



Het onzichtbare zichtbaar maken

impuls
aan de
leefomgeving



"Het dorp van St. Anneland dat regt tegenover de heerlijkheid van St. Filipsland, twee Uren gaans van de Stad Tholen legt, en één Uur van St. Maartensdyke, is een der voortreffelyksten van het Eiland".
Uit: 'Tegenwoordige staat van Zeeland' in 1753

De Nederlandse samenleving verandert en daarmee verandert ons landschap, veranderen onze stads- en dorpsgezichten.

Kijken we naar Zeeland, in het bijzonder naar de havens en haventjes die deze provincie rijk is, dan constateren we dat de functie van deze havens sterk verandert. Deden ze in het verleden dienst voor de landbouw en/of visserij, nu zijn ze er vaak alleen nog voor de watersport. Sommige haventjes 'haalden' dit niet eens; ze zijn gedempt en leven voort als straatnaambord.

Koninklijke Nederlandsche Heidemaatschappij (KNHM) wil graag een impuls geven om de historie van de haventjes van Zeeland zichtbaarder te maken. In eerste instantie richt KNHM, in samenwerking met Heemkundekring Stad en Lande van Tholen en de Dorpsgemeenschap Sint-Annaland, zich op het eiland Tholen. Op de havens van Sint-Annaland, Sint-Maartensdijk en Scherpenisse.

Zichtbare sporen uit het verleden geven identiteit aan het dorp. Ze versterken de verbondenheid van bewoners met hun leefomgeving en zijn interessant voor bezoekers, toeristen en watersporters.

Sint-Annaland: havenlocatie in het verleden

In het jaar 1476 gaf Karel de Stoute de schorren buiten de dijken van Sint-Maartensdijk en Poortvliet 'ter bedijking' uit aan zijn nicht Anna van Bourgondië. Nog datzelfde jaar ontstonden de polder van Sint-Annaland en de Anna Vosdijkpolder. Bij de aanleg van deze polders werd al rekening gehouden met de aanleg van een dorp. Kerk en haven vormden centrale punten in dit dorp. De kerk werd gewijd aan Sint Anna, de moeder van Maria. Hieraan ontleen het gebied en het dorp hun naam.

De haven of aanlegplaats voor schepen werd al direct bij de bedijking van de schorren gemaakt in een geul dicht bij een uitwateringssluis. Deze oude geul is nog zichtbaar in het polderlandschap. De getijdenhaven was nodig voor aanvoer van hout en stenen en afvoer van landbouwproducten.

De haven lag gunstig op de vaarweg tussen Holland en Antwerpen. Er was in Sint-Annaland in de achttiende eeuw al 'een bekwaame Haven en Zeehoofd, die niet alleen tot afvaart en aankomste van veele Vaartuigen, maar ook tot lyfberging by hard ontstuimig Weder en Wind gelegenheid geeft, en al van ouds plagt te geeven' (Uit: Tegenwoordige staat van Zeeland).

Zoals alle havens van enige betekenis, werd de 'Setellandse' haven steeds verbeterd. De oorspronkelijk houten beschoeiing maakte plaats voor een gemetselde kaaimuur die in 1915 werd vervangen door een basaltmuur. De ontwikkeling van Sint-Annaland bracht met zich mee dat de haven, ondanks een uit-



breiding in 1938, na de Tweede Wereldoorlog niet meer aan alle eisen voldeed.

Bij de stormramp van 1 februari 1953, waarbij het water in Sint-Annaland een stand van 4,70 + NAP bereikte, bleek dat de havencouperes een zwakke schakel in de hoogwaterkering vormden. Een van de afsluitingen begaf het en het water stroomde met geweld de Voor-

straat in. Niet alleen de coupures waren niet tegen deze waterstand bestand, ook enkele woningen langs de haven die een waterkerende functie hadden, bezweken onder het geweld.

In het kader van de uitvoering van het Deltaplan, met onder andere verzwaaring en verkorting van de waterkering, werden plannen ontwikkeld voor afsluiting van



alle Thoolse havens. Mede door de wens een goede streekhaven op Tholen te behouden, had een en ander in 1959-1960 de aanleg van een nieuwe handelshaven in Sint-Annaland tot gevolg. De oplevering van de nieuwe gemeentehaven met een afmeting van ongeveer 130 x 240 m vond plaats in december 1960. Het is de enige getijdenhaven in het Thoolse land die zowel bij laag- als bij hoogwater voor schepen toegankelijk is. In de loop van de jaren verviel de handelsfunctie van de haven. Nu is deze haven volledig ingericht als een voortreffelijke moderne jachthaven met 360 ligplaatsen.



De oude haven werd gedempt en ingedijkt, waarvoor bij Koninklijk Besluit van 24 oktober 1960, nummer 24 concessie werd verleend. Het afsluiten van de haven werd gelijktijdig met de aanleg van de nieuwe haven uitgevoerd en bestond uit het maken van een nieuwe dijk in het verlengde van de dijk van de Suzannapolder naar de Joanna-Mariapolder. Het gebied van de oude haven maakte plaats voor een bedrijventerrein. Nu liggen er plannen op tafel om het betreffende gebied een woonbestemming te geven. De contouren van de oude haven zichtbaar maken, past uitstekend in deze opzet.

Sint-Annaland: havenlocatie in het heden

Sint-Annaland is, dat blijkt al uit de beschrijving van het verleden, een mooi dorp met een rijke historie. Helaas is met het dempen van de oude haven en de aanleg van een zware zeedijk de connectie tussen het oude dorp, de Krabbenkreek en de nieuwe haven verbroken. De inrichting van het oude havengebied als bedrijventerrein versterkt dit.

Tussen de rand van het dorp en het water ligt nu een soort niemandsland met weinig sfeer. Vanuit het dorp gezien lijkt het dorp op te houden bij het praathuis. Daarna heeft het niets meer te bieden.

Vanuit de haven loopt iemand via het industrieterrein en de parkeerplaats naar het dorp. Beide zijn sfeerloze, ongezellige terreinen. Laat staan dat ze een trekpleister zijn voor de vele toeristen die Sint-Annaland vooral 's zomers bezoeken. Met de herinrichtingsplannen is een grote stap gezet om het hele gebied aantrekkelijker te maken. Een kunstwerk van grote kwaliteit zal de dorpsidentiteit en het toerisme in de omgeving versterken.

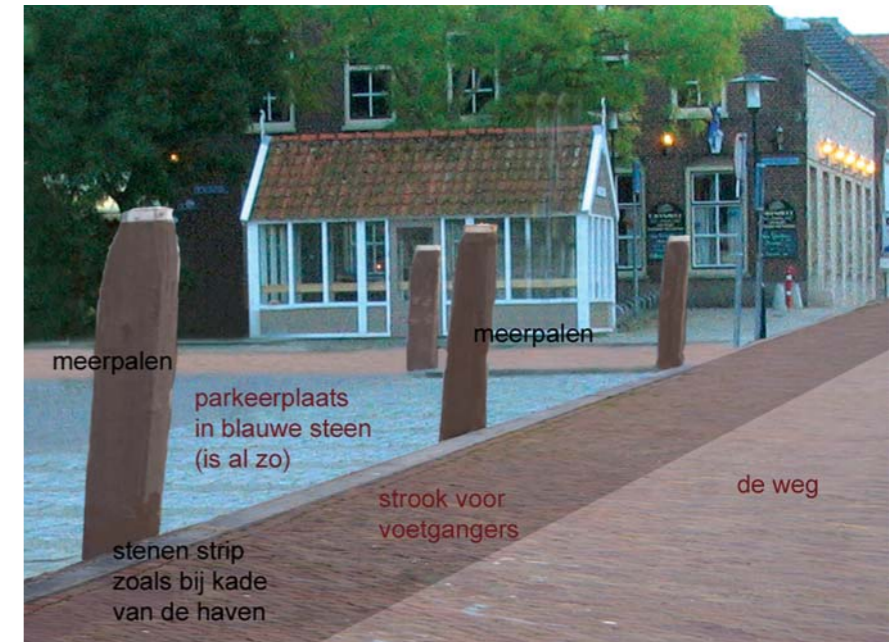
Sint-Annaland: havenlocatie in de toekomst

De kunstenares Bianca Runge richtte zich op het terugbrengen van kenmerken van de oude haven. Ze geeft het onzichtbare verleden van de haven weer een rol in het heden, door de contouren van de oude haven te gebruiken. Met de beeldkenmerken van een haven, legt het kunstwerk een duidelijke verbinding tussen het oude dorp en de havendijk.

Het kunstwerk past in de huidige toekomstplannen. Het bootst niet de exacte historie na, maar verwijst naar dat wat eens was. Het belangrijkste thema is de aanwezigheid van het afwezige. Het laat iets zien wat er niet meer is. Het kunstwerk loopt langs de aanwezige weg en volgt hiermee vrijwel de precieze historische lijn van de oude haven. Op deze manier is er een stijlvolle verbinding tussen dorp, water en haven.

Het kunstwerk is een vanzelfsprekend onderdeel van het dorpslandschap. Het lijkt alsof het er altijd geweest is. Een subtiele verrassing vormen de logisch ogende palen die richting geven, terwijl ze niet in gebruik zijn voor hun normale functie. Dat roept vraagtekens op bij de omgeving en zal ertoe leiden dat mensen oog krijgen voor het verleden. Het werk gaat op in de bestaande omgeving. Maar ook speelt het daarin een rol zonder illustratief te worden.

De palen naast het parkeerterrein zullen ongeveer acht meter uit elkaar staan. Na het oversteken van de weg richting de havendijk zal de paalafstand verdubbelen tot ongeveer zestien meter. De palen markeren een route van de





dorpsgrens naar de haven en andersom. Een aantal van deze palen volgt de oude havenlijn.

Langs de palenrand komt een verdieping zo hoog als een stoeprand om er aan te herinneren dat de palen destijds ook met een ander niveau correspondeerden. Om de verbinding te leggen tussen dorp en havendijk krijgt de bestrating dezelfde kleur als de weg die uit het oude dorp komt. De parkeerplaats blijft in zijn huidige kleurstelling verwijzen naar het water van de oude haven en neemt op deze manier een logische plaats in het grote geheel in. Op de straat wordt een pad van ongeveer anderhalve meter breed in donkerdere stenen zichtbaar. Dit is bestemd voor voetgangers en/of fietsers.

Aanvullend voorstel Als de blauwe bestrating van de parkeerplaats (op de foto links van de palen) doorloopt in het gebied tussen parkeerplaats en nieuwe haven, dan wordt de verbinding tussen het dorp en de nieuwe haven, gemarkeerd door de meerpalen, versterkt. Dit refereert op subtiele wijze aan het water dat Sint-Annaland verbond met de Krabbenkreek.

Bij nieuwbouwplannen kan de gemeente dit voorstel toepassen. De kosten voor dit project kunnen 'meegenomen' worden in de begroting voor de herstructurering van dit gebied.

Sint-Maartensdijk en Scherpenisse: havenlocaties in het verleden

In het kader van de Deltawerken werd op 13 november 1957 de 3 km lange Pluimpot, die Sint-Maartensdijk en Scherpenisse eeuwenlang voor schepen bereikbaar maakte, afgedamd. Daarmee verdwenen ook de havens van deze plaatsen.

De Pluimpot was een stroomgeul die van oorsprong midden door het tegenwoordige eiland Tholen liep. Bij de eerste bedijking aan de westelijke oever werd rond 1200 de Oudelandpolder gevormd. In deze polder ontstond Sint-Maartensdijk. Aan oostelijke zijde lagen al verschillende eilandjes, zoals Poortvliet en Scherpenisse.

Om de bereikbaarheid van de eilanden te vergroten, maakten de bewoners dammen. Ze legden deze aan op ondiepe plaatsen in de geulen die bij laagwater droogvielen. In de loop van de jaren verlandde de Pluimpot.

De afdamming van de Pluimpot, die plaatsvond in 1556 en het oostelijke en westelijke deel van het eiland Tholen met elkaar verbond, was voor de verbindingen van grote betekenis. De zuidelijke dam, met een lengte van 75 m, werd ongeveer 1 km ten noorden van Scherpenisse aangelegd. Ten zuiden hiervan kwam een boezem of spuijom die water vasthield om bij laag water de haven van Scherpenisse en het overgebleven zuidelijke deel van de Pluimpot schoon te spoelen.

In het begin van de 13e eeuw woonde er vermoedelijk al een gemeenschap aan de oever van de Pluimpot. Uit archiefstukken blijkt dat er in 1203 sprake is

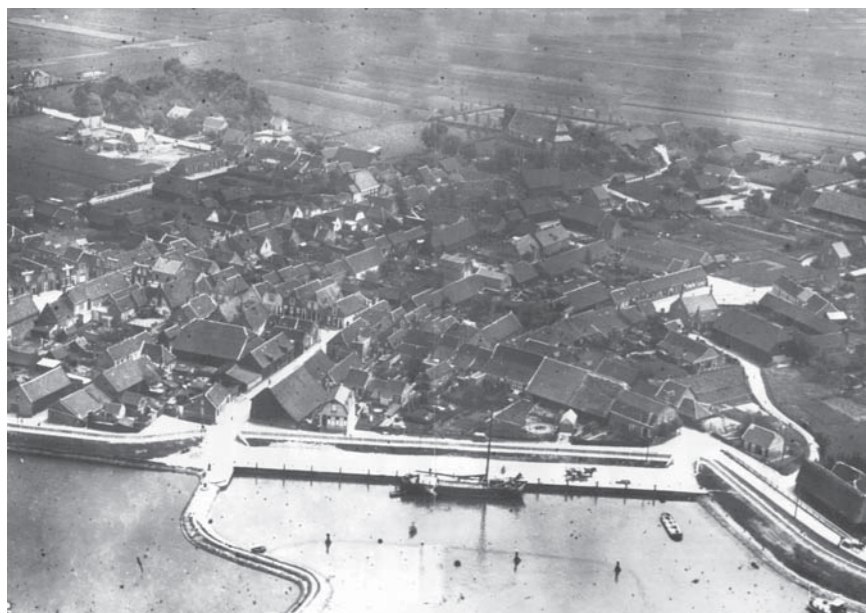


van een geestelijke van Scarpenesse. Evenals alle andere plaatsen in de Zeeuwse delta, waren de verschillende eilandjes en plaatsen alleen over water bereikbaar. Vanaf het ontstaan van de nederzetting zal er dus al een aanlegplaats voor schepen tegen de kant van de Pluimpot zijn geweest. Door de beschutte ligging in een geul 3 km landinwaarts, is er geen havenkom met een afschermdam aangelegd. Op een gravure uit de Cronijk van

M. Smallegange van 1696 zijn de haven en spuijom duidelijk zichtbaar. Om het dorp bij hoge vloed te beschermen werd in 1869 in Scherpenisse een waterkerende dijk aangelegd met als doorgang een coupure. Ook kwamen er een nieuwe los- en laadplaats ter vervanging van de bestaande en een nieuwe spuijom met sluis. De los- en laadplaats diende voornamelijk voor overslag van landbouwproducten en is na afsluiting van de Pluimpot in 1957 opgeruimd.



Scherpenisse, haven



In een oorkonde van 1357 is voor het eerst sprake van het dorp Haestinge in Sinte Martensdike. De plaats, die toen al enige economische betekenis had, is vermoedelijk in de 13e eeuw ontstaan bij het kasteel van de heren van Overbordene. Na 1434 is steeds sprake van de plaats Sint-Maartensdijk. De naam is afgeleid van de heilige Martinus, de patroonheilige van de plaatselijke kerk. De volksmond spreekt van Smerdiek.

Dat Sint-Maartensdijk al vroeg bij de scheepvaart was betrokken, blijkt uit het charter van 1357 waarbij Willem van Beieren zijn lieden in het dorp ontheffing van tol gaf. De gegevens ontbreken om te achterhalen wie in de middeleeuwen de schippers waren en wat zij vervoerden. De eerste schippers zullen hun schepen nabij de uitwateringsgeul tegen de dijk van de Oudelandpolder – waarvan de Kaai deel uit maakt – hebben

gezet. Vermoedelijk later zijn Keethil en de havendijk opgeworpen en is de havenkom ontstaan. Zo'n getijdenhaven is sterk aan verlanding onderhevig. Een spui- en spuikom waren nodig om de haven en geul op diepte te houden. Deze zijn ook aangegeven op de oudste plattegrond van Jacob van Deventer van rond 1570.

In de 18e en 19e eeuwse resolutie- en notulenboeken komen we regelmatig zaken tegen die betrekking hebben op de beurtschippers. In 1596 was er al een wekelijkse dienst op Middelburg. Later kwamen er diensten op Zierikzee, Bergen op Zoom, Dordrecht en Rotterdam. Vanuit Sint-Maartensdijk bedreven de vissers aan het begin van de 18e eeuw zelfs de kaapvaart. De Staten Generaal moedigde dit aan door hiervoor premies beschikbaar te stellen. Zo veroverden de vissers van Sint-Maartensdijk in 1707 Revange, een Franse kaper die op de Oosterschelde lag, en brachten 26 man op. Omdat zij echter niet over de nodige papieren beschikten, een zogenaamde kaperbrief, kregen zij, na een gerechtelijke procedure, slechts de helft van de premie uitgekeerd: 1012,50 gulden. De haven van Sint-Maartensdijk was voornamelijk een handelshaven. Door de verbouw van suikerbieten nam de scheepvaart er in de tweede helft van de 19e eeuw sterk toe. Dit had gevolgen voor de havenaccommodatie. De beschoeiing van de haven was vele jaren van hout en was regelmatig aan vernieuwing toe. In 1855 werd een deel vervangen door een basaltmuur. Het was de eerste havenkade in Zeeland die met dit nieuwe materiaal gemaakt werd. Vanaf de jaren dertig verminderde het scheepvaartverkeer sterk door concurrentie van de vrachtauto.

Hoewel de haven veel bedrijvigheid bracht, was hij ook een zwakke plek in de zeekering. Het is niet bekend wanneer de vloed-

planken boven aan de Kaaistraat en in de Molenstraat in Sint-Maartensdijk en op het havenplein in Scherpenisse voor het eerst zijn geplaatst. Wel zullen ze vele malen gebruikt zijn om het hoge water te keren.

In 1953 bleek dat de haven inderdaad een zwakke plek was. De coupure boven aan de Kaaistraat in Sint-Maartensdijk bezweek. Het water spoelde de Kaaistraat weg en ondermijnde de huizen aan deze straat. Hoewel Scherpenisse bij de stormvloed van 1953 gespaard bleef, bleken de dijken langs de 3 km lange Pluimpot toch een zwakke schakel.

Afsluiting van de Pluimpot kortte de zeevering met ruim 8 km in maar maakte de havens onbruikbaar. In 1962 werd de haven van Sint-Maartensdijk gedempt, waarvoor 23.000 m³ zand nodig was. Er werd 263 m loswal opgeruimd en er zijn 53 vloedpalen verwijderd.

In de vervallen geul van de Pluimpot kwam bij Sint-Maartensdijk een bedrijven-terrein, verzeen sportvoorzieningen, kreeg een deel bestemming landbouwgrond en bleef een gedeelte natuurgebied. Daarin is de oude vaargeul nog aanwezig. De bakenmeester, die het kronkelige vaarwater met staken had bebakend, kreeg zijn ontslag.

Bronnen

- Jannie Gunter-Knulst, 'Kaapvaart op de Zeeuwse stromen' in Van veldwachters, kapers, stormen en regenten. Uitgave heemkundekring Stad en Lande van Tholen 2005.
- M.H. Wilderom, Tussen Afsluitdijken en Deltadammen, Noord-Zeeland.
- J.P.B. Zuurdeeg, Sint-Maartensdijk, stad aan de Pluimpot.
- Gemeentearchief Tholen, diverse brochures

Sint-Maartensdijk: havenlocatie in het heden

De oude haven is gedempt en is tegenwoordig parkeerterrein. Auto's en een gele cafetaria bepalen het beeld. Niets herinnert in eerste oogopslag aan de oude haven die hier ooit lag. Leden van de Heemkundekring Stad en Lande van Tholen kunnen de exacte plaats van de haven nog aangeven, maar deze contouren zijn nergens meer zichtbaar. Aandachtig kijken levert nog wel een interessant detail op: een natuurstenen 'paaltje' met daarin een sleuf voor vloedplanken. Hier werd het stijgende water in de haven tegengehouden, zodat het dorp achter de haven droge voeten hield.

Om het plein wat van zijn oude identiteit terug te geven, zijn ingrijpende veranderingen nodig. Hierover zijn wel ideeën, maar deze overstijgen op dit moment de draagkracht van de gemeente Tholen. Ons voorstel, dat op redelijke termijn haalbaar is, laat zien hoe de haven Sint-Maartensdijk aan de Pluimpot ontstond. Zie hiervoor Sint-Maartensdijk: havenlocatie in de toekomst.



Sint-Maartensdijk: havenlocatie in de toekomst

Veel van de dorpen in Zeeland hebben hun groei te danken aan de voormalige landbouwhavens. Dit gegeven heeft Danny van Rijt direct willen vertalen naar een ontwerp voor Sint-Maartensdijk. De haven van Sint-Maartensdijk is voornamelijk nog te herkennen aan de karakteristieke havenhuizen en het open plein. Op de plattegrond van Sint-Maartensdijk valt op dat in de loop van de tijd rondom de voormalige haven ringen van straten ontstonden. De voormalige haven bevindt zich samen met de plaatselijke kerk temidden van het stratenweb. Dit inspireerde de kunstenaar Van Rijt om de plattegrond van Sint-Maartensdijk rechtop te zetten als een boom met het schip op ooghoogte.

In het schetsontwerp staat het schip op de plek van de voormalige landbouwhaven in Sint-Maartensdijk. Het kunstwerk laat op een speelse, eenvoudige manier het karakter van het dorp zien en informeert de kijker tegelijkertijd waar hij zich globaal bevindt. Realisatie van dit ontwerp kost ongeveer 35.000 euro.



Scherpenisse: havenlocatie in het heden

De oude haven van Scherpenisse lag buiten de dorpskern en heeft zijn stempel dus niet gezet op de vorming van het stadje. Wie op zoek gaat naar de sporen van de haven moet erg goed zoeken. De oude haven is tegenwoordig een sportterrein achter de dijk die ooit de Pluimpot in bedwang moest houden. Een doorgang in de dijk gaf toegang tot de haven. Deze doorgang geeft nu toegang tot het sportterrein. Het zal vele sporters niet opvallen, temeer omdat de dijk op die plek nog maar gedeeltelijk intact is.

Het oude haventerrein is het best te zien vanaf de Spuidam. Op deze locatie willen we dan ook refereren aan de oude haven van Scherpenisse. Zie hiervoor Scherpenisse: havenlocatie in de toekomst.



Scherpenisse: havenlocatie in de toekomst

Wie Scherpenisse binnenkomt, ziet en ervaart niet direct dat er ooit een haven was. Het voormalige havengebied maakte plaats voor het huidige sportveld dat net buiten de dorpskern in een kom ligt. Vlak voor de dorpsentree springt het in het oog. Dé perfecte plek om een kunstwerk te plaatsen dat de band met de voormalige landbouwhaven herstelt.

Het thema 'De mens in beweging' inspireerde de kunstenaar voor het ontwerp voor Scherpenisse. Het ontwerp

heeft een open structuur en verwijst naar een tijd waarin nog veel zwaar lichamelijk werk werd verzet. Het sportveld erachter en de activiteiten die daar plaatsvinden, blijven zichtbaar voor de voorbijganger.

Door de verdwijning van de vele haventjes, verloor Zeeland veel ruimtelijke kwaliteit en identiteit. De kustwerken geven iets van die kwaliteit en identiteit terug. Realisatie van dit ontwerp kost ongeveer 25.000 euro.

postadres
Postbus 33
6800 LE Arnhem

bezoekadres
Beaulieustraat 22
Arnhem
T 026 44 55 146

www.knhm.nl
info@knhm.nl

Het onzichtbare zichtbaar maken is een initiatief van Koninklijke Nederlandsche Heidemaatschappij. Heemkundekring Stad en Lande Tholen en Dorpsgemeenschap Sint-Annaland verlenen hun medewerking aan dit initiatief. De gemeente Tholen ondersteunt het.

Koninklijke Nederlandsche Heidemaatschappij:

- bracht organisaties bij elkaar voor het idee om de identiteit van Sint-Annaland, Sint-Maartensdijk en Scherpenisse te versterken;
- organiseerde bijeenkomsten ter plaatse om de kwaliteit van de plek in kaart te brengen;
- nodigde kunstenaars uit om door middel van kunst het verleden van deze plekken te laten herleven;
- verzorgde de externe en intern communicatie (o.a. de productie van deze folder);
- zorgde voor voortgang in het project (procesbewaking).

Koninklijke Nederlandsche Heidemaatschappij (KNHM) ondersteunt vernieuwende en inspirerende burgerinitiatieven die de kwaliteit van de leefomgeving duurzaam verbeteren met een inhoudelijke en financiële bijdrage.

Informatie over ondersteuningsmogelijkheden van KNHM vindt u op www.knhm.nl. KNHM is telefonisch bereikbaar op 026 - 44 55 146 en per e-mail: info@knhm.nl