dijkwater nog niet is meegenomen.

¹⁰³ Citaat uit: Zeeuws Archief, Middelburg, Provinciale Planologische Dienst (129) inv nr. 253

¹⁰⁴ Zeeuws Archief, Middelburg, Provinciale Planologische Dienst (129) inv nr. 253

¹⁰⁵ idem

5.4 Conclusie

Na de watersnoodramp van 1953 speelden verschillende factoren en partijen een cruciale rol bij de herinrichting van het landschap op Schouwen-Duiveland. De herverkavelingscommissie, reconstructiecommissie en Deltacommissie waren de belangrijkste organisaties die de richting en vorm van de veranderingen bepaalden. Elk van deze commissies had een eigen focus en verantwoordelijkheid, wat het proces complex en gelaagd maakte.

De herverkavelingscommissie was primair verantwoordelijk voor de herstructurering van het agrarische landschap. Zij voerden grootschalige herverkavelingen door om efficiënter landbouwbeheer mogelijk te maken. De commissie streefde naar vergroting van kavels, concentratie van grond rond bedrijfsgebouwen en verbetering van de infrastructuur. Hierbij werd weinig expliciete aandacht besteed aan landschapsschoon, hoewel Staatsbosbeheer een taak kreeg in het uitvoeren van beplantingsplannen.

De reconstructiecommissie richtte zich op een bredere herstructurering, waarin naast landbouw ook aandacht was voor sociaaleconomische aspecten, zoals de sanering van gespreide bewoning en de bevordering van nieuwe economische sectoren, zoals toerisme. In het reconstructierapport lag de nadruk op economische revitalisering, maar ook landschappelijke elementen zoals windvangers en vogelgebieden werden belangrijk geacht voor zowel landbouw als recreatie.

De Deltacommissie speelde een aanvullende rol door niet alleen te werken aan waterveiligheid via de Deltawerken, maar ook door de mogelijkheden voor recreatieve ontwikkeling te benadrukken. Deze commissie zag het potentieel van de nieuwe infrastructuur en de aantrekkingskracht van het landschap als een kans voor toeristische groei.

De inbreng van deze commissies laat zien dat de herinrichting van het landschap niet alleen een reactie was op de noodzaak van wederopbouw, maar ook een poging om het eiland economisch te transformeren. Landschapsverandering werd benaderd vanuit verschillende perspectieven, variërend van landbouwproductiviteit tot toeristische ontwikkeling en natuurbehoud, waarbij overheidsinstanties, agrarische gemeenschappen en natuurbeschermingsorganisaties betrokken waren.

Hoofdstuk 6: Landschap na de Watersnood

In hoofdstuk 4 is zijn de meer directe gevolgen van de watersnoodramp voor het landschap behandeld. In hoofdstuk 5 is gekeken naar de actoren bij de landschapsverandering. In dit hoofdstuk komt de landschapsverandering aan bod. Deze landschapsverandering is eerder kort geschetst in de probleemstelling en wordt uitgewerkt in dit hoofdstuk. Ook zal er in dit hoofdstuk teruggekeken worden naar de landschapselementen uit hoofdstuk 2, en wat daarmee gebeurd is.

6.1 Casestudy's na de Watersnoodramp

Het eerste gedeelte van dit hoofdstuk keert terug naar de casestudy's uit hoofdstuk 2 en wordt gekeken naar dezelfde gebieden na de watersnoodramp. De eerste topografische kaart na de watersnoodramp is gemaakt in 1962 en vormt voor de casestudy's ook een belangrijk aanknopingspunt. Na de casestudy's wordt er ook weer teruggekeken naar de landschapselementen uit hoofdstuk 2. Door ook deze te bekijken na de watersnoodramp is het mogelijk om een beeld te krijgen van de landschapsveranderingen na de watersnoodramp.

Casestudy Serooskerke

Serooskerke was bij de watersnoodramp een van de zwaarst getroffen dorpen. Er overleden maar 15 personen in het dorp, maar de fysieke gevolgen waren enorm. Aan de zuidkant van Serooskerke bij landbouwhaven en buurtschap de Schelphoek ontstond een van de grootste stroomgaten van de watersnoodramp. Dit stroomgat is ook nooit meer gedicht, maar een stuk landinwaarts is een caissondijk aangelegd om het water tegen te houden. Op de topografische kaarten uit 1950 en 1962 is het geslagen gat ook goed te zien. Het is een buitendijkse Weel geworden. Aan weerszijden aan de buitenkant is de oude zeedijk nog goed te zien. Als gevolg van het binnenstromende water was er een krekensysteem ontstaan vlak achter het dijkgat.

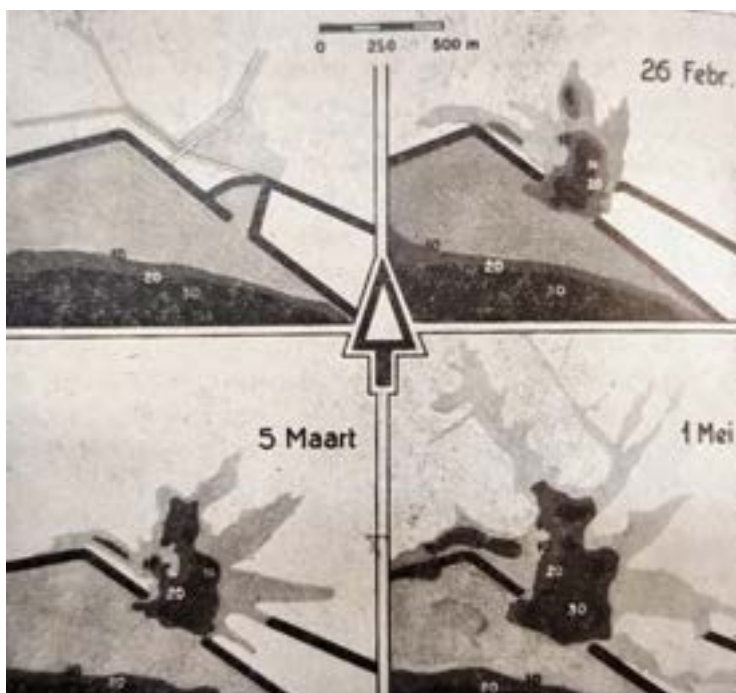


Figuur 6.1: Serooskerke in 1950 en 1962

Op het plan voor het dichtenvan het dijkgat is dit mooi uitgetekend (figuur 6.2). In figuur 6.3 is een schematische tekening te zien over hoe het krekenstelsel zich ontwikkelde. Daarin is te zien dat het eigenlijk in 4 maanden tot stand is gekomen. Uiteindelijk werd het laatste gat pas gesloten op 18 augustus door de plaatsing van een grote Phoenix-caisson (zie hoofdstuk 4). Het geulenstelsel dat is ontstaan ligt grotendeels buitendijks onder water. Het binnendijkse restant is goed zichtbaar op de kaart uit 1962 en is tegenwoordig een natuurgebied.



Figuur 6.2: Schematische tekening Caissondijk en Kreken



Figuur 6.3: Ontwikkeling Kreken Schelphoek

De oude structuur van het gebied is niet meer goed herkenbaar. Rondom het dorp liggen vooral grote rechte kavels. Ook zijn de kronkelige wegen verdwenen, deels onder water maar ook andere wegen zijn rechtgetrokken. De graslanden achter de Heertjesinlaag zijn deels onder water verdwenen en deels herverkaveld in grotere landbouwblokken.

In figuur 6.4 is een kaart te zien met daarop de boerderijen na de ruilverkaveling, de nieuwe situatie met kavels is getekend als ondergrond. De zwarte bolletjes zijn hierbij nieuwe boerderijen en de witte bolletjes waren bestaande boerderijen. Fragmenten van deze kaart zullen ook voor de andere casestudy's gebruikt worden. In het casestudygebied zijn dus maar 2 boerderijen van voor de watersnoodramp gebleven en zijn er 5 nieuwe gebouwd. Ook is een groot gedeelte onder water verdwenen waardoor het lastig is om hier de ruilverkaveling beter te bestuderen. Om toch een beeld te krijgen van de ruilverkaveling in het Oudland is gekozen om een stukje oudland iets aan de westkant buiten het originele onderzoeksgebied te bestuderen, de Prunjepolder. Dit betreft het gebied rond de slikweg, hieronder de kaarten van dit gebied uit 1950 en 1961 (figuur 6.5).



Figuur 6.4: Boerderijen na de herverkaveling



Figuur 6.5: Prunjepolder in 1950 en 1962

Wat gelijk opvalt is dat het gebied minder nat is geworden en dat de eendenkooi verdwenen is. Deze eendenkooi wordt verderop in dit hoofdstuk besproken. Het minder nat worden van het gebied komt doordat er onderbemaling wordt toegepast na de herverkaveling.¹⁰⁶ Dit zorgt ervoor dat dit gebied, dat bij het poelengebied hoorde voor de watersnoodramp geschikt werd voor landbouw. Op de herverkavelingskaart (figuur 6.6) met boerderijen is te zien dat langs de Slikweg een hele rij nieuwe boerderijen is aangelegd. Samen met het beeld van de topografische kaarten is dus te zien dat dit gebied veranderd is van een onregelmatig nat poelenlandschap naar een rationeel verkaveld herverkavelingslandschap. Een deel van dit landschap is tegenwoordig ook weer verdwenen omdat in het stuk tussen De Schelphoek en de Slikweg aan natuurherstel is gedaan in de kader van het plan Tureluur. Hierdoor is het gedeelte grenzend aan de kant van De Schelphoek veranderd in natte natuur te zien in figuur 6.7.



Figuur 6.6: Nieuwe boerderijen langs de slikweg

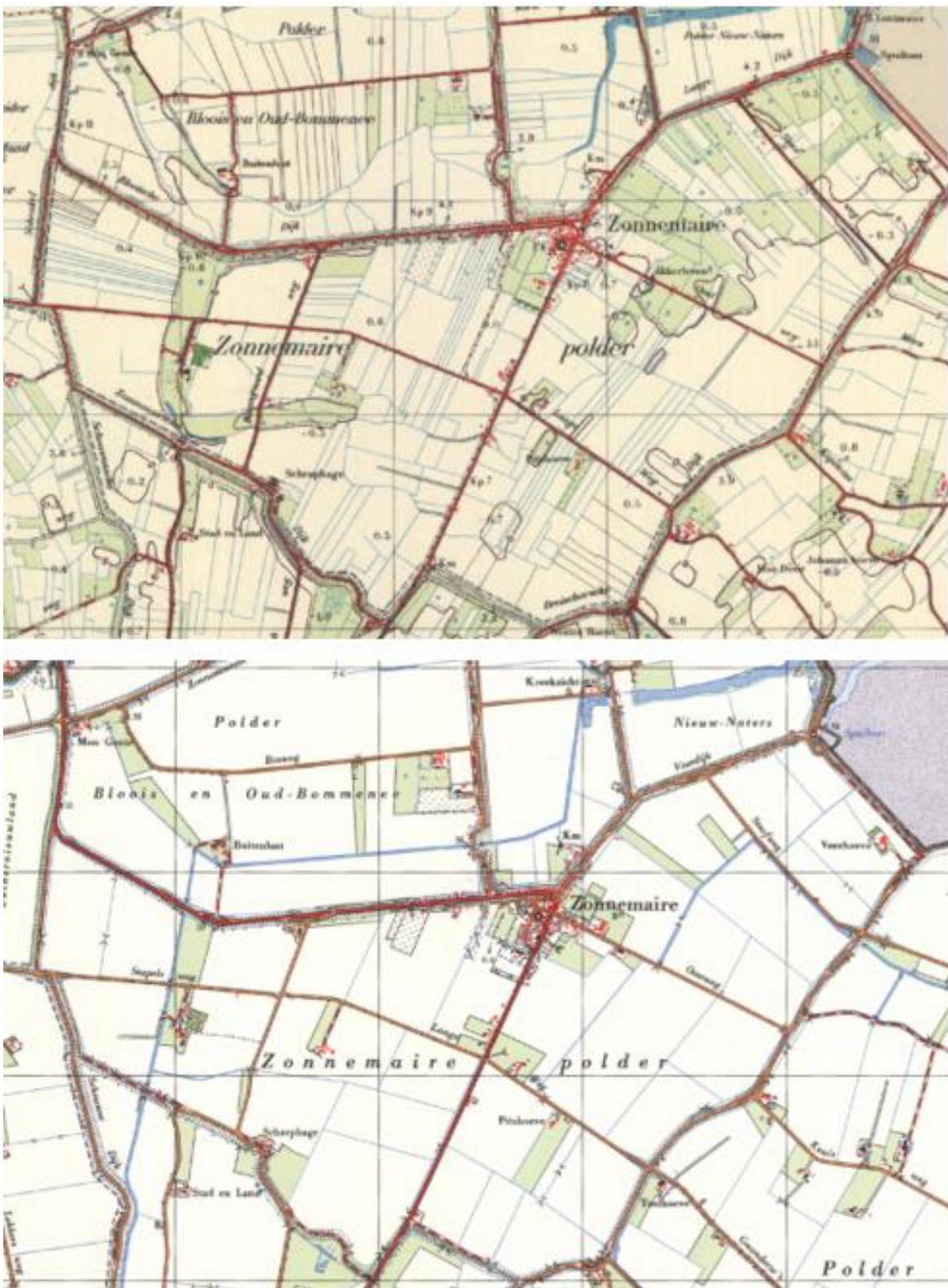
¹⁰⁶ Zeeuws Archief, Middelburg, Waterschap Schouwen (3326) Inv nrs. 69-81



Figuur 6.7: Topografische kaart 2023

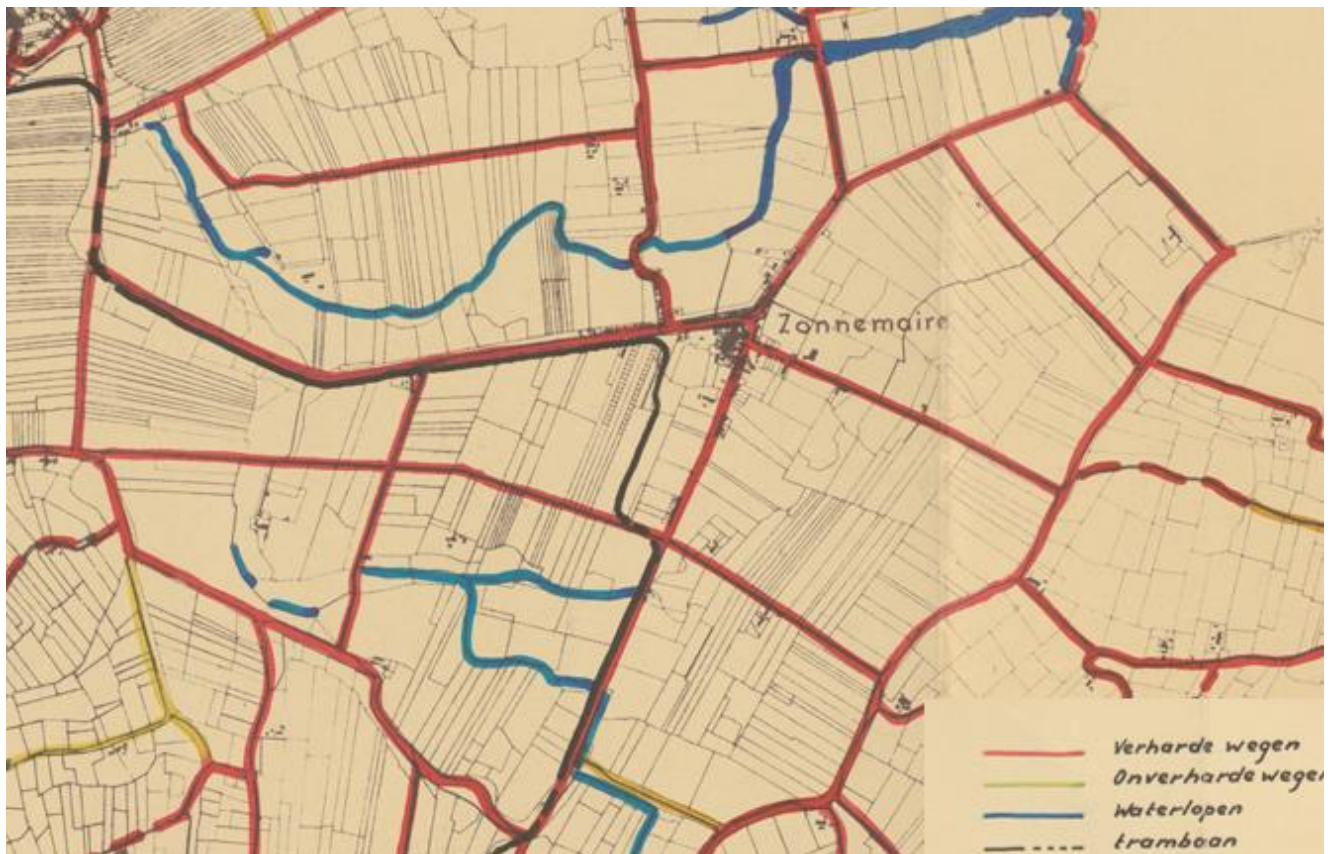
Casestudy Zonnemaire

Hieronder zijn de topografische kaarten uit 1950 en 1962 te zien van de polder nieuwländpolder Zonnemaire. In deze polder zijn er geen fysieke gevolgen van de watersnoodramp te zien.



Figuur 6.8: Topografische kaarten uit 1950 en 1962

Daarnaast valt op dat aan het wegenpatroon niks veranderd is, ook de oude doorbraak aan de zuidkant van de polder is blijven liggen. Het slotenpatroon is wel sterk gewijzigd. Op de kaart uit 1950 is nog een dicht slotenpatroon te zien, met veel sloten dicht bij elkaar. Op de kaart uit 1962 is te zien dat er minder sloten zijn, maar deze zijn aangesloten op grotere vaarten. Een van de vaarten ligt bij de oude kreekloop aan de westkant en mondt uit in de Grevelingen via de polders ten noorden van de Zonnemairepolder. De andere vaart ligt op de locatie van de andere oude kreekloop en loopt naar het oosten richting de polder Dreischor om daar uit te monden in de Grevelingen. Deze verbeterde ontwatering heeft ervoor gezorgd dat er minder grasland is in de polder en meer akkerland. Ook zijn de kavels een stuk groter geworden dan voor de watersnoodramp. Dit verschil is goed terug te zien op de kaarten van de herverkavelingscommissie (figuur 6.9). Het zijn 2 verschillende kaarten maar beide laten op de achtergrond de verkaveling zien. Duidelijk is op de boerderijenkaart (figuur 6.10) met de nieuwe verkaveling te zien dat de kavels veel groter zijn dan op de kaart met wegen van voor de herverkaveling (figuur 6.9)



Figuur 6.9: Kavelpatroon voor de herverkaveling



Figuur 6.10: Boerderijkaart herverkaveling Zonnemaire

Uit de boerderijkaart van de herverkavelingscommissie (figuur 6.10) blijkt dat er ten bate van de herverkaveling geen nieuwe boerderijen zijn gebouwd in de Zonnemairepolder. Alle boerderijen die staan aangegeven zijn witte bolletjes en waren er dus al voor de watersnoodramp. Dit is een groot verschil met Serooskerke en het Prunjegebied waar het grootste deel van de boerderijen nieuw gebouwd is.

Het landschap in de Zonnemairepolder is dus weinig veranderd, de kavels in het gebied zijn groter geworden en de ontwatering is systematischer aangepakt. Maar deze ontwatering ligt dan grotendeels wel weer op plekken waar ook al oude kreeklopen waren. De wegenstructuur is helemaal hetzelfde gebleven in het gebied, evenals de boerderijen in de polder.

Gouwepolders

In de Gouwepolders is na de watersnoodramp een hoop veranderd. Allereerst is het Dijkwater in 1954 afgesloten.¹⁰⁷ Dit zorgde ervoor dat de zeearm veranderde in een polder. Dit is te zien op de topografische kaarten in figuur 6.11 en 6.12. Een belangrijke rol was in dit gebied weggelegd voor een subcommissie van de reconstructiecommissie, namelijk de subcommissie binnendijken. In hoofdstuk 2 is geconstateerd dat dit gebied een aaneenschakeling was van vele kleine poldertjes. De subcommissie binnendijken heeft een advies uitgebracht over wat te doen met de binnendijken in dit gebied.¹⁰⁸ De conclusie hiervan was dat een deel van de binnendijken

¹⁰⁷ Uil, 2018

¹⁰⁸ Zeeuws Archief, Middelburg Provinciale Planologische Dienst (129) inv nr. 253

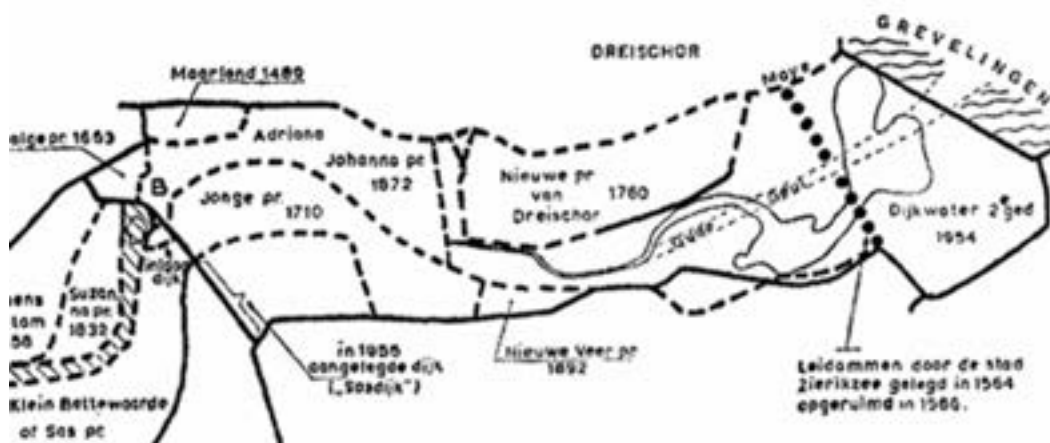
afgegraven moest worden om landbouwontwikkelingen mogelijk te maken. Daarnaast was door de afsluiting van het Dijkwater de functie van veel dijken vervallen. Op de topografische kaarten is ook te zien dat veel dijken verdwenen zijn, de kaart van Wilderom (figuur 6.13) laat in stippellijntjes zien welke dijken allemaal afgegraven zijn. Door het afgraven van deze dijken is deel van de historische structuur verloren gegaan. Op de kaart van 1950 is namelijk in het patroon van de polders nog goed de oude stroomgeul herkenbaar. Op de kaart van 1962 is dit patroon lastiger te herkennen.



Figuur 6.11: Topografische kaart 1950



Figuur 6.12: Topografische kaart 1962



Figuur 6.13: afgegraven dijken gouwepolders

Ondanks de nieuwe inpoldering van het Dijkwater, afgraven van de dijken en de herverkaveling komen er in dit gebied amper nieuwe boerderijen te staan. In het nieuw ingedijkte stuk komt 1 nieuwe boerderij maar voor de rest blijven de boerderijen die er al stonden (figuur 5). Het is vooral de algehele structuur van het gebied dat veranderd, de kavelstructuur minder. De algehele kavelstructuur is in dit gebied minder drastisch veranderd dan bijvoorbeeld in de Zonnemairepolder of de Prunjepolder. Waarschijnlijk omdat dit gebied als grootschaliger was dan die gebieden.



Figuur 6.14: Boerderijkaart herverkaveling

6.2 Beplantingsontwerp

Voor Schouwen-Duiveland is een beplantingsontwerp opgesteld. Het beplantingsontwerp dat gevonden is in de archieven is helaas zeer beknopt. In dit beplantingsontwerp wordt vooral ingegaan op de dijkbeplantingen. De erfbeplantingen worden wel genoemd in het beplantingsontwerp, maar er wordt gezegd dat deze verder op detailniveau moeten worden uitgewerkt. In het onderzoek voor deze scriptie zijn die detailuitwerkingen niet gevonden. Mogelijk is er een uitgebreider beplantingsontwerp geweest, maar deze is niet gevonden in de archieven. Er wordt in dit beplantingsontwerp genoemd dat het ontwerp nog verder uitwerking nodig heeft.¹⁰⁹ De plankaart van het gevonden beplantingsontwerp is bijgevoegd als bijlage B.

Hieronder worden de belangrijkste punten besproken uit het beplantingsontwerp. Het eerste wat opvalt, is dat gekozen is om het oude landschap deels na te maken. Een belangrijk speer punt hierbij was het open laten van de komgronden, gebieden die van oudsher ook open waren. Een ander element om het Zeeuwse landschap weer karakter te geven was de Dijkbeplanting. Op de plankaart in Bijlage B is ook te zien dat de hele ringdijk van de Vierbannenpolder beplant moest worden. Echter is dit nooit uitgevoerd, deze dijk is onbeplant gebleven.

Dit in combinatie met opmerkingen in dit ontwerpplan dat het nog verder moet worden uitgewerkt zorgt ervoor dat het slecht bruikbaar is om te kijken hoe het uitgewerkt is. Wel is het mogelijk om de mentaliteit uit het document te halen. De hoofdfocus in dit document ligt echt op het herstellen van het typische Zeeuwse landschap, met Walcheren als voorbeeld.¹¹⁰ Dat is alles wat er met deze informatie is te zeggen over het gevonden beplantingsontwerp en de kaart.

6.3 Toeristisch landschap

In paragraaf 5.2 en 5.3 is al besproken dat een deel van de focus van de wederopbouw op economische ontwikkeling lag, specifiek op toerisme. Als er gekeken wordt naar de uitwerking van deze ideeën is te zien dat er tegenwoordig inderdaad te spreken is van een grote toeristische sector op Schouwen-Duiveland. Per jaar zijn er op Schouwen-Duiveland 5.742.000 overnachtingen op Schouwen-Duiveland.¹¹¹ In totaal besteden deze toeristen bijna 300 miljoen per jaar op Schouwen-Duiveland.¹¹² Voor de watersnoodramp was het toerisme ook al aan het groeien op het eiland. In 1939 waren er 29.558 overnachtingen op het eiland en dat was in 1952 al toegenomen tot 276.169 overnachtingen.¹¹³ Na de watersnoodramp werd er ingezet op de groei van het toerisme op het eiland. Dit leidde tot een groei tot 607.903 overnachtingen in 1964. In 1965 kwam er door de aanleg van de Grevelingendam en de Zeelandbrug een einde aan het 'eiland' Schouwen-Duiveland. Hierdoor steeg de bereikbaarheid en dus ook weer het toerisme op Schouwen-Duiveland. In 1968 waren er 1.222.189 overnachtingen op het eiland. De beleidskeuzes en de aanleg van de Deltawerken hebben dus mede gezorgd voor het ontstaan van een grote recreatieve sector. Deze 1.2 miljoen overnachtingen is veel meer dan het aantal van 825.000 dat was voorspeld in het reconstructierapport.

Het toegenomen toerisme is terug te zien in het landschap van Schouwen-Duiveland, in het landschap van Schouwen-Duiveland zijn namelijk veel campings en huisjesparken. Zeker de huisjesparken zijn sterk aanwezig in het landschap van Schouwen-Duiveland. Hieronder is dat goed op kaarten te zien van het dorp Scharendijke. Allereerst een kaart van het dorp

¹⁰⁹ Zeeuws Archief, Middelburg, Provinciale Planologische Dienst (129) inv nr. 738

¹¹⁰ idem

¹¹¹ Platform Agenda Toerisme, 2024

¹¹² idem

¹¹³ Van Gessel, 1994

Scharendijke in 1962, daarna een kaart uit 1972 met daarop aan de oostkant het eerste vakantiepark. De volgende kaart komt uit 1985 en laat zien dat de toeristische ontwikkeling doorgezet heeft en er inmiddels meerdere vakantieparken rond het dorp liggen. Ook is op deze kaart te zien dat de oude haven is uitgebreid en veranderd is in een jachthaven, ook een duidelijke focus op toerisme. Vervolgens de kaart uit 2005 waarop nog meer vakantieparken te zien zijn. Op de kaart uit 2023 is te zien hoe vakantieparken het landschap rondom het dorp Scharendijke gevuld hebben.

Duidelijk is dus dat het gebied rondom Scharendijke is veranderd in een toeristisch landschap met aangelegde vakantieparken. Het ontstaan van deze toeristische landschappen houdt deels verband met de watersnoodramp, anderzijds zijn er in Nederland ook demografische en economische ontwikkelingen geweest die meer recreatie mogelijk maakten. Maar de eerste toeristische ontwikkelingen werden aanbevolen vanuit de Deltacommissie. Ook werd daar al de kans genoemd op massatoerisme. Na de ramp zijn ook de Deltawerken aangelegd, waardoor het eiland veel beter bereikbaar was, in de Deltacommissie werd dit al erkend als mogelijke kans. De ontwikkeling van (massa)toerisme is er dus ook daadwerkelijk gekomen en heeft toeristische landschappen gevormd op Schouwen-Duiveland. Hier wordt het voorbeeld van het dorp Scharendijke gebruikt, maar ook op andere plekken op Schouwen-Duiveland zijn tussen 1953 en 2024 campings en vakantieparken aangelegd. De ontwikkeling van dit toerisme hangt dus deels samen met de wederopbouw na de watersnoodramp.



Figuur 6.15: Topografische kaarten uit 1962 en 1972



Figuur 6.16: Topografische kaarten 1985, 2005 en 2023

Toeristische Werkhavens

Iets anders wat opvalt in het toeristische landschap zijn de voormalige werkhavens. Deze zijn besproken in hoofdstuk 4, maar veel daarvan hebben na het afronden van de Deltawerken een recreatiefunctie gekregen. Het eerste voorbeeld daarvan is de werkhaven van de Den Osse, hieronder te zien op de topografische kaarten van 1972, 1984 en 1999. Daarop is te zien dat het gebied bij de werkhaven langzaam veranderd in een toeristisch landschap met vakantieparken en dat de haven en functie krijgt als jachthaven. Deze ontwikkeling is vergelijkbaar met de ontwikkeling rondom Scharendijke. Het lijkt erop dat de functieverandering van de werkhaven hier heeft geleid tot de ontwikkeling van een toeristisch landschap.



Figuur 6.17: Topografische kaarten 1972 en 1984



Figuur 6.18: Topografische kaart 1999

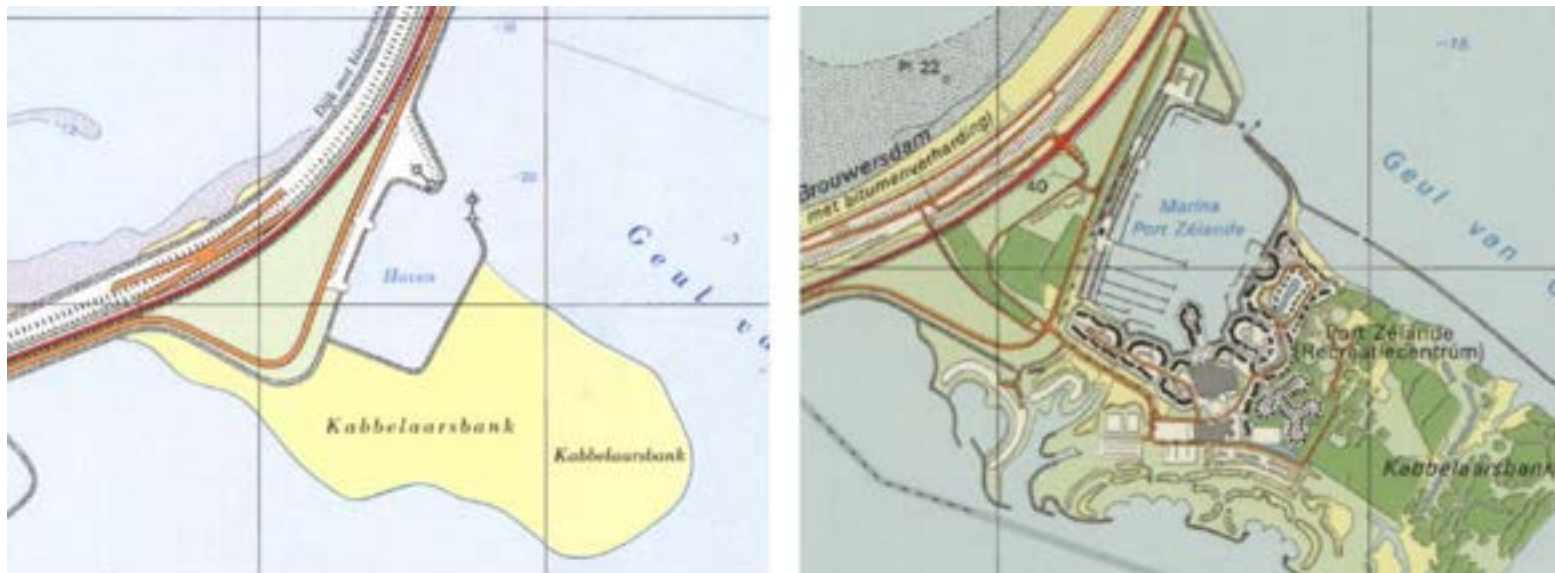
Hetzelfde gebeurt op de Brouwersdam. De werkhaven die daar op de kabbelaarsbank was, veranderd in 1990 in een bungalowpark en een jachthaven.¹¹⁴ Hierdoor veranderde de functionele werkhaven en eiland ook in een toeristisch landschap. Dit is goed te zien op topografische kaarten uit 1980 en 1994 (figuur 6.19).

Als laatste het werkeiland Neeltje Jans, dit veranderde niet in een vakantiepark, maar werd een attractiepark en kreeg een bezoekerscentrum voor de Oosterscheldekering. Per jaar trekt het park zo'n 300.000 bezoekers.¹¹⁵

¹¹⁴ Pretwerk.nl, 2017

¹¹⁵ Zeeuwse Ankers, 2023

Opvallend is dat meerdere werkhavens na hun functieverlies dus een nieuwe functie kregen als toeristische attractie of vakantiepark. Hiermee dragen ze bij aan de toeristische landschappen in Zeeland.



Figuur 6.19: Topografische kaarten 1980 en 1994

6.4 Landschapselementen

In hoofdstuk 2 is een overzicht gemaakt van een aantal kenmerkende landschapselementen in het landschap van Schouwen-Duiveland. In deze paragraaf komen we daarop terug om te kijken wat er met deze landschapselementen is gebeurd na de watersnoodramp

Eendenkooien

In hoofdstuk 2 zijn kort de 4 eendenkooien van Schouwen-Duiveland uitgelicht. Daar werd ook al geschreven dat de Eendenkooien van Ellemeet en Oosterland al zwaar beschadigd raakten door de inundatie van Zeeland in 1944. Beide werden hierna weer opgebouwd.

De eendenkooi inclusief bijbehorende woning in Ellemeet werd tijdens de watersnoodramp volledig verwoest¹¹⁶. De eendenkooi lag vlag achter het grote stroomgat bij de Schelphoek. Na de watersnoodramp zijn de resten van de eendenkooi opgeruimd voor de herverkaveling van het gebied. In figuur 6.20 is de situatie bij de eendenkooi te zien voor en na de herverkaveling. Aan de linkerkant is goed te zien dat de eendenkooi er nog lag voor de herverkaveling (rechts bovenin), aan de rechterkant is de eendenkooi volledig verdwenen.

¹¹⁶ Rosmolen, 1984



Figuur 6.20: Topografische kaarten uit 1950 en 1962

Hetzelfde geldt eigenlijk voor de eendekooi bij Oosterland, De Eendekooi en woning raakten beide zwaar beschadigd waardoor besloten werd bij de herverkaveling dit volledig op te ruimen. De kaarten zijn te zien in figuur 6.21. Echter werd deze eendekooi op een andere plek herbouwd. Dit zorgt er dus voor dat Schouwen-Duiveland 5 (voormalige) eendekooien kent. In het gebied de Maire werd een nieuwe eendekooi aangelegd die er tegenwoordig nog steeds ligt. De eigenaar van deze kooi was dezelfde als die van de voormalige eendekooien van Ellemeet en Oosterland, namelijk Baron Schimmelpennick van der Oije. Hij kreeg door de herverkaveling een groot natuurreservaat ten zuiden van Oosterland in handen¹¹⁷. Deze eendekooi bleef zijn functie behouden tot 1984¹¹⁸. In figuur 6.22. Zijn de topografische kaarten te zien van voor en na de aanleg van de nieuwe eendekooi.

Met behulp van hoogtekarten is nog gezocht naar de verdwenen eendekooien van Oosterland en de Schelphoek, echter is de ruilverkaveling zeer effectief geweest en is er niks meer terug te vinden van de eendekooien. Deze zijn dus volledig verwijderd uit het landschap.

¹¹⁷ Rosmolen, 1984

¹¹⁸ idem



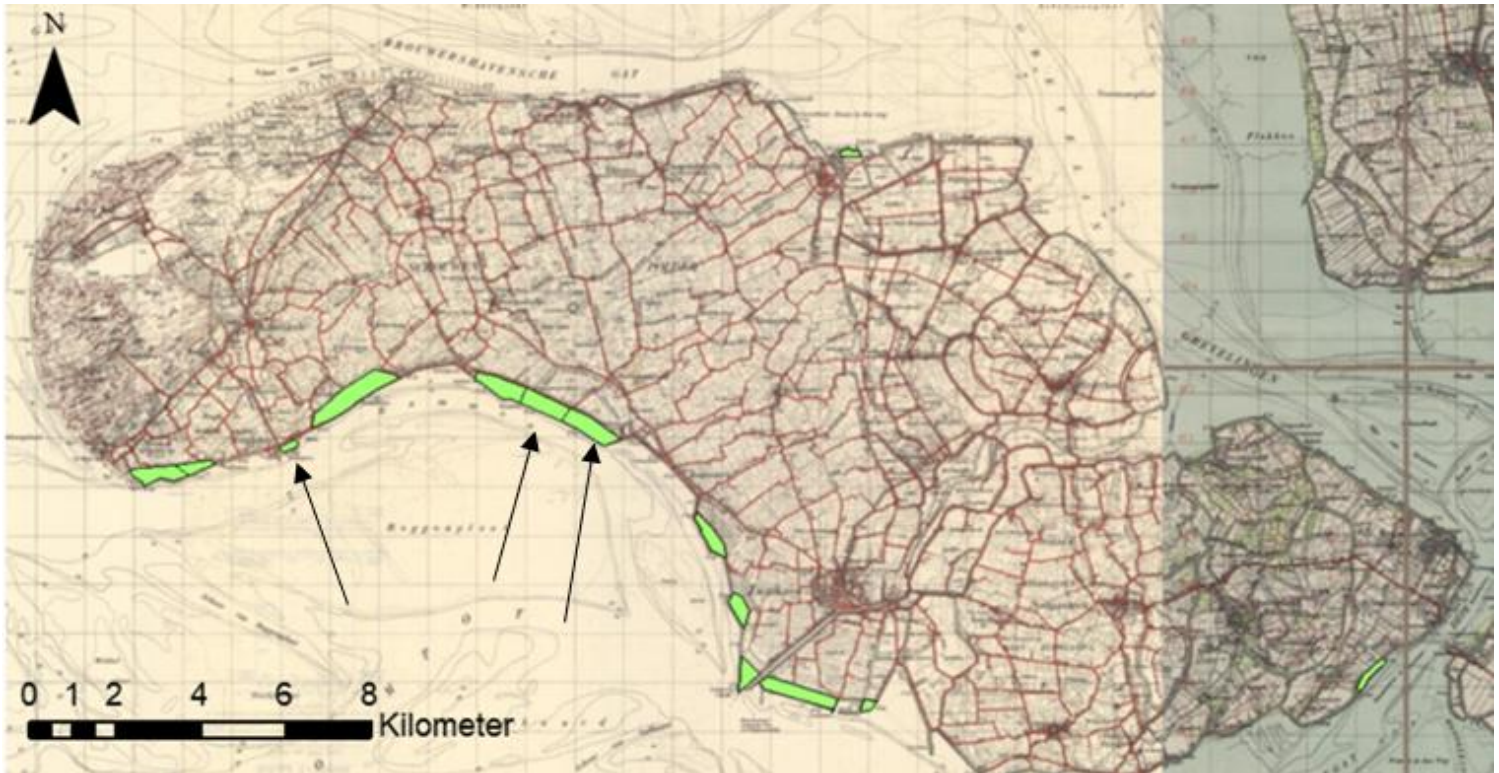
Figuur 6.21: Topografische kaarten uit 1950 en 1962



Figuur 6.22: Topografische kaart 1950 en 1962

Inlaagpolders en Karrenvelden

Op onderstaande kaart (Figuur 6.23) zijn de inlaagpolders te zien die er voor de ramp waren. Deze zijn eerder gepresenteerd in hoofdstuk 2. Aan de meeste van deze inlaagpolders is niet veranderd na de watersnoodramp. Eigenlijk zijn er bij 3 inlagen grote verandering zichtbaar vlak na de ramp. Dit zijn de Bootsinlaag, Heertjesinlaag en de Flauwersinlaag. Deze zijn van links naar rechts aangegeven met een pijl in figuur 6.23. Onder de figuur worden deze stuk voor stuk even langsgegaan.



Figuur 6.23: Inlaagpolders Schouwen

Bootsinlaag

De bootsinlaag ligt iets ten zuiden van de haven en gehucht Burghsluis. Na de ramp komt deze onder water te staan. Dit heeft vooral te maken met een veranderde functie. De inlaag wordt namelijk ingericht als werkhaven van Rijkswaterstaat. Het wordt bijgetrokken bij het landbouwhaventje wat ernaast lag, deze is besproken in hoofdstuk 2. Deze werkhaven was nodig voor de sluiting van het dijkgat bij de Schelphoek.¹¹⁹ Hieronder is de inlaag te zien op kaarten uit 1951 en 1962, daar is duidelijk te zien dat de inlaag is verdwenen en bijgetrokken is bij het haventje. Tegenwoordig is de werkhaven in gebruik genomen als jachthaven. Hieronder een afbeelding ingevoegd van de werkhaven uit 1953, waarop de werkschepen te zien zijn die gebruikt werden voor het dichten van de dijkgaten.

¹¹⁹ Genealogie online, z.d.



Figuur 6.24 Bootsinlaag in 1951 en 1962



Figuur 6.25: Werkhaven Burghsluis 1953

Heertjesinlaag

De Heertjesinlaag is door de watersnoodramp compleet weggeslagen. De inlaag lag aan de oostkant van het grote stroomgat bij de Schelphoek. De Heertjesinlaag is echter nog steeds wel te herkennen. Het restant van de buitenste zeedijk ligt er nog steeds met daarachter het tegenwoordige recreatie- en natuurgebied de Schelphoek. Op de kaarten uit 1951 en 1962 is te zien dat het water de inlaag en het gebied daarachter overstroomd heeft. De gekke knik in de buitenste zeedijk is nog goed herkenbaar op de kaart van 1961. Hiermee blijft dit een overblijfsel in het landschap van het landschap van voor de watersnoodramp.



Figuur 6.26 Heertjesinlaag in 1951 en 1962

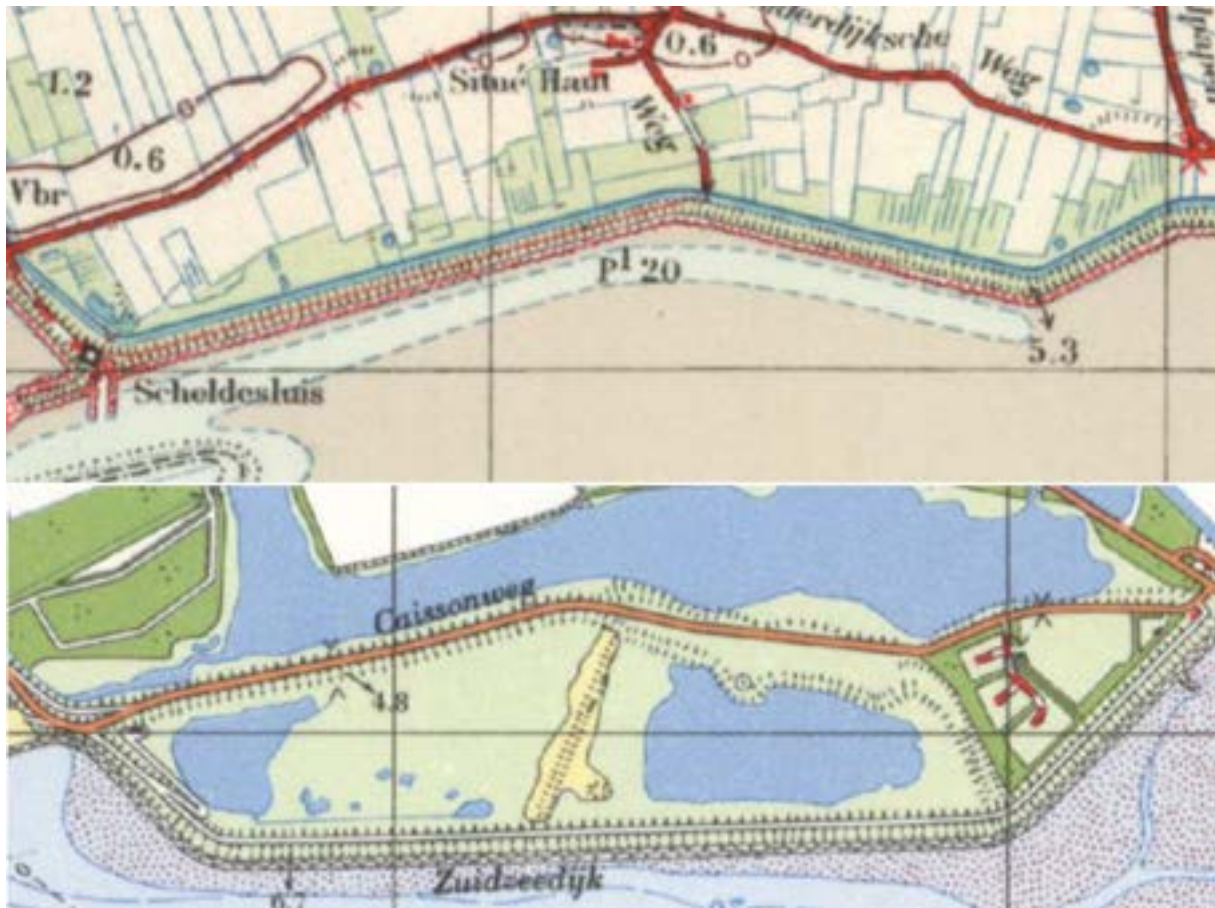
Flauwersinlaag

De laatste inlaag met grote veranderingen na de watersnoodramp is de Flauwersinlaag. Ook bij deze inlaag is een dijkdoorbraak geweest. Hier is echter alleen de buitenste zeedijk doorgebroken. Dit komt doordat deze inlaag bijna naast de Heertjesinlaag ligt waar een groot stroomgat was. Hierdoor was de druk op de binnendijk minder waardoor deze niet doorgebroken is. Op de kaart van 1961 is wel goed te zien dat de buitendijk doorgebroken geweest is en weer dichtgemaakt. Het is niet meer op de originele plek gedicht waardoor er een soort binnenhaventje is ontstaan.



Figuur 6.27: Flauwersinlaag 1951 en 1962

Al deze inlagen laten nog landschappelijke sporen zien van de watersnoodramp. Net als bij de eendekooien zijn er niet alleen inlagen verdwenen, maar ook nieuwe aangelegd. Bij het stroomgat van Ouwkerk zijn er nieuwe inlagen gecreëerd. Deze is ontstaan doordat er een zeedijk is aangelegd voor de sluiting van het stroomgat. Het stroomgat is hier afgesloten met caissons en daaromheen is dus de nieuwe zeedijk gelegd. Hierdoor zijn er dus een nieuwe inlaag ontstaan. Dit is goed te zien op de topografische kaarten uit 1962, de caissonweg is de tijdelijke zeedijk gemaakt uit caissons. Later is dus daarvoor een nieuwe zeedijk gelegd. Om het verschil met 1951 te laten zien is de kaart van 1951 ook ingevoegd, maar daarvan is nog maar weinig te herkennen op de kaart uit 1962.



Figuur 6.28: Inlaag Ouwerkerk 1951 en 1962

Landbouwhavens

De landbouwhavens hebben een groot gedeelte van hun functionaliteit verloren na de aanleg van de Grevelingendam in 1965. Hierdoor werd het mogelijk om de suikerbieten afgevoerd konden worden met vrachtauto's. Dit was sneller en goedkoper dan per boot waardoor het belang van de havens afnam en de meesten hun functie als landbouwhaven verloren.¹²⁰

Als we kijken naar de landbouwhavens aan het Dijkwater die besproken zijn in hoofdstuk 2 dan zijn er grote veranderingen te zien. In figuur 6.29 zijn de landbouwhavens aangegeven op de topografische kaart uit 1950 en in figuur 6.30 is de topografische kaart uit 1962 te zien. Daarop zijn ingrijpende veranderingen te zien. Bij het Dijkwater waren meerdere doorbraken tijdens de watersnoodramp. Waaronder een vlak bij het haventje De staart, deze is te zien in afbeelding 6.31 met daarop het haventje en de dijkdoorbraak. Deze doorbraken hebben tot het besluit geleid dat het Dijkwater in 1954 is afgedamd.¹²¹ Dit zorgde ervoor dat de havens hier hun functie verloren, aangezien ze niet meer te bereiken waren per schip. Later is dit dus opgevangen door het vervoer over de weg, maar hier is in eerste instantie gekozen om te kiezen voor de waterveiligheid. Meer over het Dijkwater staat in de casestudy over de Gouwepolders. Onder de overzichtskaarten worden de verschillende landbouwhavens verder toegelicht.

¹²⁰ Van Langeraad, 1980

¹²¹ Uil, 2018



Figuur 6.29: landbouwhavens op de topografische kaart uit 1950



Figuur 6.30: Topografische kaart 1962



Figuur 6.31 Dijkdoorbraak bij de Staart

De Beldert

De haven van de Beldert is dus afgesloten van de zee in 1954 en uiteindelijk gedempt in 1959.¹²² Van de oorspronkelijke haven is weinig meer terug te vinden. Hieronder zijn de kaarten te zien uit 1950 en 1962. Daarop is te zien dat de naam Beldert nog wel terugkomt als de naam van het gehucht, maar alle sporen van de haven en spuikom zijn verdwenen. Ook op de hoogtekaart is niks meer terug te vinden van het oude haventje (figuur 6.33). Ook van de oorspronkelijke waterloop is niks meer te zien op de hoogtekaart. Het enige wat hier overgebleven is van het oude landbouwhaventje is de naam en een klein deel van de bebouwing. Echter is van de oorspronkelijke bebouwing ook veel vervangen door moderne loodsen.



Figuur 6.32: De Beldert in 1950 en 1962



Figuur 6.33: Hoogtekaart de Beldert

¹²² Uil, 2018

Stevenssluis

Hieronder de topografische kaarten van de haven bij Stevensluis uit 1950 en 1962. Hierop is te zien dat nagenoeg alle bebouwing verdwenen is op 1 gebouw na. Wel is het oude havenkanaal blijven liggen, maar deze sluit niet meer aan op de afwatering vanuit de achterliggende polder. Het gebouw wat er nog wel ligt, is niet een origineel gebouw dat bij het haventje stond, het is gebouwd in 1960¹²³, precies in het interval van de topografische kaarten. Op het fragment van de moderne hoogtekaart in afbeelding 6.35 is goed te zien dat het originele havenkanaal er nog ligt en dat er op de plek van de voormalige haven niks meer te herkennen is van de oude haven.



Figuur 6.34: Stevenssluis in 1950 en 1962

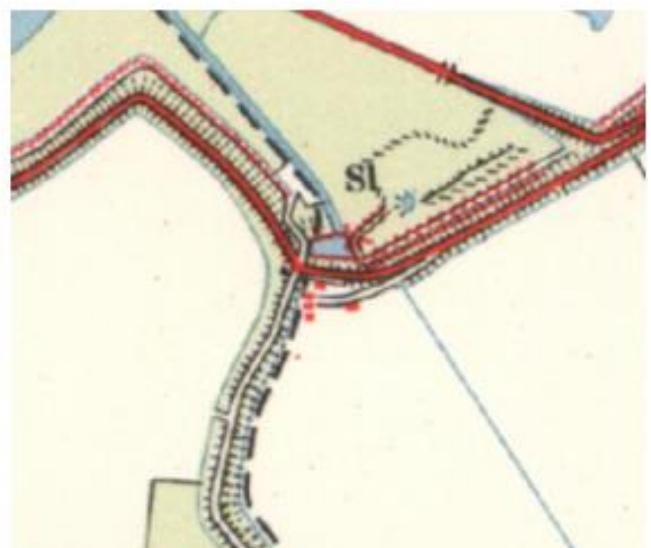
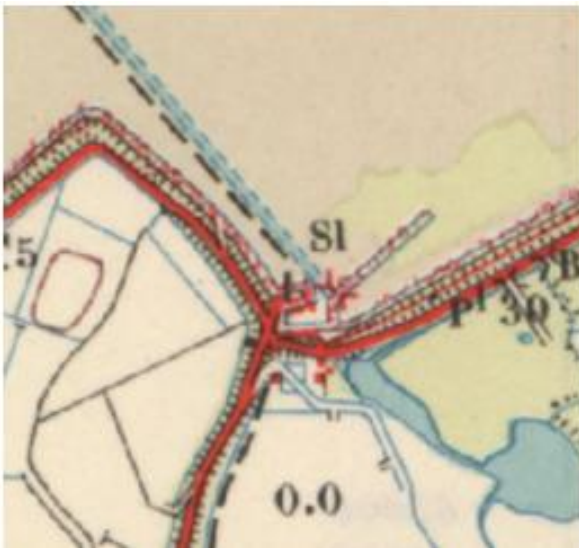


Figuur 6.35: Hoogtekaart Stevensluis

¹²³ KadastraleKaart.com (Noordijk 3), z.d.

De Staart

Als laatste het haventje van De Staart, deze staat nog op de kaart in 1962 (figuur 6.36) inclusief het volledige havenkanaal. Het binnendijkse gedeelte is wel volledig herverkaveld en daar zijn de sporen van de oude kreekloop ook verwijderd. Op de kaart van 1968 (figuur 6.37) is de haven van de kaart verdwenen en is alleen het bijgelegen gehuchtje nog zichtbaar. Op de moderne kaart (figuur 6.38) is het toponiem de Staart ook weer te zien op de kaart, en ligt er op de plek van het voormalige haventje een bosje. De hoogtekaart met schaduwwerking (figuur 6.39) laat zien dat de contouren van dat haventje nog onder het bosje liggen. Het haventje is hier dus nooit gesloopt of gedempt, maar is verdwenen onder begroeiing. Van het voormalige havenkanaal richting het Dijkwater is niks te zien op de hoogtekaart. Alleen het oude haventje is nog blijven liggen, maar is helemaal overgroeid geraakt.



Figuur 6.36: Haven De Staart in 1950 en 1962



Figuur 3.37: De staart in 1968



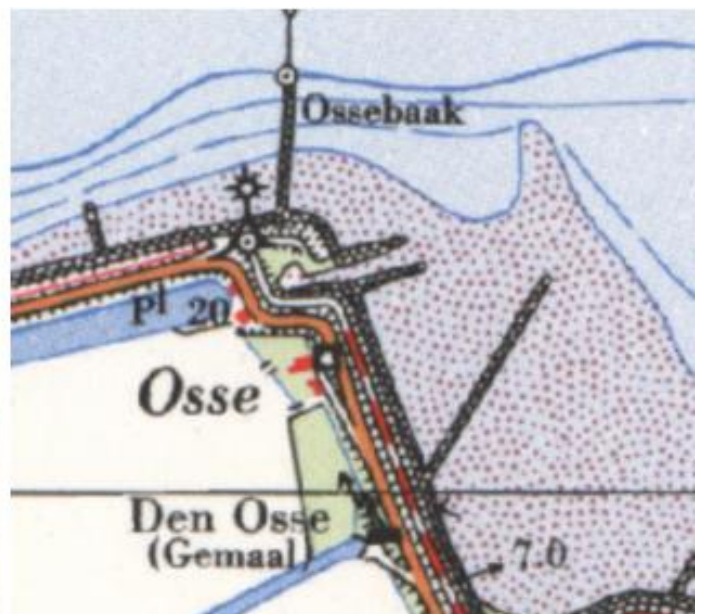
Figuur 6.38: De staart in 2023



Figuur 6.39: De Staart op de hoogtekartaart

Den Osse

Dan de haven van Den Osse, deze lag niet aan het Dijkwater en bleef dus wel per boot bereikbaar na 1954. In 1962 is het haventje nog te zien op de kaart, maar op de kaart van 1972 is het oorspronkelijke haventje verdwenen en is er een grote werkhaven aangelegd, deze is besproken in hoofdstuk 4. Deze werkhaven is aangelegd in 1962-1963,¹²⁴ waarschijnlijk is tegelijkertijd het oude landbouwhaventje opgeruimd. In hoofdstuk 4 is ook al besproken hoe Den Osse veranderd is in een toeristische plek met een hoop vakantieparken.



Figuur 6.40: Den Osse in 1950 en 1962

¹²⁴ Zeeuws Archief, z.d.



Figuur 6.41: Werkhaven in 1972

Burghsluis en de Schelphoek

Als laatste de havens van Burghsluis en de Schelphoek. De haven van Burghsluis is al even aan bod gekomen bij de Bootsinlaag. Daar is geconstateerd dat de inlaag bijgetrokken is bij het oude haventje. Dit is goed te zien op de topografische kaart uit 1950 en 1962. Het haventje is na de ramp ingericht als werkhaven voor alle werkzaamheden aan de dijken, hierdoor is de haven 4 ha groter geworden.¹²⁵ Uiteindelijk is er in 1980 een watersportvereniging opgericht en is de haven veranderd in een jachthaven voor de pleziervaart.¹²⁶ De haven van de Schelphoek is tijdens de watersnoodramp compleet weggeslagen. Hier is uiteindelijk de inham van de Schelphoek ontstaan die besproken is in de casestudy van Serooskerke. Het landbouwhaventje is volledig verloren gegaan bij de dijkdoorbraak. Later heeft er nog wel een werkhaven gelegen in de Schelphoek, deze is ook al eerder besproken bij de deltawerken. In figuur 6.43 zijn de topografische kaarten uit 1950 en 1962 te zien, waarop duidelijk te zien is dat het haventje volledig is verdwenen.



Figuur 6.42: Haven Burghsluis in 1950 en 1962

¹²⁵ Wilderom, 1964

¹²⁶ W.S.V. Burghsluis, 2022



Figuur 6.43: Haven de Schelphoek in 1950 en 1962

6.5 Conclusie

Na de Watersnoodramp van 1953 onderging het landschap van Schouwen-Duiveland ingrijpende veranderingen. De ramp bracht niet alleen fysieke schade met zich mee, maar leidde ook tot fundamentele verschuivingen in het gebruik en de structuur van het land. Dit roept de vraag op: wat is er veranderd aan het landschap na de Watersnoodramp?

In Serooskerke ontstond een permanent krekensysteem door een grote dijkdoorbraak bij de Schelphoek, terwijl de ruilverkaveling na de ramp zorgde voor het verdwijnen van veel historische landschapselementen en het vergroten van de kavels. In Zonnemaire bleef het wegenpatroon intact, maar werden de sloten vereenvoudigd en de kavels vergroot, met weinig nieuwe bouw als gevolg. De Gouwepolders ondergingen ook aanzienlijke veranderingen. De afsluiting van het Dijkwater en het afgraven van binnendijken resulteerden in het verlies van veel historische structuren, hoewel de kavelstructuur grotendeels behouden bleef.

Na de ramp werd er een beplantingsplan opgesteld, dat zich richtte op het herstellen van het Zeeuwse landschap. Tijdens dit onderzoek is het uitgevoerde beplantings- of landschapsplan niet gevonden in de archieven.

Een andere ontwikkeling is de toename van toerisme, mede door de aanleg van de Deltawerken en de verbeterde infrastructuur. Dit leidde tot de transformatie van agrarisch land in toeristische gebieden, wat een grote invloed had op het landschap.

Ook veel specifieke landschapselementen ondergingen veranderingen. Van de vier eendenkooien die vóór de ramp bestonden, overleefden er slechts twee. De andere twee werden verwijderd, en er werd een nieuwe kooi aangelegd bij Oosterland. De inlaagpolders veranderden ook drastisch, waarbij sommige getransformeerd werden tot werkhavens of recreatieve locaties.

De landbouwhavens verloren na de aanleg van de Grevelingendam in 1965 een groot deel van hun functie. Vrachtauto's namen het transport van suikerbieten over, wat sneller en goedkoper was dan per boot, waardoor het belang van de havens afnam en de meeste hun oorspronkelijke functie verloren. Bij het Dijkwater, waar tijdens de ramp meerdere doorbraken plaatsvonden,

leidde de afdamming in 1954 tot het onbruikbaar worden van de havens. Hoewel transport over land uiteindelijk een oplossing bood, bleef de prioriteit liggen bij waterveiligheid.

De haven van De Beldert, bijvoorbeeld, werd in 1954 afgesloten van de zee en in 1959 gedempt. Alle sporen van de oorspronkelijke haven verdwenen, met slechts de naam als herinnering. Bij Stevenssluis verdween bijna alle bebouwing, en het oude havenkanaal sloot niet meer aan op de afwatering vanuit de achterliggende polder. De haven van De Staart verdween rond 1968 onder begroeiing, hoewel het haventje zelf bleef bestaan, overwoekerd door de natuur.

Den Osse, dat niet aan het Dijkwater lag, bleef bereikbaar per boot na 1954, maar het oorspronkelijke haventje werd vervangen door een werkhaven in 1962-1963. Dit droeg bij aan de latere ontwikkeling van het gebied als toeristische bestemming. In Burgsluis werd de haven na de ramp uitgebreid en omgevormd tot een jachthaven. De haven van de Schelphoek daarentegen werd tijdens de ramp volledig weggeslagen, en later werd er een werkhaven aangelegd voor de Deltawerken.

Al deze veranderingen na de Watersnoodramp beantwoorden de vraag naar wat er veranderd is aan het landschap. Historische structuren zoals eendenkooien en landbouwhavens werden aangepast, verwijderd, of kregen nieuwe functies. De verschuiving van water- naar weggebonden transport na de aanleg van de Grevelingendam markeerde een belangrijke verandering in de infrastructuur van het eiland. Uiteindelijk weerspiegelen deze ontwikkelingen de bredere transformatie van Schouwen-Duiveland van een traditioneel agrarisch gebied naar een eiland waar toerisme en moderne infrastructuur een steeds grotere rol spelen.

Hoofdstuk 7: Conclusie en discussie

Deze scriptie heeft het landschap van Schouwen-Duiveland voor en na de Watersnoodramp van 1953 geanalyseerd. De hoofdvraag van deze scriptie was :

Hoe hebben de watersnoodramp en de daaropvolgende herstel- en wederopbouwmaatregelen het landschap van Schouwen-Duiveland veranderd?

7.1 Conclusie

De eerste conclusie is dat het landschap behoorlijk is veranderd, zowel fysiek als sociaaleconomisch. De verschillende hoofdstukken schetsen een beeld van de veranderingen die het eiland heeft ondergaan. Voor de ramp werd het landschap van Schouwen-Duiveland gekenmerkt door een gevarieerd landschap van oudland- en nieuwlandpolders met onregelmatige kavelstructuren en historische infrastructuren zoals eendenkooien en landbouwhavens. Daarnaast was er op het eiland een sterk agrarische economie, wat zich weerspiegelde in het landschap.

De Watersnoodramp van 1953 markeerde echter een keerpunt. De ramp verwoestte niet alleen gebouwen en infrastructuur, maar leidde ook tot een verandering van het landschap. In de nasleep van de ramp werden nieuwe elementen toegevoegd die symbool staan voor herstel en wederopbouw, zoals de caisson-dijken en de geschenkwoningen. Daarnaast werd de fysieke structuur van het eiland veranderd door grootschalige ruilverkavelingen en de aanleg van de Deltawerken, die niet alleen gericht waren op waterveiligheid, maar ook economische en sociale doelen nastreefden. De watersnoodramp heeft dus niet alleen directe gevolgen gehad voor het landschap, maar ook veel indirecte. Het grootste voorbeeld hiervan is het ontstaan van de toeristische economie.

Toeristische ontwikkeling

Opvallend hieraan was dat dit zowel vanuit de reconstructiecommissie als de Delta-commissie een doel of kans was. Dit is opvallend omdat er tegenwoordig veel te doen is over de 'roompottisering' van het landschap. Na de watersnoodramp was toeristische ontwikkeling een doel, mede om de economie van Schouwen-Duiveland te versterken. De toegenomen bereikbaarheid van het eiland door de bouw van de deltawerken zorgden er ook voor dat deze toeristische ontwikkelingen plaats konden vinden. Daarnaast waren er landbouwhavens en werkhavens waarvan de oorspronkelijke functie was weggefallen, bij deze havens ontstond in een aantal gevallen ook een nieuw toeristisch landschap.

Als we deze toeristische ontwikkeling vergelijken met de literatuur uit de toeristische geografie is Schouwen-Duiveland het meest vergelijkbaar met het voorbeeld van Kotagede. Bij de situatie in Kotagede werd er aangestuurd op het nostalgische gevoel.¹²⁷ Dit zagen we op Schouwen-Duiveland terug bij het herbeplantingsplan, er moest een typisch Zeeuws landschap gecreëerd worden door middel van de beplanting. Hiermee zou het ook kunnen lijken op de reconstructie van de Jiuzhaigou-vallei, daar zijn alle 'scenic sites' immers gerestaureerd. Deze vergelijking gaan minder op, omdat de Jiuzhaigou-vallei al voor de natuurramp een toeristische trekpleister was en met dit beleid het toerisme met dit beleid in stand wilde houden. Het toerisme op Schouwen-Duiveland was ten tijde van de watersnoodramp nog vrij kleinschalig dus gaat de vergelijking met de Jiuzhaigou-vallei minder goed op.

¹²⁷ Rindrasih & Witte, 2020

Schouwen-Duiveland heeft nog wel een andere overeenkomst met Kotagede, in Kotagede werd de natuurramp onderdeel van het toerisme.¹²⁸ Door een bezoekerscentrum en attractiepark te openen op Neeltje Jans gebeurde eigenlijk op Schouwen-Duiveland hetzelfde. Zowel het element van het nostalgisch gevoel en het element van natuurramp als toeristische trekpleister komen terug op Schouwen-Duiveland.

Post-Disaster Capitalism

De herinrichting van het landschap werd aangestuurd door meerdere organisaties, die diverse belangen vertegenwoordigden, van landbouw en infrastructuur tot recreatie en toerisme. Terwijl de ruilverkavelingen zorgden voor vergroting van kavels en modernisering van de landbouw, legden de Deltawerken de basis voor nieuwe economische activiteiten, waaronder toerisme. Deze verschuiving van een primair agrarische economie naar een economie waarin toerisme een steeds grotere rol speelt, weerspiegelt een bredere transformatie van het eiland. Het landschapsbeeld veranderde hiermee van een traditioneel agrarisch karakter naar een meer divers landschap waarin recreatie, agrarische bedrijfsvoering en moderne infrastructuur naast elkaar bestaan. Deze verandering heeft wel eigenschappen van het 'post-disaster capitalism', er werd namelijk sterk aangestuurd op economische ontwikkeling. Ook hier moesten inwoners van verwoeste woningen ergens anders gaan wonen, omdat de economische leefbaarheid van de buurtschappen te laag was volgens de reconstructiecommissie.

De ontwikkelingen op Schouwen-Duiveland verschillen echter ook van het 'post-disaster-capitalism'. Een groot verschil is dat er weinig invloed was van bedrijven en dat de focus echt economische vooruitgang van de regio was, de grote neoliberale kapitalistische belangen zijn moeilijk te herkennen in het veranderingsproces op Schouwen-Duiveland.

Landschapselementen

Een andere conclusie is dat sommige traditionele landschapselementen, zoals inlaagpolders, eendenkooien, en landbouwhavens, verloren zijn gegaan of nieuwe functies hebben gekregen. Dit toont aan hoe de ramp en de daaropvolgende herinrichtingsprocessen niet alleen het landschap fysiek hebben veranderd, maar ook de manier waarop het land wordt gebruikt en beleefd. Meest opvallend waren hierbij de landbouwhavens, deze hebben allemaal een andere functie gekregen of zijn verdwenen. Dit laat ook weer de transformatie van het traditioneel agrarisch landschap naar een landschap met meerdere functies zien. De oorspronkelijke landbouwfunctie van de havens ging verloren waarna de havens gesloopt werden of een recreatieve functie kregen.

Herverkaveling

De watersnoodramp heeft dus niet een tijdelijke verandering gebracht maar heeft een breder proces van sociaaleconomische verandering op gang gebracht op Schouwen-Duiveland. Deze verandering werd verder aangejaagd door de reconstructiecommissie, herverkavelingscommissie en delta-commissie. Deze sociaaleconomische veranderingen hebben vervolgens impact gehad op het landschap van Schouwen-Duiveland. Een grote verandering is de herverkaveling geweest, de oude kavelstructuur is verdwenen op het eiland. De bredere ontwikkelingen die elders voorkwamen zoals beschreven door Andela¹²⁹ en Karel¹³⁰

¹²⁸ idem

¹²⁹ Andela, 2000

¹³⁰ Karel, 2005

hebben mogelijk ook gespeeld op Schouwen-Duiveland maar zijn in deze scriptie niet of nauwelijks onderzocht.

Wel is onderzoek gedaan naar het landschapsplan voor Schouwen-Duiveland. Het gevonden landschapsplan was echter zeer beknopt. Waardoor een goede vergelijking met het landschapsplan van Walcheren zoals beschreven door Van Blerck niet mogelijk was.¹³¹

7.2 Discussie en aanbevelingen

Tijdens deze scriptie zijn een hoop aspecten van het landschap rondom Schouwen-Duiveland voorbijgekomen. Het was lastig om in de grootte van een scriptie alle aspecten mee te nemen en deze ook gedetailleerd uit te werken. De landbouwhavens zijn bijvoorbeeld uitgebreider uitgewerkt dan de eendenkooien. Ook zijn de casestudy's na de watersnoodramp vrij beknopt. Het kan voor een volgend onderzoek een aanbeveling te zijn om zich op 1 onderdeel of deelgebied te focussen. Door de brede opzet van deze scriptie is soms de aandacht voor de details weggevallen.

Een ander lastig punt was het vinden van wetenschappelijke literatuur rondom dit thema, er is weinig geschreven over landschappen na natuurrampen. Daarom is uiteindelijk het landschap in deze scriptie verbonden met theorieën die eigenlijk uit andere onderzoeksvelden komen. Dit heeft wel het onderzoekspad naar toerisme geopend in deze scriptie, wat opgenomen is onder de toeristische landschappen. In deze scriptie is geen vergelijking gemaakt tussen de herinrichting van Schouwen-Duiveland en bijvoorbeeld de IJsselmeerpolders. Beide waren in inrichtingsopgave in de dezelfde tijdsperiode. Mogelijk kan het interessant zijn om dit later alsnog eens uit te voeren.

Tijdens het schrijven en onderzoeken zijn twee grote gaten overgebleven. De eerste is de verdwenen bebouwing tijdens de watersnoodramp. Hier bestaat geen overzicht van en zou verder onderzocht kunnen worden. In deze scriptie is wel gebleken dat een deel van de bebouwing niet teruggebouwd mocht worden. Het is dus interessant voor een volgend onderzoek om hier dieper op in te gaan, door bijvoorbeeld aan de hand van kaartenanalyse een overzicht te maken van waar de bebouwing precies is verdwenen door toedoen van de Watersnoodramp.

Het andere grote gat dat is overgebleven is het landschapsplan. Er is wel een landschapsplan gevonden en onderzocht maar deze bleek niet volledig en uit een vroeg stadium. Hierdoor is er geen onderzoek geweest naar het uiteindelijke beplantingsplan van Schouwen-Duiveland. Daarom was het ook niet mogelijk om een vergelijking te maken met bijvoorbeeld het landschapsplan voor Walcheren.

Deze scriptie geeft uiteindelijk een breed beeld van de ontwikkelingen van het landschap na de watersnoodramp. Maar er zijn dus nog een aantal gaten of onderwerpen die gedetailleerder uitgewerkt kunnen worden. Daarnaast zou een soortgelijk onderzoek ook op de andere eilanden die getroffen zijn door de watersnoodramp uitgevoerd kunnen worden.

¹³¹ Van Blerck, 2019

Bronnenlijst

Literatuur

Andela, G. (2000). Kneedbaar land, kneedbaar volk.

Beekman, Frans en Huib Uil (1994) Schouwen-Duiveland en de oorsprong van haar plaatsnamen. Goes: De Koperen Tuin

Beekman, F. (2006). De Kop van Schouwen onder het zand : duizend jaar duinvorming en duingebouw op een Zeeuws eiland. [, Universiteit van Amsterdam].

Bond Heemschut & stichting Dorp, Stad & Land. (2023). Geschenkwoningen.

Bos & Bosch (2017) Landschapsatlas van de Oosterschelde

Caissons Watersnoodramp 1953 - Phoenix-Caissons. (2022, 23 mei). Geraadpleegd van <https://watersnoodmuseum.nl/kennisbank/caissons/>

Caissons van Ouwerkerk - Zeeuwse Ankers. (2022, 9 december). Geraadpleegd van <https://www.zeeuwseankers.nl/verhaal/caissons-van-ouwerkerk>

De Nederlandse eendenkooien. (z.d.). Geraadpleegd van <https://www.eendenkooien.nl/>

Duursma, E. K., Engel, H., & Martens, J. M. (Reds.). (1982). De Nederlandse delta (1ste editie). Roosendaal: Koninklijke van Poll.

Gemeente Schouwen-Duiveland, Afdeling Ruimte en Milieu. (2016). Gebiedsvisie Schelphoek.

Genealogie online. (z.d.). Over de plaats Burghsluis, Schouwen-Duiveland, Zeeland, Nederland » Genealogie Online. Geraadpleegd van <https://www.genealogieonline.nl/over-de-plaats/2758078/burghsluis>

Grevelingenmeer. (z.d.). Geraadpleegd van <https://www.wur.nl/nl/onderzoek-resultaten/onderzoeksinstituten/marine-research/onderzoeksthema/mariene-natuur-en-biodiversiteit/grevelingenmeer.htm>

Ibrahimpasić, E., Perdikaris, S., & Boger, R. (2022). Barbuda: Changing Times, Changing Tides. (S. Perdikaris & R. Boger) (Hoofdstuk 7). Routledge India.

KadastraleKaart.com (z.d.). Geraadpleegd van <https://kadastralekaart.com/adres/dreischor-noorddijk-3/1676200000495123>

Karel, E. H. K. (2005). De maakbare boer: streekverbetering als instrument van het Nederlandse landbouwbeleid 1953-1970. [, Rijksuniversiteit Groningen]. University of Groningen.

Klein, N. (2005), The rise of disaster capitalism. The Nation. <http://www.thenation.com/doc/20050502/klein>

Klein, N., 2018. The battle for paradise: Puerto Rico takes on the disaster capitalists. Chicago: Haymarket Books.

Kuipers, J. B., & Jacobusse, C. (1998). Inlagen en karrevelden. Goes: De Koperen tuin.

Van Blerck, H. J. (2022). Landschapsplan Nederland. <https://doi.org/10.33612/diss.213634887>

Meutia, Z. D., Rosyidie, A., Zulkaidi, D., & Maryati, S. (2021). The Values of Dark Heritage Post-disaster: A Study of Tsunami Cases in Banda Aceh. *International Journal Of Disaster Management/International Journal Of Disaster Management/Smong News*, 4(1), 23–38. <https://doi.org/10.24815/ijdm.v4i1.20139>

Nijenhuis, C. (2023). Een nieuwe tijd: Zeeland na de ramp.

Omroep Zeeland. (2023, 29 december). Dit woord kozen jullie als Zeeuwse woord van het jaar. Omroep Zeeland. Geraadpleegd van <https://www.omroepzeeland.nl>

Pretwerk.nl. (2017, 10 juli). Port Zélande als voorbeeld voor grondige Center Parcs vernieuwing. Geraadpleegd van <https://pretwerk.nl/recreatie-actueel/deelsectoren/verblijfsrecreatie/port-zelande-als-voorbeeld-grondige-center-parcs-vernieuwing/50308>

Provincie Zeeland, Provincie Zuid-Holland, & Dorp, Stad en Land (Reds.). (2021). *Geschenkwoningen Watersnoodramp 1953 in kaart en beeld (201101995)*.

Provincie Zeeland. (2020). *Cultuur Historische Monumenten: Werkhaven Bommenede*.

Phoenix Caissons Ouwerkerk - [TracesOfWar.nl](https://www.tracesofwar.nl). (z.d.). Geraadpleegd van <https://www.tracesofwar.nl/sights/9001/Phoenix-Caissons-Watersnoodmuseum-Ouwerkerk.htm>

Platform Agenda Toerisme. (2024). Cijfers en feiten - Platform agenda toerisme. Geraadpleegd van <https://www.platformagendatoerisme.nl/cijfers-en-feiten/>

Rindrasah, E., & Witte, P. (2020). Reinventing the post-disaster cultural landscape of heritage tourism in Kotagede, Yogyakarta, Indonesia. *Journal Of Heritage Tourism*, 16(2), 136–150. <https://doi.org/10.1080/1743873x.2020.1781870>

Rosmolen, T. W. (1984). *Eendenkooien en hun kooikers op Schouwen-Duiveland. Kroniek van het Land van de Zeemeermin*.

Schuller, M., & Maldonado, J. K. (2016). Disaster capitalism. *Annals Of Anthropological Practice*, 40(1), 61–72. <https://doi.org/10.1111/napa.12088>

Sluis, van der, Steur, en Ovaa (1965). *De Bodem Van Zeeland. Stichting voor bodemkartering Wageningen*

Uil, H. (1987). *Oude veldnamen van Schouwen-Duiveland: Deel 1: Dreischor, Zonnemaire en de Gouwepolders*. (Vereniging Stad en Lande van Schouwen-Duiveland, Red.). Zierikzee: De Vries.

Uil, H. (2018). *Gekrompen en verdronken dorpen op Schouwen-Duiveland*. Stichting Landschapsbeheer Zeeland.

Van Gessel, M. A. W. (1994). Met open armen ontvangen. Ontstaan en sturing van het naoorlogse toerisme in de Schouwse Westhoek, 1945-1972. *De Kroniek van een Zeemeermin*, 111–124.

Van Langeraad, P. J. (1980). *Landbouwhavens op Schouwen-Duiveland. Kroniek van een Zeemeermin*.

Wederopbouw | Provincie Zeeland. (z.d.). Geraadpleegd van <https://www.zeeland.nl/ruimte/kavelruilbureauzeeland/wederopbouw#:~:text=Herverkaveling%20is%20de%20verplichte%20vorm,wederopbouw%20na%20de%20Tweede%20Wereldoorlog.>

Welen - Zeeuwse ankers. (2022, 7 maart). Geraadpleegd van <https://www.zeeuwseankers.nl/verhaal/welen#:~:text=Welen%20zijn%20kolkgangen%20die%20ontstaan,met%20kracht%20in%20de%20polder.>

Wilderom, M. H. (1964). Tussen Afsluitdammen en Deltadijken II: Noord-Zeeland. Middelburg: fa. Littooi & Olthoff.

Wright, K., Kelman, I., & Dodds, R. (2021). Tourism development from disaster capitalism. *Annals Of Tourism Research*, 89, 103070. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.103070>

W.S.V. Burghsluis. (2022). Onze watersportvereniging W.S.V. Burghsluis vanaf 1980. [wsvburghsluis.nl](https://www.wsvburghsluis.nl). Geraadpleegd van <https://www.wsvburghsluis.nl>

Zhao, L., Xu, G., Cui, Y., Kong, F., Gao, H., & Zhou, X. (2023). Post-Disaster Restoration and Reconstruction Assessment of the Jiuzhaigou Lake Landscape and a Resilience Development Pathway. *International Journal Of Environmental Research And Public Health/International Journal Of Environmental Research And Public Health*, 20(5), 3957. <https://doi.org/10.3390/ijerph20053957>

Zeeuws Archief, 2022. Vierbannen Van Duivelandpolder https://www.zeeuwsarchief.nl/onderzoek-het-zelf/archief/?mivast=239&mizig=210&miadt=239&miview=inv2&milang=nl&mizk_alle=ruilverkaveling&micode=3355#inv3t1.

Zeeuws Archief. (z.d.-a). De Deltawerken afzonderlijk – Zeeuws Archief. Geraadpleegd van <https://www.zeeuwsarchief.nl/zeeuwse-verhalen/de-ramp-van-1953-en-de-deltawerken-2/de-deltawerken-afzonderlijk/>

Zeeuws Archief. (z.d.-b). De Deltawerken afzonderlijk – Zeeuws Archief. Geraadpleegd van <https://www.zeeuwsarchief.nl/zeeuwse-verhalen/de-ramp-van-1953-en-de-deltawerken-2/de-deltawerken-afzonderlijk/>

Zeeuwse Ankers. (2023, 2 mei). Werkeiland wordt waterpark. Geraadpleegd van <https://www.zeeuwseankers.nl/verhaal/werkeiland-wordt-waterpark>

Zwemer, J. P. (2005). Zeeland 1950-1965.

Archiefbronnen

Nationaal Archief, Den Haag, Inventaris van het archief van de Delta-Commissie (2.16.45) inv nr. 60

Nationaal Archief, Den Haag, Inventaris van het archief van de Delta-Commissie (2.16.45) inv nr. 62

Nationaal Archief, Den Haag, Inventaris van het archief van de Delta-Commissie (2.16.45) inv nr. 178

Zeeuws Archief, Middelburg., Landinrichtingsdienst Zeeland (245.1) Voorschriften, 1953-1960
Inv nr. 407

Zeeuws Archief, Middelburg, Landinrichtingsdienst in Zeeland / Cultuurtechnische Dienst in Zeeland (245.1) inv nr. 415

Zeeuws Archief, Middelburg, Landinrichtingsdienst in Zeeland / Cultuurtechnische Dienst in Zeeland (245.1) inv nr. 430

Zeeuws Archief, Middelburg, Landinrichtingsdienst in Zeeland / Cultuurtechnische Dienst in Zeeland (245.1) inv nr. 431

Zeeuws Archief, Middelburg, Landinrichtingsdienst in Zeeland / Cultuurtechnische Dienst in Zeeland (245.1) inv nr. 433

Zeeuws Archief, Middelburg., Landinrichtingsdienst Zeeland (245.1) Inv nr. 407

Zeeuws Archief, Middelburg, Provinciale Planologische Dienst (129) inv nr. 253, bevat o.a. het reconstructieplan

Zeeuws Archief, Middelburg, Provinciale Planologische Dienst (129) inv nr. 738

Zeeuws Archief, Middelburg, Waterschap Schouwen (3326) Inv nrs. 69-81

Tabellen

Tabel 2.1: Een plaats voor herinneringen aan slachtoffers van de watersnood 1953. (z.d.).

Geraadpleegd van <http://www.deramp.nl/>

Tabel 6.1: Samengesteld uit: Zeeuws Archief, Middelburg, Landinrichtingsdienst in Zeeland / Cultuurtechnische Dienst in Zeeland (245.1) inv nr. 431

Lijst van Figuren

Figuur 1.1: topografische kaart 1950, verkregen via Topotijdreis.nl

Figuur 1.2: topografische kaart 1962, verkregen via Topotijdreis.nl

Figuur 2.1: Landschapstypes op Schouwen-Duiveland,
eigen bewerking van informatie verkregen via: <https://kaarten.zeeland.nl/map/cultuurhistorie>

Figuur 2.2: Inpolderingsjaren,
eigen bewerking van informatie verkregen via: <https://kaarten.zeeland.nl/map/cultuurhistorie>

Figuur 2.3: Gemeentekaart Serooskerke 1867
Zeeuws Archief, Zeeuws Genootschap, Zelandia Illustrata, Deel I, nr 532. Gemeentekaart
Serooskerke

Figuur 2.4: topografische kaart 1950, verkregen via Topotijdreis.nl

Figuur 2.5: Hoogtekaart Serooskerke, AHN 4 verkregen via Ahnviewer.nl

Figuur 2.6: Bodemkaart Serooskerke, Bodemkaart door S.F. Kuipers, 1960

Figuur 2.7: Bodemkaart Schouwen-Duiveland, Bodemkaart door S.F. Kuipers, 1960

Figuur 2.8: Gemeentekaart Zonnemaire 1868
Zeeuws Archief, Zeeuws Genootschap, Zelandia Illustrata, Deel I, nr. 550

Figuur 2.9: Reconstructie Schouwen-Duiveland in de 14e eeuw
Wilderom, M. H. (1964). Tussen Afsluitdammen en Deltadijken II: Noord-Zeeland. Middelburg:
fa. Littooij & Olthoff. pp 88

Figuur 2.10: Bonne-kaart Zonnemaire, verkregen via Topotijdreis.nl

Figuur 2.11: Bodemkaart Zonnemaire, Bodemkaart door S.F. Kuipers, 1960

Figuur 2.12: Hoogtekaart Zonnemaire, Eigen bewerking AHN 4, verkregen via Ahnviewer.nl

Figuur 2.13: Fragment van de veldnamenkaart Zonnemaire
Stad en Lande, verkregen via <https://www.stad-en-lande.nl/onze-publicaties/>

Figuur 2.14: Zonnemaire op de Hattingakaart
Hattingakaart 1753, verkregen via <https://www.oudelandkaarten.nl/nederland/item/schouwen-1753-hattinga>

Figuur 2.15: Topografische kaart uit 1950, verkregen via Topotijdreis.nl

Figuur 2.16: Bonne-kaart Gouwepolders, verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 2.17: Gouwepolders met inpolderingsjaar
Wilderom, M. H. (1964). Tussen Afsluitdammen en Deltadijken II: Noord-Zeeland. Middelburg:
fa. Littooi & Olthoff. pp 99

Figuur 2.18: Bodemkaart Gouwepolders, Bodemkaart door S.F. Kuipers, 1960

Figuur 2.19: Hoogtekaart Gouwepolders, Eigen bewerking AHN 4, verkregen via Ahnviewer.nl

Figuur 2.20 De eendenkooien van Schouwen-Duiveland.

4 fragmenten van Bonnekaarten, verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 2.21: Inlagen aan de Zuidkust van Schouwen-Duiveland

Topografische kaart 1952, verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 2.22: Inlagen van Schouwen-Duiveland in 1952

Eigen werk, gebaseerd op waarnemingen op de topografische kaart van 1952

Figuur 2.23: Locaties landbouwhavens

Eigen bewerking van topografische kaart 1950, verkregen via topotijdreis.nl

Afbeelding 2.24: Landbouwhaven De Staart

Zeeuws Archief, Beeldbank Schouwen-Duiveland, nr. DIV-0069

Afbeelding 2.25: Landbouwhaven de Beldert

Zeeuws Archief, Beeldbank Schouwen-Duiveland, nr. BRO-1397

Figuur 2.26: Topografische kaart 1950 van Den Osse verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 2.27: Schematische tekening van de haven Burghsluis

Zeeuws Archief, Waterschap Schouwen, nr. K-329

Figuur 2.28: Burghsluis op de topografische kaart van 1950, verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 2.29 : Geschiedenis van de haven Burghsluis

Wilderom, M. H. (1964). Tussen Afsluitdammen en Deltadijken II: Noord-Zeeland. Middelburg:
fa. Littooi & Olthoff. pp 354

Figuur 2.30: Haven van de Schelphoek in 1950, verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 3.1: Kaart met dijkdoorbraken

Zeeuws Archief, Middelburg, Waterschap Schouwen (3326) Notulen van de algemene
vergaderingen (gestencild), 1925-1943, 1945-1958. Inv nr. 70

Figuur 4.1: Oostenrijkse geschenkwoning

Bond Heemschut & stichting Dorp, Stad & Land. (2023). Geschenkwoningen.

Figuur 4.2: Geschenkwoningen op Schouwen-Duiveland

eigen bewerking van informatie verkregen via: <https://kaarten.zeeland.nl/map/cultuurhistorie>

Figuur 4.3: Geschenkwoningen in Serooskerke

eigen bewerking van informatie verkregen via: <https://kaarten.zeeland.nl/map/cultuurhistorie>

Figuur 4.4: Dorpje geschenkwoningen bij Haamstede

eigen bewerking van informatie verkregen via: <https://kaarten.zeeland.nl/map/cultuurhistorie>

Figuur 4.5: Ontstaan van het dorpje geschenkwoningen op kaarten uit 1950 en 1962

Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 4.6: Dichting van het dijkgat bij de Schelphoek

KLM. (1953). Verkregen uit: Caissons voor het dichten van de dijken in Zeeland 1953.

Figuur 4.7: Caisson van de Schelphoek

Eigen werk

Figuur 4.8: Deltawerken met Jaartal

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De deltaxwerken. Geraadpleegd van <https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/bescherming-tegen-het-water/waterkeringen/deltawerken>

Figuur 4.9: Grevelingen in 1962, verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 4.10: Grevelingen in 1972, verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 4.11: Grevelingen in 1995, verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 4.12: Werkhavens langs de Brouwersdam, verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 4.13 : Bouw caissons in de haven van Bommenede (1968-1969)

Zeeuws Archief, Beeldbank Schouwen-Duiveland, nr. DIA-1693

Figuur 4.14: Uitvaren caissons 1971

Zeeuws Archief, Beeldbank Schouwen-Duiveland, nr. DIA-1695

Figuur 4.15: Werkhaven Bommenede in 1962 en 1982

Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 4.16: Haven van den Osse in 1950 en 1962

Verkregen via topotijdreis.nl

guur 4.17: Schelphoek in 1962 en 1972

Verkregen via [topotijdreis](http://topotijdreis.nl)

Figuur 4.18: Schelphoek in 2023

Verkregen via [topotijdreis](http://topotijdreis.nl)

Figuur 4.19: Oosterscheldekering in 1984
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 4.20: Oosterscheldekering in 1989
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 4.21: Voormalig bruggenhoofd in 2023
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 4.22: Hoogtekaart van Schouwen-Duiveland
Eigen werk op basis van AHN 4

Figuur 4.23: Detailfragment Delingsdijk
Eigen werk op basis van AHN 4

Figuur 5.1: Aangewezen gebieden ruilverkaveling 1952
Zeeuws Archief, Middelburg, Waterschap Schouwen (3326) Inv nrs. 76

Figuur 5.2 : Wegen en waterlopen voor en na de herverkaveling
Bos & Bosch (2017) Landschap atlas van de Oosterschelde pp. 237

Figuur 5.3: Kapelle in 1950
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 5.4 : Kerk Elkerzee 1955
Zeeuws Archief, Beeldbank Schouwen-Duiveland, nr. M-0343

Figuur 5.5: Kapelle in 1962
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.1: Serooskerke in 1950 en 1962
Verkregen via Topotijdreis.nl

Figuur 6.2: Schematische tekening Caissondijk en Kreken
Zeeuws Archief, Middelburg, Waterschap Schouwen (3326) Inv nrs. 76

Figuur 6.3: Ontwikkeling Kreken Schelphoek
Zeeuws Archief, Middelburg, Provinciale Planologische Dienst (129) inv nr. 253

Figuur 6.4: Boerderijen na herverkaveling
Zeeuws Archief, Middelburg, Landinrichtingsdienst in Zeeland / Cultuurtechnische Dienst in Zeeland (245.1) inv nr. 433

Figuur 6.5: Prunjepolder in 1950 en 1962
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.6: Nieuwe boerderijen langs de slikweg
Zeeuws Archief, Middelburg, Landinrichtingsdienst in Zeeland / Cultuurtechnische Dienst in Zeeland (245.1) inv nr. 433

Figuur 6.7: Topografische kaart 2023
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.8: Topografische kaarten uit 1950 en 1962
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.9: Kavelpatroon voor de herverkaveling
Zeeuws Archief, Middelburg, Landinrichtingsdienst in Zeeland / Cultuurtechnische Dienst in Zeeland (245.1) inv nr. 433

Figuur 6.10: Boerderijenkaart herverkaveling Zonnemaire
Zeeuws Archief, Middelburg, Landinrichtingsdienst in Zeeland / Cultuurtechnische Dienst in Zeeland (245.1) inv nr. 433

Figuur 6.11: Topografische kaart 1950
Verkregen van Topotijdreis.nl

Figuur 6.12: Topografische kaart 1962
Verkregen van Topotijdreis.nl

Figuur 6.13: afgegraven dijken gouwepolders
Wilderom, M. H. (1964). Tussen Afsluitdammen en Deltadijken II: Noord-Zeeland. Middelburg: fa. Littooij & Olthoff. pp 99

Figuur 6.14: Boerderijenkaart herverkaveling
Zeeuws Archief, Middelburg, Landinrichtingsdienst in Zeeland / Cultuurtechnische Dienst in Zeeland (245.1) inv nr. 433

Figuur 6.15: Topografische kaarten uit 1962 en 1972
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.16: Topografische kaarten 1985, 2005 en 2023
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.17: Topografische kaarten 1972 en 1984
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.18: Topografische kaart 1999
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.19: Topografische kaarten 1980 en 1994
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.20: Topografische kaarten uit 1950 en 1962
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.21: Topografische kaarten uit 1950 en 1962
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.22: Topografische kaarten uit 1950 en 1962
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.23: Inlaagpolders Schouwen
Eigen werk, gebaseerd op waarnemingen op de topografische kaart van 1952

Figuur 6.24 Bootsinaag in 1951 en 1962
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.25: Werkhaven Burghsluis 1953
Zeeuws Archief, Beeldbank Schouwen-Duiveland, nr. SW-2184

Figuur 6.26 Heertjesinlaag in 1951 en 1962
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.27: Flauwersinlaag 1951 en 1962
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.28: Inlaag Ouwerkerk 1951 en 1962
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.29: landbouwhavens op de topografische kaart uit 1950
Eigen bewerking van topografische kaart 1950, verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.30: Topografische kaart 1962
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.31 Dijkdoorbraak bij de Staart
Zeeuws Archief, Beeldbank Schouwen-Duiveland, nr. NIMH_P099-C40_027

Figuur 6.32: De Beldert in 1950 en 1962
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.33: Hoogtekaart de Beldert
AHN4 Hillshade, verkregen via AHNviewer.nl

Figuur 6.34: Stevenssluis in 1950 en 1962
Verkregen via Topotijdreis.nl

Figuur 6.35: Hoogtekaart Stevensluis
AHN4 Hillshade, verkregen via AHNviewer.nl

Figuur 6.36: Haven De Staart in 1950 en 1962
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.37: De staart in 1968
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.38: De staart in 2023
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.39: De Staart op de hoogtekaart
AHN4 Hillshade, verkregen via AHNviewer.nl

Figuur 6.40: Den Osse in 1950 en 1962
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.41: Werkhaven in 1972
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.42: Haven Burghsluis in 1950 en 1962
Verkregen via topotijdreis.nl

Figuur 6.43: Haven de Schelphoek in 1950 en 1962
Verkregen via topotijdreis.nl

Bijlages

Bijlage A: Zeeuws Archief, Middelburg, Provinciale Planologische Dienst (129) inv nr. 253

Bijlage B: Zeeuws Archief, Middelburg, Provinciale Planologische Dienst (129) inv nr. 738

Bijlage B: Kaart herbeplantingsplan

