

Waar eens water was. Waar en waarom het water verdween uit stad en dorp in Zeeland.

Een verkenning

A.P. DE KLERK

Op steeds meer plaatsen keert de laatste jaren 'oud' water terug: water in havens en grachten die ooit werden gedempt. Zeeland liep daarbij niet voorop. Tijdens een studiemiddag in Middelburg werd geprobeerd daarin verandering te brengen. Tot welke plannen die ook mag leiden, eerst en vooral moet in kaart worden gebracht waar en in welke vorm vroeger water voorkwam in stad en dorp, en waarom dat water werd gedempt.

In 1996 deed de toenmalige Rijksdienst voor de Monumentenzorg een publicatie met de weinig originele titel *Nederland Waterland* verschijnen, waarin aandacht uitgaat naar zestien – soms gerealiseerde – plannen om vroeger gedempt water terug te brengen. Zeeuwse initiatieven zijn daar niét bij. Het dichtst in de buurt komt het geval Sommeldijk (op Flakkee), met het uiteindelijk niet gerealiseerde plan om de in 1924 gedempte gracht rondom het kerkhof weer open te graven (De Vries, 1996, pp. 89-94). *'Het water keert terug in de stad'*, aldus de openingszin van het hoofdstuk 'Natte stad' in het recente boek *Zoet & zout. Water en de Nederlanders* door Tracy Metz en Maartje van den Heuvel. Ook daarin blijft Zeeland echter ongenoemd (Metz en Van den Heuvel, 2012).

Het ontbreken van Zeeuwse voorbeelden strookt met de realiteit en dat is opmerkelijk voor een waterrijke provincie. Van Assen tot Breda, van Utrecht tot Den Haag; in veel steden (en ook wel dorpen) maakte én realiseerde men de laatste jaren plannen om 'oud' water terug te halen, om water terug te brengen door ooit gedempte havens en grachten open te graven en het water nieuwe functies te geven. Eén van de weinige Zeeuwse projecten betreft Hulst, waar een deel van de oude haven in de vorm van de Nieuwe Bierkaai

onlangs is teruggebracht (www.denieuwebierkaai.nl).

Mede geïnspireerd door de Goudse Waterconferentie – in 2013 alweer voor de negende maal georganiseerd – en om de Zeeuwse kansen op dit terrein te verkennen, organiseerde de Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland (SCEZ) in samenwerking met het Waterschap Scheldestromen eind 2012 een studiemiddag.¹ De eerste en voor de hand liggende vragen die daar werden gesteld, worden in deze bijdrage beantwoord. Waar en in welke uiteenlopende gedaanten kwam vroeger water voor in Zeeuwse steden en dorpen? En waarom werd dat water gedempt? Want wie in de toekomst 'oud' water in Zeeland wil terugbrengen, zal toch eerst moeten weten waar eens water was en waarom dat ooit werd gedempt.

Aan de hand van de plattegrond van een fictieve nederzetting in het Deltagebied willen we beide vragen gecombineerd behandelen. Het gaat dus nadrukkelijk om water in de context van stad en dorp; het buitengebied – waar vaak ook andere, zoals ecologische belangen een rol spelen – komt nauwelijks in beeld. Bovendien richten we de aandacht vooral op het water in de openbare ruimte. Buiten beschouwing blijft het – ook op grote schaal gedempte – water in sloten op perceelsgrenzen en langs wegen. We gaan niet heel

§ Voorbeeld van een nog bestaande (niet gedempte) openbare waterput: de va(e)te te Baarland (Zuid-Beveland) (foto: Aad de Klerk).



ver terug in de tijd, want wie dat doet komt vrijwel overal water tegen. In zijn voorwoord in eerder genoemde publicatie noemt toenmalig Rijksdienst directeur Asselbergs het graven, dempen en weer ontgraven van water een *'blauwe' draad door de geschiedenis van de ruimtelijke vormgeving van Nederland* (De Vries, 1996, p. 7). Dat onderstreept nog eens de breedte van het thema. Het zal daarom hier bij een verkenning aan de hand van betrekkelijk willekeurige voorbeelden moeten blijven, want onderzoek op dit punt is er nauwelijks gedaan.

DE VA(E)TE

Het kleinste van alle wateren was en is de openbare waterput of vijver – in het dialect: de 'va(e)te', ook wel: 'prochiepit' – zoals die in zeker twintig Zeeuwse steden en dorpen kon worden aangetroffen (De Klerk, 1988; De Klerk, 1991b). Middelburg telde er ooit tenminste tien, Goes zeker een drietal (Dekker, 2002, p. 130 en noot 161). Ze leverden zowel mens als dier drinkwater bij grote droogte en ze verschaften bluswater bij brand. De putten waren vaak gesitueerd in de buurt van de kerk, aan de rand van het kerkhof. Ze waren open en dus al snel vervuild. Veel werden er gedempt na de komst van de waterleiding. Nog in 1966 verdween zo'n put bijvoorbeeld in het Walcherse Serooskerke. De niet-gedempte

vijvers, vooral in de dorpen op Zuid-Beveland, vormen vandaag nogal eens onderdeel van een parkachtige aanleg. De – meermalen met demping bedreigde – Volwelle of Varreput aan de voet van de Zierikzeese Sint Lieven Monstertoren is een zeldzaam voorbeeld van een put in een stedelijke omgeving (Westendorp Boerma en Van Swigchem, 1972, pp. 110 en 131).

DE KERKGRACHT

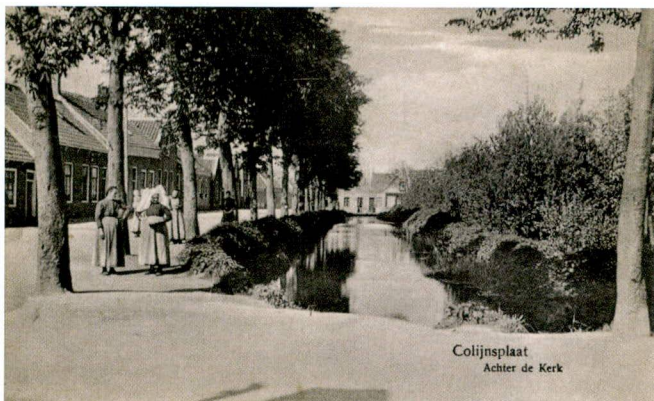
Rondom het kerkhof kon een kerkgracht liggen. Daarvan kennen we er vandaag nog maar twee: in de beide rijksmonumentaal beschermde dorpsgezichten Dreischor en Noordgouwe. Net buiten Zeeland kan men ook in Dirksland en Nieuwe Tonge een soortgelijke gracht aantreffen (De Klerk, 1991a, p. 108). Vroeger waren ze in meer plaatsen in Zeeland te vinden, zoals in Colijnsplaat, Nieuwerkerk, Oud-Vossemeer, Sint Annaland en in de stad Tholen. Het water moest de eertijds gewijde ruimte van het kerkhof markeren; dat vormde zo een echt vrijthof, al komen we die naam in Zeeland niet tegen. In geval van brand kon de gracht ook bluswater leveren. In Colijnsplaat werd de gracht rondom het kerkhof nog in 1920 gedempt. Al veel eerder had de plaatselijke gezondheidscommissie daarop aangedrongen, maar het ontbrak de kerkvoogdij (als beheerster) toen aan het



§ Eén van de twee nog bestaande kerkgrachten in Zeeland: de gracht rondom het kerkhof van (het beschermde dorpsgezicht) Noordgouwe, Schouwen-Duiveland (foto: Aad de Klerk).

benodigde geld en daarom werd gepleit voor scherper politietoezicht. Want *als de gracht zuiver werd gehouden, was zij een sieraad der gemeente en bij eventuele brand van groot nut* (De Zeeuw, 25 maart 1909). Toch volgde demping. In of kort na 1937 raakte ook Sint Annaland de kerkgracht kwijt door demping (*Zierikzeesche Nieuwsbode*, 19 december 1937). Een typerend geval is het eerder genoemde Sommelsdijk. Al in de 19e eeuw wilden de bewoners de kerkgracht aldaar dempen vanwege de stank, maar later was men deels ook weer tegen de uiteindelijke demping. Vervolgens wilde een particuliere stichting die vanaf 1995 ongedaan maken, maar de daarvoor benodigde financiën kwamen niet rond. Uiteindelijk liet de gemeente een muurtje bouwen rondom

het kerkhof (De Vries, 1996, p. 89-94). Middelburg kende ooit een gracht rondom de Abdij. Al in 1460 werd die (deels of geheel) gedempt met zand en aarde, *omme den stanck aldaar te benemene* (Kesteloo, 1885, p. 57). In de jaren '20 van de 20e eeuw verdween de gracht rondom het kasteelterrein Windenburg in Dreischor definitief; de burgemeester gaf het voorbeeld door zijn – kennelijk afgeschreven – auto de gracht in te rijden als eerste bijdrage aan de demping (*Provinciale Zeeuwse Courant*, 16 november 1963). In een hoogst enkel geval lag er een gracht rondom het complete dorp. Dat lijkt het geval te zijn geweest in 's-Heer Abtskerke (De Ruiter, 1997, p. 13). Het is niet onmogelijk dat er aanvankelijk ook water stroomde in wat nu



§ De kerkgracht in Colijnsplaat (Noord-Beveland) anno 1920, vlak voordat deze, onder andere op aandrang van de plaatselijke gezondheidscommissie, werd gedempt. Tegenwoordig bezit Colijnsplaat – zónder kerkgracht – de status van beschermd dorpsgezicht (Coll. Gerard de Fouw, Colijnsplaat).



§ Vlissingen: op de voorgrond de in open verbinding met het buitenwater staande Voorhaven, op de achtergrond de in 1909 gedempte haven de Bierkaai, thans het Bellamypark (foto: Aad de Klerk).

de monumentale Voorstraat van Colijnsplaat is, maar dat werd bij de dorpsaanleg (vanaf 1598) al snel gedempt (De Klerk, 1998, p. 21). Anders had het dorp er vandaag bij gelegen zoals Klundert of Dinteloord (De Klerk, 2006, p. 23).

DE HAVEN

Vervolgens ontmoeten we de haven, in het Deltagebied bijna vanzelfsprekend een getijhaven, en de levensader van veel dorpen en steden. Ontbrak een natuurlijke haven, dan werd die opgezocht of werd een nieuwe haven gegraven. Zo zocht (Oud-)Vlissingen de haven in het latere, iets zuidoostelijker gelegen (Nieuw-)Vlissingen, en deed Zanddijk dat in het jongere, noordoostelijker gelegen Veere. In de jongere poldergebieden moesten havens soms al snel wijken voor voortgaande bedijking. Met die van Wissenkerke gebeurde dat in de 17e eeuw al binnen vijftig jaar, met die van Geersdijk in de 18e eeuw. Hoewel nu ver landinwaarts gelegen beschikte Aardenburg tot 1813 over een haven; met de bedijking van de Havenpolder verdween die. Ook Sluis kent zijn Havenpolder. Voor veel andere plaatsen in Zeeuws-Vlaanderen geldt iets dergelijks;

voorbeelden zijn Axel, Biervliet en Graauw. De haven van Nieuw-Namen schoof driemaal op, om uiteindelijk in het Verdrongen Land van Saaftinge terecht te komen en daar definitief te verdwijnen (De Klerk, 2012). Later moesten havens ook wijken bij het op Delta-hoogte brengen van de waterkeringen langs Wester- en Oosterschelde, zoals in Hoofdplaat (in 1969) en Colijnsplaat (in 1979). Soms in combinatie met uitbreiding en opschuiving van de haven, werd het achterste deel van de oude haven vroeger of later gedempt. Dat had natuurlijk ook te maken met de opslibbing die juist dáár het grootst was. Al vroeg had zo'n demping plaats in Middelburg. Daar verrees een (vanaf 1965 vervolgens ook weer afgebroken) compleet bouwblok tussen Lange Giststraat en Korte Delft (thans Damplein) op de plaats waar eerder een deel van de Arne de oude haven had gevormd. Tholen dempte de oude haven in 1825. In Brouwershaven werd het zuidelijke deel van de haven in 1864 gedempt tot Markt. Terneuzen begon in 1870 de oude haven te dempen tot Markt en Schoolplein. Zierikzee dempte vanaf 1871 een deel van de Oude Haven tot Havenplein en Havenpark. De belangrijkste

reden om daar te dempen was het dure onderhoud van de kaden. Een jaar later begon in Zierikzee ook de demping van de Schuithaven (*Zierikzeesche Nieuwsbode*, 6 april 1872). Sint Maartensdijk volgde pas in 1962. De dempingen boden vooral ruimte voor bebouwing en parkeren.

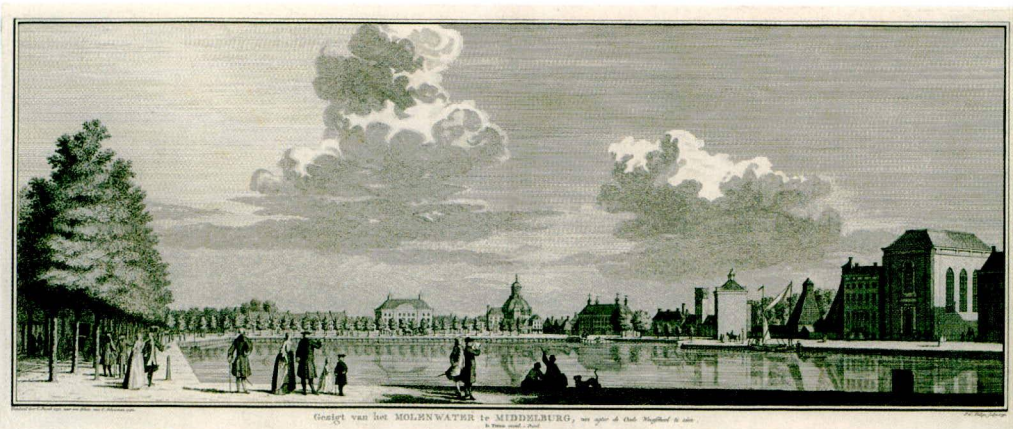
Sommige dempingsplannen gingen niet door. Een voorbeeld daarvan biedt Middelburg, waar in 1935 de roep opklonk om het dok, de huidige Dam, te dempen: een *prachtig werkobject en een verfraaiing van de stad zeker* (*Middelburgsche Courant*, 25 juli 1935). De gemeenteraad stak een stokje voor dit plan.

DE SPUIKOM

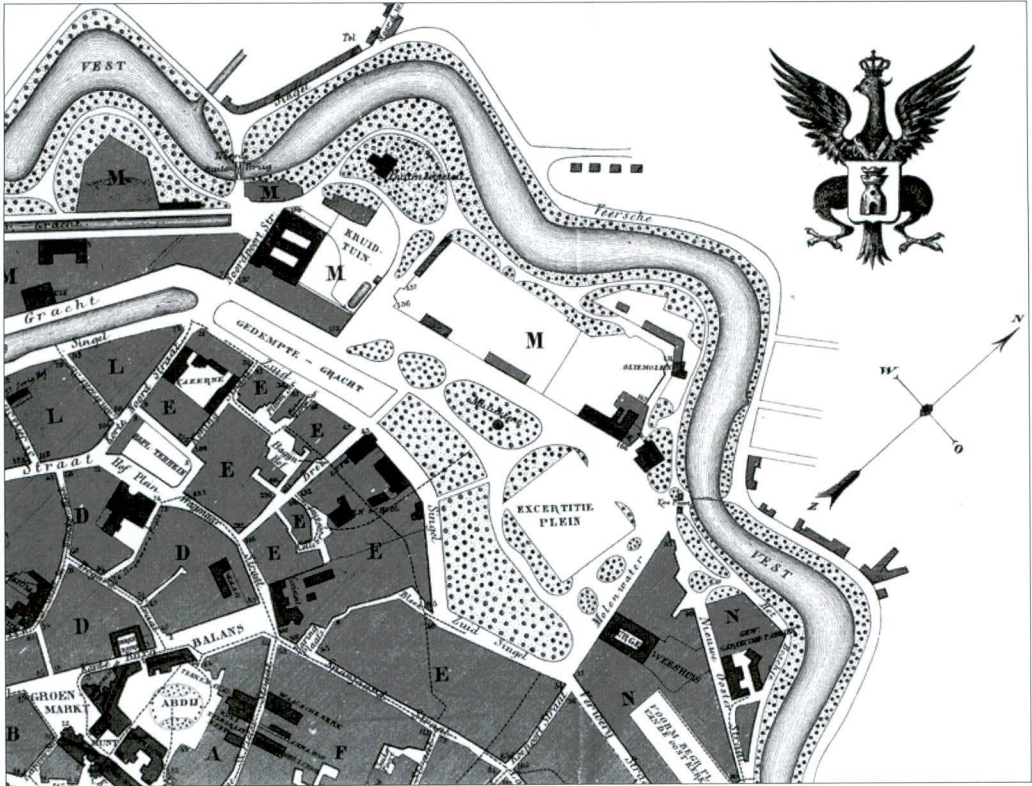
Een voor het Deltagebied typerend ‘watergeval’ was de spuikom, ook wel houwer of molenwater genoemd. Bij vloed liet men de kom volstromen, om vervolgens bij eb het water in tegenovergestelde richting te laten wegstromen, waarmee de haven schoon en op diepte werd gehouden. Zierikzee kende zo’n systeem vermoedelijk al sinds de 12e eeuw. In Goes had aanleg waarschijnlijk plaats in de late 12e, vroege 13e eeuw (Henderikx, 1997, pp. 9-10; Dekker, 2002, pp. 92-93). Ook Veere, Vlissingen en plaatsen in het huidige Zeeuws-

Vlaanderen zoals Sas van Gent kenden het systeem. Het gaat om een ietwat riskant systeem, omdat men zout water binnenhaalde in een omgeving die vooral gebaat was bij zoet water. Als kom fungeerde soms het achterste deel van de haven, daarmee verbonden door een spuikanaal waarboven een getijdenmolen die waterkrachtenergie opwekte. In Goes heet de – inmiddels gedempte – kom nog altijd Achterhaven. In Veere is de gedempte kom herkenbaar als parkeerterrein; in Breskens werd de Spuikom tot Spuiplein; in Sas van Gent vond demping plaats in 1951. Nog vrij goed herkenbaar is de situatie in Vlissingen, met de nog gedeeltelijk open Spuikom.

De bekendste spuikom op de kaart is het Middelburgse Molenwater. Jacob van Deventer tekende het in de 16e eeuw als een vreemde waterzak, nog buiten de stadsomwalling van zijn tijd. Later verschijnt het op prenten als een Middelburgse pendant van de Haagse Hofvijver. In de 19e eeuw werd het fasegewijs (in 1817, 1859 en 1864) gedempt en ingericht als exercitieterrein en park. Later werd hier Miniatuur Walcheren aangelegd. De toekomst van het Molenwater staat momenteel ter discussie, en misschien dat de waterhistorie daarin nu ook weer een rol kan spelen.



§ Het Molenwater in Middelburg, ooit gegraven om te dienen als spuikom of houwer. In het midden van de 18e eeuw had het een allure vergelijkbaar met die van de Haagse Hofvijver (Zeeuws Archief, Coll. Zel. Ill. KZGW II 244).



Fragment van de plattegrond van Middelburg anno 1873, met de aanduiding van het in de 19e eeuw fa-
segewijze gedempte Molenwater. Een gedeelte werd daarna ingericht als 'exercitatieplein' (bron: Zeeuws
Archief, Coll. Zel. Ill. KZGW I 323).

HET HAVENKANAAL

Eveneens in combinatie met de haven ont-
stond op enkele plaatsen een havenkanaal, als
verlengstuk van havens die het directe con-
tact met zee of zeearm dreigden te verliezen.
Op de oude kaart zijn het uitzonderlijke en
in het oog springende rechte lijnen (Blonk-
van der Wijst, 2010, pp. 116-118). Al in de 16e
eeuw zocht Middelburg met zo'n kanaal een
nieuwe levensader in zuidoostelijke richting,
een alternatief voor de kronkelige Arne. In
1817 volgde een kanaal naar het noordoosten,
richting Veere. In inmiddels gedempte vorm
is het als langgerekte polder nog goed her-
kenbaar tussen Kleverskerke en het Veerse
Meer. Sluitstuk vormde in 1873 het Kanaal
door Walcheren. Het in de 19e eeuw gedempte

Middelburgse havenkanaal naar Nieuwland
had met de toepassing van culturele planolo-
gie herkenbaar kunnen blijven, maar dat heeft
helaas niet zo mogen zijn. Zierikzee volgde
het voorbeeld van een havenkanaal in 1597-
1599, Goes in de 17e eeuw. Philippine tenslotte
kreeg in 1900 de beschikking over een haven-
kanaal, maar al een halve eeuw later werden
haven en spuikom gedempt. Ook 'echte' kan-
alen konden – deels – gedempt worden, zoals
onder meer nog te zien is in Sas van Gent en
Terneuzen.

DE GRACHT

De grachten binnen de stad zijn in Zeeland
niet altijd scherp als aparte categorie te on-
derscheiden, omdat ook vroegere havens en



§ Het in 1597-1599 gegraven havenkanaal tussen Zierikzee en de Oosterschelde was bedoeld om de verbinding van de stad met het open water te verbeteren; situatie anno 1912 (bron: Historische atlas Zeeland, Landsmeer, Uitgeverij Robas Producties, 1989).

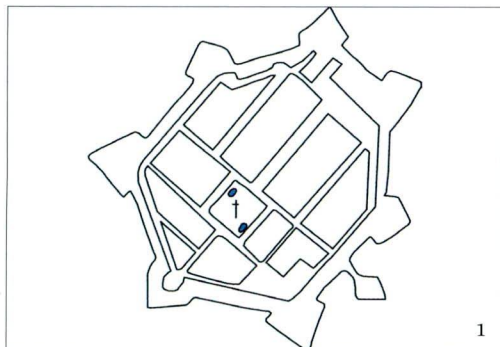
singels tot grachten konden worden heringericht. De 'gedempte gracht' is overigens een verschijnsel dat zelfs tot in de literatuur is doorgedrongen: lees Nicolaas Matsier, zelf woonachtig aan zo'n gracht in Amsterdam (Matsier, 2012).

Geen Nederlandse stad verloor zoveel grachtwater door demping als Amsterdam, maar ook elders kon men er wat van. In Den Haag gaf het besluit tot demping van enkele grachten in 1901 aanleiding tot de spreuk: *Zienden deden ons graven. Blinden deden ons dempen*. En het deed de bekende architect en architectuurhistoricus C.H. Peters in 1902 in een nog altijd lezenswaardig artikel uitleggen wat er in het algemeen aan de hand was. Boogbruggen maakten op grote schaal plaats voor vaste en platte bruggen, waardoor scheepvaart onmogelijk werd. *De grachten, zij waren de schuldigen in bijna aller oog, en niet de overheid, welke die grachten liet vervuilen en zelve hielp vervui-*

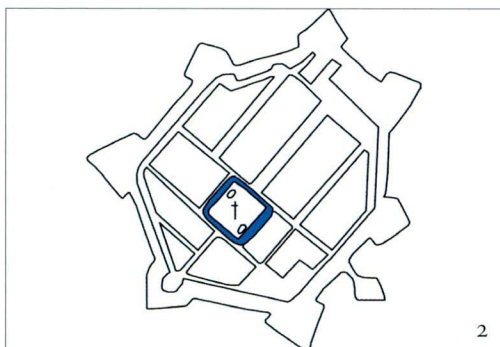
len (Peters, 1902, pp. 219, 230-231 en 238).

Deze toestanden, in onze ogen wantoestanden, zijn veelvuldig beschreven, zoals in 1856: *De groote onoverdekte riolen die men 'onze stadsgrachten' heet* (Van der Woud, 2010, p. 270). Grootstedelijke riolen waren het ook nog in 1892 volgens de ook in Middelburg actieve arts Coronel, ondanks de openbare werken die vanaf 1860 de gezondheid moesten verbeteren. De ontlasting vormde er slikbanken waarboven het water *bij geringe beweging door scheepvaart of plasregens aan zijn oppervlakte duizenden gasbellen doet opwerpen of een rood gekleurd vlies vertoont, behelzende de ontbindingsprodukten van die bezonken fecaalmassa's* (Van der Woud, 2010, p. 271).

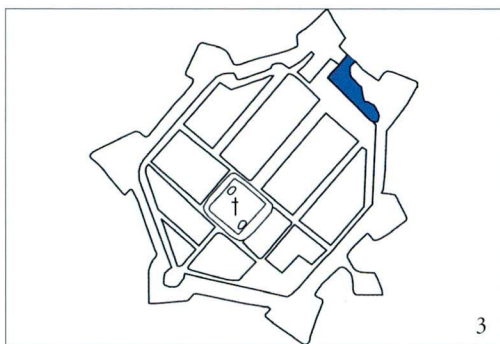
Het zou hier om Vlissingen kunnen gaan. Daar drongen namelijk in 1899 70 inwoners aan op demping van de Pottekaai vanwege de 'onverdragelijken stank' die daaruit opsteeg (*Middelburgsche Courant*, 24 augustus 1899).



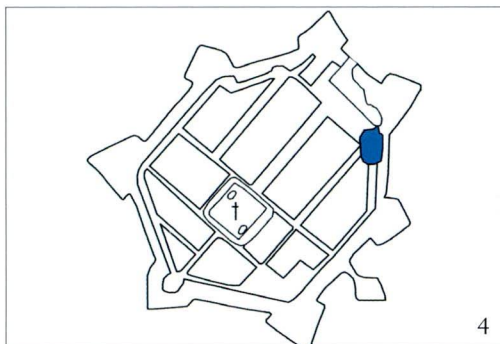
1



2



3



4

Niet veel jaren later besloot het Vlissingse stadsbestuur tot 'het dempen en verfraaien' van oude grachten, onder andere ten behoeve van het vreemdelingenverkeer (*Vlissingse Courant*, 3 november 1906). In zijn jaarverslag over 1909 meldde de burgemeester met voldoening dat de Pottekaai was gedempt, met als winst een nieuwe bouwlocatie middenin de stad: een ideale plaats voor onder meer het postkantoor (De Kok, 1975, p. 162). Toen in 1911 secretaris Weissmann van de (toen net nieuwe) landelijke Bond Heemschut in Middelburg een spreekbeurt hield, was zijn oordeel over Vlissingen hard. Waarom kwam men in Vlissingen niet net als in Amsterdam in opstand tegen demping? Mooie havens werden nu tot straten met 'armelijk plantsoen' (*Vlissingse Courant*, 8 november 1911). Dergelijke discussies hadden vaker plaats. Waarbij het opvalt dat argumenten in de tijd wisselden en dat stads- en dorpschoon betrekkelijke begrippen waren. Zo kreeg Middelburg in 1887 in de pers lof toegezwaaid voor het dempen van de meer dan vuile gracht in Klein-Vlaanderen tot een 'fraaie dreef' (*Zierikzeesche Nieuwsbode*, 17 mei 1887). Bij wijze van werkverschaffing besloot Goes in 1897 de Oude Vest (door het armbestuur) te laten dempen (*Middelburgse Courant*, 27 maart 1897). Heftig ging het toe in Middelburg rond de hoofdstedelijke Herengracht, ooit deel van de middeleeuwse stadsvest. In 1953 besloot de gemeenteraad na felle discussie de gracht ter hoogte van de Seisbinnenbrug niet te dempen. Volgens burgemeester Bolkestein zou de stad daarmee worden verknoeid. Met de grond van alle bolwerken zouden alle grachten wel gedempt kunnen worden: *Het is heel eenvoudig om vanmiddag de stad lelijk te maken*. Toch waagde men vanuit de middenstand in 1962 het plan weer op te rakelen. Zelfs nog in 1972 laaide de discussie op, maar oordeelde men uiteindelijk het middel erger dan de kwaal (*Zeeuws Dagblad*, 1 december 1953; idem, 2 december 1953; *Provinciale Zeeuwse Courant*, 26 juli 1962; idem, 18 januari 1972).

In Terneuzen was het nog in 1981 politiechef Hindriks – misschien geïnspireerd door zijn Amsterdamse collega hoofdcommissaris Kaasjager (bekend van het dempingsplan-Kaasjager van 1954) – die meende dat met het dempen van de Herengracht dáár, Terneuzen van zijn parkeerproblemen zou zijn verlost. De middenstand had eerder hierop aangedrongen. Al in 1963 had de gemeenteraad echter gekozen voor handhaving van Herengracht en Oostkolk, met als argument: *Door het dempen ervan zouden namelijk de karakteristieke aspecten van het oude Terneuzen verdwijnen* (*Provinciale Zeeuwse Courant*, 22 januari 1981; idem, 23 januari 1967).

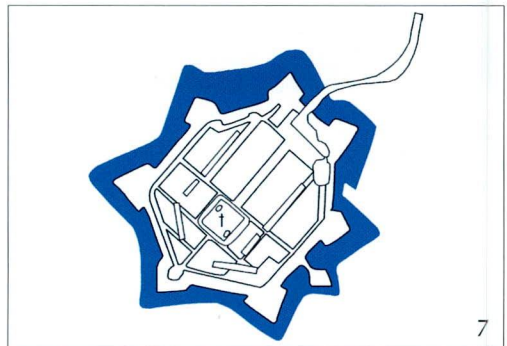
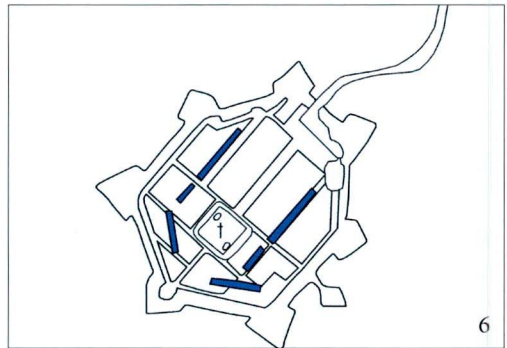
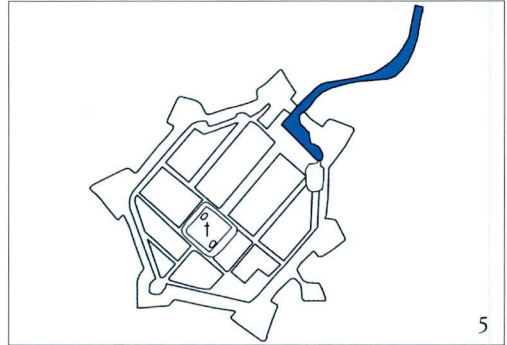
DE SINGELGRACHT OF VEST

Tenslotte ontmoeten we de singelgrachten of vesten buiten, rondom de stad. Zeker na de vestingwet van 1874 werden die, samen met de vestingwallen, op grote schaal onderwerp van plannenmakerij, maar dempingen hadden ook al eerder plaats. Zo dempte Brouwershaven het grootste deel van de vestinggracht vanaf 1820; IJzendijke deed dat in 1841-1843; Goes dempte delen vanaf 1865.

In 1918 besliste de gemeenteraad van Hulst op voorstel van het raadslid Poppe tot sloop van de wallen en demping van de stinkende vestinggracht. Protest, onder andere van de zijde van Heemschut, wist uitvoering van dit besluit evenwel te voorkomen (*Provinciale Zeeuwse Courant*, 30 augustus 1989). Vandaag is Hulst beschermd stadsgezicht en een toonbeeld van een gaaf omwalde en omgrachte vestingstad. In Zierikzee wilde men in 1938 een deel van de noordelijke vestinggracht dempen voor het verkeer, maar ook dat plan ging niet door (Westendorp Boerma en Van Swigchem, 1972, p. 131). Een vroeg voorbeeld van herbesteding levert de stad Tholen, waar men oesterputten aanlegde in een deel van de vestinggracht.

CONCLUSIES

Water speelt een betekenisvolle rol in veel Zeeuwse steden en dorpen. Toch stroomde



§ Plattegrond van een fictieve nederzetting in het Deltagebied. In blauw zijn daarop achtereenvolgens de volgende elementen aangeduid: 1. de va(e)te, 2. de kerkgracht, 3. de haven, 4. de spui, 5. het havenkanaal, 6. de gracht en 7. de singelgracht of vest (ontwerp: Aad de Klerk; tekening: Karel Jan Kerckhaert).



§ Het dempen van de Pottekaai (of Nieuwe Haven) in Vlissingen in 1909, nadat inwoners daarop hadden aangedrongen vanwege de ‘onverdragelijken stank’ (bron: Gemeentearchief Vlissingen, Fotocollectie FA 5512).

er vroeger méér water in stad en dorp, in uiteenlopende vorm, van klein en onopvallend tot groots en imposant. Ooit waren er motieven om het water een plek te geven in stad en dorp. Meestal waren dat functionele motieven, soms ook esthetische. Ook in een stadsgracht kon een schip voor de deur laden en lossen. Er werd daar gewoond én gewerkt. Dankzij eb en vloed bleven havens bereikbaar, schoon en op diepte.

Zolang het water stroomde, was er wellicht weinig aan de hand, maar stilstaand en afgesloten water was een ander verhaal. Water was dan synoniem met vervuild water. Stagnerend water zag men al vroeg als bron van ziekte en

verderf. Tenminste al in 1460 kende een stad als Middelburg een verbod op het storten van mest in de vesten, havens en welputten (De Stoppelaar, 1883, pp. 89-90). Kostbaar was het onderhoud aan kades, kademuren en bruggen. Ontmenging van functies vond plaats. Een molenwater kon speelvijver worden. Vervuild water schreeuwde om demping. Naast het dure onderhoud van de kademuren, speelden een toename van het autoverkeer en dus parkeerproblemen een steeds grotere rol, en was er het argument van de werkgelegenheid. In tijden van crisis was dempen een vorm van werkverschaffing. Het is dan ook waarschijnlijk weinig uitzonderlijk om in 1935

in Middelburg te horen dat de vesten werden uitgediept als vorm van werkverschaffing, maar dat een ánder deel van de vest werd gedempt met baggerspecie en vuil van de reinigingsdienst (Verslag B&W, pp. F.15 en B.13). Plannen tot demping kwamen nogal eens uit de koker van omwonenden. Anderzijds was het toch ook particulier initiatief dat al vóór de Tweede Wereldoorlog wees op grachten als 'onvervangbaar stadsschoon' (De Vries, 1996, p. 8), terwijl gemeentebesturen zochten naar oplossingen voor de eerste parkeerproblemen. Inmiddels hebben dempingsplannen plaatsgemaakt voor initiatieven om te ontgraven: om schoon water met daarin vis terug te

krijgen en om de waterbergingscapaciteit te vergroten. In plaats van economisch sta in de weg wijst men op recreatievaart met belangen voor de lokale economie, en gloort er dankzij restauratie van kademuren nieuwe werkgelegenheid.

Openbaar water in een stad trekt historische sporen die bijna niet uitwisbaar zijn, aldus Maarten Asscher in een informatief boekje over de bronnen van Nederland (Asscher, 2009, p. 28). Dempen, niet dempen of het dempen ongedaan maken? Eigenlijk is dat dus niet zozeer de vraag. Water, ook 'oud' water, zal altijd wel herkenbaar blijven, in welke vorm dan ook.



§ Gedeelte van de Herengracht in Middelburg, ooit onderdeel van de middeleeuwse stadsvest. In de 20e eeuw werd herhaaldelijk, maar tevergeefs aangedrongen op demping van (een deel van) de gracht (foto: Aad de Klerk).



§ In 1918 dreigde sloop van de wallen en demping van de vestinggracht van Hulst. Vandaag is Hulst beschermd stadsgezicht, en toonbeeld van een gave vestingstad. Luchtfoto, uit 1977. (foto: Capitel Press Schiphol, RCE).

Where once was water. Why and where water disappeared from Zeeland's cities and villages

During recent times, harbours and canals that for different reasons were filled up in the past have reappeared in several Dutch cities and villages. To encourage such initiatives in Zeeland, a seminar was held on this theme in

2012. First question: where did water once flow in Zeeland's cities and villages, and why did it disappear? Departing from an imaginary settlement, this question will be answered by successively discussing the village pond, the canal around the churchyard, the harbour and the harbour canal, the tidal basin, as well as the city canals and circular moats.

KRANTEN

De kranten (*Middelburgsche Courant*, *Provinciale Zeeuwse Courant*, *Vlissingse Courant*, *De Zeeuw*, *Zeeuws Dagblad* en *Zierikzeesche Nieuwsbode*) werden geraadpleegd en zijn te raadplegen via www.krantenbankzeeland.nl.

LITERATUUR

- ASSCHER, M. (2009). H2Oland. Op zoek naar de bronnen van Nederland. Amsterdam-Antwerpen, Augustus.
- BLONK-VAN DER WIJST, D. EN J. (2010). Zelandia Comitatus. Geschiedenis en cartobibliografie van de provincie Zeeland tot 1860. Houten, Hes & De Graaf Publishers BV.
- DEKKER, C. (2002). Een schamele landstede. Geschiedenis van Goes tot aan de Satisfactie in 1577. Goes, De Koperen Tuin.
- HENDERIKX, P.A. (1997). Het ontstaan en de vroegste ontwikkeling van Zierikzee (tot ca. 1300). *Kroniek van het Land van de Zeemeermin (Schouwen-Duiveland)* 22, pp. 5-26.
- KESTELOO, H.M. (1885). De stadsrekeningen van Middelburg, II (1450-1499). *Archief. Mededeelingen van het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, VI-1, pp. 43-172.
- KLERK, A.P. DE (1988). Watersnood of waternood? (Zoet-)watervoorziening in de (zoute) Delta. In: *Kaart voor kaart. Wetenswaardigheden in kaart gebracht en geografisch besproken*. Amsterdam, Instituut voor Sociale Geografie, Universiteit van Amsterdam, pp. 65-67.
- KLERK, A.P. DE (1991a). Het kerkhof. In: K. BOS E.A. (RED.). *Dorpen in Zeeland*. Middelburg, Stichting Natuur- en Recreatieinformatie, pp. 104-111.
- KLERK, A.P. DE (1991b). De vate. In: K. BOS E.A. (RED.). *Dorpen in Zeeland*. Middelburg, Stichting Recreatieinformatie, pp. 119-123.
- KLERK, A.P. DE (1998). Het voorstraatsdorp Colijnsplaat. Goes, De Koperen Tuin (Het Zeeuwse monument 2).
- KLERK, A.P. DE (2006). Dinteloord, een dorp als (g)een ander? Dorpen van de nieuwe tijd op het nieuwe land van Zuid-West-Nederland. *Jaarboek Cultuurhistorische Vereniging 'Nijen aenwas van Nassau' Dinteloord en Prinsenland* 14, pp. 5-30.
- KLERK, A.P. DE (2012). Open voor eb en vloed. Tjehavens in Zeeland. *Historisch-Geografisch Tijdschrift* 30, pp. 99-103.
- KOK, G.A. DE (1975). De Koninklijke Weg. Honderd jaar geschiedenis Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen 1875-1975. Middelburg, Den Boer.
- MATSIER, N. (2012). Gedempte gracht. In: N. MATSIER. *Lof der stenen. Over ruïnes, praalgraven, douanekantoren etc.* Amsterdam, De Bezige Bij, pp. 81-83.
- METZ, T. EN M. VAN DEN HEUVEL (2012). *Zoet & zout. Water en de Nederlanders*. Rotterdam, NAI Uitgevers.
- PETERS, C.H. (1902). Een 'In memoriam' gewijd aan de Amsterdamsche Veerkade, de Stille Veerkade en de Paviljoensgracht te 's-Gravenhage. *Die Hage, Bijdragen en Mededeelingen*, pp. 218-259.
- RUITER, J. DE (1997). 's-Heer Abtskerke, dorp in de Poel. Goes, De Koperen Tuin.
- STOPPELAAR, J.H. DE (1883). *Inventaris van het oud archief der stad Middelburg 1217-1581*. Middelburg, J.C. en W. Altorffer.
- VERSLAG gedaan door burgemeester en wethouders van Middelburg aan den raad der gemeente, over 1935.
- VRIES, M-L. DE (1996). *Nederland Waterland. Een nieuw leven voor gedempte grachten, vaarten, havens en beken*. Zeist-Den Haag (CRM-reeks 6).
- WESTENDORP BOERMA, J.J. EN C.A. VAN SWIGCHEM (1972). *Zierikzee vroeger en nu*. Bussum, Fibula-Van Dishoeck.
- WOUDE, A. VAN DER (2010). *Koninkrijk vol sloppen. Achterbuurten en vuil in de negentiende eeuw*. Amsterdam, Prometheus.

NOOT

1. Waar eens water was. Symposium over de kansen om water terug te brengen in stad en dorp in Zeeland, georganiseerd door de Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland (SCEZ) in samenwerking met het Waterschap Scheldestromen, te Middelburg op 7 december 2012.