OUD VEERE NIEUW

JOHAN GALJAARD

OUD VEERE NIEUW

2162 500g

OUD VEERE NIEUW

JOHAN GALJAARD

OUD VEERE NIEUW

DELFTSE UNIVERSITAIRE PERS 1986

Uitgegeven door:
Delftse Universitaire Pers
Mijnbouwplein 11
2628 RT Delft
(015) 783254

Omslag en lay-out: J. Galjaard
Typewerk: J. Jonker-Stekelenburg en J. Galjaard

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Galjaard, Johan

Oud Veere nieuw / Johan Galjaard. - Delft : Delftse Universitaire Pers. - Ill. - (De verschijningsvorm van de omgeving ; 1)
Uitg. in opdracht van de Afdeling der Bouwkunde, Vakgroep Landschapskunde en Ecologie, Technische Hogeschool Delft.
- Met lit. opg.
ISBN 90-6275-234-9
SISO 719.22 UDC 711(492*4350)+711(492*4350)(091)
Trefw.: stedebouw ; Veere ; geschiedenis / ruimtelijke ordening ; Veere.

INHOUD

VERANTWOORDING

Deze publikatie is ontstaan naar aanleiding van het afstudeerprojekt, waarmee Peter Heerens en de auteur in 1979 het ingenieursdiploma hebben behaald aan de Afdeling der Bouwkunde van de Technische Hogeschool te Delft. Hoewel de inhoud ervan is gebaseerd op het door de auteur vervaardigde studiemateriaal is in de ideevorming de bijdrage van Peter Heerens niet weg te denken. Hetzelfde geldt voor de ideeën en suggesties van de begeleiders, dit ondanks de verschillen tussen het afstudeerprojekt en de publikatie, zoals deze uiteindelijk tot stand is gekomen.
Veel dank is verschuldigd aan Tjeerd Deelstra, die als redakteur van de serie "De Verschijningsvorm van de Omgeving" de initiator van dit boekje is geweest en de produktie ervan heeft mogelijk gemaakt en aan Hans Verwey, wiens archiefwerkzaamheden het merendeel van de historische afbeeldingen hebben opgeleverd. Tevens moet hier de medewerking worden vermeld van verschillende partikulieren, bedrijven en instellingen, die bereid waren om toestemming te verlenen tot reproduktie van door hen beheerd of uitgegeven beeldmateriaal. In alfabetische volgorde: Aerophoto-Schiphol bv, Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage, Dhr. W.L. den Beer Poortugael te Veere, Dhr. P.M. Bliek te Veere, Fototheek Topografische Dienst te Emmen, Dhr. L. Goedbloed te Veere, Van Leer's Fotodrukindustrie bv te Amsterdam, Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen, Rijksarchief in Zeeland te Middelburg, Dhr. H. Verwey te Gouda, Dhr. A. de Visser te Veere.

"... Veere ( ) ligt vlak aan het water, de Kampveersche haventoren rijst als het ware uit den oever omhoog en de befaamde gebouwen: het Stadhuis, het Schotsche Huis, enz. liggen allemaal geriefelijk bij elkander, zoodat dat heele Veere één groot en zeer gemakkelijk te behandelen museumstuk mag heeten, waar je nooit aan uitgekeken raakt...."
Dr. Jac. P. Thijsse, Onze Groote Rivieren, 1938.

VOORWOORD

Voor u ligt het boekje "Oud Veere Nieuw", een casestudy met als onderwerp het beschermd stadsgezicht Veere. Een verhaal met twee titels, die bovendien wat tegenstrijdig lijken. Het gaat hier echter slechts om een schijnbare tegenstelling: de stad als onderdeel en als resultaat van de geschiedenis is ondenkbaar, wanneer zij zich niet onophoudelijk vernieuwt en als gevolg daarvan wijzigt. Een open deur wellicht, de praktijk wijst echter anders uit. Maar al te vaak is er in historische steden - en dan met name bij beschermde stadsgezichten - sprake van een gestold verleden, is er een streep gezet onder de kontinuïteit van de geschiedenis. De stad wordt in zo'n geval nog slechts beschouwd als een esthetische kompositie, die overigens het zicht op de erachter liggende komplexe werkelijkheid ontneemt. Een drie-dimensionale veduta, die verandert bij elk nieuw ingenomen standpunt. Nadat de stad van een dergelijke kunsthistorische lading is voorzien is er van enige mate van onbevangenheid ten opzichte van de gegroeide situatie natuurlijk niet veel meer over. Dat is misschien geen ramp voor de gemiddelde toerist of bewonderaar van stedeschoon, voor de bewoners van een dergelijk beschermd stadsgezicht ligt de zaak wel even anders: zij bevinden zich opeens in een openlucht-museum en dienen zich daarnaar te gedragen. Ook de lokale overheid voelt zich soms wat ongemakkelijk als onbezoldigd schatbewaarder: provincie en rijk kijken over de schouder mee en de gemeentelijke autonomie is ver te zoeken. Dit geldt met name voor de verplichting om na aanwijzing als beschermd stadsgezicht een bestemmingsplan vast te stellen. De belangentegenstellingen zijn hierbij niet van de lucht, als gevolg daarvan de kompromissen ook niet en de planvorming is derhalve vaak van een behoudende signatuur.
Ook al is een verandering een verbetering, in het gemiddelde beschermd stadsgezicht wordt elke verandering al gauw als een verslechtering gezien en Veere vormt op deze stelregel geen uitzondering.
Met deze studie is getracht om de onbevangen houding ten aanzien van het omgaan met een historische stad weer terug te krijgen. Hiertoe is het beschermd stads-Veere op verschillende manieren geanalyseerd. In een volgorde van abstrakt naar konkreet vormen deze benaderingswijzen een steeds duidelijker wordende begrenzing van de problematiek van het beschermd stadsgezicht. Op basis van deze elkaar insluitende analyses wordt via de synthese van een ontwerp de definitieve keuze gemaakt voor de richting, waarin Veere zich zou kunnen ontwikkelen. Een definitieve keuze is echter nog iets anders dan een absolute. Er zijn andere oplossingen denkbaar uitgaande van dezelfde analyses. Omdat ook deze uiteraard niet waardevrij zijn, is zelfs de studie als geheel in feite slechts een voorbeeld van een aanpak. Echter wèl een voorbeeld, dat laat zien dat de bestaande stad naast een onderwerp van onderzoek ook een objekt is, dat steeds opnieuw ontworpen moet worden.

Haarlem, oktober 1985 Johan Galjaard

INLEIDING

DE STUDIE

Deze studie richt zich op de verschijningsvorm van de omgeving. De omgeving kan worden gezien als het resultaat van een groot aantal aktiviteiten en processen, die als totaal bepalend zijn voor de ruimtelijke inrichting van gebieden. De aktiviteiten en processen zijn een gevolg van de houding, die mensen ten opzichte van zichzelf, elkaar en hun omgeving aannemen. De vorm van de bebouwde en onbebouwde omgeving is als gevolg van het menselijk ingrijpen voortdurend aan veranderingen onderhevig. De oorzaken hiervan liggen echter buiten de verschijningsvorm als zodanig. Dit leidt in vele gevallen tot het opnieuw inrichten van gebieden, zonder dat vorm wordt gegeven aan de konflikten, die in de ruimtelijk-fysieke struktuur ontstaan. Het zijn juist deze konflikten, die binnen de ruimtelijke ordening tot een oplossing moeten worden gebracht.

Daarbij is ruimtelijke ordening op zich niet voldoende voor het bereiken van samenhang tussen ruimtelijke verschijningsvorm en fysieke omgeving. Omdat vormgeving niet alleen kan ontstaan vanuit het funktioneren van mensen maar veel meer een gevolg is van de wisselwerking tussen gebruiker en omgeving, is het van groot belang, dat deze verhouding van subjekt tot objekt onderdeel wordt van het ruimtelijk beleid.

De aanpak van deze studie wordt bepaald door de noodzaak om de kwaliteit van de omgeving binnen het ruimtelijke ordeningsbeleid tot haar recht te laten komen. Dit betekent dat moet worden aangesloten bij de planvorming zoals deze binnen de ruimtelijke ordening gestalte krijgt. Hierbij moet worden uitgegaan van overzichtelijke ruimtelijke eenheden, waarin deze planvorming direkt van invloed is op de verschijningsvorm van de omgeving. Deze verschijningsvorm krijgt op bestuurlijk nivo zijn beslag met de vaststelling van het bestemmingsplan, zodat het gemeentelijke grondgebied of onderdelen daarvan het werkterrein vormen voor een op de omgevingskwaliteit afgestemde planvorming. Voorwaarde hiervoor is een goede wisselwerking tussen het gemeentelijke, provinciale en landelijke ruimtelijk beleid.
Omdat ruimtelijke ordening kan worden gezien als een kontinu ontwerpproces, waarin het ontwerp als resultaat en het proces van het ontwerpen zich op een ambivalente wijze tot elkaar verhouden, wordt in deze studie de werkwijze gehanteerd van het ontwerpenderwijs onderzoeken en het onderzoekenderwijs ontwerpen. Ieder deel van de studie is dus zowel onderzoek als ontwerp.

Als situatie voor de studie is gekozen voor het stadje Veere, gelegen op Walcheren ten noordoosten van Middelburg. In Veere doen zich een aantal problemen voor, die het gevolg zijn van het niet oplossen van konflikten in de ruimtelijke inrichting van het gebied op het lokale plannivo.

De problematiek spitst zich toe op het veranderende gebruik van het bestaande ruimtelijk patroon:
de bescherming van het stadsgezicht Veere;
de uitbreidingen Zanddijk en Buiten de Veste;
de verhouding tussen stad en landschap.

PROBLEEMSTELLING

Op 12 maart 1970 is bij gemeenschappelijke beschikking van de ministers van CRM en VHV&RO Veere aangewezen als stadsgezicht. Deze aanwijzing is op 17 april 1974 bij Koninklijk Besluit onherroepelijk geworden, waarna op 12 juli van datzelfde jaar de inschrijving van Veere als beschermd stadsgezicht heeft plaatsgevonden. Het belangrijkste gevolg van de inschrijving als beschermd stadsgezicht is de verplichting voor het gemeentebestuur om binnen ten hoogste twee jaar een bestemmingsplan vast te stellen of een eventueel bestaand bestemmingsplan te herzien (art. 37-5 Wet RO). Hiermee heeft de gemeente dan de beschikking over een beschermingsinstrument, dat via een gemeentelijke maatregel op het terrein van de ruimtelijke ordening is verkregen.
De voorbereiding van een bestemmingsplan voor de bebouwde kom van Veere heeft grote gevolgen voor het ruimtelijk beleid ter plaatse. Werden voor nieuwe uitbreidingen tot nu toe steeds bestemmingsplannen vastgesteld in het buitengebied van de gemeente, met de aanwijzing van het beschermd stadsgezicht zal ook een beleid moeten worden geformuleerd ten aanzien van de bebouwde en onbebouwde omgeving in Veere zèlf. Het is daarom noodzakelijk, dat de samenhangen tussen Veere en omgeving - de stad in het landschap, het landschap in de stad - deel gaan uitmaken van het gemeentelijk ruimtelijk beleid.

DOELSTELLING

Het aangeven van de gebruiks- en inrichtingsmogelijkheden van zowel de bebouwde als de onbebouwde gebieden in zowel Veere als het omringende landschap, uitgaande van de woonfunktie van het beschermd stadsgezicht Veere, in samenhang met de tot nu toe gevormde stedelijke en landschappelijke strukturen en als aanzet tot de vaststelling van een bestemmingsplan voor de bebouwde kom.

WERKWIJZE

Het op een zinvolle en overdraagbare wijze vastleggen van de resultaten van het ontwerpproces maakt een strukturering van de studie noodzakelijk. Er is daarbij gekozen voor een stapsgewijze totstandkoming van het plan, zowel wat onderzoek als ontwerp betreft. Hiertoe wordt het ontwerpproces opgebouwd uit een aantal opeenvolgende fasen, die ieder op zich een afgerond geheel vormen, terwijl de samenhang dankzij de identieke opbouw van de fasen behouden blijft. Deze aanpak is ontleend aan "Planvorming in de ruimtelijke ordening" van prof.ir. N.A. de Boer, waarin hij een raamwerk aangeeft waarbinnen ontwerpprocessen zich kunnen afspelen. Vanwege het specifieke karakter van deze studie is dit raamwerk hierin echter slechts ten dele ingevuld en bovendien in een aantal opzichten sterk gewijzigd.
Per fase worden de onderwerpen gerubriceerd volgens een drie- tot zevental plankategorieën. Deze worden gevormd door: het fysisch-biologisch miljeu, de bescherming van de mens en het nederzettingenpatroon als integratiekader voor woongelegenheid, voorzie-

ningen, werkgelegenheid en verbindingen. De plankategorieën sluiten aan bij de verschillende aktiviteiten van de mens en geven als zodanig een beeld van de omstandigheden in het plangebied, voorzover deze in het kader van de studie van belang zijn.
De fasering van het ontwerpproces, de onderverdeling van de fasen en de plaatsbepaling van de disciplines architektuur en stedebouw daarin bepalen de opbouw van het verhaal. De fasering zal daarbij worden gebruikt voor de indeling in hoofdstukken, de plankategorieën voor de onderverdeling in paragrafen. De invalshoek vormgeving bepaalt de mate, waarin de hoofdstukken worden uitgewerkt en in hoeverre de paragrafen worden ingevuld.

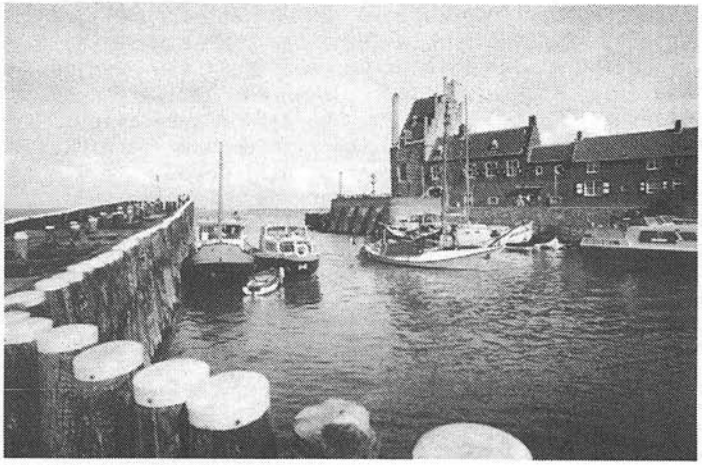
BEELDVORMING

Veere is zoals het gezien wordt.
Dat het kijken naar Veere van zo grote invloed is op het beeld dat er van Veere bestaat is het gevolg van het ondergeschikt worden van het funktioneren als stad. Veere wordt, behalve door de nog overgebleven plaatselijke bevolking, nauwelijks meer gebruikt.
Er wordt alleen nog maar naar gekeken: het kijken door de 's zomers in grote aantallen toestromende toeristen is een funktie op zich geworden. Het beeld, dat daarbij in de loop der jaren is ontstaan, blijkt naast het resultaat van wat Veere destijds was de voorwaarde te vormen voor wat Veere nu is: een reproduktie van de eigen historische ontwikkeling.
De werkelijkheid van Veere komt dan ook als zeer onwerkelijk over. Veere is een anachronisme: het heden ontbreekt er vrijwel en het verleden ziet eruit als nieuw. De historische bebouwing of wat ervan over was is vaak niet alleen gerestaureerd maar tevens teruggebracht tot in de meest oorspronkelijke staat, waarbij de sporen van het gebruik door de eeuwen heen werden weggewist. Daar waar de bebouwing geheel was verdwenen zijn nieuwe panden gebouwd, ogenschijnlijk daterend uit de late middeleeuwen of de renaissance. Aan de gemiddelde bezoeker gaan deze ingrepen natuurlijk voorbij: de diskrepantie tussen de eigen woonomgeving en wat er in Veere is te zien is in de regel al zo groot, dat het verschil tussen echt en namaak ertegen wegvalt. De illusie blijft dus: de indruk van een verleden, waarin tegelijkertijd alles even oud en even nieuw was en dat tot op de dag van vandaag voortduurt. Veere als droomfabriek en tijdmachine.
Het beeld dat daarbij van Veere is gevormd vindt zijn oorsprong in de herwaardering van het bouwkundig erfgoed aan het eind van de vorige eeuw. Deze hernieuwde belangstelling had vooral betrekking op het uiterlijk van de afzonderlijke bouwwerken en kan dan ook niet los worden gezien van de toenmalige eklekticistische architektuuropvattingen. De historische bebouwing werd daarmee echter losgekoppeld van de maatschappelijke kontext, waarbinnen ze was ontstaan. De bouwwerken kregen een nieuwe betekenis: de esthetische beschouwing ervan maakte ze tot kunstwerken, het werden monumenten. Omdat monumenten, evenals vrijwel alle andere kunst, alleen geschikt zijn om naar te kijken, werd dit kijken meer en meer gekultiveerd.
Veere met zijn monumenten is er dus om gezien te worden. Wat monumenten zijn staat beschreven in reisgidsen en VVV-folders. Hoe naar monumenten gekeken wordt is duidelijk te zien aan de prentbriefkaarten, die men in Veere kan kopen.

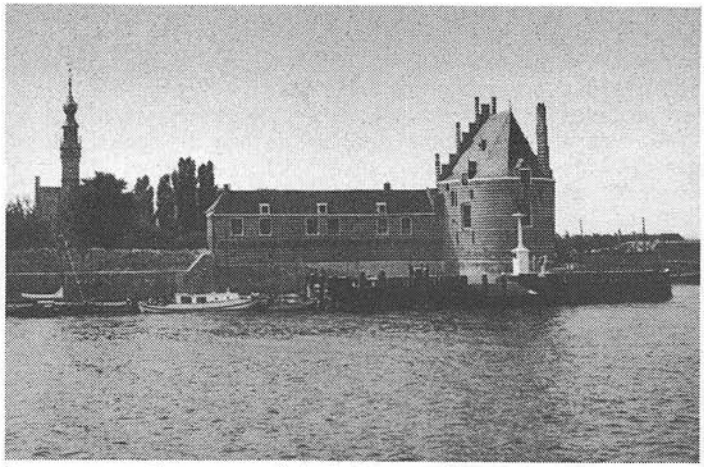
"...Prentbriefkaarten drukken een collektief idee van pittoreske schoonheid uit - en drukken uit, op een wat dubbelzinnige manier, hoe Veere *wil dat het gezien wordt: hoe de stad zichzelf ziet als monument..."*
R.H. Fuchs, Brugge, Openbaar Kunstbezit 1975.

stadshaven met ophaalbrug

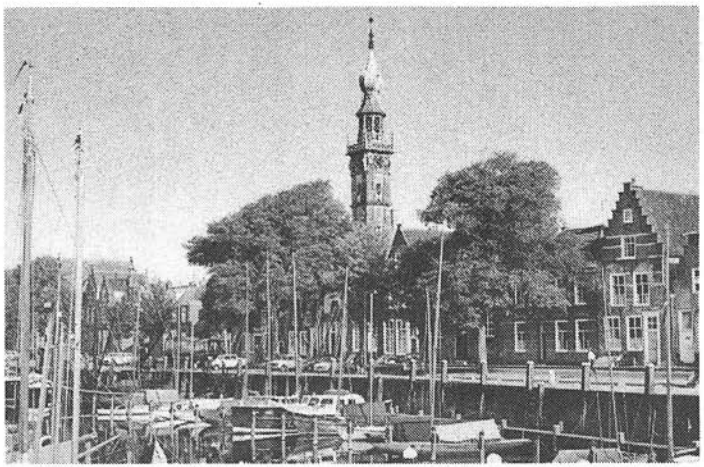
stadshaven vanaf de ophaalbrug



stadshaven met Campveerse Toren

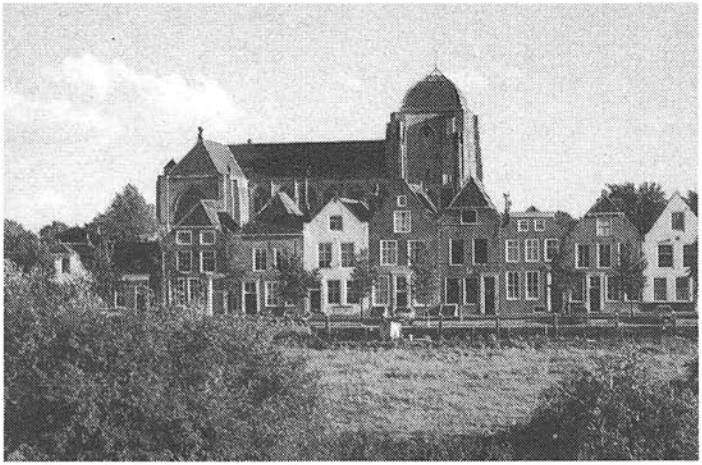


Campveerse Toren vanaf het Veerse Meer

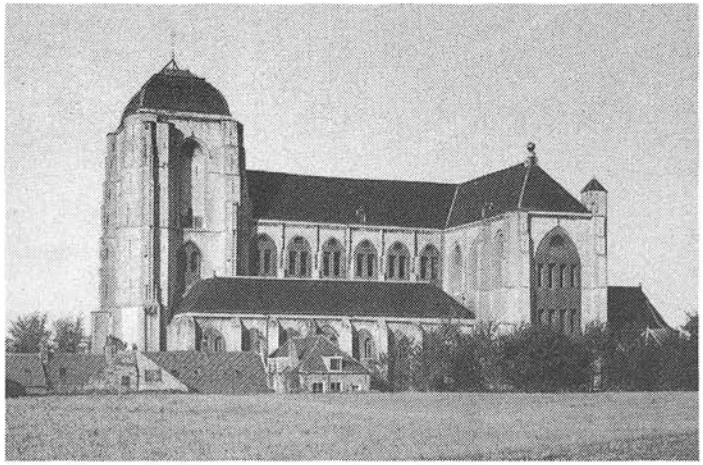


Kaai en stadhuis

Kaai met de "Schotse Huizen"



Kaai en O.L. Vrouwekerk



O.L. Vrouwekerk

Veere en het Kanaal door Walcheren

Veere en het krekengebied

HOOFDSTUK 1

VERKENNING VAN HET PLANGEBIED

PLANVORMING

Om aan het proces van planvorming te kunnen beginnen is een globaal inzicht in de bestaande toestand van Veere en omgeving noodzakelijk. Op basis van nota's en plannen van ruimtelijke ordening worden hiertoe diè omstandigheden geregistreerd, die van invloed zijn op de ruimtelijke kondities en ontwikkelingen in het plangebied. Uit deze inventarisatie kunnen randvoorwaarden worden afgeleid, die het plangebied verder afbakenen. De toetsing van de randvoorwaarden aan de doelstelling van deze studie levert de probleemsignalering op, met behulp waarvan de plandoelen kunnen worden geformuleerd. Onderverdeeld naar plankategorieën geven randvoorwaarden, probleemsignalering en plandoelen de richting aan, waarin de planvorming moet plaatsvinden.

NOTA'S EN PLANNEN

Het plangebied maakt deel uit van gebieden, die door nota's of plannen van "hoger orde" worden bestreken. Nota's voor de ruimtelijke ordening en streekplannen vormen de belangrijkste beleidsinstrumenten, waarover rijks- en provinciale overheid bij de inrichting en het gebruik van de ruimte beschikken. Via deze beleidsinstrumenten wordt invloed uitgeoefend op het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid, zoals dat tot uitdrukking komt in gemeentelijke bestemmingsplannen. Er bestaat dus een duidelijke relatie tussen de lokale, regionale en nationale planvorming.
De inventarisatie van nota's en plannen van hoger orde geeft aan in welke mate er sprake is van een samenhangend ruimtelijk beleid en welke beperkingen worden opgelegd aan de planvorming op gemeentelijk nivo. Daarnaast volgen uit bestemmingsplannen de konsekwenties voor de inrichting van het gemeentelijk grondgebied

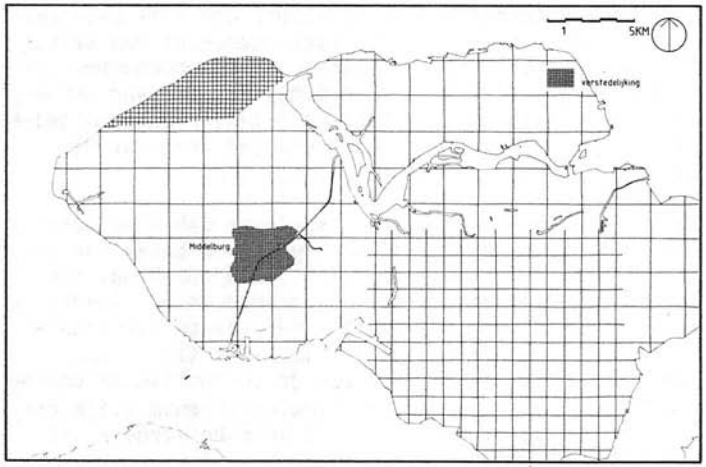
of deelgebieden daarvan.
De volgende nota's en plannen, onderverdeeld naar bestuurslaag, zijn van betekenis voor het plangebied
Rijk
derde nota over de ruimtelijke ordening (1977)
deel 3 : nota landelijke gebieden
deel 3a: beleidsvoornemens over ontwikkeling, inrichting en beheer
Provincie
streekplan Midden-Zeeland (1968)
deel 1 : resultaten van het onderzoek
deel 2 : de ontwikkeling in hoofdlijnen, toelichting
Gemeente
uitbreidingsplan in hoofdzaak (1965)
structuurplan gemeente Veere (1969)
bestemmingsplan Buitengebied (1974)
Buiten de Veste I (1961, 1969, 1975)
Buiten de Veste II (1971)
Zanddijk (1966, 1969)
Zanddijk-Oost (1975)
komvoorschriften Veere (1946, 1949)

NOTA LANDELIJKE GEBIEDEN

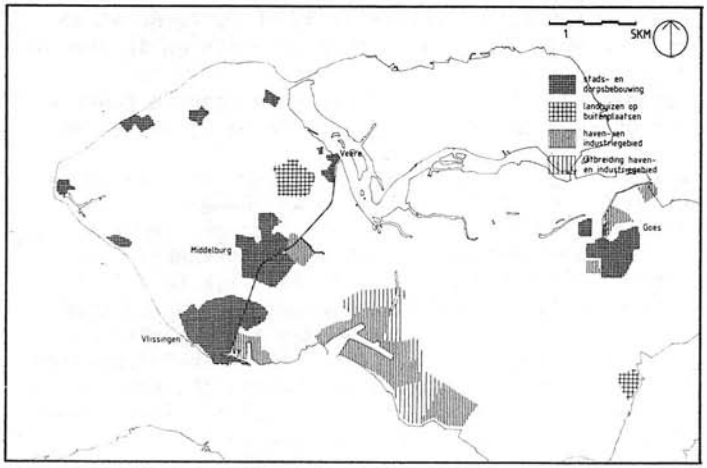
De Nota landelijke gebieden bevat de beleidsvoorstellen van de regering over de ruimtelijke ontwikkeling, de inrichting en het beheer van de open ruimte in Nederland. Naast deze nota, waarin alleen het algemene beleid wordt aangegeven, is in de Struktuurschets voor de landelijke gebieden het beleid voor de afzonderlijke landsdelen uitgewerkt. Deze struktuurschets zal dienen als uitgangspunt voor de uitvoering van het beleid.
De Nota landelijke gebieden vormt met de Oriënteringsnota (1973) en de Verstedelijkingsnota (1976) de Derde Nota over de Ruimtelijke Ordening. De doelstellingen uit de Oriënteringsnota gelden dan ook voor zowel de Verstedelijkingsnota als de Nota landelijke gebieden. Bovendien zijn de beleidslijnen uit de Verstedelijkingsnota bindend voor de Nota landelijke gebieden en omgekeerd. Het ruimtelijk beleid in de landelijke gebieden is daarbij gericht op:
het verschaffen van keuzevrijheid en goede ontplooiingskansen voor de bevolking van de landelijke zowel als van de stedelijke gebieden;
het ontwikkelen van verscheidenheid in het ruimtegebruik en het waarborgen en ontwikkelen van verscheidenheid, samenhang en duurzaamheid in het fysisch miljeu.
Het gebruik en de inrichting van het landelijk gebied worden daartoe in de struktuurschets verder uitgewerkt. Via een zonering van de open ruimte, gebaseerd op knelpunten in de ruimtelijke ordening, wordt het beleid vorm gegeven. De ruimtelijke problematiek van de landelijke gebieden spitst zich toe op het bestaan van spanningsrelaties tussen de *verstedelijking* ten opzichte van de ontwikkeling van de landbouw, natuur en landschap en tussen de ontwikkeling van de *landbouw* ten opzichte van natuur en landschap. De knelpunten kunnen worden gekoncentreerd in een aantal probleemvelden:
a. leef- en verzorgingssituatie in de kernen;
b. de druk vanuit de stedelijke gebieden op het aangrenzende landelijk gebied;
c. rekreatiemogelijkheden;
d. aanleg en gebruik van infrastruktuur;
e. werk- en produktie-omstandigheden in de landbouw;
f. positie van het natuurlijk miljeu;
g. invloed op landschap en kultuurhistorische kenmerken.
Binnen deze probleemvelden moet de richting worden bepaald waarin de oplossingen worden gezocht. Hiertoe is een tweetal strategieën ontwikkeld. De eerste strategie is gericht op het teweegbrengen van scheiding van funkties, van het versterken van een bestaande scheiding. De tweede strategie is gericht op het verweven of vermengen van funkties.
Met behulp van verschillende kombinaties van strategieën in probleemvelden kunnen ruimtelijke ontwikke-

lingsmodellen worden samengesteld. De nota beperkt zich hierbij tot de keuze van drie modellen, gebaseerd op de belangrijkste spanningsrelaties tussen verstedelijking, landbouw, natuurlijk miljeu en landschap:
model I
scheiding van verstedelijking, landbouw en natuur;
model II
verweving van landbouw en natuur, scheiding van de verstedelijking;
model III
verweving van verstedelijking, landbouw en natuur.
Deze modellen worden gekoppeld aan de verkenningen voor de lange termijn van een aantal sektoren van het ruimtelijk beleid. Het gaat hier om: wonen en verzorging, openluchtrekreatie, infrastruktuur en militaire terreinen, landbouw, bosbouw en natuur en landschap.
De modellen vormen per sektor de keuzemogelijkheden voor dat specifieke onderdeel van het ruimtelijk beleid. Na bepaling van de beleidsruimte kan op basis van het voorgaande de beleidskeuze worden vastgesteld. Deze richt zich op differentiatie in het ruimtegebruik: *het ontwikkelen van een verscheidenheid van het ruimtegebruik en het bevorderen van de samenhang in het fysisch miljeu.* Verwezenlijking van deze differentiatie kan gebeuren langs de weg van scheiding of verweving van funkties, afhankelijk van de betreffende gebieden.
Op basis van de analyses van de beleidskeuze wordt een zonering in vijf soorten van gebieden aangebracht:
A. gebieden met als hoofdfunktie landbouw;
B. gebieden met afwisselend landbouw en andere funkties in grotere ruimtelijke eenheden;
C. gebieden met afwisselend landbouw, natuur en andere funkties in kleinere ruimtelijke eenheden;
D. gebieden met als hoofdfunktie natuur;
E. gebieden binnen de stedelijke invloedssfeer.
Binnen deze zonering moet het op de afzonderlijke sektoren gerichte beleid worden vorm gegeven. Hiertoe wordt in de nota naast de inrichting veel aandacht geschonken aan het beheer van de landelijke gebieden.
Van grote betekenis hiervoor is dan ook het instrumentarium, waarmee de beleidskeuzen moeten worden gerealiseerd. Hiervan is een inventarisatie opgenomen, terwijl bovendien per sektor de mogelijkheden van de bestuurlijke instrumenten ten opzichte van de doelstellingen zijn geanalyseerd. De zonering wordt verder uitgewerkt in de struktuurschets.

De Struktuurschets voor de landelijke gebieden bestaat uit de bestemming van de open ruimte op basis van de in de nota ontwikkelde zonering. Deze zonering, het beleid ten aanzien van de open ruimte en dat inzake de kernen vormen samen de hoofdlijnen van de struktuurschets, zoals deze ook op de plankaart staan aangegeven. De globale begrenzing van de verschillende gebieden en het per landsdeel geformuleerde ruimtelijk beleid vormen de uitgangssituatie voor de verdere uitwerking in streekplannen.
In het Zuidwesten van Nederland is de zonering als volgt opgebouwd:
gebieden met als hoofdfunktie landbouw (zone A) op Goeree-Overflakkee, de Zeeuwse Eilanden en in Zeeuws-Vlaanderen;
gebieden met afwisselend landbouw en andere funkties in grotere ruimtelijke eenheden (zone B) in de Zak van Zuid-Beveland;
gebieden met als hoofdfunktie natuur (zone D) in de duinen van Goeree, Schouwen en Walcheren.
Het Midden-Deltagebied is daarbij aangewezen als *open ruimte*, omdat dit gebied een geledingsfunktie heeft in het beeld van (toekomstig) stedelijk Nederland.
In tegenstelling tot het merendeel van de tot open ruimte verklaarde gebieden worden aan de *groei en spreiding van de bevolking* in het Midden-Deltagebied geen beperkingen opgelegd. Het beleid ten aanzien van de bouw van woningen in de afzonderlijke *kernen* moet dus nog worden vastgesteld op streekplannivo.



struktuurschets landelijke gebieden: verstedelijking



streekplan Midden-Zeeland: nieuwe bebouwing

STREEKPLAN MIDDEN-ZEELAND

Het streekplan Midden-Zeeland, dat betrekking heeft op het westelijk deel van Zuid-Beveland, Walcheren en Noord-Beveland, dankt zijn ontstaan aan de uitvoering van het Deltaplan. Als gevolg van de hierin voorgestelde beveiliging tegen het water van zuidwest Nederland is een groot aantal vaste oeververbindingen tot stand gekomen. Deze hebben de verkeersgeografische situatie van Midden-Zeeland drastisch gewijzigd met als resultaat een tot die tijd ongekende ruimtelijke ontwikkeling van het streekplangebied. Deze spitste zich toe op de reeds genoemde verkeersgeografische situatie, de toename van de werkgelegenheid en de stormachtige groei van de rekreatie. Vanwege de omvang van deze veranderingen werd in het midden van de jaren 60 een streekplan Midden-Zeeland wenselijk geacht. *"In zekere zin kan het streekplan worden beschouwd als de planning ten behoeve van de eerste fase van een versnelde en geïntensiveerde groei van de haven- en industriële aktiviteit."*
De verkeersgeografische ontwikkelingen worden gekoppeld aan het toenemend gebruik van de auto als middel van vervoer. Van grote betekenis zijn wat dat betreft de in 1965 gereedgekomen Zeelandbrug, de nog *"in de streekplanperiode"* te realiseren Oosterscheldedam en de *"in de niet veel verdere toekomst"* aan te leggen vaste verbinding over de Westerschelde. Samen met een geprojekteerd verkeersknooppunt ten zuidwesten van Goes ontstaat er dan een min of meer rechthoekige figuur: de struktuur van het wegennet van de eerste orde, de autosnelwegen. Hiervan is tot nu toe slechts de verbinding Goes-Vlissingen tot stand gekomen. Van de wegen van de tweede orde is het grootste gedeelte gerealiseerd, met uitzondering van de rekreatie-toerweg langs de kust van Walcheren. De wegen van de derde orde worden gevormd door het destijds reeds bestaande wegenstelsel.
De ontwikkeling van de woon- en werkgebieden vindt

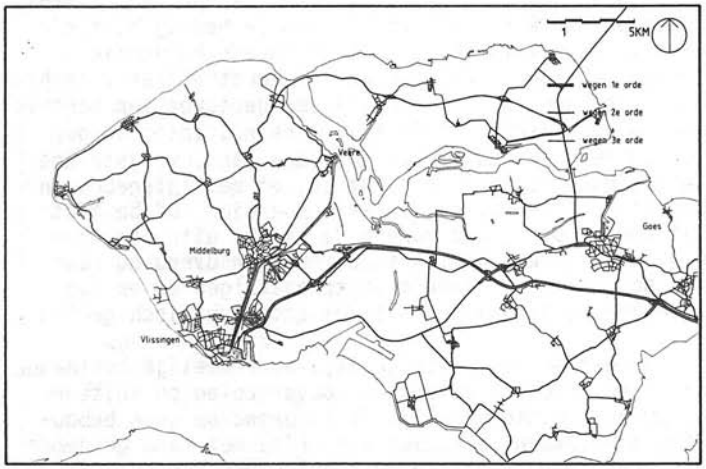
plaats rond de bestaande grotere steden: Middelburg, Vlissingen en Goes. Naast de stedelijke industrieterreinen komt ten oosten van Vlissingen het Sloegebied tot stand, met gunstige vestigingsfaktoren voor zware industrie. De te verwachten groei van de werkgelegenheid zou dan ook voor het grootste deel in het Sloe worden opgevangen. De korte afstanden tot Middelburg en Vlissingen leiden hierbij tot een koncentratie van de bevolkingstoename in deze stedelijke centra, beide met een hoogwaardig voorzieningennivo. Ook voor het platteland wordt een weliswaar bescheiden groei van de bevolking waarschijnlijk geacht, hoewel deze ook plaatselijk enige teruggang zal kunnen vertonen.
De ontwikkeling van de rekreatie wordt gericht op koncentratie van voorzieningen en differentiatie in het aanbod. Er wordt onderscheid gemaakt tussen strandrekreatie, rekreatie op en aan het water en landrekreatie. De sterke groei van de strandrekreatie langs de Noordzee en de rekreatie op en bij het Veerse Meer brengt de noodzaak met zich mee om toekomstige uitbreidingen meer landinwaarts te laten plaatsvinden. Dit om in de tussenliggende gebieden de open ruimte te kunnen behouden. Hiertoe zijn deze aangewezen als landschappelijk waardevol agrarisch gebied.

UITBREIDINGSPLAN IN HOOFDZAAK

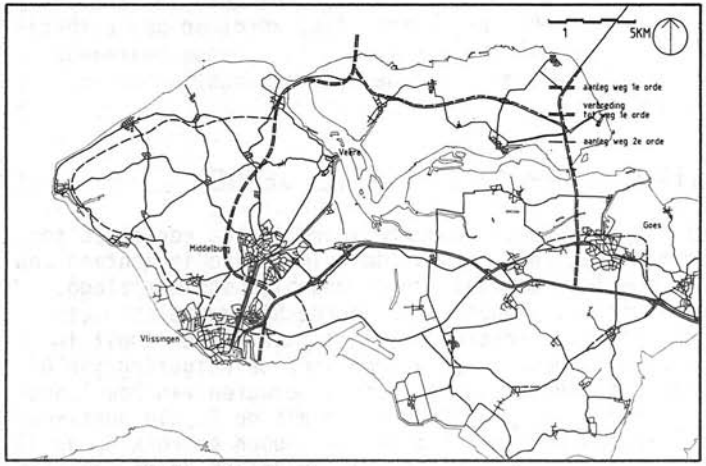
Het uitbreidingsplan in hoofdzaak omvat het grondgebied van de gemeente Veere van vóór de gemeentelijke herindeling van 1 juli 1966. Het plan bestaat uit een overzicht van de in de jaren na 1965 te realiseren bestemmingen in het gebied en de voorwaarden, waaronder deze tot stand moeten komen. De belangrijkste nieuwe bestemming wordt gevormd door het toekomstig woongebied ten zuiden en oosten van Zanddijk, dat nader moet worden uitgewerkt in een uitbreidingsplan in onderdelen.
Daarnaast worden de bebouwingsmogelijkheden in het overblijvende agrarische gebied aangegeven. Dit gebied is onderverdeeld in de kategorieën "A" en "B", waarbij in de eerste kategorie de agrarische bedrijfsuitoefening vooropstaat, terwijl in de tweede kategorie nieuwe bebouwing zoveel mogelijk wordt geweerd. In het agrarisch gebied "A" mogen alleen gebouwen ten behoeve van de agrarische bedrijfsuitoefening, instellingen van sociale, kulturele of medische aard, vrijstaande eengezinshuizen (buitenplaatsen) of bedrijfsgebouwen worden gesitueerd. Het agrarisch gebied "B" bestaat uit een strook grond rondom de nieuwe uitbreidingen bij Zanddijk en vormt als zodanig een overgang naar het noordelijk hiervan gelegen natuurgebied en het zich aan de zuidzijde uitstrekkende agrarisch gebied "A".
In de rest van het open gebied, voornamelijk bestaande uit natuurgebied, strand- en oevergebied en kultuurmonument (vestingwerken), is in principe geen bebouwing toegestaan, afgezien van enige met name genoemde uitzonderingen. Voor de bestemming van een drietal terreinen, het Oranjeplein, het strand en buitendijks gebied ten noorden van Veere en het terrein rond de (in 1976 afgebroken) puffabriek, wordt in het uitbreidingsplan verwezen naar toentertijd reeds bestaande of in voorbereiding zijnde uitbreidingsplannen in onderdelen.

STRUCTUURPLAN GEMEENTE VEERE

Het structuurplan gemeente Veere is het eerste en tot nu toe enige plan waarin de ruimtelijke inrichting van het totale gemeentelijke grondgebied is vastgelegd. Omdat het plan door Gedeputeerde Staten zelfs niet ten dele is goedgekeurd is het plan echter nooit in werking getreden. De redenen voor de weigering van GS zijn het gevolg van een aantal bezwaren van zowel het gemeentebestuur van Middelburg als de Rijksdienst voor de Monumentenzorg. De bezwaren hebben betrekking op de bouw van landgoederen op buitenplaatsen en de relatie tussen de dorpsbebouwing en de in het streekplan als



wegenstruktuur Midden-Zeeland



wegenplan Midden-Zeeland

kultuurmonument aangewezen vestingwerken van Veere. Bovendien heeft het verplichte vooroverleg met de RDMZ in verband met de aanwijzing van Veere als beschermd stadsgezicht niet plaatsgevonden.
Na de voorlopige afwijzing door GS zijn de werkzaamheden aan het structuurplan gestaakt, vermoedelijk vanwege de problemen rond de vestingwerken en de bebouwde kom van Veere. Via de vaststelling door de gemeenteraad en de gedeeltelijke goedkeuring door GS van het bestemmingsplan Buitengebied, dat grote overeenkomsten vertoont met het structuurplan maar slechts de bestemmingen regelt buiten de bebouwde kommen, heeft men de moeilijkheden met de RDMZ voorlopig kunnen omzeilen.

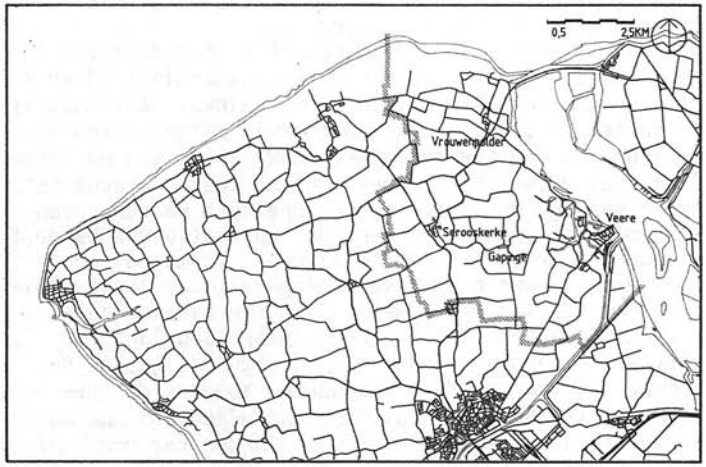
BESTEMMINGSPLAN BUITENGEBIED

Het bestemmingsplan Buitengebied vormt de verdere uitwerking van het streekplan Midden-Zeeland voor het grondgebied van de gemeente Veere. Het vervangt het uitbreidingsplan in hoofdzaak uit 1964, dat de bestemmingen regelde binnen de vroegere gemeentegrenzen.
Hoewel het bestemmingsplan Buitengebied nog onderwerp is van een Kroonprocedure wordt er, omdat de gemeenteraad ermee akkoord is gegaan, al zoveel als mogelijk mee gewerkt.
Het bestemmingsplan regelt de inrichting van die delen van het gemeentelijk grondgebied, waarvoor nog geen bestemmingsplannen van kracht of in voorbereiding zijn: het gebied buiten de bebouwde kommen. Dit heeft tot gevolg, dat de kernen met de geprojekteerde uitbreidingen en enige ten dele nog nieuw aan te leggen rekreatie-akkomodaties buiten het bestemmingsplan vallen. Het bestemmingsplan kan dan ook niet worden beschouwd als een struktuurplan voor de gemeente Veere. De aan de orde komende samenhangen hebben alleen betrekking op het gebied buiten de bewoningskoncentraties.
De landelijke gebieden in de gemeente Veere zijn aan

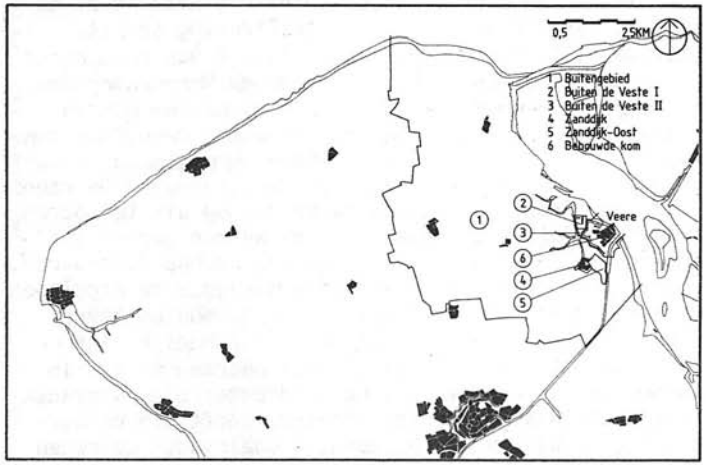
grote veranderingen onderhevig: de sterk toegenomen rekreatieve betekenis ervan is van grote invloed op de van oorsprong agrarische funktie van dit gebied. Om echter de agrarische bedrijfsuitoefening veilig te stellen wordt gestreefd naar koncentratie van de rekreatievoorzieningen. Daarnaast wordt via differentiatie van het aanbod getracht om binnen de vooral op natuur, strand en watersport gerichte rekreatievormen voldoende keuzemogelijkheden tot stand te brengen. Strand- en oevergebied en in mindere mate natuurgebied worden hiertoe voor de rekreatie ontsloten. Achter de duinen worden kampeer- en verblijfsakkomodaties gekreëerd, welke zijn geregeld in de bestemmingsplannen Oranjezon, De Zandput en Breezand. Het Veerse Meer is toegankelijk vanaf stranden en oevers, maar vooral de jachthavens zijn hierbij van betekenis: de haven van Veere, de voormalige werkhaven bij Oostwatering en het nog aan te leggen Watersportcentrum ter hoogte van Vrouwenpolder.
De uitbreiding van de infrastruktuur wordt dan ook gekoppeld aan de rekreatieve ontwikkeling van Midden-Zeeland en Walcheren in het bijzonder. De in verband hiermee in het streekplan voorgestelde dammenweg en rekreatie-toerweg vormen echter grote ingrepen in het landschap. In het bestemmingsplan wordt hiervoor ruimte gereserveerd maar tevens voorgesteld bij de aanleg van deze autowegen van een bescheidener opzet uit te gaan, die beter in te passen is in de bestaande wegenstruktuur.

BUITEN DE VESTE EN ZANDDIJK

De bestemmingsplannen in het gebied rond de kern Veere zijn gebaseerd op het streekplan Midden-Zeeland en het uitbreidingsplan in hoofdzaak der gemeente Veere. De begrenzingen ervan zijn aangegeven in het bestemmingsplan Buitengebied. Voor een deel vallen deze samen met de grenzen van het beschermd stadsgezicht Veere. De bestemmingsplannen regelen de inrichting van een deel van het natuurgebied ten westen van Veere en het agrarisch gebied rond de kern Zanddijk.
De bestemmingsplannen Bungalowpark Buiten de Veste I en II voorzien in de bouw van respektievelijk 40 en 7 vrijstaande eengezinshuizen en bungalows. Daarnaast is in Buiten de Veste I ook een terrein uitgetrokken voor de bouw van een apartementengebouw. In Buiten de Veste II is het driehoekig terrein tussen vestinggracht en kreek vanwege de grote landschappelijke waarde ervan bestemd voor openbaar groen. De realisatie van beide plannen, waarvan het eerste bijna is voltooid, wordt geregeld via een overeenkomst ingevolge de Bouwexploitatieverordening met Rodelko B.V., de plaatselijke projektontwikkelaar. Het tweede plan is onlangs in uitvoering genomen, zodat het hier gevestigde tuinbouwbedrijf moet worden opgeheven. Volgens de toelichting van het plan zal *"het verdwijnen van de aanwezige kassen () een positieve bijdrage ter verfraaiing van dit gebied opleveren."*
De bestemmingsplannen Zanddijk en Zanddijk-Oost moeten voorzien in de bouw van betaalbare woningen in de nabijheid van Veere. Volgens de toelichting op het laatste plan moet het *"uit een oogpunt van vormgeving en bescherming van de belangen van de Monumentenzorg als bijzonder moeilijk, zo niet uitgesloten worden geacht in de bebouwde kom van Veere het benodigde aantal woningen in de woningwetsektor en woningen in een goedkopere prijsklasse te kunnen realiseren."* De reeds gebouwde woningen in Zanddijk en de nog uit te voeren wijk Zanddijk-Oost kunnen dan ook worden gezien als alternatief voor het wonen in Veere. Jonge Veerenaren, die vanwege de beperkte woonmogelijkheden de afgelopen decennia naar elders zijn vertrokken, moeten zoveel mogelijk hier worden opgevangen. In Zanddijk zijn reeds 120 woningen gereed gekomen waaraan er nog 15 kunnen worden toegevoegd. Het middenterrein, aanvankelijk bedoeld als agrarisch gebied, heeft bij de herziening de bestemming bijzondere doeleinden gekregen en zal worden gebruikt voor de bouw van een gymnastieklokaal, een kleuterschool en een openbare lagere



gemeente Veere



bestemmingsplannen gemeente Veere

school. Zanddijk-Oost biedt plaats aan 83 woningen terwijl is voorzien in de bouw van één of twee winkels voor de dagelijkse levensbehoeften. Daarnaast zijn hier de volgende bestemmingen geregeld: de stedebouwkundige inpassing van het bejaardentehuis "Nieuw Sandenburgh", de aanleg van een nieuwe begraafplaats en de situering van een nieuw bedrijfsterrein.

KOMVOORSCHRIFTEN VEERE

De regeling binnen de bebouwde kom uit 1946 vormt, samen met het bijbehorende uitbreidingsplan in hoofdzaak uit datzelfde jaar, het kader waarbinnen de ruimtelijke ontwikkeling van het stadje Veere zich na de tweede wereldoorlog heeft afgespeeld. De koppeling tussen het buitengebied en Veere zelf werd echter reeds in 1953 via een wijziging van het renvooi van het uitbreidingsplan ten dele losgelaten. Met de vaststelling van het uitbreidingsplan in hoofdzaak in 1964 kwamen de doelstellingen van de komvoorschriften geheel te vervallen. Vanaf die tijd lag de nadruk op nieuwbouw buiten Veere in plaats van binnen de bebouwde kom. De komvoorschriften zijn echter ook nu nog van kracht, voorzover het de bebouwing in het beschermd stadsgezicht betreft.
De redenen voor het gemeentebestuur om ordenend te gaan optreden bij de inrichting van haar grondgebied waren de dreiging van eventuele bebouwing op de wallen en de toenemende lintbebouwing in het landschap rond Veere, ondanks de ook toentertijd vele onbebouwde terreinen in de bebouwde kom. Dit laatste was zowel het gevolg van het gebruik als moestuin van vroeger bebouwde percelen als de hoge welstandseisen, die onder andere door de provinciale schoonheidskommissie aan nieuwbouw in Veere werden gesteld. Beide faktoren leidden tot grote problemen bij nieuwbouw binnen de bebouwde kom, zodat vestiging in het buitengebied als oplossing overbleef.
Om deze ontwikkeling te keren voorziet het plan in een

ontwerp voor nieuwe bebouwing binnen de bebouwde kom, terwijl het bouwen van woonhuizen in het buitengebied via het uitbreidingsplan in hoofdzaak werd uitgesloten. De voorgestelde bestemmingsverandering betrof de aan de straat liggende open terreinen, die meestal als moestuin in gebruik waren. In een drietal gevallen werd hiervan afgeweken *"omdat op die straatgedeelten fraaie doorzichten op de stad verkregen worden en het uitzicht op de beide, torens boeiend is."*
Er werden drie bebouwingsklassen onderscheiden, laag, half hoog en hoog, al naar gelang de belangrijkheid der straten: lage bebouwing (goothoogte ten hoogste 4,25 m) aan de zuidzijde van Veere bij de O.L.Vrouw, hoge bebouwing (goothoogte ten minste 5,50 m) rond het stadhuis en in het tussenliggende gebied half-hoge bebouwing (goothoogte ten hoogste 5,50 m). Deze bestemming geldt overigens niet alleen voor nieuwbouw maar ook bij vervangende nieuwbouw na afbraak van een bestaand pand.
Van de in het plan voorgestelde woonbebouwing is slechts een gedeelte tot stand gekomen: alleen de Wagenaarstraat, een deel van de Wijngaardstraat en de Markt zijn volgens deze stedebouwkundige opzet gerealiseerd. De in het plan genoemde openbare gebouwen zijn of op een andere plaats of in het geheel niet uitgevoerd. Ook de plantsoenen op de Markt zijn gebleven, in tegenstelling tot de bedoeling van het plan, het verkrijgen van een stedelijk karakter door gehele bestrating. De aanplant van een rij hoge linden aan de noordzijde van de Markt had dit beeld moeten kompleteren.

RANDVOORWAARDEN

De verschillende nota's en plannen van ruimtelijke ordening doen op achtereenvolgens rijks-, provinciaal en gemeentelijk nivo uitspraken over de ruimtelijke inrichting van Veere en omgeving. Een inventarisatie hiervan levert de randvoorwaarden voor de planvorming: een overzicht van de gewenste planologische ontwikkeling, zoals deze door de verschillende bestuurslagen wordt voorgestaan. Het plangebied maakt daarbij deel uit van grotere ruimtelijke eenheden: de landelijke gebieden in Nederland, de regio Midden-Zeeland en de gemeente Veere. Vanuit deze hogere plannivo's kunnen samenhangen binnen deelgebieden worden aangegeven.
Voor Veere en omgeving zijn vooral het streekplan Midden-Zeeland en het bestemmingsplan Buitengebied van betekenis. Het streekplan als gevolg van de koppeling van ruimtelijke ontwikkelingen tot op een regionaal nivo en het bestemmingsplan vanwege de hierop gebaseerde ruimtelijke inrichting van de gemeente. Daarnaast vormt de nota landelijke gebieden het algemene kader waarbinnen de planvorming gestalte krijgt, terwijl de bestemmingsplannen Buiten de Veste I en II, Zanddijk en Zanddijk-Oost een formele begrenzing vormen met het grootste deel van het plangebied.

1. Fysisch-biologisch miljeu
Het landelijk gebied rond Veere heeft van oorsprong een agrarische funktie. De inrichting van het landschap is als gevolg van nieuwe bestemmingen echter aan veranderingen onderhevig. Deze vinden vooral plaats in het agrarisch gebied maar strekken zich soms ook uit tot het landschappelijk waardevol agrarisch gebied en de natuurgebieden.
Een deel van het agrarisch gebied is bestemd voor de bouw van landhuizen, terwijl de aan de kernen grenzende gebieden worden bestemd voor de uitbreiding van de dorpsbebouwing. Daartegenover staat in het algemeen de bescherming van landschappelijk gezien waardevolle agrarische gebieden en de aanwijzing van natuurgebieden. Ook voor stranden en oevers en kultuurmonumenten gelden beperkingen ten aanzien van nieuwe bebouwing.
De inrichting van het landschap is als gevolg van

nieuwe funkties ervan aan veranderingen onderhevig. Deze vinden vooral plaats in het agrarisch gebied, maar strekken zich ook uit tot het landschappelijk waardevol agrarisch gebied en de natuurgebieden.
Agrarisch gebied: bestemd voor akkerbouw, veeteelt, al dan niet in staand glas uitgeoefende tuinbouw, fruitteelt, bloem- en boomkwekerij en bosbouw met de daarbij behorende bedrijfsgebouwen, bedrijfswoningen e.d.
Agrarisch gebied landhuizen toegestaan: idem agrarisch gebied met als extra de mogelijkheid tot bouw van landhuizen op buitenplaatsen.
Agrarisch gebied met beperkte bebouwing: bestemd voor aan de grond gebonden agrarische bedrijven met de daarbij behorende bedrijfsgebouwen en bedrijfswoningen e.d.
Landschappelijk waardevol agrarisch gebied: idem agrarisch gebied met beperkte bebouwing met daarbij de bescherming en instandhouding van de aanwezige natuurwetenschappelijke en landschappelijke waarden.
Natuurgebied: terreinen met bijzondere natuurwetenschappelijke en landschappelijke waarden, waarvan de bescherming en instandhouding vooropstaat, daarnaast bestemd voor houtproduktie, agrarische doeleinden en/of beperkte voorzieningen ten behoeve van de rekreatie.
Strand- en oevergebied: natuurgebied, tevens bestemd voor waterstaatkundige en rekreatieve doeleinden.
Bij de uitvoering van plannen moet aan verschillende voorwaarden zijn voldaan. Slechts in het agrarisch gebied geschiedt de aanwijzing van gronden en de regeling van de bebouwing alleen via het gemeentelijk bestemmingsplan. Voor bouwaktiviteiten en werkzaamheden in de rest van het landelijk gebied is een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten vereist.
In de bestemmingsbepalingen zijn vrijstellingen opgenomen, die onder bepaalde voorwaarden door Burgemeester en Wethouders kunnen worden verleend. Voor het agrarisch gebied, het agrarisch gebied met beperkte bebouwing en het strand- en oevergebied is een vrijstelling van B & W voldoende, terwijl voor de bouw van landhuizen in het agrarisch gebied, bebouwing in het landschappelijk waardevol agrarisch gebied en op kultuurmonumenten een verklaring van geen bezwaar van GS noodzakelijk is. Voor het natuurgebied kunnen geen vrijstellingen worden verleend.

2. Bescherming van de mens
De beveiliging van Midden-Zeeland tegen het water heeft geleid tot een groot aantal planologische maatregelen en ruimtelijke objekten om de kansen op overstroming en wateroverlast te verkleinen. De waterkering wordt gevormd door de zeewering langs de Noordzee, bestaande uit een plaatselijk door dijken onderbroken duinenreeks en de Veerse Dam en de dijken met waterstaatkundige funktie langs de Westerschelde en Oosterschelde. Door de afsluiting van het Veerse Gat hebben de dijken langs het Veerse Meer en het Kanaal door Walcheren hun direkte zeewerende funktie verloren. Voor een deel zijn deze binnendijken met waterstaatkundige funktie aangewezen als landschappelijk waardevol agrarisch gebied.
Naast de beveiliging tegen het water is de bescherming van het water steeds noodzakelijker geworden. Dit geldt zowel voor de Roompot, het kustwater langs het Noordzeestrand, als het Veerse Meer, waar de waterkwaliteit wordt bedreigd door de lozing van huishoudelijk, agrarisch en industrieel afvalwater. Dit leidt tot verontreiniging van de bodem, met als gevolg vermindering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. Ook ten aanzien van het binnenwater, bestaande uit de kreken en polderwateren, dient gewaakt te worden voor een teruggang van de waterkwaliteit en tevens voor het op peil houden van de grondwaterstand.
Ten zuiden van Veere, waar het Kanaal door Walcheren in het Veerse Meer uitmondt, is een rioolwaterzuiveringsinstallatie aangelegd. De voorschriften ten

aanzien van het water in de gemeente Veere beperken zich echter tot de bebouwing: op of in het water mag alleen bebouwing ten behoeve van de zeewering, waterhuishouding, beroepsscheepvaart en rekreatie worden opgericht.
Het Veerse Meer is als buitenwater in beheer bij het Rijk. Door het per 1 december 1970 inwerkingtreden van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren is het mogelijk om tegen vervuiling van het Veerse Meer handelend op te treden. Ook het Kanaal door Walcheren valt onder het Rijk, terwijl het beheer van het binnenwater in handen is van het Waterschap Walcheren. Op grond van het Reglement van politie voor de waterschappen in Zeeland is voor het lozen van organisch afvalwater op polderwateren een vergunning van de betrokken beheerder vereist.

3. Nederzettingenpatroon
De bevolkingsgroei van Midden-Zeeland vindt in hoofdzaak plaats in of nabij de grotere steden. Daarnaast wordt ook een zekere groei van de plattelandsbevolking waarschijnlijk geacht, hoewel in sommige vooral kleinere kernen enige teruggang te verwachten is. De ontwikkeling van de bevolking wordt bepaald door de toegenomen industriële bedrijvigheid in de grote centra. Voor de werkgelegenheid in de plattelandskernen is de ontwikkeling van de rekreatie een belangrijke faktor. De bevolkingsgroei en de veranderde werkgelegenheidssituatie zijn van grote invloed op de (toekomstige) bestemming van de kernen in de gemeente Veere.
Serooskerke heeft vanwege het relatief goede voorzieningenpeil ter plaatse een verzorgende funktie voor het omringende landelijke gebied. Vrouwenpolder ontwikkelt zich tot een specifieke rekreatiekern. Veere heeft grote bekendheid als toeristische trekpleister en als watersportcentrum. Zanddijk wordt ontwikkeld tot woongebied als aanvulling op de woongelegenheid in Veere. Gapinge heeft een voornamelijk agrarische funktie.
Als gevolg van de koncentratie van werkgelegenheid en voorzieningen in de grote centra wordt de funktie van de plattelandskernen voornamelijk bepaald door de woongelegenheid en, in mindere mate, door de voorzieningen, die meestal ook een funktie hebben voor de rekreatie. De uitbreidingsmogelijkheden van de kernen in de gemeente Veere zijn dan ook gebaseerd op de woonfunktie. De rekreatieve ontwikkelingen vinden grotendeels plaats in het buitengebied van de gemeente en worden daarom in afzonderlijke bestemmingsplannen geregeld.
In de omgeving van Veere worden aansluitend op het Krekengebied en rond de kern Zanddijk een drietal nieuwe uitbreidingen tot stand gebracht. Deze zijn vastgesteld in de bestemmingsplannen Bungalowpark Buiten de Veste I en II en Zanddijk en Zanddijk-Oost. Ten zuid-westen van Veere is een gebied aangewezen voor de bouw van landhuizen.
Voor de uitbreiding van de dorpsbebouwing of de bouw van landhuizen moeten de terreinen bij gemeentelijk bestemmingsplan nader worden aangewezen. Ten aanzien van het agrarisch gebied waarin landhuizen zijn toegestaan, geldt dat in totaal 10% van de ca. 410 ha voor de bouw van landhuizen op buitenplaatsen zal mogen worden gebruikt.

4. Woongelegenheid
Het wonen op het platteland wordt onderscheiden naar het wonen in kernen en in het agrarisch gebied. Dezelfde verdeling wordt ook gehanteerd voor het rekreatieve wonen: woningen voor verhuur en tweede woningen in het gebied voor dorpsbebouwing en kampeerbedrijven voor het tijdelijk plaatsen van tenten en caravans in het agrarisch gebied. Hiernaast zijn ook aparte gebieden voor rekreatiebebouwing en kampeergebieden aangewezen. Op deze kampeerterreinen mogen naast tenten en caravans ook kamphuisjes worden geplaatst.
In de omgeving van Veere zijn terreinen aangewezen en ten dele al bestemd voor de uitbreiding van de dorpsbebouwing en de verblijfsrekreatie.
Bestemmingsplan Bungalowpark Buiten de Veste I en II:

vrijstaande eengezinshuizen, bungalows en een apartementengebouw voor de verblijfsrekreatie.
Bestemmingsplan Zanddijk en Zanddijk-Oost: gesubsidieerde en goedkopere vrije sektor woningen en de stedebouwkundige inpassing van een bejaardentehuis met bejaardenwoningen.
Agrarisch gebied, landhuizen toegestaan: bestemd voor de bouw van landhuizen op buitenplaatsen met een omvang van tenminste een halve ha en met een minimale breedte van 100 m op aaneengesloten bouwpercelen van tenminste 2 ha.
Rekreatiegebied met beperkte bebouwing: bestemd voor akkomodaties ten behoeve van de rekreatie, bestaande uit zomerwoningen en bijbehorende voorzieningen.
Kampeergebied: bestemd voor het plaatsen van tenten en niet-statische caravans.
Dorpsbebouwing, de bouw van landhuizen, de rekreatiebebouwing en de kampeerterreinen moeten worden geregeld bij gemeentelijk bestemmingsplan.

5. Voorzieningen
De koncentratie van voorzieningen in de grote centra heeft een afnemend voorzieningenpeil van de plattelandskernen tot gevolg. Daartegenover staat de toenemende rekreatieve betekenis van de landelijke gebieden: in de Tweede Nota voor de Ruimtelijke Ordening is Walcheren aangewezen als park- en watersportgebied van regionale en nationale betekenis. De stranden en duinen van Walcheren en de oevers langs het Veerse Meer zijn daarbij in de Tweede Struktuurschets voor de Ruimtelijke Ontwikkeling van de Openluchtrekreatie in Nederland in de eerste plaats bestemd voor de dagrekreatie, met daarnaast een funktie voor de weekend- en vakantierekreatie. De bestaande plannen richten zich dan ook op differentiatie in de gebruiksmogelijkheden van natuur, strand en water. Er wordt van uitgegaan, dat de rekreanten naast het verblijven in een natuurlijk (aandoend) miljeu tevens gebruik willen maken van allerlei voorzieningen in de kernen, zodat de rekreatie kan bijdragen aan het voortbestaan hiervan.
De situering van de rekreatie-akkomodaties is gericht op koncentratie, zodat de voorzieningen onderling worden gescheiden door open blijvende gebieden. Uitbreiding van de rekreatie langs de stranden en oevers wordt tegengegaan door de aanwijzing van natuurgebieden en via de bestemming van gronden tot landschappelijk waardevol agrarisch gebied. Verdere ontwikkelingen moeten dan ook meer landinwaarts plaatsvinden. De rekreatie-akkomodaties worden daarbij zoveel mogelijk gekoppeld aan een bepaalde dorpskern. Voor de verblijfsrekreatie zijn ten zuid-oosten van Veere aan de overzijde van het Kanaal door Walcheren terreinen gereserveerd voor rekreatiebebouwing aan het Veerse Meer en een kampeergebied in de Oude Middelburgse Haven.
Voor de plaatselijke bevolking is het sportterrein van grote betekenis. Dit is gesitueerd in het natuurgebied tussen Veere en Zanddijk, vanwege de goede bereikbaarheid en de geringe geluidoverlast.

6. Werkgelegenheid
De ontwikkeling van de haven- en industriële aktiviteiten in Midden-Zeeland heeft geleid tot een sterke toename van het aantal arbeidsplaatsen in de grotere steden. De koncentratie van de werkgelegenheid in het Sloegebied, Middelburg, Vlissingen en Goes heeft tot gevolg, dat buiten deze gebieden alleen nog kleinere bedrijven, hoofdzakelijk werkend in de ambachtelijke of verzorgende sfeer, toelaatbaar zijn. De kleine industrieterreinen moeten deel uitmaken van de dorpsbebouwing.
In de zuidelijkste hoek van het bestemmingsplan Zanddijk-Oost is aan het Kanaal door Walcheren een industrieterrein geprojekteerd als onderdeel van de dorpsbebouwing.
Terrein voor ambachtelijke bedrijven: bestemd voor gebouwen, bouwwerken en andere werken ten behoeve van ambachtelijke bedrijven en nijverheid met uitzondering van bebouwing voor winkel- en verkoopruimten en/of detailhandel.

7. Verbindingen

De infrastruktuur in Midden-Zeeland is gericht op het gebruik van de auto als middel van vervoer. De (uitsluitend) voor motervoertuigen bestemde wegen worden hierdoor steeds belangrijker voor de struktuur van het gebied. In de gemeente Veere is daarbij vooral het rekreatieve gebruik van de verkeersvoorzieningen van belang.

De onderverdeling van de infrastruktuur vindt plaats volgens een hiërarchisch model: wegen van de eerste, van de tweede en van de derde orde en overige wegen. De wegen van de eerste en van de tweede orde betreffen de voorgestelde dammenweg en de rekreatie-toerweg. Het merendeel van de bestaande wegen wordt gevormd door de wegen van de derde orde.

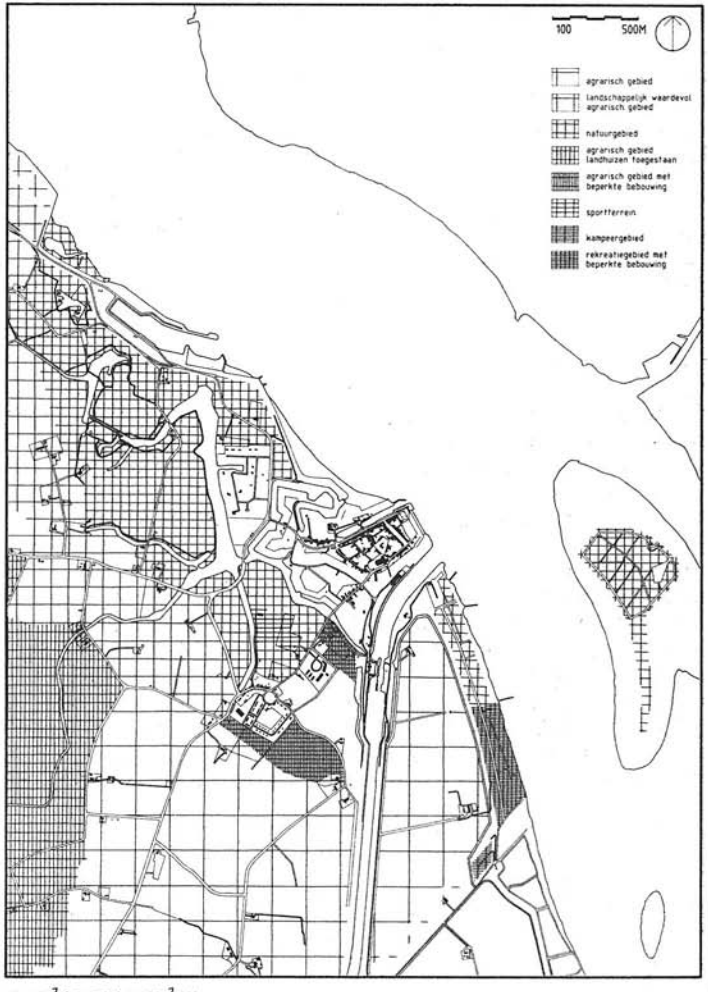
Op het ogenblik wordt de gemeente Veere nog niet door wegen van de eerste orde doorsneden. Alleen Serooskerke is via een weg van de tweede orde, de provinciale weg nr. 16, met Middelburg verbonden.

Wegen van de eerste orde: het verlengstuk van de geprojekteerde dammenweg, rijksweg 21, tezijnertijd aansluitend op de weg over de Oosterscheldedam: aansluiting op de weg van de derde orde naar Veere; de voorlopige tracering van de dammenweg is gebaseerd op een eventuele rijbaanverdubbeling in de toekomst, terwijl een veel bescheidener opzet als enkelbaansweg met twee rijstroken een betere inpassing in het landschap mogelijk maakt, aansluitend op het bestaande wegenstelsel.

Wegen van de tweede orde: de geprojekteerde rekreatietoerweg langs de kust van Walcheren en de nieuwe noordelijke uitvalsweg vanuit Middelburg, die bij Serooskerke op de provinciale weg aansluit: aansluitend op de weg van de derde orde naar Veere.

Wegen van de derde orde: hier en daar zijn korrekties in het tracé aangebracht.

De waterwegen rond Veere worden gevormd door het Kanaal door Walcheren en het Veerse Meer. Deze vormen de verbinding voor de binnenscheepvaart van de Oosterschelde naar Vlissingen en de Westerschelde. In de



randvoorwaarden

toekomst zou een "Sloekanaal" de funktie van het Kanaal door Walcheren kunnen overnemen.
Tussen de televisiesteunzender te Goes en Domburg loopt een optisch vrij pad ter breedte van 200 m. Hierdoor wordt de hoogte van de bebouwing rond Zanddijk beperkt tot 16 m.

PROBLEEMSIGNALERING

De planologische ontwikkeling van Midden-Zeeland heeft geleid tot ingrijpende veranderingen in de ruimtelijk-fysieke struktuur van het plangebied. De gewijzigde verhouding tussen stad en platteland heeft daarbij ook voor Veere en omgeving geresulteerd in nieuwe gebruiksvormen met als gevolg een andere ruimtelijke inrichting van het plangebied. Deze wisselwerking tussen gebruik en inrichting is de kwaliteit van de omgeving echter niet ten goede gekomen. Bestaande funktionele patronen worden doorbroken, waardoor de ruimtelijke verschijningsvorm verarmt. De snelheid waarmee de veranderingen plaatsvinden maakt het daarbij onmogelijk om tegelijkertijd een nieuwe, hoogwaardige omgeving tot stand te brengen. Een betere afstemming van het nieuw gemaakte op het reeds bestaande kan echter bijdragen aan een zowel ruimtelijk als sociaal gezien meer optimale inrichting van het plangebied.

1. Fysisch-biologisch miljeu
Kleine uitbreidingen, de bouw van villa's en de nog steeds toenemende rekreatie zijn van grote invloed op het uiterlijk en de struktuur van de onbebouwde omgeving. De druk op het open landschap rond de kernen, het Krekengebied en het Veerse Meer kan daarbij leiden tot ongewenste en onbedoelde veranderingen in de opbouw van dit deel van Walcheren.

2. Bescherming van de mens
Het teruglopen en vergrijzen van de bevolking, het tekort aan betaalbare woningen in de bebouwde kom van Veere en de rekreatieve bestemming van vele goede woningen hebben een onevenwichtig sociaal miljeu tot gevolg gehad, dit zowel naar inkomen als leeftijd.

3. Nederzettingenpatroon
Ondanks het grote aantal open percelen binnen de bebouwde kom van Veere vinden de uitbreidingen, in tegenstelling tot de nieuwbouw bij andere kernen binnen de gemeente, plaats buiten de komgrens. In het Krekengebied komt het bungalowpark Buiten de Veste tot stand, terwijl de gesubsidieerde woningbouw en goedkopere vrije-sektor-woningen in Zanddijk worden gerealiseerd.

4. Woongelegenheid
Het ontbreken van een gevarieerd aanbod van woningen in de bebouwde kom van Veere stimuleert het vertrek van vooral jonge inwoners. Woningzoekende Veerenaren zijn voor een betaalbare woning op Zanddijk aangewezen.

5. Voorzieningen
De daling van de bevolking, gekoppeld aan het vertrek van vooral jonge inwoners, leidt tot een uitholling van het voorzieningenpakket. De verschraling die hiervan het gevolg is, heeft zowel betrekking op het onderwijs als op de plaatselijke dienstverlening, die steeds meer afhankelijk wordt van de rekreatie.

6. Werkgelegenheid
De koncentratie van de industriële aktiviteiten in Middelburg, Vlissingen en het Sloegebied heeft bijgedragen aan een toenemend forensisme. Daarnaast heeft het wegvallen van een aantal vestigingsfaktoren als gevolg van de Deltawerken de plaatselijke werkgelegenheid doen verminderen.

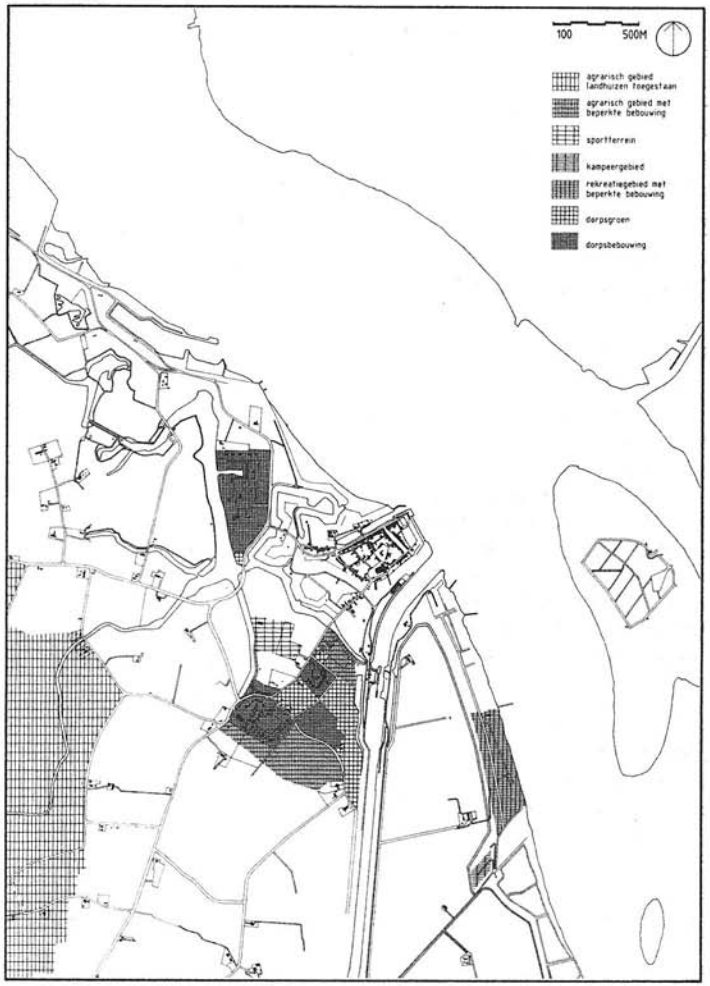
7. Verbindingen
Voor verplaatsingen is men, behalve voor de bestemmingen Middelburg, Vrouwenpolder en Kamperland, die bereikbaar zijn met een regionale busdienst, aangewezen op de partikuliere auto. In de zomermaanden leidt het rekreatieve verkeer, bestaande uit auto's en toerbussen, tot grote verkeers- en parkeerproblemen in de bebouwde kom van Veere.

PLANDOELEN

De probleemsignalering en daarmee ook de plandoelen spitsen zich toe op de nieuwe uitbreidingen buiten de bebouwde kom van Veere, de problemen die hieruit ontstaan voor het funktioneren van de lokale samenleving en de aantasting van het landschap die hiervan, zowel wat inrichting als gebruik betreft, het gevolg is. Omdat de ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied wordt bepaald door de woonfunktie van de kern Veere hebben de plandoelen in de eerste plaats betrekking op het op een andere wijze dan tot nu toe voorzien in woongelegenheid. De prioriteiten van een op de plandoelen gebaseerd ruimtelijk beleid worden dus bepaald door het wonen en de koppeling hiervan met de relatie tussen bebouwde en onbebouwde omgeving.

1. Fysisch-biologisch miljeu
Gebruik en inrichting van de onbebouwde omgeving moeten worden gebaseerd op het laten voortbestaan van aaneengesloten gebieden en handhaving van de agrarische en landschappelijke funktie. Veranderingen hierin moeten worden ingepast in de aanwezige funktionele en ruimtelijke patronen.

2. Bescherming van de mens
Handhaving van de lokale samenleving door via gerichte



probleemsignalering

ruimtelijke spreiding en sociale opbouw ervan een goed funktioneren mogelijk te maken.

3. Nederzettingenpatroon
De woongelegenheid, voorzieningen, werkgelegenheid en verbindingen moeten worden gebaseerd op het als zelfstandige woonkern blijven voortbestaan van Veere. Veranderingen in de opbouw hiervan en uitbreidingen in het onbebouwde gebied moeten worden afgestemd op de bestaande struktuur van Veere zelf en de samenhangen tussen de kernen onderling.

4. Woongelegenheid
Het tot stand brengen van een gedifferentieerd aanbod van woningen, gebaseerd op een evenwichtige samenstelling van de bevolking.

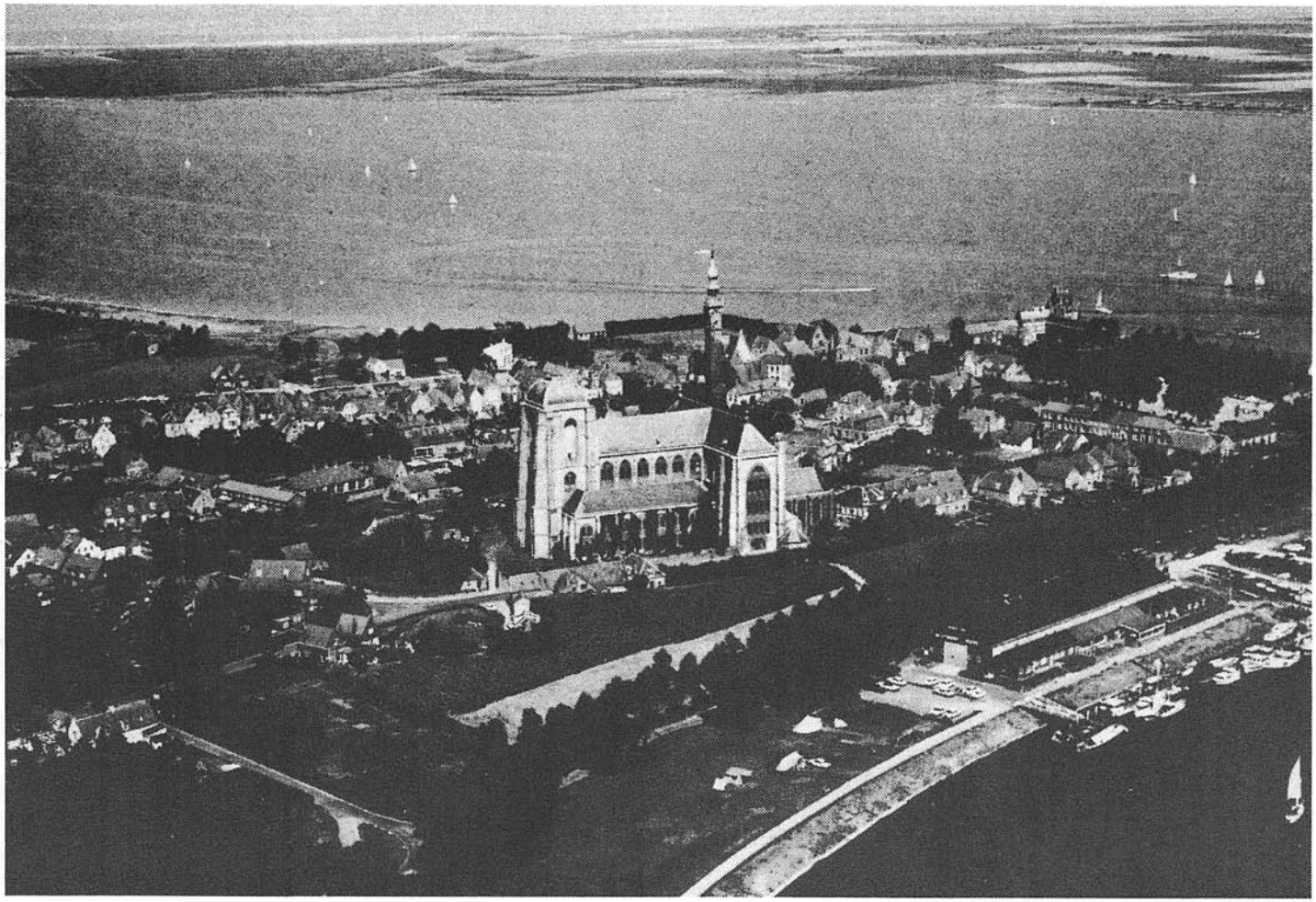
5. Voorzieningen
Handhaving en uitbouw van het aanwezige voorzieningenpakket, voorzover dat van betekenis is voor het funktioneren van de lokale samenleving.

6. Werkgelegenheid
Handhaving en uitbouw van het aantal arbeidsplaatsen, gekoppeld aan de specifieke vestigingsfaktoren en de ontwikkeling van de bevolking.

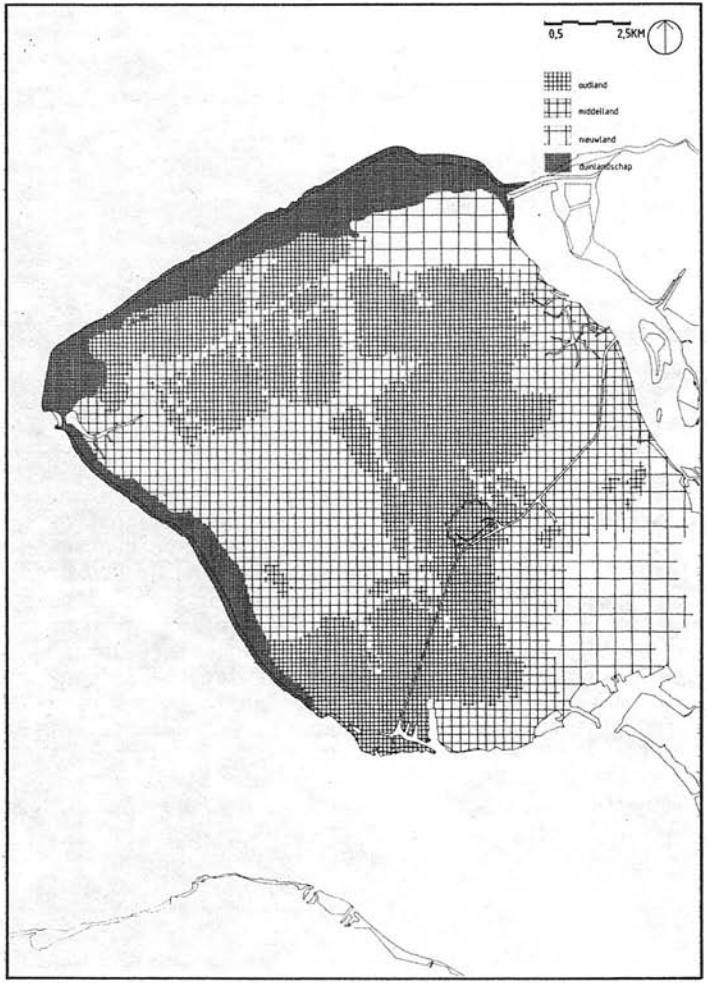
7. Verbindingen
Het ontwikkelen van goede verplaatsingsmogelijkheden voor bewoners en bezoekers, zowel in Veere zelf als met de omliggende kernen.

KONKLUSIE

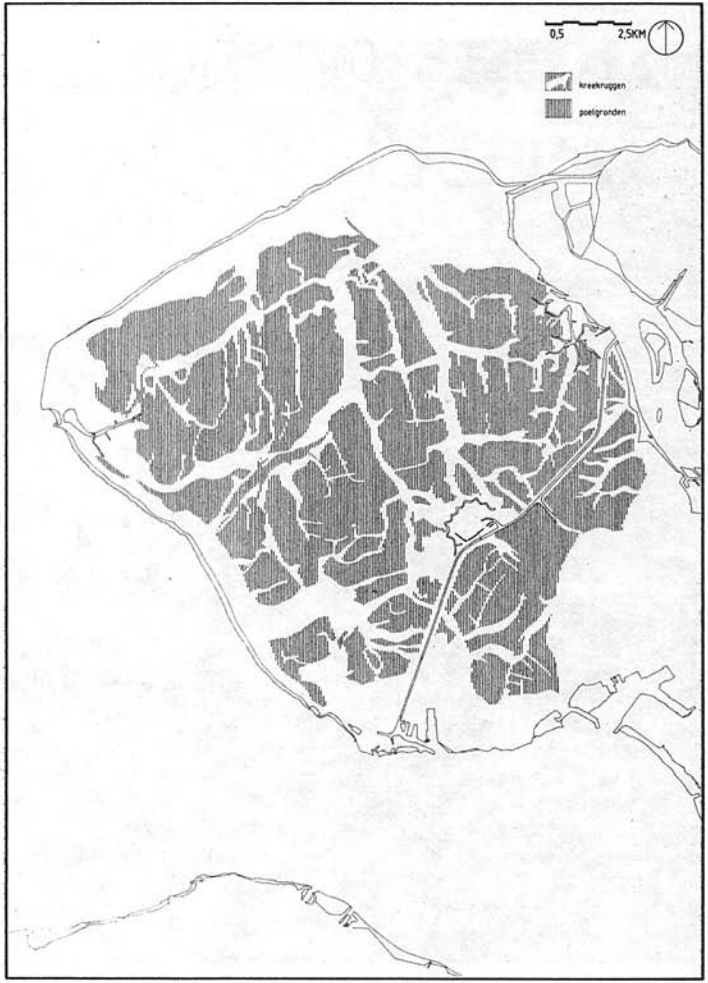
De verkenning van het plangebied geeft op basis van nota's en plannen van ruimtelijke ordening een inzicht in de ideeën, die bepalend zijn geweest voor de toekomstige ontwikkeling van dit gebied tegen de achtergrond van de grote veranderingen, die zich hier sinds de eerste fasen van het Deltaplan hebben voltrokken. Het beeld dat hierbij wordt opgeroepen gaat in de richting van een snelle verstedelijking van een tot in de jaren 60 nog voornamelijk landelijk gebied. En hoewel de grote uitbreidingen en de nieuwe industriegebieden werden gesitueerd rond de stedelijke centra Middelburg, Vlissingen en Goes wordt ook het platteland gekonfronteerd met de nieuwe ontwikkelingen. De uitbreiding van het wegennet en de stormachtige groei van de rekreatie leiden samen met suburbane ontwikkelingen tot de inlijving van het landschap bij de stad. De verstedelijking wordt op het nivo van de planvorming als uitgangspunt gehanteerd voor de inrichting van de landelijke gebieden. De *plananalyse* maakt duidelijk, dat een visie op de landelijke gebieden en de kleine kernen als zodanig ontbreekt.



Veere, gezien in noordelijke richting



de landschappen van Walcheren



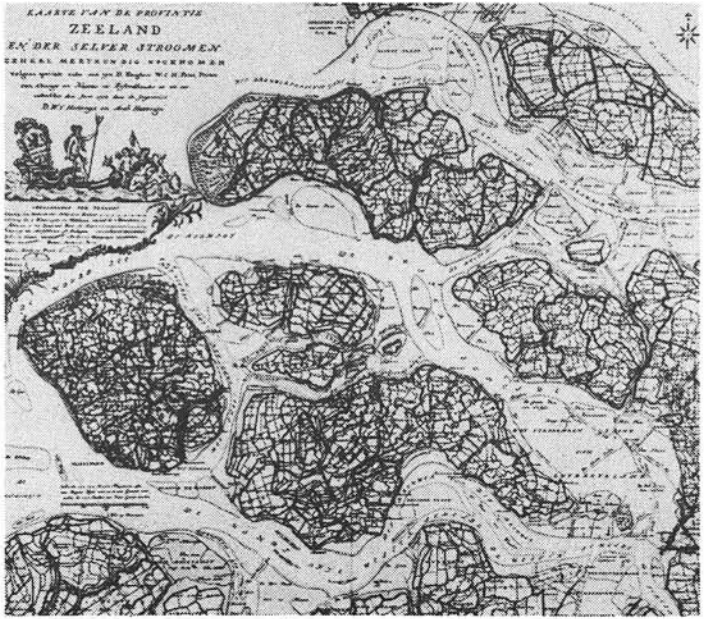
de inversie van het landschap van Walcheren

HOOFDSTUK 2

HISTORISCH OVERZICHT

1. FYSISCH-BIOLOGISCH MILJEU

De ontstaansgeschiedenis van het zuidwestelijk deel van Nederland in zijn huidige verschijningsvorm gaat terug tot ongeveer 10.000 jaar geleden. Omstreeks die tijd komt er een einde aan het Pleistoceen, een tijdvak waarin ijstijden werden afgewisseld met warmere perioden, de interglacialen. Met de klimaatsverbetering die na de laatste ijstijd, het Weichsel-glaciaal, inzette, nam het Holoceen een aanvang.
Gedurende het Pleistoceen vormde zich, met uitzondering van de diepe ondergrond, het overgrote deel van de bodem van ons land. Door grote rivieren uit het zuiden en oosten en door het landijs uit het noorden werden zand, grind en klei aangevoerd, waarmee het dalende Noordzeebekken werd volgestort. De toentertijd voornamelijk in westelijke richting stromende rivieren bouwden afzettingen op, die zich in westelijke en later ook in noordelijke richting tot een deltagebied uitbreidden. Het oprukkende landijs, dat tijdens de voorlaatste ijstijd, het Saale-glaciaal, de noordelijke helft van Nederland bedekte, stuwde de bevroren ondergrond voor zich uit tot stuwwallen, terwijl de aan de randen van de landijsmassa gevormde ijstongen in de bodem dalen uitslepen. Na het smelten van de landijskappen bleef het meegevoerde materiaal, een mengsel van keien en leem, in een gesloten dek op het toenmalige aardoppervlak achter. Na het Weichsel-glaciaal, waarin ons land niet door landijs was bedekt, werd met de milder wordende klimatologische omstandigheden het Holoceen ingezet. Dit is het geologische tijdvak waarin ook wij nu nog leven en dat als een interglaciaal kan worden opgevat. Als gevolg van de overigens langzame temperatuurstijging smelten de ijskappen in het noorden van Europa verder af, waardoor het Noordzeebekken zich snel vult. De stijging van de zeespiegel heeft een zodanige verhoging van het grondwater tot gevolg, dat in het westen van de delta uitgestrekte moerasgebieden ontstaan, waarin zich veen



Zeeland in 1753, Hattinga

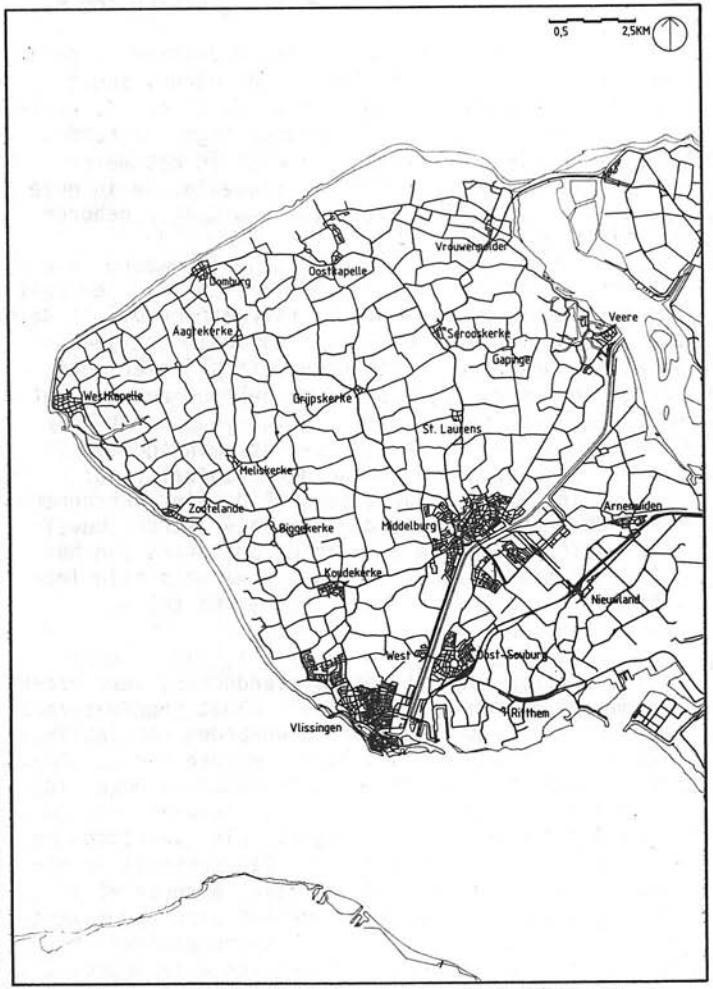
Walcheren in 1750, Hattinga

begint te vormen. Verdere stijging van het grondwaterpeil leidt hierbij tot de vorming van een waddengebied, waarin zand en klei tot bezinking komen. Met het teruglopen van de stijging van de zeespiegel, ongeveer 5000 jaar geleden, worden hier op de grens van land en water, door het zeezand strandwallen afgezet. Op de strandwallen ontstaan de eerste duinen, waardoor het moerasgebied meer en meer gaat verlanden en er opnieuw veenvorming optreedt. De duinvorming, die zich in westelijke richting verder ontwikkelt, vindt plaats tot in de Romeinse tijd.
Kort na de vorming ervan werden de strandwallen reeds door mensen bewoond, waarschijnlijk rondtrekkende jagers. Toch hebben deze vroege bewoners zich gedurende de eerste transgressiefasen van de zee, veroorzaakt door de nog steeds stijgende zeespiegel, weer moeten terugtrekken. Via de riviermonden van Schelde, Maas, Rijn en Vecht kon de zee tot diep achter de strandwal doordringen. Als gevolg van deze inbraken werd veel veen afgeslagen, maar hiervoor in de plaats kwamen zand- en kleiafzettingen. Omdat het meeste rivierwater - vanwege de sterke bodemdaling - door zuidwest Nederland werd afgevoerd ontstonden hier brede riviermonden, die door de binnendringende zee tot ver

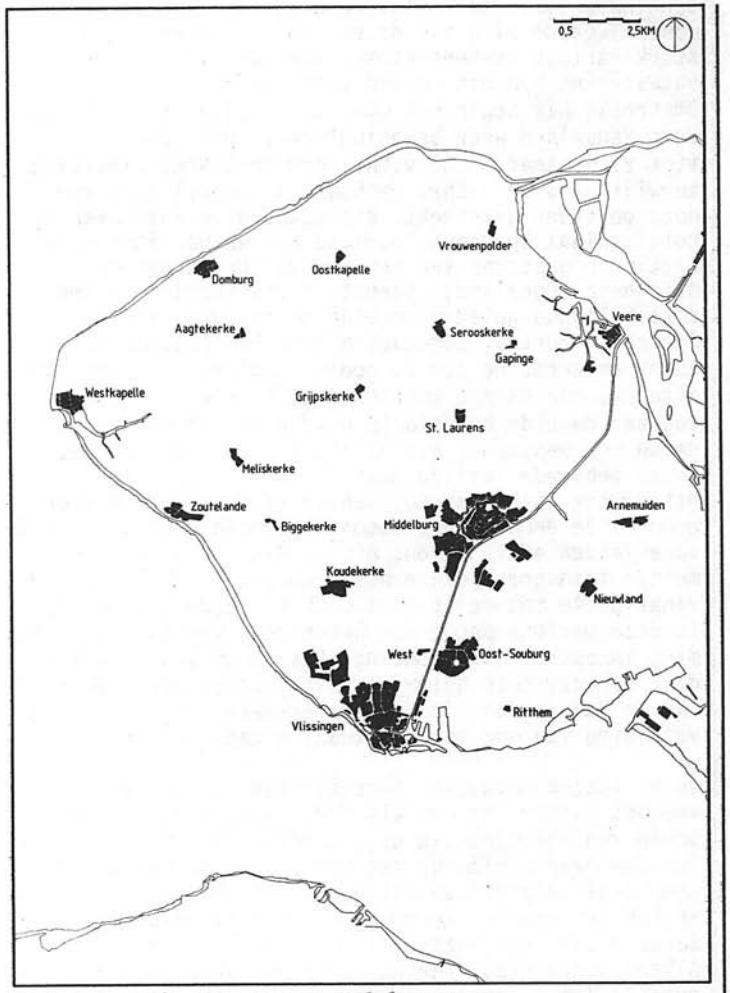
landinwaarts werden uitgeschuurd. Vanuit deze getijdemonden vormde zich via de eb- en vloedbeweging een sterk vertakt krekensysteem, waardoor een natuurlijke ontwatering van dit gebied tot stand kwam.
Omstreeks het begin van onze jaartelling komt in zuidwest Nederland weer bewoning voor. Op Walcheren vestigt zich vanaf ± 100 v.Chr. een Keltische bevolking, terwijl na ± 50 v.Chr. de Romeinse handel zich tot deze gebieden uitstrekt. Bij Domburg op Walcheren en Colijnsplaat op Noord-Beveland worden Romeinse nederzettingen gesticht ten behoeve van de handel op Britannia (Engeland). Vanuit de toentertijd tussen deze eilanden gelegen Scheldemondrug werd via de Romanorum Portus, tegenwoordig de Roompot, de overtocht gemaakt. De aan de godin Nehalennia opgedragen altaren, die na een voorspoedige reis en behouden terugkeer door de handelaren werden opgericht, vormen de nu nog bestaande overblijfselen van de voor deze godin gebouwde heiligdommen.
Met de toeneming van het aantal stormvloeden halverwege de 3e eeuw n.Chr. begon de Romeinse invloed in de lage landen af te nemen. Als gevolg van deze laat-Romeinse transgressiefase was bewoning van deze gebieden vanaf de 4e tot de 6e eeuw n.Chr. vrijwel onmogelijk. In deze periode begon ook het proces van duinverplaatsing in oostelijke richting. Pas in de 17e eeuw kon door een gerichte helmbeplanting aan de verstuiving van de duinen een eind worden gemaakt, dit dankzij de vestiging van een meer centraal gezag.

In de laat-Romeinse transgressiefase wordt de vorming van het oudste, nu nog als zodanig herkenbare landschap van Walcheren in gang gezet. Aan het eind van de 3e eeuw overspoelde de zee het gehele gebied achter de strandwal, waarbij vooral vanuit het noordwesten grote kreken het land binnendrongen. Hierbij werd op het onbedekte veen en de zavel langs de noordzijde van het eiland zware klei afgezet. Met de daaropvolgende regressie van de zee verlandden de kreken, eerst met zandig, daarna met slibrijker materiaal. De in deze periode afgezette sedimenten worden gerekend tot het *Oudland*.
Vanaf de 6e eeuw koncentreerde het overstromingsgevaar zich meer in het westen van Walcheren, zodat op hoge plaatsen bewoning mogelijk werd. De aan de westzijde gevormde schorren - aanwassen tegen de randen van bestaand land of opwassen midden in het water - werden door kreken in eilanden opgedeeld. De in deze tijd door en in kreken afgezette sedimenten behoren tot het *Middelland*.
In de 9e eeuw is Walcheren weer geheel bewoond en ondanks de omstreeks het jaar 1000 aan de zuid- en oostrand veelvuldig voorkomende overstromingen blijft de bewoning voortduren. De hierbij aan de oostzijde van het eiland gevormde afzettingen, waarbij overigens geen grote kreken zijn ontstaan, behoren ook tot het *Middelland*. Aan het eind van de 10e eeuw neemt door daling van de zeespiegel het overstromingsgevaar verder af. Op de breder wordende strandwal vindt nieuwe duinvorming plaats, terwijl de niet beschermde kusten door dijkaanleg tegen het water worden beveiligd. Omstreeks de 12e eeuw is de bedijking van het Oudland en Middelland voltooid. De na deze tijd ingedijkte op- en aanwassen worden gerekend tot het *Nieuwland*.

Het droogvallen van het getijdenlandschap, veroorzaakt door de daling van de zeespiegel en het grondwaterpeil en de aanleg van dijken, had in de bodem een inklinkingsproces tot gevolg: het dunner worden van de bodem door waterverlies. In de met zand en zavel opgevulde kreken was deze bodemdaling gering, terwijl deze in de tussenliggende gebieden, bestaande uit kleiplaten op een veenpakket, veel groter was. Dit verschil in volumevermindering vindt zijn oorzaak in de relatief grote hoeveelheid water die door het veen wordt vastgehouden. Hierdoor leidt de inklinking van veen tot een veel sterkere bodemdaling dan van bijvoorbeeld zand. Door de op Walcheren afgezette kleien werd het veenpakket bovendien sterk in elkaar geperst.



de landschappelijke basisstruktuur van Walcheren

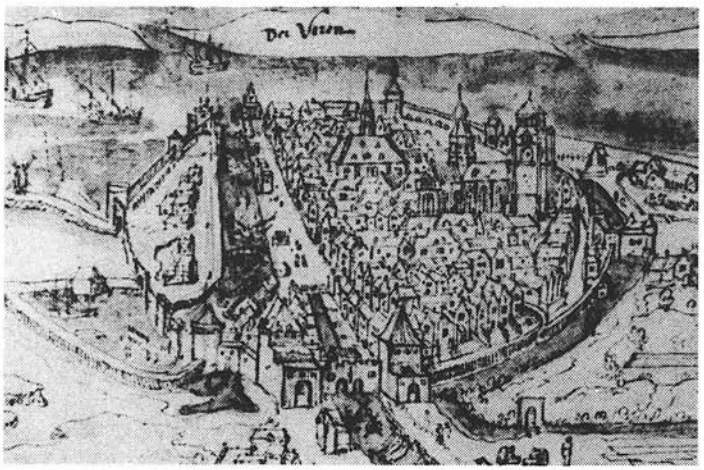


het okkupatiepatroon van Walcheren

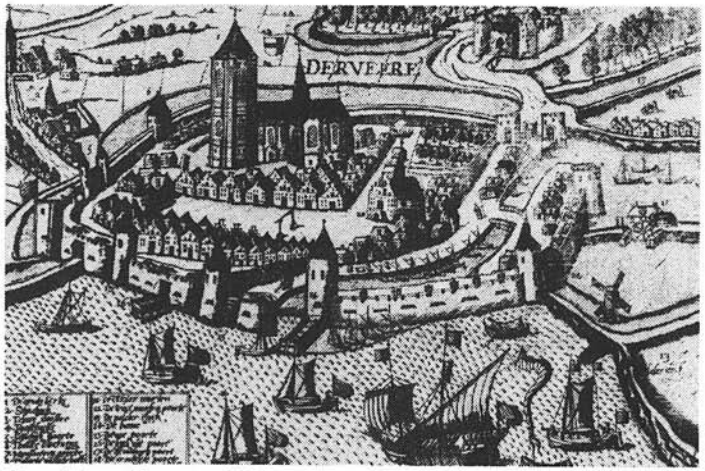
De na de inklinking ontstane omkering in het relief wordt inversie-landschap genoemd. Het bestaat uit kronkelige, vertakte kreekruggen met daartussen lager gelegen gebieden, de poelgronden. Het hoogteverschil tussen kreekruggen en poelgronden werd in de Middeleeuwen op sommige plaatsen nog vergroot door het "darinck delven" of "moeren": het afsteken van veen ten behoeve van de zoutwinning. Het met zout water doordrenkte veenpakket werd weggegraven, waarna het veen werd gedroogd en verbrand en het uitgekristalliseerde zout overbleef. Omdat de klei lang niet altijd op de oorspronkelijke plaats werd teruggezet ontstond in de poelgronden enig reliëf. Het "darinck delven" vond daarnaast ook buitendijks plaats, hetgeen echter grote gevaren met zich meebracht: de gaten in de veenlaag vergrootten de kans op dijkondermijning vanwege de uitschurende werking van golfslag en eb- en vloedbeweging.
De lage ligging van de poelgronden beperkte de gebruiksmogelijkheden ervan. Vanwege de vochtige bodem en de zilte ondergrond werden deze gebieden voornamelijk gebruikt als weidegrond. De hogere ligging en kwalitatief betere bodemgesteldheid van de kreekruggen maakten hierop de akkerbouw mogelijk. Op de overgangen ontstond een fijnschalig landschap met veel afwisseling in bodemgebruik en een grote rijkdom aan heggen en struwelen, voornamelijk bestaande uit meidoornhagen.
Ondanks het grote aantal overstromingen dat Walcheren vanaf de middeleeuwen heeft geteisterd is het landschap tot aan de inundatie van 1944 niet ingrijpend gewijzigd. Van oktober 1944 tot november 1945 is het gehele eiland echter door zeewater overspoeld geweest. Als gevolg hiervan is het reliëf geëgaliseerd en in veel laagtes zand en zavel afgezet, terwijl vrijwel alle bomen en struiken zijn vernietigd. Tijdens de na de inundatie noodzakelijk geworden herverkaveling (1948-51) zijn veel van de nog aanwezige hoogteverschillen door grondverplaatsingen weggewerkt. De nieuwe inrichting van Walcheren werd gekoppeld aan de technologische ontwikkeling van het agrarisch bedrijf. Ook de heggen en struwelen zijn uit de poelgronden verdwenen maar daarvoor in de plaats zijn de op de kreekruggen gelegen wegen met meidoornhagen aangeplant.

2. BESCHERMING VAN DE MENS

De bescherming van de mens heeft op Walcheren, evenals in de rest van de delta, vanaf de vestiging van de eerste bewoners af in het teken gestaan van de beveiliging tegen het water. De langs de riviermondingen gelegen gebieden en de aan vrijwel alle kanten door het water omgeven voormalige eilanden waren slechts bewoonbaar dankzij de georganiseerde aanleg van dijken en het gemeenschappelijk onderhoud daarvan. Ondanks deze inspanningen werd het zuidwestelijk deel van Nederland regelmatig door vaak ernstige overstromingen getroffen, zoals de Sint-Elisabethsvloed van 1421 en de Sint-Felixvloed van 1530.
De kwetsbaarheid van deze gebieden werd des te duidelijker naarmate men meer inzicht kreeg in de waterbewegingen en getijdestromen langs de kust. Het verslag dat de Stormvloedcommissie in 1939 presenteert brengt aan het licht, dat de zeeweringen niet meer bestand zijn tegen extreem hoge stormvloeden. De in de tweede wereldoorlog ontwikkelde methode om met behulp van caissons in korte tijd havens aan te leggen bracht echter de technische realisering van een veiliger zeewering dichterbij. Dit bleek bij het weer droogleggen van het geïnundeerde Walcheren: reeds in oktober 1945 konden de dijkgaten bij Vlissingen, Westkapelle en Veere met caissons worden gedicht.
Door middel van caissons werd het mogelijk om via afsluiting van de zeegaten tot een sterke verkorting van de kustlijn te komen. Hiertoe werd in 1950 met de af-



detail Panorama van Walcheren, ca. 1560



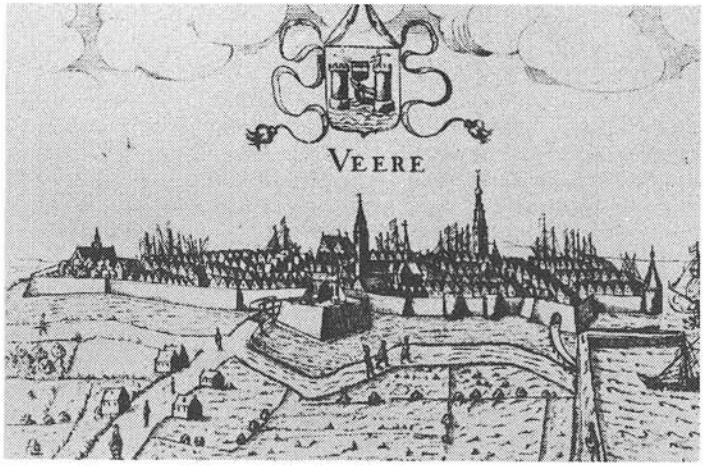
"Der Veere", ca. 1570

damming van de Brielse Maas de eerste aanzet gegeven. Als gevolg van de watersnoodramp van 1 februari 1952 werd de beveiliging tegen het water van zuid-west Nederland in hoog tempo voortgezet. Na de sluiting van de dijkgaten en het herstel van de zwaar beschadigde zeeweringen begint men met de voorbereiding van het Deltaplan: de afsluiting van de open zeegaten met uitzondering van de Nieuwe Waterweg en de Westerschelde. In het eindadvies van de Delta-Commissie uit 1960 werd nog gesteld, dat deze werkzaamheden in 1978 gereed zouden kunnen zijn. Veranderde inzichten echter hebben de voltooiing van de Deltawerken vertraagd. De afsluiting van de Oosterschelde met een dichte dam is losgelaten vanwege het toegenomen inzicht in de biologische en ekologische betekenis van deze grootste zee-arm. Het handhaven van de getijbeweging, waardoor ook de teelt van oesters en mosselen wordt veiliggesteld, heeft geleid tot de politieke keuze voor een doorlaatbare dam, die bij springtij kan worden gesloten.

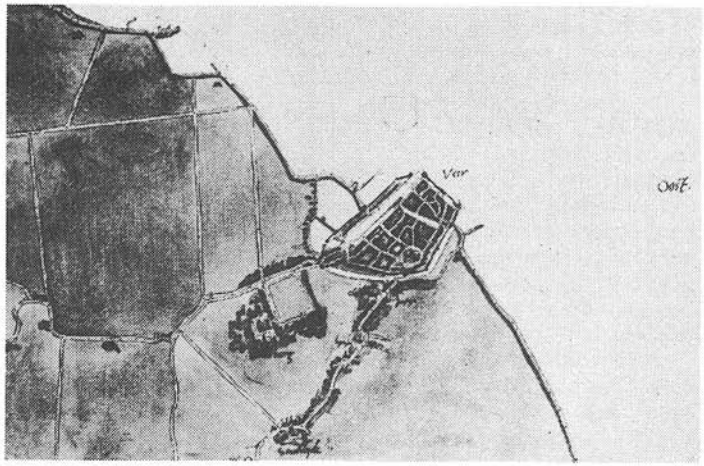
De Deltawerken en in het bijzonder het Drie-Eilanden-Plan zijn van grote invloed geweest op de ontwikkeling van Veere. Als eerste zee-arm werd in 1961 het Veerse Gat afgedamd. Hiermee ontstond het Veerse Meer, van Noordzee en Oosterschelde gescheiden door de Veerse Dam en de Zandkreekdam. Het verloren gaan van de verbinding met de Noordzee had tot gevolg, dat de vanuit Veere uitvarende garnalenvissers een andere thuishaven moesten zoeken. Dankzij een schutsluis in de Zandkreekdam kon de pleziervaart zich echter gunstig ontwikkelen. De stadshaven van Veere werd dan ook tot jachthaven bestemd. Met het gereedkomen van de Oosterscheldebrug in 1965 werd naast de water- ook de dag- en verblijfsrekreatie van grote betekenis. Veere groeide uit tot een toeristische trekpleister bij uitstek.

3. NEDERZETTINGENPATROON

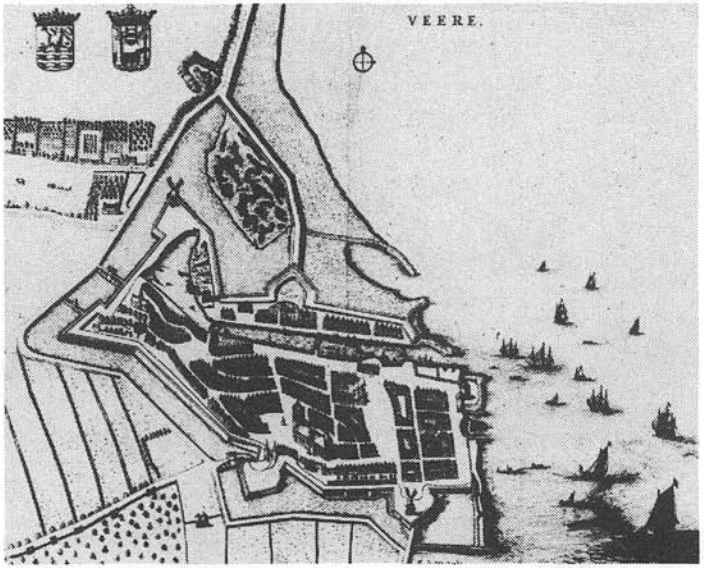
De definitieve vestiging van de mens op Walcheren dateert uit de vroege middeleeuwen. Vanaf de 8e eeuw begon vanuit de duinstrook, een gebied dat ook gedurende de transgressiefasen bewoond was geweest, de kolonisatie van het Oudland en Middelland. Het in de vorm van schorren droogvallende getijdenlandschap werd echter nog voortdurend door het zeewater bedreigd. De bewoning koncentreerde zich dan ook op de hoger gelegen gebieden: de door inklinking van de veenbodem ontstane kreekruggen, bestaande uit het in de kreken afgezette zand en zavel. Het sterk vertakte ruggensysteem werd de landschappelijke basisstruktuur van het nederzettingenpatroon op Walcheren. De kreekruggen vormden door hun hoge ligging een veiliger vestigingsplaats, terwijl de vastere grondslag de bouw van huizen goed mogelijk maakte. Dankzij deze bodemgesteldheid konden de kreekruggen ook als wegen worden gebruikt. Daar waar op de vertakkingen van de kreekruggen knooppunten van wegen ontstonden waren de vestigingsplaatsvoorwaarden optimaal.
Omstreeks 900 is Walcheren geheel bewoond, de bevolking heeft zich gevestigd in onversterkte dorpen. Deze vroege centra van bewoning vormden echter een gemakkelijk doelwit voor de Noormannen, Deense benden, die vanaf de 9e eeuw de kustgebieden aan de Noordzee binnenvielen. Omstreeks 870 begon men daarom in Frankrijk en Vlaanderen met het versterken van bewoonde plaatsen: het graven van een ronde gracht en het opwerpen van een aarden wal. Ook op Walcheren werden dergelijke burchten opgericht, zoals behalve uit archeologische vondsten ook blijkt uit plaatsnamen als Middelburg, Oost-Souburg en Domburg. In Middelburg en Oost-Souburg is de ronde vorm van de burcht nog herkenbaar in het stratenpatroon.
De invasies van de Noormannen dwongen ook landgoederen en kleinere nederzettingen tot het nemen van defensie-



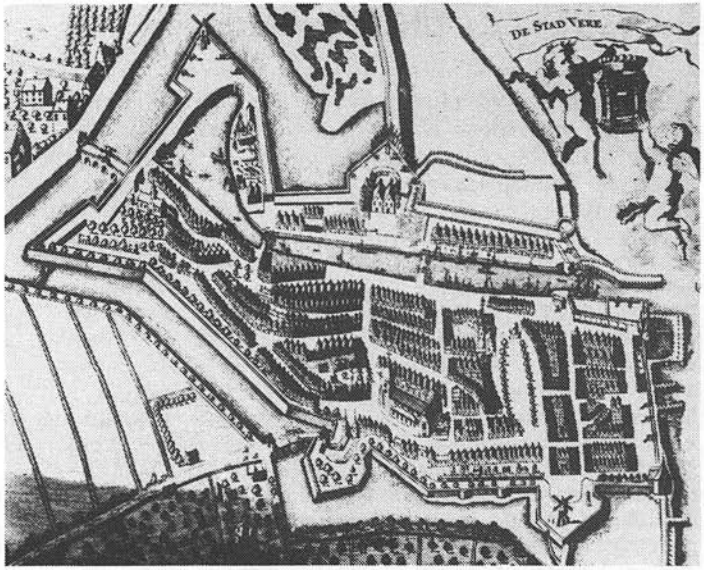
"Veere", ca. 1600, Guicciardini



Veere in 1550, Van Deventer



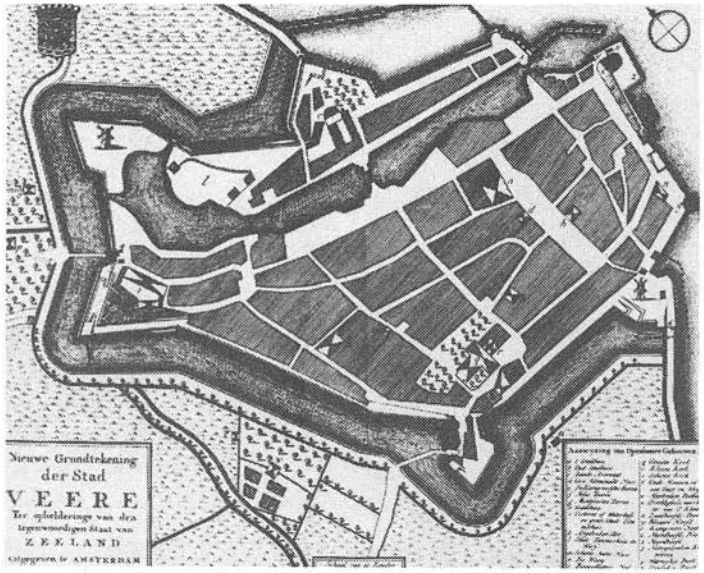
Veere in 1660, Blaeu



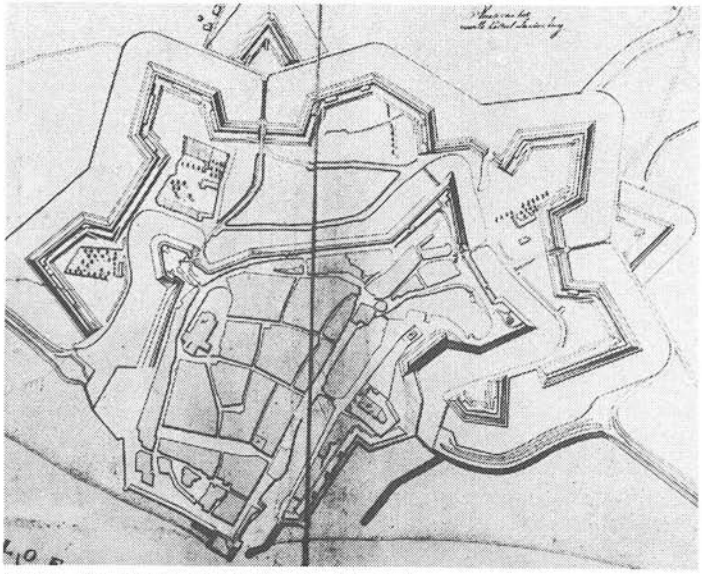
Veere in 1696, Smallegange

ve maatregelen. Daar waar het niet goed mogelijk was om kastelen, hofsteden en hoeven afdoende te versterken werden aardhopen opgeworpen, de zogenoemde vliedbergen of bergjes. Bij vijandelijke invallen kon de plaatselijke bevolking zich hierop terugtrekken en tot de verdediging overgaan. Deze kunstmatige heuvels hebben ten opzichte van het maaiveld een hoogte van 10 meter en aan de onderzijde een doorsnede van 30-40 meter, terwijl ze soms van een gracht zijn voorzien. Men gaat ervan uit dat op de bergjes kleine houten kastelen of woontorens hebben gestaan, de zogenaamde mottekastelen, zoals deze ook voorkomen op het Tapis de Bayeux en afbeeldingen van het kasteel Sandenburgh. Het woord "motte" betekent in het Frans zowel "aardkluit" als "hoogte". De naam vliedbergen dateert nog uit de tijd, dat men de bergjes als vluchtheuvels beschouwde, waarop de bewoners zich bij overstromingen in veiligheid konden stellen. De ligging van het merendeel van deze bergjes op of bij kreekruggen maakt een dergelijke funktie echter niet erg waarschijnlijk.

Als gevolg van de toenemende ekonomische en strategische betekenis van de stad kwam halverwege de middeleeuwen de afzonderlijke verdediging van het platteland te vervallen. De bergjes raakten hierdoor in onbruik of kregen andere bestemmingen, veelal gingen ze over in handen van de kerk. De voormalige, in de regel afgegraven kasteelbergen vormden een optimale

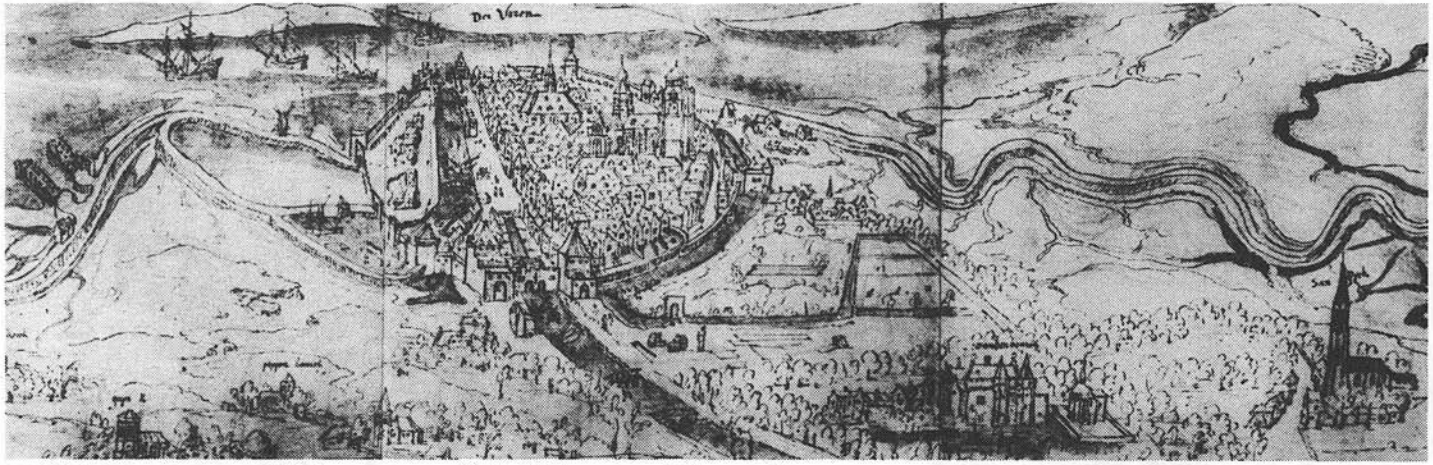


Veere in 1745, Tirion

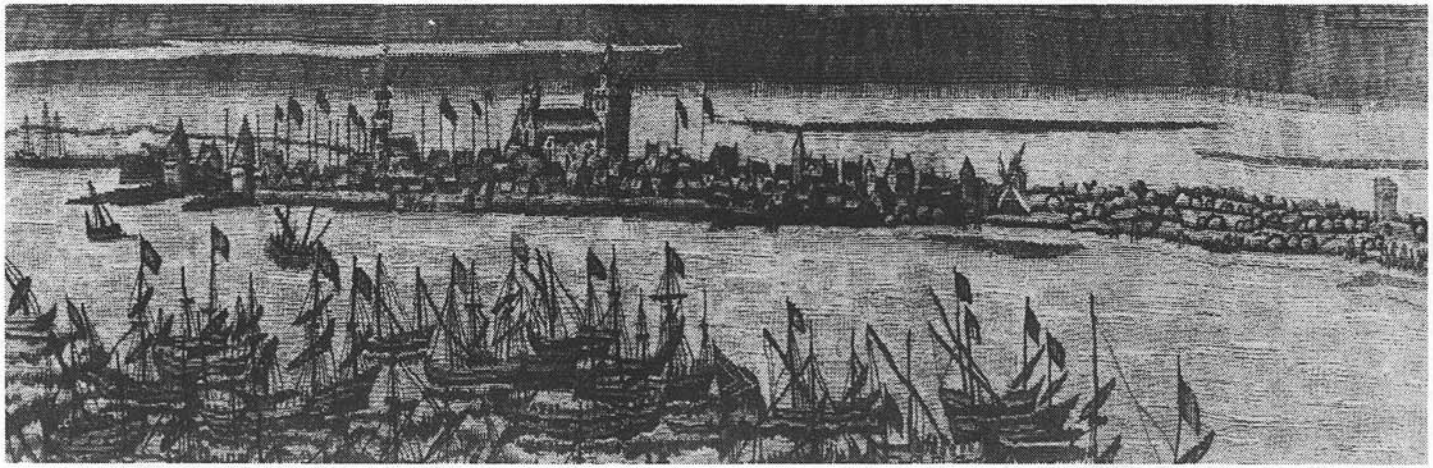


Veere in 1810, kadastrale minuut

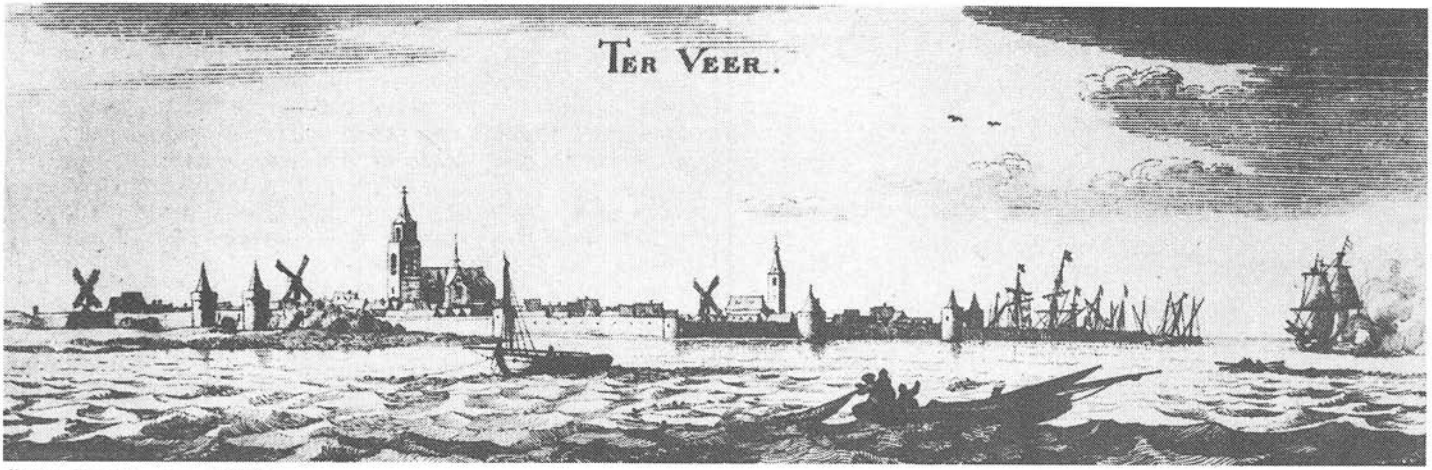
situatie voor de bouw van kerken: bij bestaande nederzettingen een centrale ligging in het dorp en bij de stichting van nieuwe kerkdorpen door het hoogteverschil een oriëntatiepunt voor de toekomstige bebouwing. Uit de plaatsnamen van deze nederzettingen komt de stichting als kerkdorp duidelijk naar voren, terwijl vaak ook de stichter wordt vernoemd: Serooskerke, Aagtekerke, Koudekerke. De struktuur van deze dorpen wordt bepaald door de ovale tot ronde kerkring, de omtrek van het afgegraven bergje.
Gedurende de periode waarin burgnederzettingen en ringdorpen tot stand kwamen, werd ook de bedijking van Walcheren ter hand genomen. Terwijl aan de westkust nieuwe duinvorming plaatsvond werden vanaf de 10e tot aan het eind van de 12e eeuw langs de overige zijden van het eiland dijken aangelegd. Met de inpoldering van het Oudland en Middelland kwam een groot deel van de nu nog bestaande kustlijn tot stand. Na de 12e eeuw zijn alleen nog enkele op- en aanwassen, behorend tot het Nieuwland, door bedijking aan Walcheren toegevoegd. Tegenover deze landaanwinst staat de landinwaartse verplaatsing van de duinen langs de Noordzee, een proces dat pas in de 17e eeuw door een gerichte helmaanplant kon worden gestopt.
De betere bescherming tegen het water vergrootte de mogelijkheden tot het ontstaan van meer omvangrijke nederzettingen. Naast het reeds bestaande Middelburg kwamen dan ook andere steden tot ontwikkeling. Het



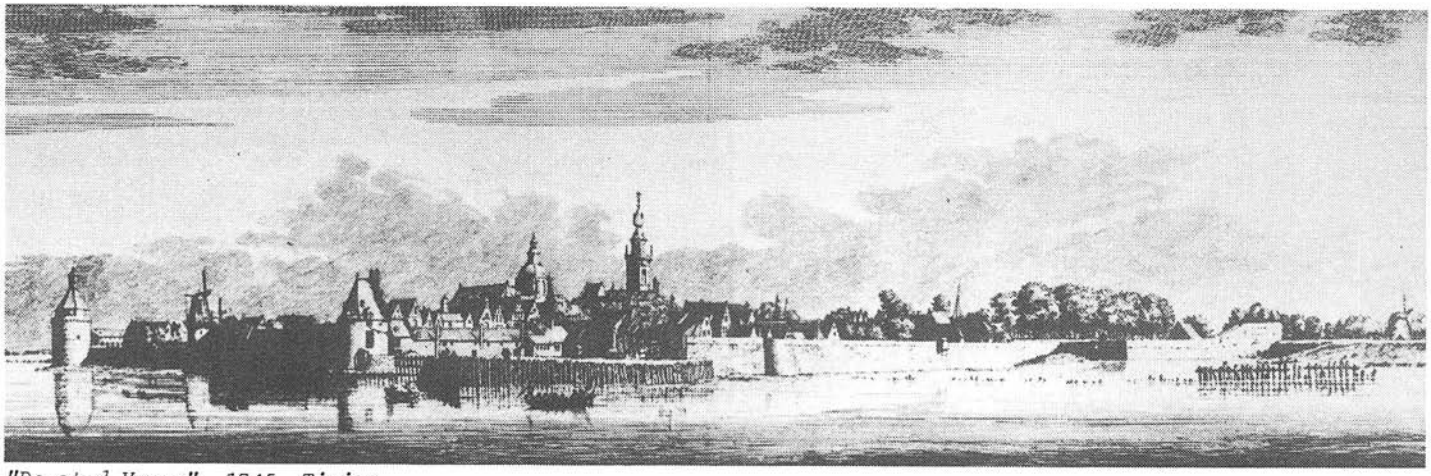
detail Panorama van Walcheren, ca. 1560, Anton van Wijngaerden



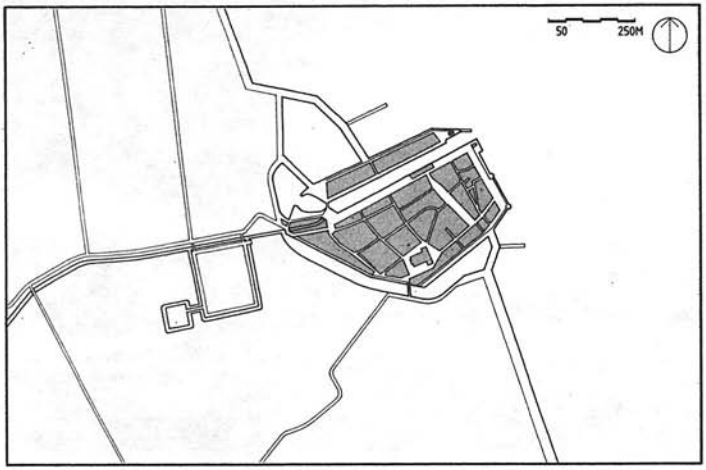
detail tapijt "De slag bij Fort de Haak" in 1573, ca. 1600, Jan de Maeght



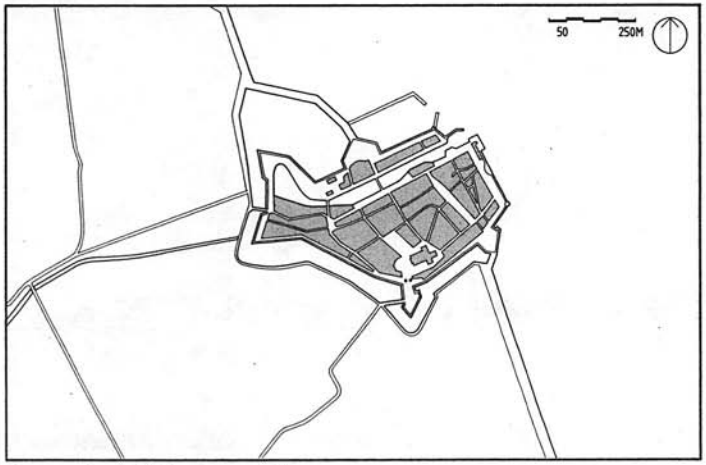
"Ter Veer", ca. 1650



"De stad Veere", 1745, Tirion



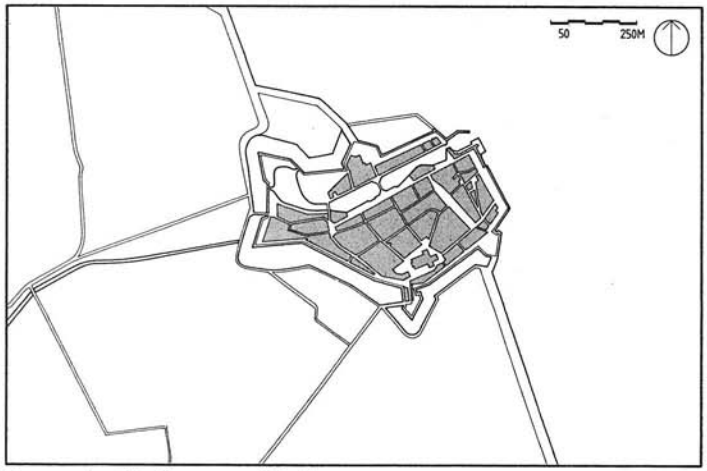
Veere in 1550, naar Van Deventer



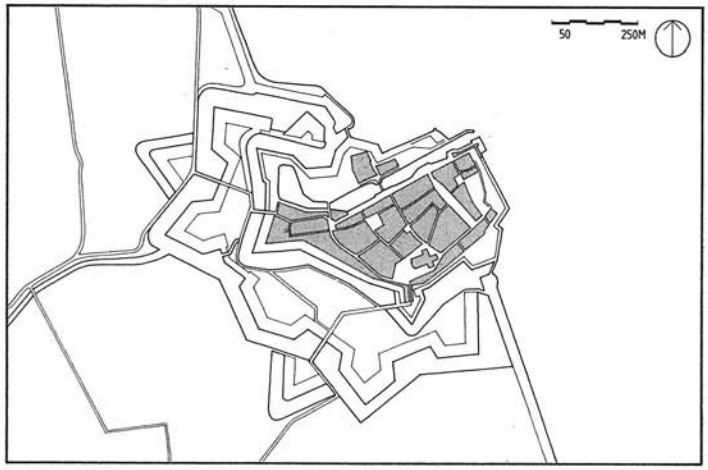
Veere in 1660, naar Blaeu

waren daarbij bovendien een tweetal dijkdorpen, die gedurende de middeleeuwen zouden uitgroeien tot de tweede en derde stad van Walcheren: Veere en Vlissingen. Beide steden waren van oorsprong vissersnederzettingen, terwijl met beide plaatsen ook een veer werd onderhouden. Veere werd daarom vroeger ook wel Campveer genoemd vanwege de verbinding met het destijds op Noord-Beveland gelegen Campen. Nadat Campen in 1532 door het water werd verzwolgen werd de naam verkort tot Ter Vere, Vere, Veer of Veere.
De ontstaansgeschiedenis van Veere begint bij het ringdorp Zanddijk. Nadat in het derde kwart van de 13e eeuw de Zanddijkpolder is ontstaan of herdijkt werd in de buurt van de heerlijke burg de Sandenburgh een kleine vissershaven aangelegd, het latere Campveer. Deze nederzetting behoorde echter tot het ambacht Zanddijk, waarvan de kerk al in 1216 heeft bestaan en wellicht zelfs van nog vroeger datum is.
De eerste beschrijving van Campveer, zonder dat deze naam overigens werd gebruikt, dateert uit 1282, terwijl de eerste vermelding pas voorkomt in een tolrekening van Newcastle uit 1295/97. Campveer kan dan ook worden gezien als een vanuit Zanddijk opgezette onderneming. De voorspoedige ontwikkeling ervan leidde er echter toe, dat al in 1348 Campveer als zelfstandige parochie van Zanddijk werd afgescheiden. Hoewel niet overgeleverd heeft de nederzetting waarschijnlijk halverwege de 14e eeuw het stadsrecht verworven.
Voor de situering van Campveer zijn twee elementen van betekenis geweest: de zeedijk langs de Lemmel, de toenmalige Scheldemonding tussen Walcheren en Noord-Beveland en de hierin uitkomende watergang. Deze watergang vormde de aanzet voor de haven van Campveer, terwijl de bedijking de vlak aan het water gelegen nederzetting voldoende bescherming bood. Dankzij deze omstandigheden konden de visserij, handel en scheepvaart zich goed ontwikkelen en maakte de stad in de 14e en 15e eeuw een snelle ekonomische groei door. Hierdoor werd een goede verdediging van de stad noodzakelijk en gelijktijdig met de afscheiding van de

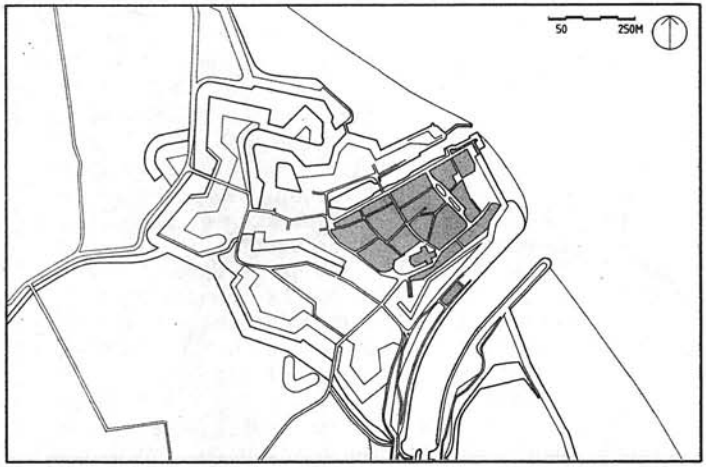
parochie Zanddijk werd begonnen met de aanleg van verdedigingswerken.
De eerste stadsvesten, waaraan van 1348-1358 werd gebouwd maar die na een onderbreking pas na 1390 werden voltooid, kwamen dus pas tot stand nadat Campveer tot een volwaardige plaats was uitgegroeid. Tengevolge van de relatief grote lengte van de haven en de in de middeleeuwen waarschijnlijk nog ruim bemeten percelen was de oppervlakte binnen de eerste ommuring van een dergelijke omvang, dat het daarna nooit meer tot een stadsuitleg is gekomen. De stedebouwkundige ontwikkeling van Veere is daarom vooral bepaald door de zich voortdurend wijzigende defensieve eisen.
De middeleeuwse stadsmuren, die ten tijde van de eerste toepassing van het buskruit voldoende bescherming hadden geboden werden door de perfektionering van het geschut steeds kwetsbaarder. Als oplossing hiervoor werd tegen het eind van de 16e eeuw de aarden wal geïntroduceerd: vijandelijke kogels konden zonder al te grote beschadigingen in het zand worden opgevangen. Hier ging ook Simon Stevin, de rechterhand van prins Maurits, in zijn in 1594 verschenen boek *Stercktebouwinge* van uit. Het door Stevin ontwikkelde "oud-Nederlandse-stelsel" was daarbij gebaseerd op een wiskundige uitwerking van de verdediging met behulp van vijfhoekige flankerende bastions. Aan het begin van de 17e eeuw werd ook Veere, vanwege de toegenomen betekenis als frontierstad, voorzien van dergelijke aarden wallen met bastions. In de Franse tijd zijn de verdedigingswerken zelfs nog met een tweede wal en gracht uitgebreid, hoewel de verdediging van afzonderlijke versterkte steden door het meer dynamische karakter van de oorlogvoering eigenlijk al achterhaald was.
De strategie van langdurige belegeringen werd vervangen door de bewegingsoorlog en de verdediging werd hieraan aangepast. Er ontstonden aaneengesloten linies en stellingen.
Rond de van oorsprong middeleeuwse stad Veere, waarvan de struktuur vrijwel geheel dezelfde is gebleven, zijn de verdedigingswerken dus uitgegroeid tot een



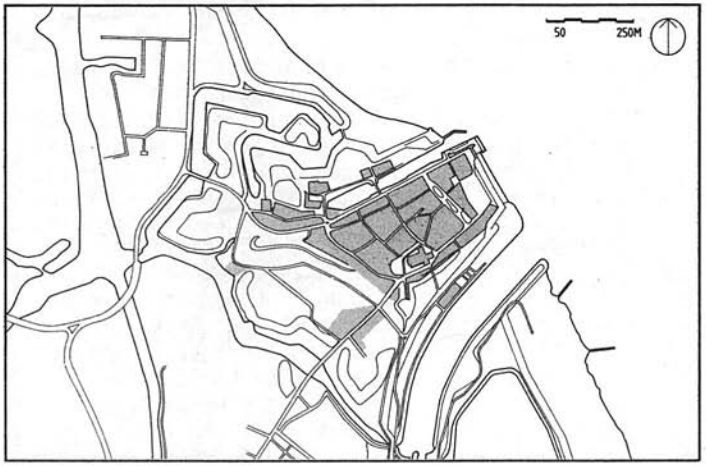
Veere in 1745, naar Tirion



Veere in 1810, naar de kadastrale minuut



Veere in 1909



Veere in 1969

steeds bredere gordel van muren, wallen en grachten. Met het vervallen van de funktie als frontierstad, in het midden van de 19e eeuw, kwam aan deze vooral door plaatselijke omstandigheden bepaalde ontwikkeling een einde. Zowel de nieuwe tracering van het Kanaal door Walcheren uit 1871, dwars door de zuidelijke rand van de verdedigingswerken, als de na 1964 buiten de wallen verrezen nieuwbouw, bestaande uit het bungalowpark Buiten de Veste en de uitbreidingen van Zanddijk, kunnen worden beschouwd als de resultaten van een meer abstrakte benadering van het gebruik en de inrichting van de ruimte.

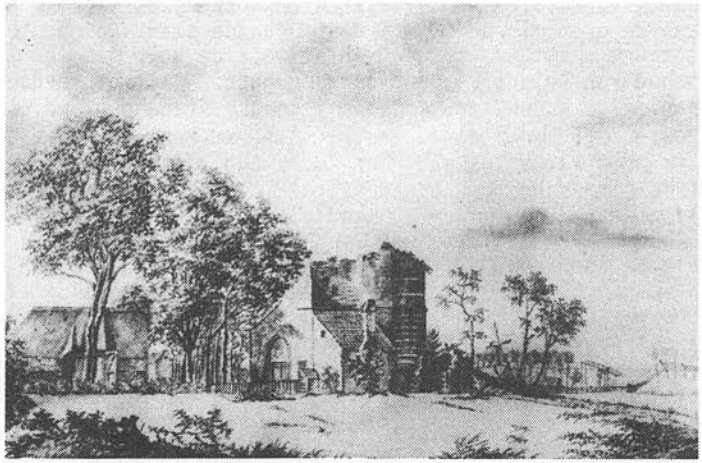
4. WOONGELEGENHEID

De ontstaansgeschiedenis en ontwikkeling van Veere worden gekenmerkt door de sterke wisselwerking tussen enerzijds de woonfunktie en anderzijds de vestigingsfaktoren en ekonomische omstandigheden. Hoewel Veere nooit is uitgegroeid buiten het uit de middeleeuwen daterende stratenplan zijn deze samenhangen duidelijk afleesbaar uit de bevolkingsomvang door de eeuwen heen. Deze verloopt vrijwel parallel aan de aanvankelijke opbloei en daarop volgende neergang van Veere. De gunstige ontwikkeling van visserij, handel en scheepvaart veroorzaakten in de 15e en de eerste helft van de 16e eeuw een piek in de bevolkingsomvang: rond 1600 bedroeg deze ongeveer 4000 inwoners. In de 19e eeuw, toen door het wegvallen van de stapel de handelsfunktie geheel verdween, daalde het aantal inwoners dan ook tot een destijds ongekend dieptepunt: minder dan 1000. De bevolkingsdaling is van grote invloed geweest op de woongelegenheid. Omdat er in Veere nauwelijks sprake was van nijverheid bestond het grootste deel van de bebouwing uit woonhuizen, welke ten dele werden gebruikt voor de opslag van handels-

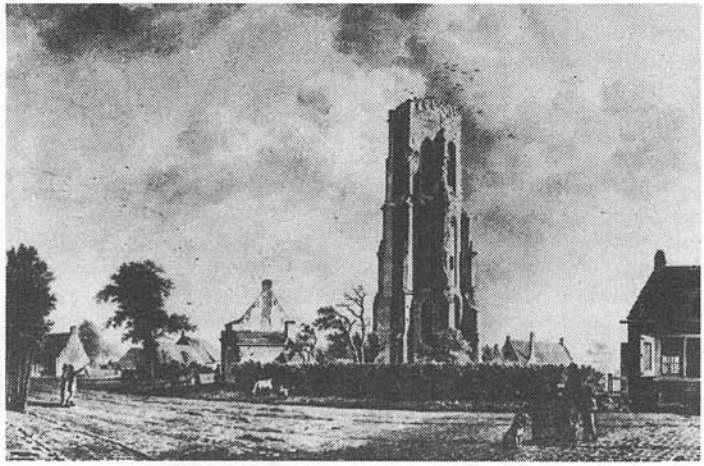
waar. Als gevolg van de beperkte afmetingen van het stedelijk grondgebied ontstond er een hoge bebouwingsdichtheid maar dankzij de kombinatie van woonruimte en opslagruimte was de woondichtheid laag: rond 1600 bestond de woonbebouwing uit ongeveer 800 huizen. De na de 17e eeuw ingezette bevolkingsdaling veroorzaakte dan ook een sterke vermindering van de woningvoorraad: aan het eind van de 19e eeuw bedroeg deze niet meer dan 200 huizen.
De afbraak van driekwart deel van de bebouwing heeft grote gevolgen gehad voor de ruimtelijke opbouw en inrichting van Veere. Met uitzondering van de Kaai en Markt, waar de gevelwanden min of meer zijn blijven bestaan, is de van oorsprong aaneengesloten bebouwing langs de straten vrijwel geheel verdwenen. Een aantal nieuw opgerichte historische panden en de na de inundatie van 1944-45 gerealiseerde vervangende nieuwbouw hebben het aantal woningen weliswaar tot 248 doen stijgen maar hiermee is slechts een beperkte oppervlakte gemoeid geweest. Een groot aantal percelen is onbebouwd gebleven en hoewel een deel hiervan door muren aan het oog is onttrokken verstoren deze gaten in de bebouwing de samenhang tussen de struktuur van het stratenplan en de ruimtelijke opbouw van de stad. In een aantal gevallen echter heeft een nieuwe bestemming geleid tot een verrijking van het stadsbeeld: sier- en moestuinen en boomgaarden waarvan de beplanting op de rooilijn het straatprofiel ondersteunt en door de dichtheid van het groen als rand fungeert. Hiertegenover staat echter het als parkeerplaats in gebruik zijnde Oranjeplein: een open vlakte ter plaatse van drie voormalige bouwblokken.

5. VOORZIENINGEN

De afscheiding van Campveer van de parochie Zanddijk en de verwerving van stadsrechten hebben, parallel aan de ekonomische ontwikkeling van de stad, geleid tot het ontstaan van een aantal voor de hele gemeenschap van belang zijnde voorzieningen. Naast de reeds aanwezige haven, zowel ekonomisch als stedebouwkundig gezien het zwaartepunt van de stad, kwamen al in de 14e eeuw verdedigingswerken tot stand, die in later tijd steeds aan de veranderde oorlogsvoering werden aangepast. Ook werden er stadspoorten en haventorens gebouwd. Van de in totaal vier poorten is alleen de uit de 16e eeuw daterende Campveerse Toren, de Zuidhavenpoort, nog over. Daarnaast kwamen een aantal bouwwerken tot stand, die van grote betekenis zijn geweest voor het funktioneren van de lokale samenleving van dag tot dag: de O.L.Vrouw, het stadhuis en de cisterne of stadsfontein. De stichting van deze bouwwerken was echter geen zaak van de stad maar van de heren van Veere, die hiermee blijk gaven van hun aanzien en betekenis. Deze was in ieder geval zodanig, dat bij gelegenheid van het aftreden van Karel V in 1555 het bezit van de heer van Veere tot markiezaat werd verheven.
Met het gereedkomen van de eerste kerk in 1348 was Campveer een zelfstandige parochie geworden. Toch heeft de kerk van Zanddijk nog geruime tijd als hoofdkerk gefungeerd, maar tegelijkertijd met de ekonomische opbloei verzelfstandigde ook het kerkelijk leven van Veere. Zo verhief de Paus in het derde kwart van de 15e eeuw de kerk van Campveer tot een kollegiale met een kollege van aanvankelijk 12, later zelfs 24 kanunniken. Vervolgens werd in 1479 onder leiding van de Mechelse bouwmeester Anthonis Keldermans begonnen met de bouw van de O.L.Vrouwekerk, een werk dat in 1512 door zijn zoon Rombout werd voortgezet. Het koor van de O.L.Vrouw, een laatgothische kruisbasiliek, werd gevormd door de reeds bestaande kerk. Nadat de O.L.Vrouw in 1572 in protestantse handen kwam - de eerste predikant was een voormalig priester en kanunnik van het O.L.Vrouwe-kapittel - is in de daarop volgende jaren het koor verdwenen. Op dezelfde plaats



voorpoort van kasteel Zandenburg, gesloopt in 1812



toren van Zanddijk, gesloopt in 1812, J.H. Koekoek

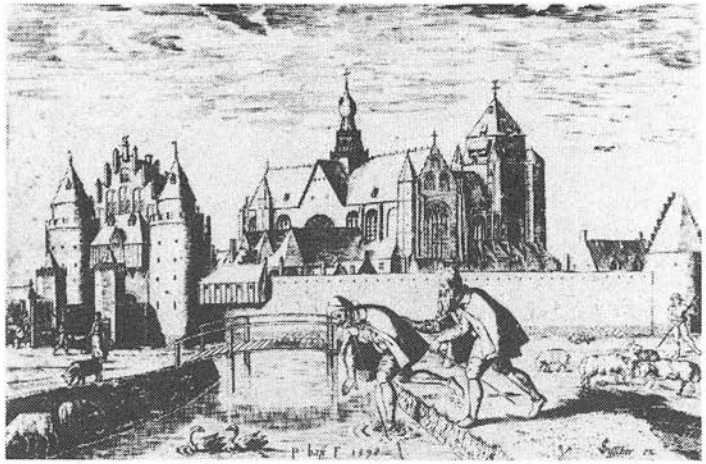
werd tegen het transept een driebeukige hallenkerk opgericht. De noordelijke beuk van deze zogeheten Kleine Kerk is overigens voornamelijk als opslagruimte in gebruik geweest. In 1599 werd dit deel toegewezen aan het handelshuis van Balthasar de Moucheron en vanaf 1612 tot aan de opheffing in 1798 was hier de opslag van de Schotse stapel gevestigd. In de overige twee beuken hielden de Schotten hun godsdienstoefening. Na hun vertrek werd de noordelijke beuk aan de Lutherse gemeente ter beschikking totdat in 1834 de afbraak volgde. Het nu nog bestaande deel van de Kleine Kerk is sinds 1821 in gebruik bij de Hervormde gemeente. Nadat de O.L.Vrouw bij een bombardement in 1809 werd beschadigd heeft ook het schip een aantal niet-religieuze bestemmingen gehad. Na eerst als kazerne dienst te hebben gedaan werd het omstreeks 1811 als hospitaal ingericht. Hiertoe werden een aantal verdiepingvloeren aangebracht en de raamopeningen ten dele dichtgemetseld. Ook is de kerk nog als provinciaal bedelaarsgesticht in gebruik geweest. In 1977 is men begonnen aan een gedeeltelijke restauratie van de kerk, die nu een sociaal-kulturele bestemming heeft gekregen.

In 1474 begon men met de bouw van het stadhuis, een ontwerp van de Antwerpse stadsarchitekt Evert Spoorwater, die ook betrokken was geweest bij de totstandkoming van het Middelburgse stadhuis. Er zijn dan ook vele overeenkomsten tussen beide bouwwerken aan te wijzen. Een groot verschil echter vormt het ontbreken van een burgerzaal in het Veerse stadhuis, een gevolg van het feit dat Veere destijds geen vrije stad was maar rechtstreeks onder het bestuur van de leenheer viel. Nadat het stadhuis in 1509 was voltooid werden omstreeks 1517 zeven beelden, voorstellende de Heren en Vrouwen van Veere, in de nissen aangebracht. Rond 1591 werd de traptoren verhoogd met een slanke spits, ontworpen door de Brugse bouwmeester Adriaen Muer. Het gotische stadhuis met in vroeg-renaissancestijl opgetrokken toren werd in 1749 voorzien van een bordes in Lodewijk XIV stijl. Tijdens de in 1934 voltooide

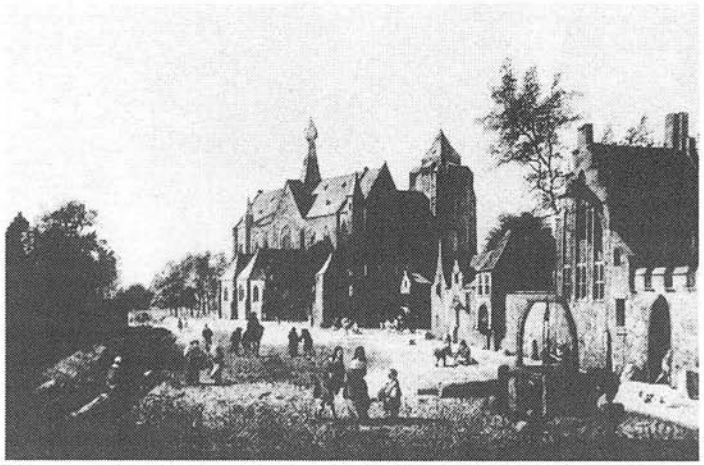
restauratie zijn de oorspronkelijke beelden vervangen door skulpturen van O.Wenckebach.
De cisterne of stadsfontein dateert uit 1551. De bouw van deze waterput was al in 1541 bij de verlening van het privilege voor de wolstapel aan de Schotten toegezegd: één van hun voorwaarden was de aanwezigheid van zuiver water. Hiertoe werd het regenwater van de daken van de O.L.Vrouw opgevangen en via een ondergrondse pijp naar de naast de kerk gelegen cisterne geleid. Hier kwam het water pas na filtering door de wanden van de put in het eigenlijke reservoir terecht. Dit systeem vertoont grote overeenkomsten met dat van de in Venetië voorkomende cisterna, waarin het water van de stad via een zandpakket wordt gefilterd. Het uit het Latijn afkomstige woord cisterne betekent overigens regenbak. Boven de waterput is een achtkantig gebouwtje opgetrokken met aan de open zijden op ronde zuiltje steunende Tudorbogen. Tot de aanleg van waterleiding in 1938 is de cisterne in gebruik geweest.

6. WERKGELEGENHEID

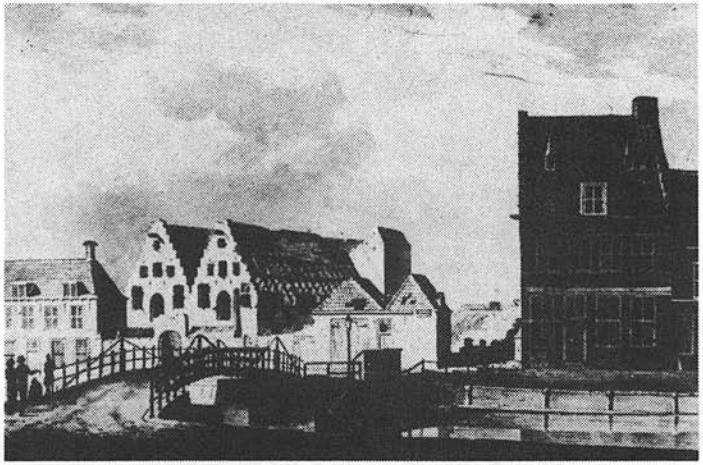
De ekonomische ontwikkeling van Veere is door de eeuwen heen bepaald geweest door de ligging aan het water. Reeds aan het eind van de middeleeuwen leidden visserij, handel en scheepvaart ertoe, dat Veere zowel ekonomisch als bestuurlijk gezien de tweede stad van Walcheren werd. De visserij op haring, de oorspronkelijke hoofdnering van Veere, betekende daarbij een belangrijke stimulans voor de handel en scheepvaart, want vanuit de plaatsen waar de vangst werd verkocht nam men andere goederen mee terug. Daarnaast werden via Veere ook andere landsprodukten en zelfs buitenlandse waren uitgevoerd, hetgeen resulteerde in tal van handelskontakten, vooral met landen langs Noordzee



Veere in een bijbels tafereel, 1598, P. Bast



"Markt van Veere", J. van der Heijden



het arsenaal na de beschieting in 1809, J.H. Koekoek

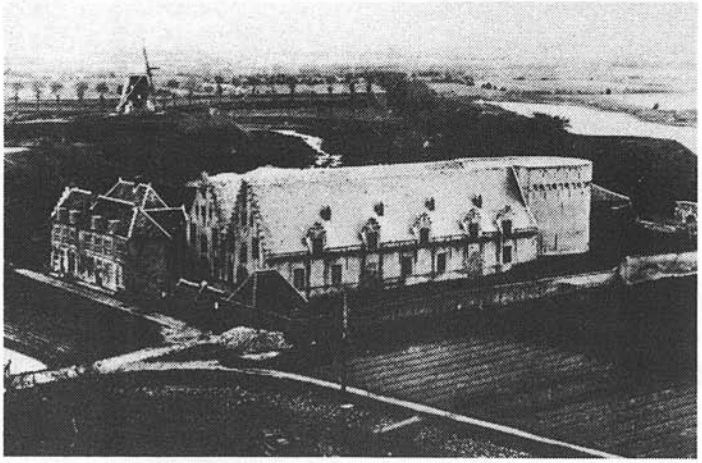
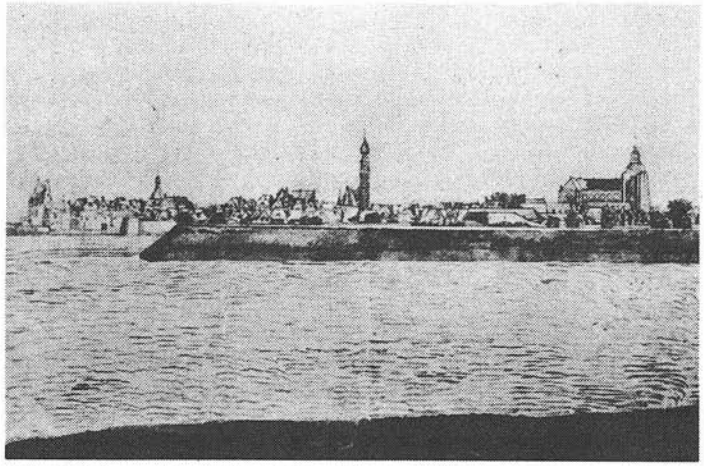


foto van het Arsenaal, ca. 1885

en Oostzee. Ook werden vanuit Veere tochten naar de Levant en de Oost en West ondernomen.
Hoewel de eigen handel en scheepvaart dus niet onbelangrijk was werd deze overschaduwd door de aanwezigheid van vreemde kooplieden en schippers: Hanzeaten en Schotten en in iets mindere mate Engelsen en Bretons. Als gevolg van de Veerse handel op onder andere London, Newcastle, La Rochelle en Bordeaux waren vooral de betrekkingen met Engelsen en Bretons zeer intensief maar ook met Hanzeaten en Schotten werden handelsbetrekkingen onderhouden. Het belang van de Hanze was echter voornamelijk gelegen in het gebruik van de haven als winterlage of wintersate, vanwaaruit in het voorjaar de reis naar Franse en Iberische havens kon worden voortgezet. De handel met de Schotten had voor een groot deel betrekking op de doorvoer naar Middelburg en Sluis, vanwege de afwisselend in Middelburg en Brugge gevestigde Schotse stapels. Veere heeft zich dan ook veel moeite getroost om het Middelburgse stapelrecht uit te hollen: in de jaren 1465-69 bouwde het een eigen kraan en balans. Het zou echter nog bijna een eeuw duren voordat de stapel in Veere werd gevestigd.
Behalve voor de handel was de haven van Veere ook van betekenis voor de verdediging te water. Al in de jaren 1565-69 werd aan de overzijde van de haven het Arsenaal gebouwd. Toen in 1581 het markiezaat van Veere en Vlissingen werd aangekocht door de Prins van Oranje kreeg Veere als versterkte stad een belangrijke rol te vervullen in de strijd tegen de Spanjaarden. Vanwege deze funktie werd hier ook de werf der Admiraliteit gevestigd, eveneens gesitueerd aan de noordelijke kant van de haven. Naast de militaire bebouwing bevonden zich hier bovendien een groot aanal pakhuizen, die tengevolge van de overigens geleidelijke achteruitgang van de handel in de loop der jaren zijn verdwenen.
Nadat in 1508 een eerste serieuze poging was gedaan om de Schotse stapel voor Veere te verwerven kon deze in 1541 definitief worden gevestigd. Hiermee nam

Veere een unieke plaats in onder de handelssteden in de lage landen, die nog werd versterkt toen in 1578 aan het stapelkontrakt het monopolie werd verbonden. Met het monopolie werd tevens het stapelgoed vastgesteld, een regeling die voordien had ontbroken.
Wol, schaapsvellen, huiden, laken, steenkolen, lood en zalm vormden de belangrijkste waren. Dat de stapel voor Veere een enorm belang vertegenwoordigde wordt duidelijk geïllustreerd door de speciaal voor de Schotten getroffen voorzieningen: ten behoeve van de watervoorziening werd in 1551 de cisterne of stadsfontein gebouwd, een deel van de Kaai werd voor de stapel gereserveerd, in verband met hun eigen godsdienst werd het koor van de kerk, een woning voor een predikant en een kerkhof ter beschikking gesteld, er werd een sportterrein toegestaan en op kosten van de stad een konciergerie ingericht. De aanvankelijk in de Wijngaardstraat gehuisveste konciergerie werd aan het eind van de 18e eeuw overgebracht naar het in 1561 gebouwde huis "Den Struys" aan de Kaai. "Den Struys" en het ernaast gelegen pand "Het Lam", dat in 1539 voor een in Veere woonachtige Schot werd gebouwd, worden samen wel, eigenlijk ten onrechte, "De Schotse Huizen" genoemd. Met de opkomst van Rotterdam kwam de stapel echter onder zware druk te staan. Vele Schotten vertrokken uit Veere en vestigden zich, evenals de tevens als handelsagent optredende konservator van de stapel, in de Maasstad. Als gevolg hiervan begon de stapelhandel omstreeks het begin van de 18e eeuw te verlopen, totdat deze in 1798, als zijnde strijdig met de beginselen van het Bataafse volk, de genadeslag kreeg toegediend. Hiermee was de ekonomische neergang volledig geworden, want na de Franse tijd maakte de toen meer algemeen aanvaarde vrijhandel een hernieuwde vestiging van de stapel tot een onmogelijkheid.
Het einde van Veere als handelsstad luidde een periode van armoede in. Twee calicotfabrieken (calicot = fijn katoen) boden halverwege de 19e eeuw aan 75 personen werkgelegenheid. Een poging uit 1871 om via omlegging van het Kanaal door Walcheren Veere een ekonomische



"Gezicht op Veere", 1788, P. van den Heuvel

de stadshaven vóór de afsluiting van het Veerse Gat

impuls te geven mislukte. In 1921 werd in de leegstaande konstruktiewerkplaatsen en hangar van het vroegere marinevliegstation een dependance van de Fokker vliegtuigfabrieken gevestigd. Dit bedrijf, waar vliegtuigonderdelen werden vervaardigd maar dat was gespecialiseerd in de fabrikage van watervliegtuigen, gaf werk aan 160 personen maar werd reeds in 1926 gesloten en overgebracht naar Amsterdam. De vanuit Veere uitvarende garnalenvissers, waaronder de vloot van Arnemuiden, werden door de afsluiting van het Veerse Gat in 1961 gedwongen om een andere thuishaven te zoeken. Hierdoor kwam ook de visafslag te vervallen en moest de buiten de wallen gelegen puffabriek (puf = ondermaatse vis die wordt verwerkt tot vismeel) worden gesloten. Hiermee kwam aan de laatste bedrijvigheid van enige omvang in Veere een einde. De huidige bron van inkomsten wordt gevormd door de rekreatie, een verschijnsel dat zo zijn eigen bedrijvigheid met zich meebrengt, maar vrijwel uitsluitend heeft geresulteerd in werkgelegenheid in de verzorgende sektor.

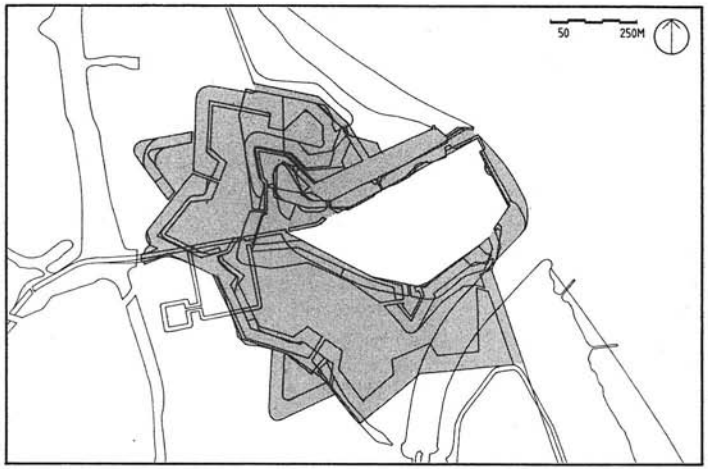
7. VERBINDINGEN

De situering van Veere in de monding van het Deltagebied heeft ertoe geleid, dat het oorspronkelijke vissersdorp kon uitgroeien tot een handelsplaats van internationale betekenis. De ligging tussen Vlaanderen en Holland in en de vele goed bevaarbare watergeulen tussen de (voormalige) afzonderlijke eilanden maakten Veere tot een centraal gelegen stad met goede verbindingen in alle richtingen. De verzanding van het Zwin naar Brugge werkte daarbij in het voordeel van Veere, temeer daar het Veerse Gat door de uitschurende werking van de getijdebeweging gedurende de 14e eeuw op natuurlijke wijze werd verdiept. Deze gunstige omstandigheden leidden er zelfs toe dat goederen van de Middelburgse markt afkomstig vanuit Veere werden verscheept, met name door de Schotten. In 1669 werd er voor dit doel een beklinkerde straatweg aangelegd tussen Veere en Middelburg, de nu nog bestaande Veerse Weg. De ekonomische achteruitgang was toen echter al ingezet. Deze werd onder meer veroorzaakt door de aan het eind van de 17e eeuw inzettende verzanding van de zee-armen. Parallel hieraan werden ook steeds meer aan- en opwassen ingedijkt en door de zee verzwolgen stukken land opnieuw drooggelegd, zodat de eilanden meer en meer naar elkaar toegroeiden. Ook het Sloe, de verbinding van de haven van Middelburg met de Noordzee, slibde langzamerhand dicht. Teneinde Middelburg toch voor zeeschepen toegankelijk te houden groef men een kanaal dat via de nu Oude Middelburgse Haven in open verbinding stond met het Veerse Gat. Dit kanaal, dat in 1817 gereed kwam, werd vanwege de afdamming van het Sloe in 1871 in de daarop volgende jaren doorgetrokken naar Vlissingen, terwijl aan beide einden schutsluizen werden aangebracht. De noordelijke monding van het aldus ontstane Kanaal door Walcheren werd bovendien naar Veere afgebogen, zodat ook deze stad weer zou kunnen profiteren van het scheepvaartverkeer. De Oude Middelburgse Haven werd ingepolderd en even ten zuiden van de verdedigingswerken van Veere verrees het sluizenkomplex.
De afdamming van het Sloe was nodig vanwege de aanleg van de spoorlijn Bergen op Zoom-Vlissingen. Deze in 1872 in gebruik genomen verbinding vormde de weerslag van het steeds belangrijker wordende transport over land. Als gevolg van de oost-west struktuur van de eilanden kon het isolement echter niet volledig worden opgeheven. Pas met de uitvoering van de Deltawerken kwamen verbindingen tot stand, die de tijdsafstanden tussen Zeeland en de Randstad Holland op ingrijpende wijze verkortten. Zo werd ook Veere voor het landverkeer ontsloten, ten koste echter van de open verbinding met de Noordzee. Maar weer zijn de verbindingen bepalend geweest voor de ekonomie van Veere:

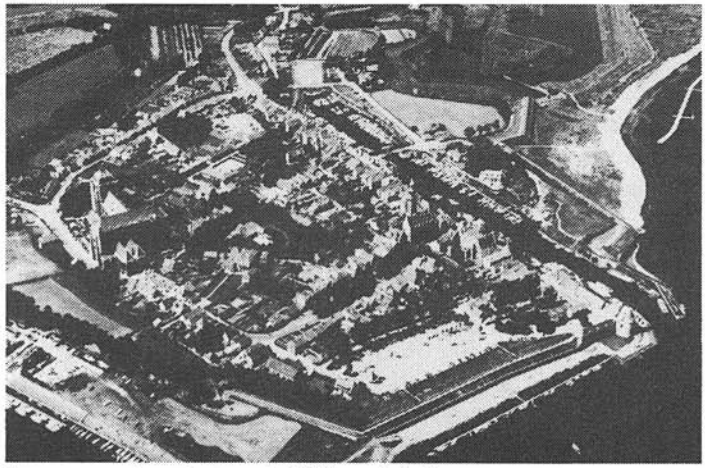
de rekreatieve betekenis van het stadje zou ondenkbaar zijn geweest zonder de in de jaren 60 en 70 aangelegde autosnelwegen.

KONKLUSIE

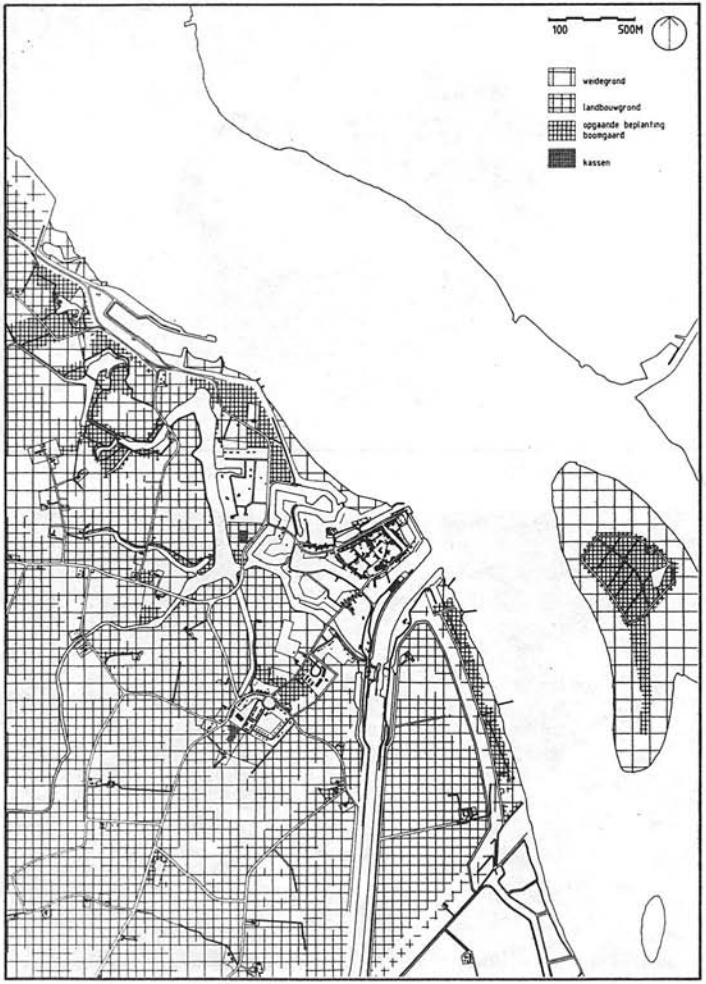
Het historisch overzicht van het plangebied geeft een inzicht in de ontstaansgeschiedenis van Walcheren en de ontwikkeling van Veere tot aan de eerste fasen van het Deltaplan. Het gaat daarbij vooral om de veranderingen in de ruimtelijke struktuur en opbouw van zowel stad als landschap en de verschillende hiermee samenhangende gebruiksvormen. Met name de transformaties in de topografie geven aan, dat ook Veere deel uitmaakt van een kontinu verlopend proces van voortdurende verandering. De recente nota's en plannen van ruimtelijke ordening zijn echter voornamelijk gericht op bestemmingsveranderingen buiten het beschermd stadsgezicht, waardoor de historische kontext in de planvorming van ondergeschikte betekenis is gebleven. Terwijl de ruimtelijke veranderingen zich vroeger tot Veere zelf beperkten, vinden deze nu in het omringende landschap plaats, met alle funktionele en visuele gevolgen van dien. De *historische analyse* maakt per plankategorie duidelijk, welke gebeurtenissen uit het verleden hebben geleid tot de ruimtelijke objekten, die bepalend zijn voor het Veere van vandaag en de mogelijkheden voor de toekomst.



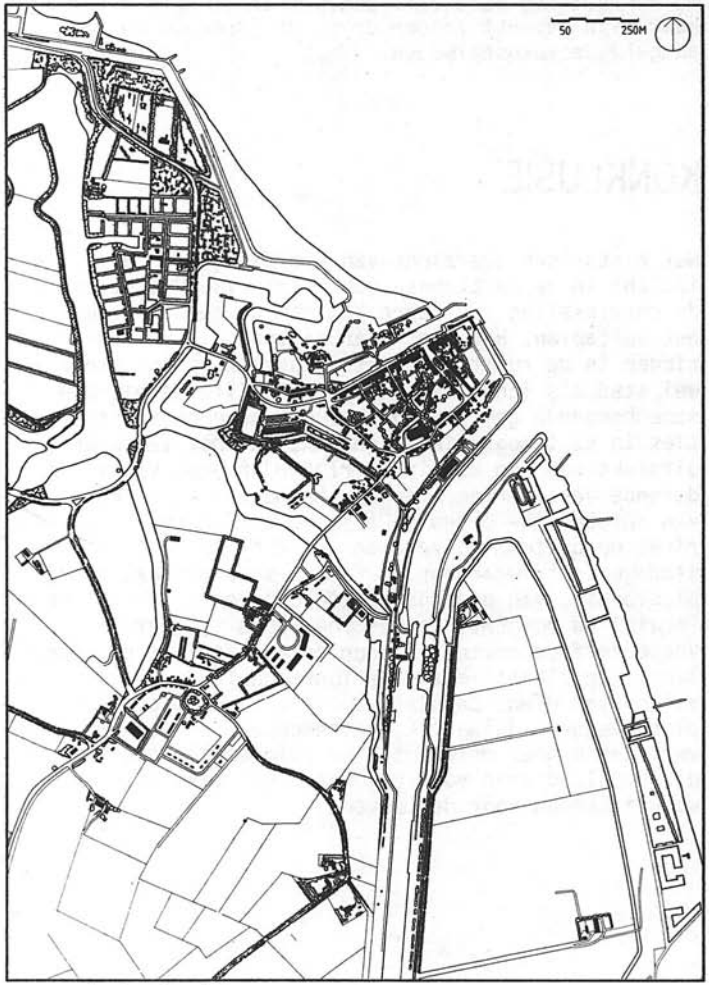
de transformaties van Veere



Veere, gezien in westelijke richting



agrarisch grondgebruik



opgaande beplanting

HOOFDSTUK 3

GEBRUIK EN INRICHTING

1. FYSISCH-BIOLOGISCH MILJEU

Na de inundatie van Walcheren gedurende de twee laatste oorlogsjaren heeft het landschap grote veranderingen ondergaan. De mechanisering van de landbouw bracht de noodzaak met zich mee van grotere kavels en verlaging van de grondwaterstand. De karakteristieke overgangsgebieden tussen kreekruggen en poelgronden werden door egalisering van de bodem opgeofferd. Bovendien werden door kunstmatige bemesting en de toepassing van landbouwvergiften tal van schadelijke stoffen aan het miljeu toegevoegd.
Naast de veranderingen in het landschap ten gevolge van ontwikkelingen in het oorspronkelijk gebruik van de bodem gaan aan het begin van de jaren 60 vooral ook nieuwe gebruiksvormen een rol spelen. Meer en meer wordt het platteland door de stedeling in beslag genomen, dit ten koste van de oppervlakte agrarisch gebied en natuurlijk miljeu. De funktieveranderingen zijn daarbij vaak van een dergelijke omvang en intensiteit, dat de ervan uitgaande invloed op het omringende gebied een extra bedreiging vormt voor het nog aanwezige fysisch-biologisch miljeu. De uitstralende effekten van wonen, werken, rekreatie en verkeer, zoals een toenemend aantal verplaatsingen, intensievere betreding van het landschap en verontreiniging van bodem, water en lucht, dragen bij tot een nog verdere achteruitgang van het platteland.
Ondanks deze funktieveranderingen en de daarvan het gevolg zijnde nivellering van het Walcherse landschap is het oorspronkelijk patroon op tal van plaatsen nog duidelijk aanwezig. Walcheren is dan ook nog steeds te beschouwen als een landelijk gebied, hoewel de ruimtelijke ingrepen die er hebben plaatsgevonden of nog worden voorbereid op ondubbelzinnige wijze samenhangen met de verstedelijking ervan. Een kort overzicht van de planvorming op de drie bestuursnivo's maakt dit duidelijk.

In de Nota landelijke gebieden (1977) is het poldergebied van Walcheren aangewezen tot gebied met als hoofdfunktie landbouw en de noordelijke duinstrook tot gebied met als hoofdfunktie natuur. Walcheren grenst bovendien via het Veerse Meer aan de zuidwestelijke zijde van het Midden-Deltagebied, dat tot open ruimte is verklaard vanwege de geledingsfunktie van dit gebied in het beeld van (toekomstig) stedelijk Nederland.
In het Streekplan Midden-Zeeland (1968) wordt de inrichting van Walcheren gekoppeld aan de toekomstige ontwikkeling van de verkeersvoorzieningen, de haven- en industrieterreinen en het gebied voor stads- en dorpsbebouwing. In de behoefte aan grond, die hiervan het gevolg is, wordt grotendeels voorzien door deze te onttrekken aan zijn agrarische bestemming. Daarnaast worden nieuwe, nog niet ingerichte terreinen zoals het Zuid-Sloe en de eilanden en scharren in het Veerse Meer in gebruik genomen.
In de bestemmingsplannen Buiten de Veste I (1961) en II (1975), Zanddijk (1966) en Zanddijk-Oost (1975) is de uitbreiding van de dorpsbebouwing in de omgeving van Veere vastgelegd. De hiervoor uitgetrokken terreinen maken deel uit van de gronden met als bestemming agrarisch gebied, landschappelijk waardevol agrarisch gebied en natuurgebied.

Dat Walcheren nog steeds tot het landelijk gebied behoort kan dus moeilijk worden gezien als het resultaat van een hierop gericht konsistent ruimtelijk beleid. Het niet uitkomen van verwachtingen omtrent ekonomische groei en bevolkingsontwikkeling heeft de omvang van de planologische ingrepen echter enigszins getemperd. Ook de gewijzigde inzichten ten aanzien van de funktie van en de waardering voor het fysisch-biologisch miljeu hebben tot een bescheidener ruimtekonsumptie bijgedragen. Op rijksnivo hebben deze ontwikkelingen geleid tot een afzonderlijke op de landelijke gebieden afgestemde planvorming. Op provinciaal nivo wordt bij de voorbereidingen van het nieuwe streekplan rekening gehouden met de veranderde omstandigheden, zoals blijkt uit de nota *Probleemverkenning Herziening Streekplan Midden-Zeeland*. Op gemeentelijk nivo echter zijn de in de afgelopen jaren vastgestelde bestemmingsplannen voor het merendeel al tot uitvoering gekomen. Dit betekent, dat de ombuigingen in het landelijke en regionale ruimtelijk beleid van slechts geringe invloed zullen zijn op de inrichting van Veere en omgeving. De funktieveranderingen in het landschap rond Veere hebben een eind gemaakt aan de specifieke scheiding tussen stad en land. Door de talloze claims op het fysisch-biologisch miljeu ten behoeve van woongelegenheid, voorzieningen, werkgelegenheid en verbindingen worden de van oorsprong kompakte en kontrastrijke overgangsgebieden uiteengerafeld tot een diffuus, moeilijk te definiëren strook land. De open inrichting van de aan hun agrarische funktie onttrokken gebieden, een poging om aan te sluiten bij de landelijke omgeving, maakt de ingrepen daarbij nog eens extra goed zichtbaar. Terwijl op landelijk en regionaal nivo het Walcherse landschap achtereenvolgens deel uitmaakt van het landelijk gebied en de open ruimte rond de stedelijke centra is er op plaatselijk nivo slechts sprake van gronden, waar de voor het beschermd stadsgezicht Veere minder gewenste ontwikkelingen kunnen worden gesitueerd.

2. BESCHERMING VAN DE MENS

De watersnoodramp van 1 februari 1953 heeft geleid tot een versnelde uitvoering van de Deltawerken op basis van de in de Deltawet vastgestelde afsluiting van de open zeearmen. Als gevolg hiervan kwamen een groot aantal vaste oeververbindingen tot stand, waardoor de bescherming tegen het water tevens de ontsluiting inhield van de Zeeuwse en Zuidhollandse eilanden

en het westelijk deel van Noord-Brabant. De bescherming van de mens in dit gebied is dan ook nauw verweven met de ekonomische ontwikkelingen, die Nederland in de naoorlogse periode doormaakte. De omslag van agrarische naar industriële prioriteiten maakte goede verbindingen noodzakelijk, terwijl de steeds groter wordende kapitaalsinvesteringen de immense uitgaven voor de beveiliging tegen het water meer en meer rechtvaardigden. De Deltawerken vormden dus de voorwaarde voor een industriële ontwikkeling van Zeeland, dat slechts in Zeeuws Vlaanderen, als uitloper van de Gentse Kanaalzone, over een industrie van enige omvang beschikte.
De ekonomische ontwikkeling van de Zeeuwse eilanden heeft vooral plaatsgevonden op Walcheren en in het westelijk deel van Zuid-Beveland, een gebied dat ekonomisch gezien wordt bepaald door de provinciehoofdstad Middelburg en de aan open water gelegen havenstad Vlissingen. De afsluiting van het Haringvliet, de Grevelingen, het Veerse Gat en de bouw van de Zeelandbrug over de Oosterschelde hebben Midden-Zeeland toegankelijk gemaakt voor het verkeer uit de Randstad Holland, waardoor de tot dan toe achtergebleven industriële bedrijvigheid in de hoogkonjunktuur van de jaren 60 een snelle groei doormaakte (tabel 3.2.1: arbeidsmarktgrootheden Midden-Zeeland 1965-1975).
Als gevolg van de toegenomen werkgelegenheid kwam aan de dalende bevolkingstoename in de tweede helft van de jaren 60 een abrupt einde. Het afnemende geboortenoverschot werd gekorrigeerd door een snel stijgend vestigingsoverschot: migratie werd de belangrijkste groeikomponent in Midden-Zeeland (tabel 3.2.2: bevolkingsontwikkeling Midden-Zeeland 1956-1975).
Ondanks het terugvallen van de ekonomische groei in de jaren 70 is de bevolkingsontwikkeling gelijk gebleven met die in de voorgaande periode. Als oorzaken hiervan kunnen worden gesignaleerd de ontwikkeling van de pendelbalans en de geregistreerde arbeidsreserve. Daarnaast moet er sprake zijn van migratie om *woonfaktoren*. In de nota *Bewoningspatroon* worden deze afgeleid uit zowel de leeftijdsopbouw als het migratiegebied van het vestigingsoverschot: jonge en oude leeftijdsgroepen uit de drie randstadprovincies. De belangstelling voor het wonen in Midden-Zeeland kan dan ook niet los worden gezien van de slechts geringe verstedelijking van dit gebied, een gegeven dat ook heeft bijgedragen aan de explosieve groei van de rekreatie.
De stijgende welvaart bracht vanaf het begin van de jaren 60 de mogelijkheden tot rekreatie bij steeds grotere groepen mensen. De toegenomen mobiliteit en de kortere afstanden tot de rest van Nederland hadden tot gevolg, dat velen in het toen nog nauwelijks aangetaste Zeeuwse landschap hun weekeindes en vakanties gingen doorbrengen. Ook de snel groeiende bevolking van het gebied maakte gebruik van de rekreatieve mogelijkheden van kuststroken, oevergebieden en het door twee dammen gevormde Veerse Meer, zodat ook op het platteland de ekonomische opbloei inzette: de toeristenindustrie.
Al deze ontwikkelingen, veroorzaakt door de ontsluiting van Zeeland als gevolg van de Deltawerken, vormen behalve een bijdrage aan de welvaart ook een gevaar voor de toekomstige inrichting en opbouw van het gebied. De bescherming van de mens tegen het water moet plaats gaan maken voor de bescherming van de mens tegen zijn eigen ingrepen in het fysisch-biologisch miljeu en het nederzettingenpatroon.

De Deltawerken en met name het Drie-Eilanden-Plan en de bouw van de Zeelandbrug zijn van grote invloed geweest op de funktieverandering van de kern Veere. Tot de afsluiting van het Veerse Gat was Veere de thuishaven van de vissersvloot van Arnemuiden. Na de aanleg van de Zandkreekdam en de Veerse Dam kwam deze funktie te vervallen, maar het door de afsluiting gevormde Veerse Meer werd van grote betekenis voor de waterrekreatie. De voormalige vissershaven wordt nu gebruikt als aanlegplaats voor luxe jachten, terwijl ook de ten noorden van Veere gelegen werkhaven als jachthaven

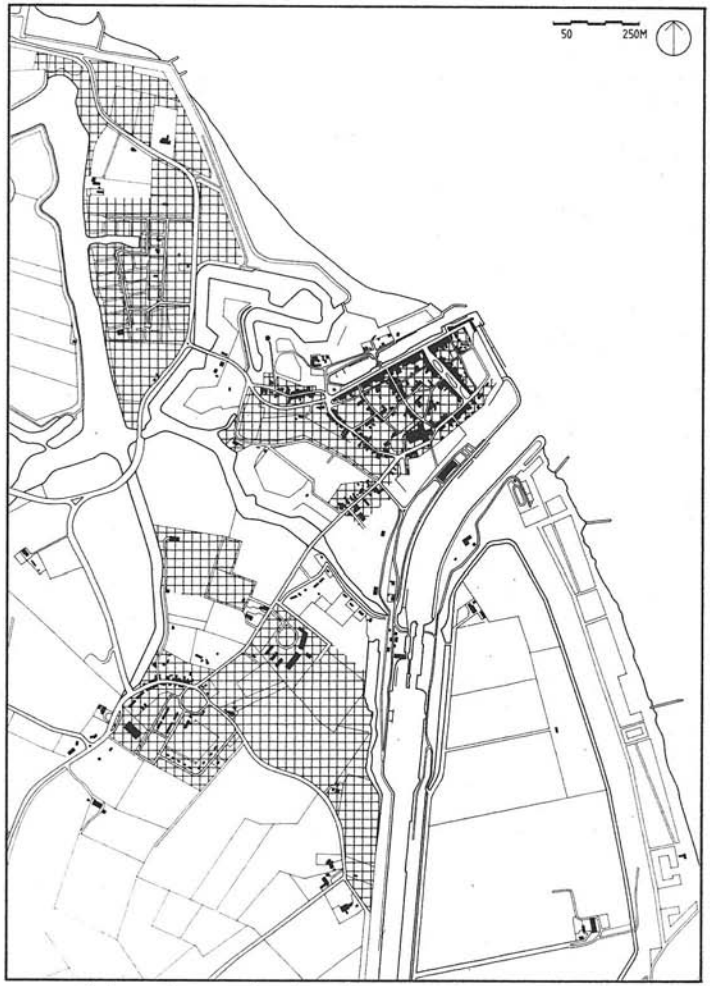
wordt ingericht.
De funktieverandering van Veere is weer van grote invloed geweest op de lokale samenleving. In 1962, een jaar na de afsluiting van het Veerse Gat, bedroeg het aantal inwoners nog 1015. Het wegvallen van de visserij veroorzaakte tevens de sluiting van een aantal aanverwante bedrijven, met als gevolg, dat het inwonertal in 1967 al tot 706 was gezakt. De daling van de bevolking resulteerde in het vrijkomen van een aantal vaak monumentale panden, die voor een groot deel als tweede woning werden verkocht. De maatschappelijke bovenlaag, die zich de aanschaf en restauratie van deze panden kon permitteren, haakte hiermee aan bij een al in de vooroorlogse periode ontstane belangstelling voor Veere, dat toendertijd vooral door kunstenaars werd bezocht. Het spreekt vanzelf, dat deze lieden het tot hun taak achtten het historisch uiterlijk van Veere te bewaren en naar mogelijk zelfs aan te vullen.
De vraag naar tweede woningen werkte prijsopdrijving in de hand, zodat de aanschaf van de vrijkomende panden de financiële mogelijkheden van de gemiddelde Veerenaar al spoedig te boven gingen. De voorraad betaalbare woningen nam hierdoor af, zonder dat deze door gesubsidieerde nieuwbouw werd aangevuld. Dit leidde tot het vertrek van vooral jonge inwoners naar andere kernen en gemeenten met als gevolg een zich voortzettende bevolkingsdaling (tabel 3.2.3: bevolkingsontwikkeling Veere beschermd stadsgezicht 1967-1976). Om de vertrekkende Veerenaren toch voor de gemeente te behouden ontwikkelde men plannen voor de uitbreiding van Zanddijk, dit ondanks de nog aanwezige bouwmogelijkheden in Veere zelf. Zanddijk werd de nieuwbouwwijk van Veere voor de bouw van gesubsidieerde woningen. Hierdoor kwam aan de bevolkingsdaling van dit dorp tegen het eind van de jaren 60 een einde en zette een snelle groei in van het inwonertal (tabel 3.2.4: bevolkingsontwikkeling Zanddijk 1967-1976). Daarnaast zijn los van de kerngebieden Veere en Zanddijk het bungalowpark Buiten de Veste en het bejaardenhuis Nieuw Sandenburgh tot stand gekomen.

Uit het *Dorpenonderzoek*, een studie naar de opvattingen van bewoners van plattelandskernen over hun dorp, wordt duidelijk hoe bewoners van een 42tal in Zeeland gelegen kernen de kwaliteit van hun woonomgeving en de veranderingen daarin waarderen. In dit onderzoek, waarin de typen woonplaats worden onderscheiden naar grootte, bevolkingsontwikkeling in het recente verleden en het aantal tweede woningen ter plaatse, is Veere ondergebracht in de kategorie *klein, gestagneerd, veel tweede woningen* en Zanddijk in de kategorie *klein, gegroeid, weinig tweede woningen.*

Als voornaamste resultaten van het onderzoek worden genoemd: *"Uit een negental zaken die voor het wonen op een dorp mogelijk van belang kunnen zijn, worden vooral winkels voor dagelijkse benodigdheden, lagere school en openbaar vervoer belangrijk gevonden. Daarnaast wordt er door velen grote waarde aan gehecht dat in het dorp een kleuterschool aanwezig is.*
Enige groei wordt door de meeste inwoners als wenselijk beschouwd, vooral in de zeer kleine en gestagneerde kernen. Men legt daarbij waarschijnlijk verband met het voortbestaan van basisvoorzieningen als winkel voor dagelijkse benodigdheden en lagere school.
Voor ongeveer 80% van de ondervraagden gaat de woonplaatsvoorkeur uit naar hun huidige woonplaats.
Over het verschijnsel tweede woning wordt in meerderheid niet positief gedacht: Slechts zeer weinigen zijn van mening dat het aantal tweede woningen in de dorpskernen moet worden uitgebreid."

Uit het onderzoek kwam tevens naar voren, dat degenen die de *aanwezigheid van winkels en een lagere school* het belangrijkst vinden, bij *groei* van het dorp eerder spreken van een verbetering van woonsatisfaktie, terwijl degenen die *het eigen karakter van het uiterlijk aanzien van het dorp, de dorpsgemeenschap en een*

ruimtelijke uitstraling



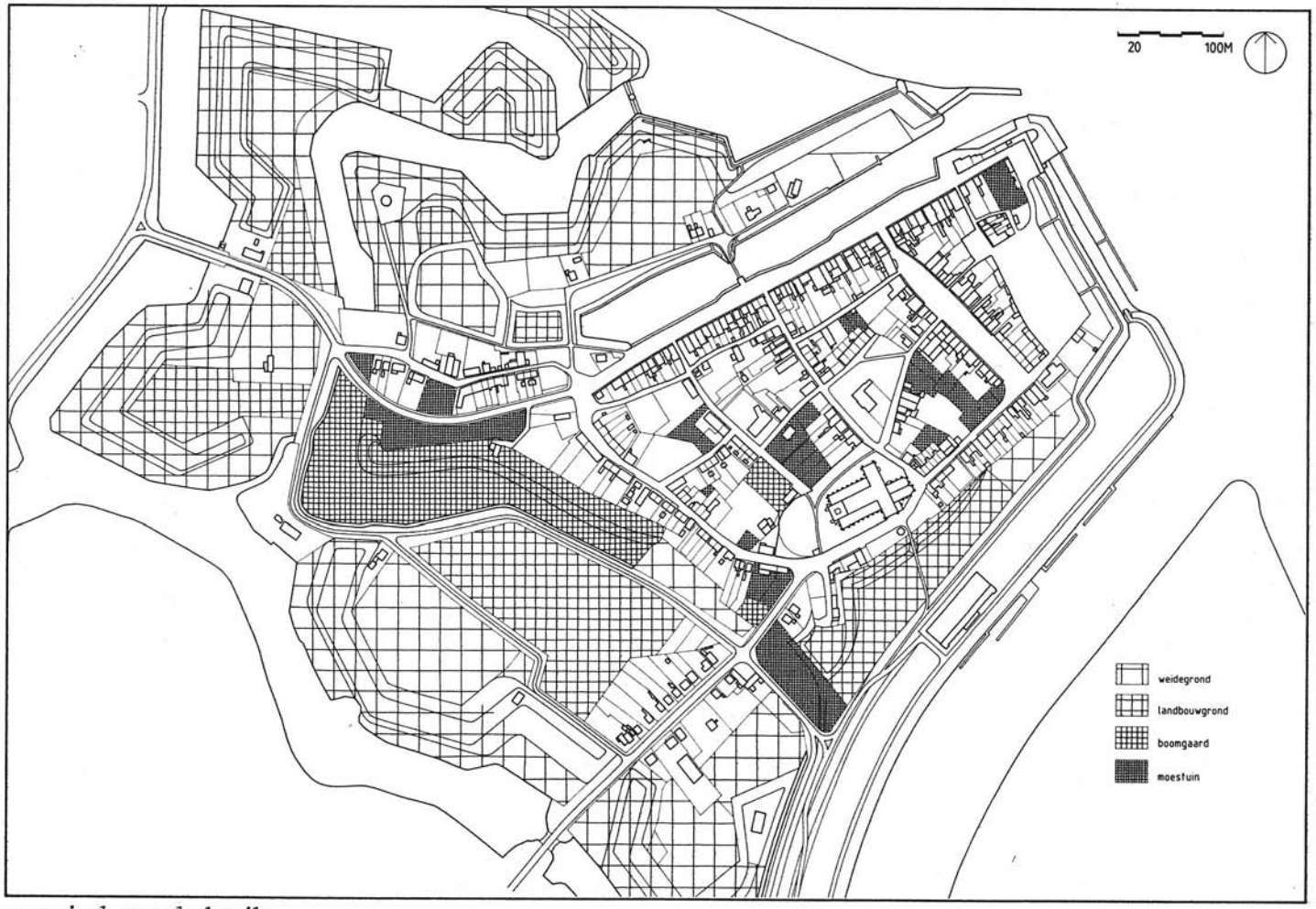
massa bebouwing en beplanting

rustig landelijk karakter het belangrijkst vinden, in geval van *stagnatie* van het dorp niët eerder spreken van een verbetering van woonsatisfaktie. Hieruit blijkt nogmaals het grote belang, dat wordt gehecht aan de aanwezigheid van winkels en een lagere school in de kern: het funktioneren van de lokale samenleving is bepalend voor de waardering van het woonmiljeu. Dit funktioneren zal echter voor een groot deel worden bepaald door de bevolkingsomvang van de kern. Het draagvlak van de voorzieningen is daarbij de belangrijkste voorwaarde met betrekking tot het voortbestaan dan wel inkrimping of uitbreiding van het voorzieningenpakket.

Het funktioneren van de lokale samenleving komt in Veere als gevolg van de afnemende bevolkingsomvang op de tocht te staan. Deze ontwikkeling wordt nog versneld door het vertrek van vooral jonge inwoners, waardoor er behalve van een negatief vestigingsoverschot ook nog sprake is van een negatieve natuurlijke aanwas. In Zanddijk vindt de omgekeerde ontwikkeling plaats door de komst van vooral jonge gezinnen. Dit heeft geleid tot een afnemende, vergrijzende bevolking in Veere en een toenemende, jonge bevolking in Zanddijk (tabel 3.2.5: leeftijdsopbouw Veere beschermd stadsgezicht, Zanddijk en bejaardenhuis Nieuw Sandenburgh). Het proces van afname en vergrijzing van de Veerse bevolking zal zich zonder gerichte maatregelen nog verder voortzetten, ondanks de door het CBS voorspelde bevolkingsgroei in de gemeente Veere (tabel 3.2.6: ontwikkeling inwonertal gemeente Veere 1975-2000). Ook de bevolkingstoename van de afgelopen jaren heeft immers niet bijgedragen tot de groei van het inwonertal, terwijl Veere en Zanddijk samen wel enige groei doormaakten.

3. NEDERZETTINGENPATROON

De ekonomische ontwikkeling van Midden-Zeeland heeft vooral op Walcheren geresulteerd in de uitgroei van de stedelijke centra. Hiermee kwam een eind aan de tot dan toe bestaande hiërarchie van kernen. De afnemende agrarische en groeiende industriële werkgelegenheid waren de oorzaak, dat de funktie van Middelburg als ekonomisch centrum aan betekenis inboette. Als gevolg van de ontwikkeling van het Sloegebied ten behoeve van de zware basisindustrie en de bevaarbaarheid van de Westerschelde voor schepen met grote diepgang verplaatste het ekonomisch zwaartepunt zich naar Vlissingen. De bestuurlijke en regionale funktie van Middelburg konden zich, dankzij de groei van de tertiaire sektor, echter verder ontwikkelen.
Via deze funktiespecialisatie werd de wisselwerking tussen Middelburg en Vlissingen versterkt en de voorwaarde geschapen voor het ontstaan van een stedelijke agglomeratie, de Kanaalzone Walcheren. Hierin zou dan ook het grootste deel van de bevolkingstoename, in gang gezet door het ontstaan van nieuwe werkgelegenheid, moeten worden opgevangen. In het Streekplan Midden-Zeeland wordt ervan uitgegaan, dat het regionale vestigingsoverschot geheel in de stedelijke gebieden gerealiseerd zou moeten worden en wel voor 30% in Goes-Kloetinge op Zuid-Beveland en voor 70% in de Kanaalzone Walcheren. Daarnaast zou de plattelandsbevolking zich mogen ontwikkelen overeenkomstig de natuurlijke aanwas, terwijl de kernen in de nabijheid van de steden een extra groei zouden mogen doormaken. De koncentratie van de bevolkingstoename in de stedelijke centra is slechts ten dele tot stand gekomen. Een steeds groter aantal migranten vestigde zich in de plattelandskernen, de laatste jaren gemiddeld zelfs meer dan 40% (bron: nota Probleemverkenning). Er is dan ook sprake van suburbane ontwikkelingen op Walcheren. Deze worden voornamelijk veroorzaakt door een

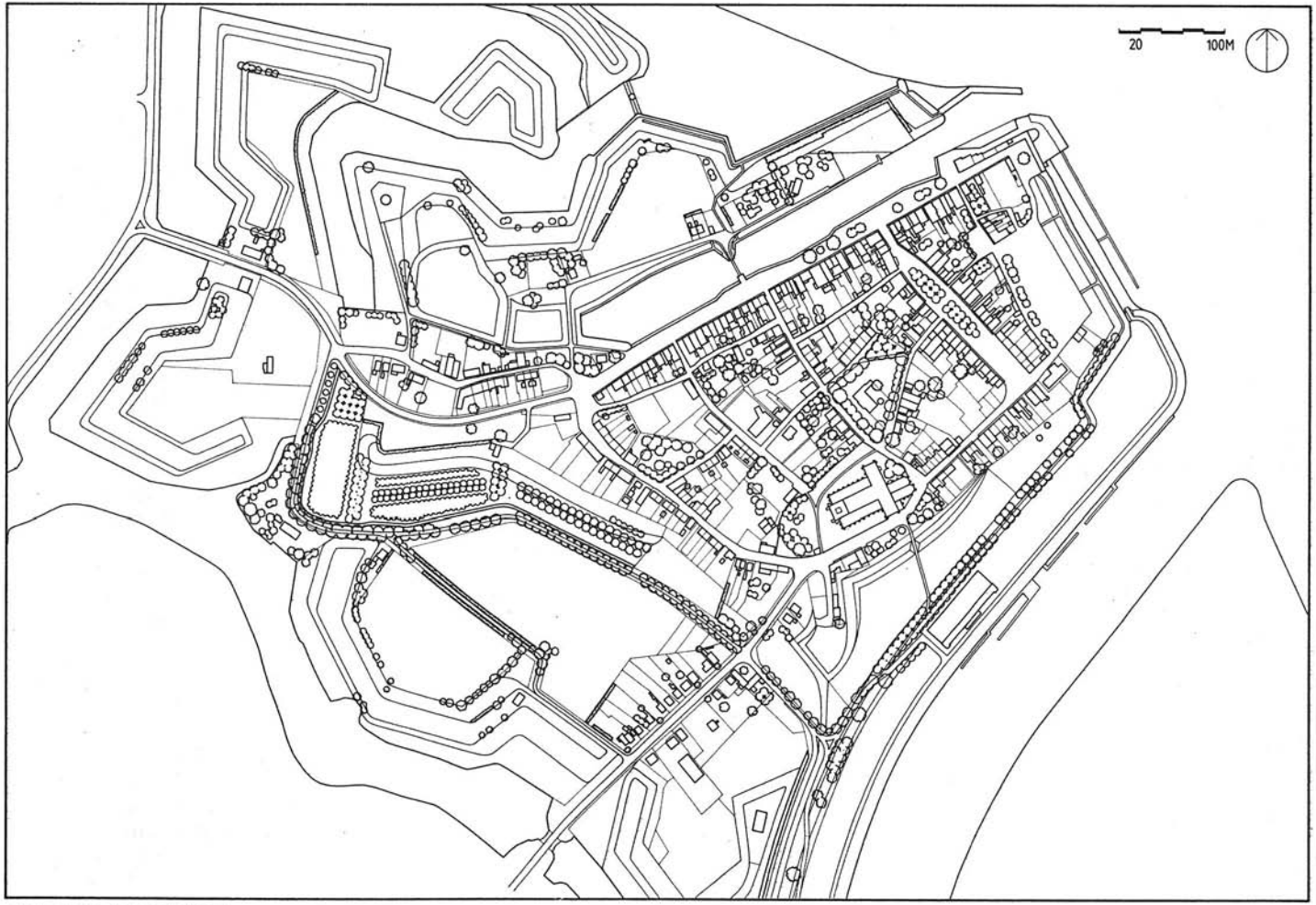


agrarisch grondgebruik

verandering in de motivatie om zich in Midden-Zeeland te vestigen: van het bemachtigen van een arbeidsplaats naar het verkrijgen van een woning in een landelijke omgeving. Het gaat hierbij natuurlijk ook om verschillende sociale groepen. Vooral de middenklasse kan zich het wonen op het platteland permitteren: de mogelijkheden beperken zich hier vaak tot het zelf laten bouwen van een huis of het betrekken van een vrijesektorwoning. Daarnaast maken het lage voorzieningenpeil, de slechts marginale werkgelegenheid en een falend openbaar vervoerssysteem het bezit van tenminste één auto noodzakelijk.
Het proces van verstedelijking heeft zich via suburbane tendensen tot over heel Walcheren uitgebreid.
De koncentratie van voorzieningen en werkgelegenheid in Middelburg-Vlissingen heeft de verzorgende funktie van de landelijke kernen doen verminderen, terwijl de woonfunktie hier juist is versterkt. Als gevolg hiervan is een groeiende verkeersstroom op gang gebracht, die uiteraard niet los is te zien van de toegenomen mobiliteit. Daarnaast is door de vorming van stedelijke agglomeraties in en buiten Zeeland de rekreatie op het platteland van Walcheren flink toegenomen.
De steeds groter wordende onderlinge afhankelijkheid van stad en landschap staat echter een evenwichtige inrichting van de omgeving in de weg. De schaalvergroting in het ruimtegebruik heeft geleid tot een afname van de oppervlakte fysisch-biologisch miljeu en een minder gedifferentieerde opbouw van het nederzettingenpatroon. De koncentratie van funkties in eenzijdig ingerichte ruimtelijke eenheden heeft echter niet alleen de stad maar ook het nog overgebleven landschap versnipperd.
In Veere hebben deze ontwikkelingen geleid tot het ontstaan van twee afzonderlijke woongebieden buiten de voormalige bebouwde kom, te weten Zanddijk en Buiten de Veste. Rond de kerkring is het bestemmingsplan Zanddijk reeds tot stand gekomen, terwijl het bestemmingsplan Zanddijk-Oost nog in uitvoering is.
De uitbreiding van Zanddijk dient ter opvang van de uit het beschermd stadsgezicht Veere wegtrekkende bevolking. In het Krekengebied wordt het bestemmingsplan Bungalowpark Buiten de Veste verder ingevuld.
De hier gebouwde vrijstaande huizen vormen het resultaat van de suburbanisatie op Walcheren: Veere als het "Wassenaar" van Middelburg-Vlissingen.
Beide nieuwe woongebieden hebben er enerzijds toe geleid dat het totaal aantal inwoners van de plaats Veere is gestabiliseerd, maar vormen anderzijds tegelijkertijd een bedreiging voor de woonfunktie van het beschermd stadsgezicht. Dit terwijl in de bebouwde kom een groot aantal niet meer bebouwde percelen en open terreinen aanwezig zijn, die vanuit zowel stedelijk als landschappelijk oogpunt bezien het eerst voor bebouwing in aanmerking komen.

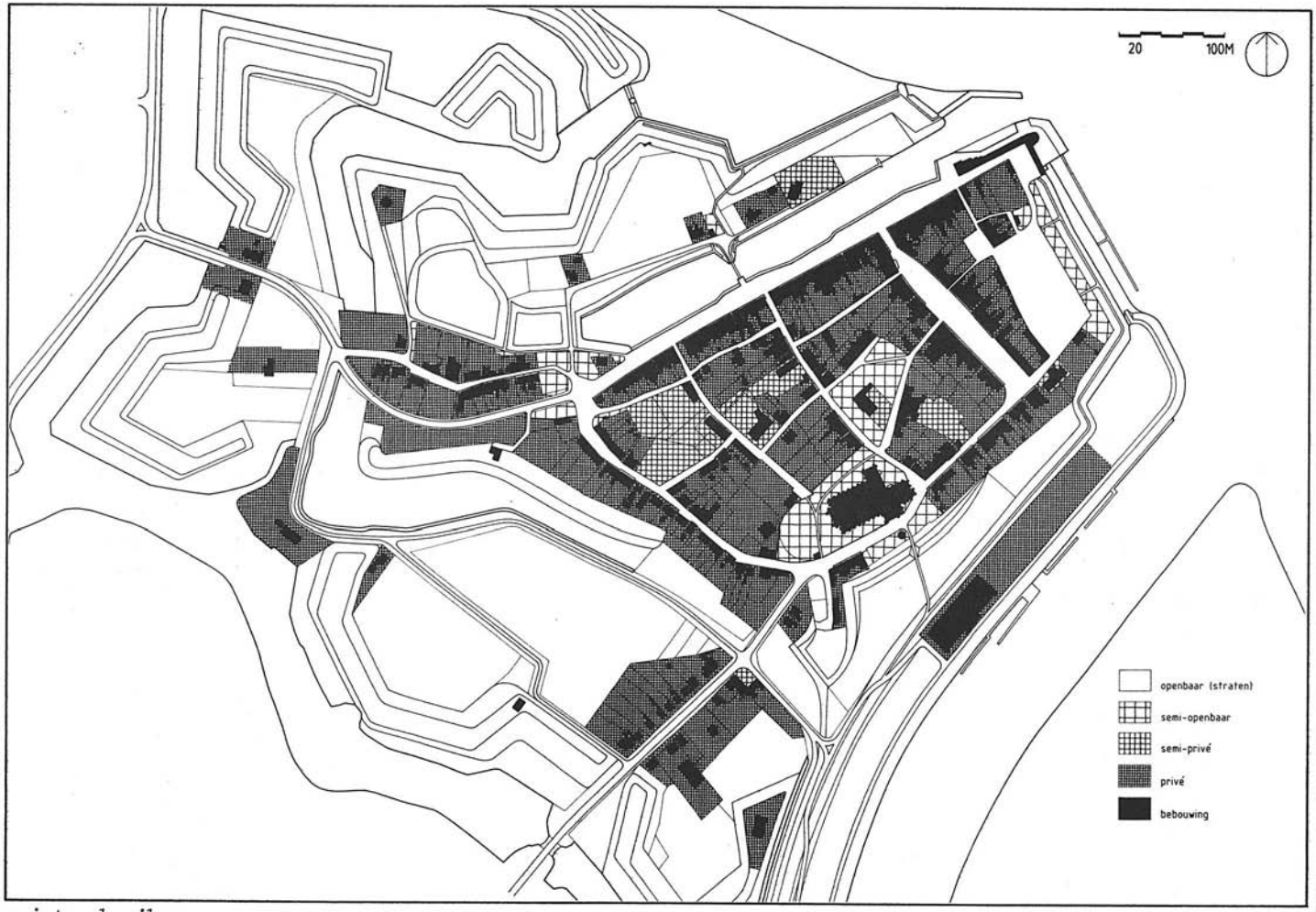
4. WOONGELEGENHEID

De veranderingen in de sociaal-ekonomische struktuur van Veere zijn van grote invloed geweest op het wonen. De in 1962 ingezette bevolkingsdaling had de verkoop van een groot aantal panden tot gevolg, waarvoor in Veere zelf toentertijd nauwelijks belangstelling was. Een groot deel hiervan werd daardoor als niet permanent te bewonen woning aan buitenstaanders verkocht, zodat het verschijnsel tweede woning in Veere zijn intrede deed. Deze ontwikkeling kreeg echter een frustrerende invloed op het funktioneren van de plaatselijke woningmarkt: de vraag naar tweede woningen leidde tot omhooggeschroefde prijzen en een verschraling van het aanbod, zodat woningzoekende Veerenaren hun geluk elders moesten beproeven. De daling van het inwonertal, aanvankelijk veroorzaakt door de ekonomische teruggang van Veere, zette zich dus door als gevolg van het ontbreken van geschikte woonruimte.
De afnemende bevolkingsomvang noodzaakte de plaatse-



opgaande beplanting

lijke overheid tot het voeren van een aktievere volkshuisvestingspolitiek. Na de vaststelling van de Komvoorschriften in 1946 en de gedeeltelijke realisering van de hierin voorgestelde bebouwing gaf de gemeente met de uitbreiding van Zanddijk een eerste aanzet tot de versterking van de woonfunktie van Veere. Terwijl over de periode 1945-1976 slechts 50 nieuwe huizen werden bijgebouwd en er in die tijd bovendien 11 zijn afgebroken (bron: rapport Stad en Landschap: Veere Beschermd Stadsgezicht) voorzag het bestemmingsplan Zanddijk in de mogelijkheid om de woningvoorraad met in totaal 135 voornamelijk gesubsidieerde woningen uit te breiden. Dit heeft ertoe geleid dat de bevolking van Veere en Zanddijk samen de laatste jaren zelfs enige groei doormaakte. Daarnaast heeft ook de uitvoering van het bestemmingsplan Bungalowpark Buiten de Veste een positieve invloed gehad op het inwonertal. Omdat in dit plan slechts de bouw van vrijstaande eengezinshuizen werd mogelijk gemaakt is de betekenis hiervan voor woningzoekenden in Veere echter gering geweest, hoewel de druk van buitenaf op de plaatselijke woningmarkt wat zal zijn afgenomen.
De toename van de woningvoorraad heeft ook een stijging van het aantal tweede woningen tot gevolg gehad. Omdat sedert 1947 de woonruimtewet haar rechtskracht in de gemeente Veere heeft verloren was het mogelijk om nieuwe huizen direkt na oplevering als tweede woning in gebruik te nemen. Bovendien kon men na verkoop van zijn eigen huis als tweede woning met het hiervoor ontvangen kapitaal de aankoop van een nieuwe (gesubsidieerde) woning financieren. Als gevolg van het ontbreken van een daartoe strekkend beleidsinstrument groeide de omvang van het aantal tweede woningen in de gemeente als totaal uit tot ruim 12,5% van de woningvoorraad, terwijl het aandeel in de bebouwde kom van Veere steeg tot bijna 22,5% (tabel 3.4.1: woningvoorraad gemeente Veere per 01.07.76). Met de in 1972 door de gemeenteraad vastgestelde Gebruiksverordening gebouwen en gronden kon aan de ongekrontroleerde groei van het aantal tweede woningen een eind worden gemaakt. Het gebruik van gebouwen als tweede woning werd verboden, hoewel van deze bepaling door burgemeester en wethouders ontheffing kan worden verleend. Deze ontheffing werd geacht te zijn verleend voor de op de dag van inwerkingtreding van de verordening als tweede woning in gebruik zijnde panden, maar deze vervalt wanneer de eigendom van het betreffende pand anders dan door vererving wijziging ondergaat. Dankzij de gebruiksverordening is de hoeveelheid tweede woningen na 1972 nauwelijks meer toegenomen en is voor de toekomst een geleidelijke daling te verwachten. Met de bouw van een 43tal apartementen in Buiten de Veste worden de mogelijkheden tot verblijfsrekreatie in de kern Veere afgerond.
Ondanks de recente uitbreidingen en de vaststelling van de gebruiksverordening is de woonsituatie in het beschermd stadsgezicht nauwelijks verbeterd. De bouw van nieuwe woningen los van de bestaande kern heeft geleid tot een sociale segregatie per ruimtelijke eenheid: een vergrijzende bevolking in het beschermd stadsgezicht Veere, een middelbare en welgestelde bevolking in Buiten de Veste, veel jonge gezinnen in Zanddijk en de ouden van dagen gekoncentreerd in Nieuw Sandenburgh. Deze scheiding van bevolkingsgroepen loopt parallel met de kwaliteit van de woningvoorraad en het aantal tweede woningen (tabel 3.4.2: woningkwaliteit Veere/Zanddijk per 01.07.76).
De woonsituatie in het beschermd stadsgezicht wordt behalve door het grote aantal tweede woningen gekenmerkt door de slechte staat van onderhoud van ruim 30% van de woningvoorraad, gelijkelijk verdeeld over eerste en tweede woningen. De regelmatig opduikende bewering dat het tweede woningbezit de kwaliteit van de bebouwing zeer ten goede zou komen is hiermee voor Veere dus ontzenuwd. Wel moet worden gesteld, dat het percentage kwalitatief slechte monumenten bij de tweede woningen geringer is dan bij de permanent bewoonde monumenten, maar dit is niet los te zien van het feit dat ruim de helft van het aantal tweede woningen uit monumenten bestaat (tabel 3.4.3: woning-

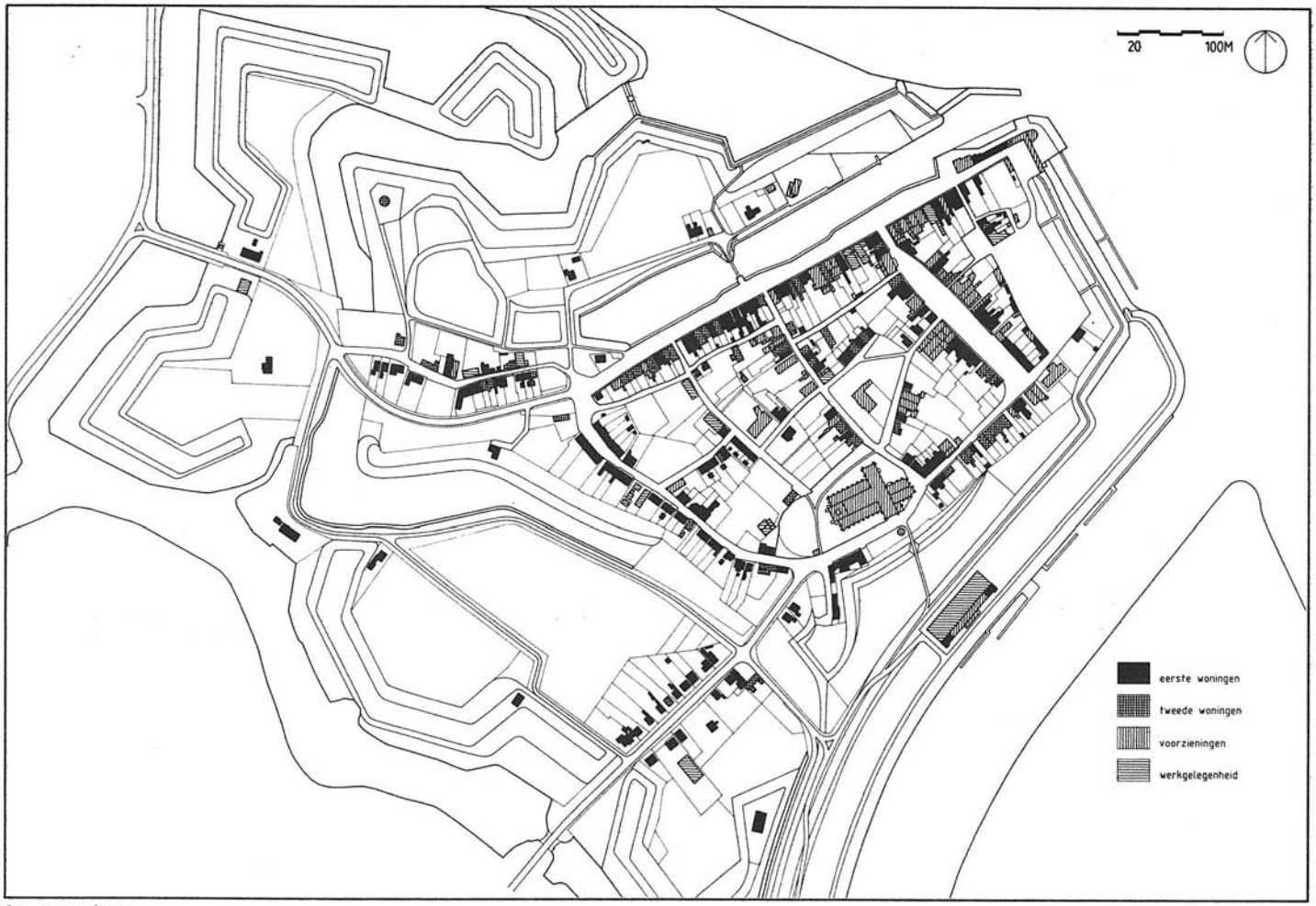


ruimtegebruik

kwaliteit Veere beschermd stadsgezicht per 01.07.76). De woningkwaliteit in de bebouwde kommen van de gemeente Veere heeft tot gevolg gehad, dat eind 1976 voor deze gebieden een rehabilitatieregeling van kracht is geworden. Met behulp van overheidssubsidies (rijk, provincie en gemeente) kunnen bewoners van een eigen huis of huurders van huizen in partikulier bezit de nodige verbeteringen aan hun woning aanbrengen. Deze regeling, die ook betrekking heeft op de verbetering van de woonomgeving, is van grote betekenis voor het beschermd stadsgezicht Veere: naast de restauratie van monumenten kan nu ook het herstel van de overige woningen in samenhang met de direkte omgeving ter hand worden genomen.
De rehabilitatie van woning en woonomgeving kan leiden tot een konsolidatie van de woonfunktie van Veere en daardoor misschien een verdere achteruitgang van het inwonertal voorkomen. Een meer evenredig opgebouwde bevolking en een beter funktionerende lokale samenleving zullen echter niet mogelijk zijn zonder enige uitbreiding van de woningvoorraad.

5. VOORZIENINGEN

Het funktioneren van de lokale samenleving in Veere wordt in belangrijke mate bepaald door het aanwezige voorzieningenpakket. Uit het *Dorpenonderzoek* blijkt dat de aanwezigheid van winkels voor dagelijkse benodigdheden en een lagere school ter plaatse door de bewoners zelf als de belangrijkste komponenten van het voorzieningenpakket worden beschouwd.
De nota *Bewoningspatroon* haakte hierop in door het aanwezig zijn van een school voor gewoon lager onderwijs als kriterium te stellen voor een *funktionerende lokale gemeenschap*. Hiermee wordt de lokale samenleving gekoppeld aan een bepaalde bevolkingsgrootte en -samenstelling, in het bijzonder aan een minimum aantal leerlingen. In navolging van de *Nota onderwijscommissie gemeente Borssele 1974* wordt het minimum aantal leerlingen van de toekomstige basisschool, waarbij het kleuter- en lageronderwijs zijn geïntegreerd, als uitgangspunt genomen. Bij een minimale opzet van deze basisschool met 2 leerkrachten is een aantal van 45 leerlingen vereist, terwijl bij een meer pedagogisch verantwoorde opzet met 3 leerkrachten van minimaal 65 leerlingen moet worden uitgegaan. De bijbehorende bevolkingsomvang wordt in de nota *Bewoningspatroon*, gebaseerd op de situatie in Midden-Zeeland, geraamd op cirka 450 respektievelijk 650 inwoners per kern. Hiermee is voor de nabije toekomst een indikatie gegeven ten aanzien van het voortbestaan dan wel de inkrimping of uitbreiding van de onderwijsvoorzieningen.
De onderwijsvoorzieningen in het beschermd stadsgezicht Veere dateren nog uit de tijd van vóór de afsluiting van het Veerse Gat. De aanwezigheid van één kleuterschool en twee lagere scholen is echter al geruime tijd niet meer in overeenstemming met het inwonertal van Veere. Het merendeel van de leerlingen is afkomstig uit Zanddijk maar omdat dit aantal op zich niet voldoende was voor een afzonderlijke school kon het onderwijs in Veere tot nu toe blijven voortbestaan (tabel 3.5.1: leerlingenbestand kleuter- en lager onderwijs in Veere beschermd stadsgezicht).
In april 1977 echter nam de gemeenteraad het voorstel aan tot de bouw van een nieuwe openbare lagere school halverwege Veere en Zanddijk. Dit ter vervanging van het uit 1883 daterende gebouw aan de Koornmarkt, dat niet meer aan het Bouwbesluit Lager Onderwijs voldoet. De beslissing om over te gaan tot nieuwbouw in plaats van renovatie en de plaatskeuze tussen de beide kerngebieden in is hierbij niet alleen bepaald door ter zake doende motieven maar ook door de al bij voorbaat gerezen problemen ten aanzien van nieuwbouw in de oude kern van Veere. De besluitvorming is dan ook niet los te zien van de bij sommigen levende wens om de Koorn-



bestemmingen

markt in de toekomst als plein in te richten, waartoe het bestaande schoolgebouw toch zou moeten worden afgebroken.
Ook het aantal winkels voor dagelijkse benodigdheden is gebaseerd op een groter draagvlak dan de huidige bevolkingsomvang. De uitbreiding van Zanddijk en de aanleg van het bungalowpark Buiten de Veste hebben weliswaar een vergroting van het verzorgingsgebied tot gevolg gehad maar daar tegenover staat de toegenomen mobiliteit, waardoor bijvoorbeeld het winkelen in de in Middelburg gevestigde supermarkten en speciaalzaken tot een vanzelfsprekende gewoonte is geworden. De detailhandel steunt dan ook voor een groot deel op de rekreatie; dit geldt zowel voor de 5 winkels voor dagelijkse benodigdheden als de 14 winkels in de non-food sektor, waarvan het aantal sinds 1970 met 5 is toegenomen (bron: rapport Stad en Landschap: Veere Beschermd Stadsgezicht). De rekreatie als drager van de plaatselijke voorzieningen houdt echter het gevaar in van een minder stabiele basis voor het voortbestaan ervan: veranderingen in de konjunktuur kunnen los van de plaatselijke bevolkingsomvang- en samenstelling van grote invloed worden op het toekomstig funktioneren van het voorzieningenpakket.
De rekreatieve voorzieningen, voor wat de horeca betreft bestaande uit voornamelijk dure restaurants, een tweetal goede hotels en een besloten jachtclub, zijn van weinig betekenis voor de plaatselijke bevolking. De belangstelling voor deze tamelijk exklusieve akkommodaties is echter groot genoeg om een verder voortbestaan te waarborgen. Goedkoper verblijven in Veere is mogelijk in de twee vakantiehuizen, via logies met of zonder ontbijt bij partikulieren of door het huren van gedurende de zomermaanden leegstaande woningen (tabel 3.5.2: horeca en verblijfsakkomodatie in Veere beschermd stadsgezicht). Daarnaast voorzien de beide kampeerterreinen in een aantrekkelijke vorm van verblijfsrekreatie.
Een deel van de verblijfsakkomodatie is gekoppeld aan de waterrekreatie. Het Veerse Meer biedt uitstekende mogelijkheden voor de watersport, maar ook hier komen de grenzen van de verdere groeimogelijkheden in zicht. Van de 38 jachthavens in Zeeland liggen er 13 aan het Veerse Meer met een gezamenlijke kapaciteit van 2500 ligplaatsen. De rekreatieve betekenis van Veere is hierdoor sterk toegenomen: het vroeger vooral om zijn historische bebouwing bezochte stadje werd met de niet meer voor de visserij in gebruik zijnde stadshaven een ideale trekpleister voor de watertoerist. In en rond Veere zijn nu in totaal 683 ligplaatsen aangebracht, verdeeld over een viertal jachthavens (tabel 3.5.3: watersportakkommodatie Veere, 1977). Bovendien zijn bij het Havenhoofd en het strand ter hoogte van de stenen beer steigers aangebracht ten behoeve van niet in Veere geregistreerde schepen.
Naast de voorzieningen voor de eigen bevolking en die voor de rekreanten is het beschermd stadsgezicht Veere van belang als bestuurscentrum van de gemeente. De aanwezigheid van de gemeentesekretarie en het feit dat de politieke besluitvorming in Veere plaatsvindt, geven aan het beschermd stadsgezicht het nodige gewicht tegenover Serooskerke, de grootste kern van de gemeente.

De voorzieningen in Veere kunnen worden onderverdeeld in niet-kommerciële, kommerciële en openbare voorzieningen.
niet kommerciële voorzieningen:
1. onderwijs
2. sociaal-kulturele sektor
3. sportbeoefening
4. gezondheidszorg

kommerciële voorzieningen:
5. dienstverlenende sektor
6. rekreatie

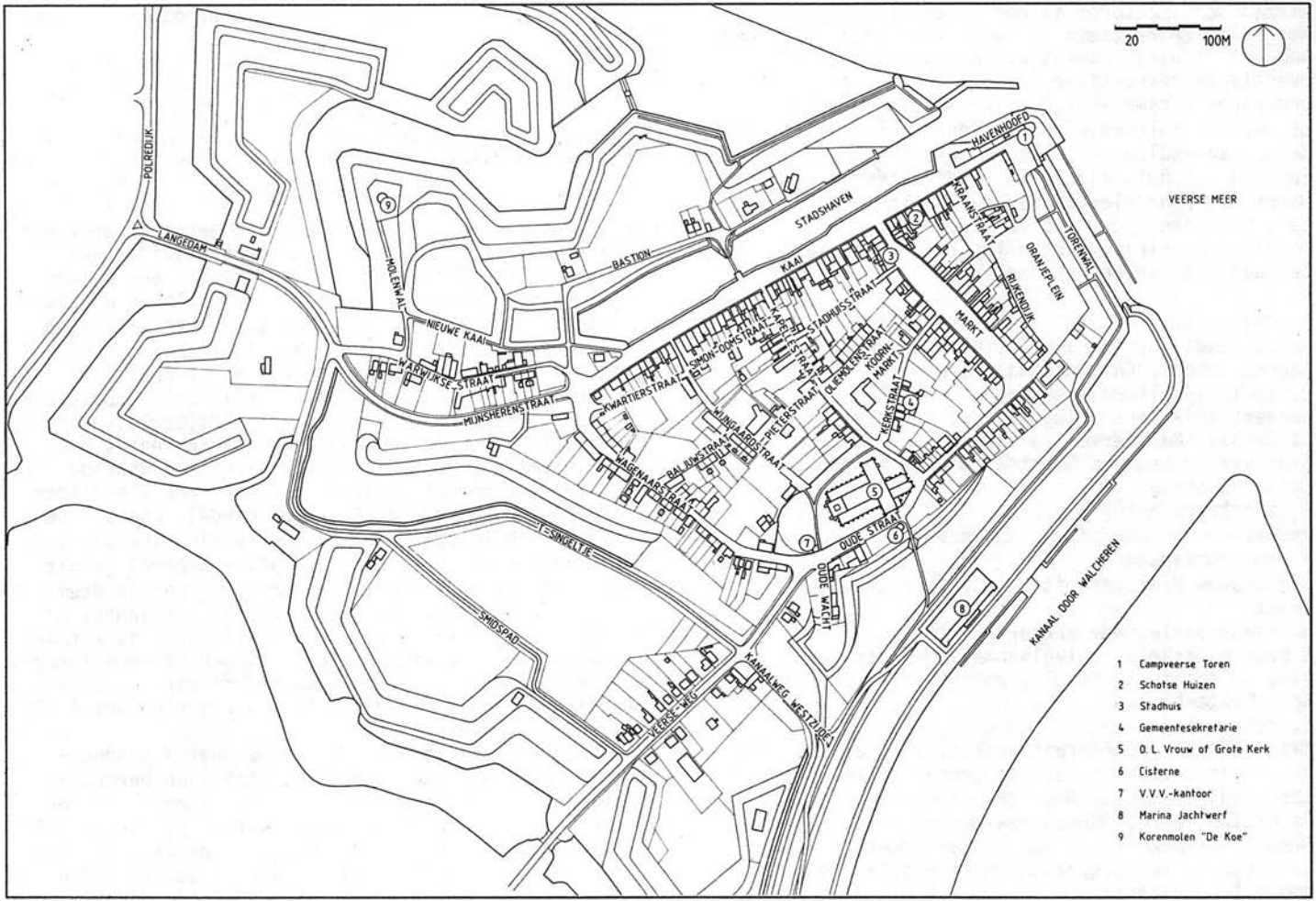
openbare voorzieningen:
7. bestuur, administratie en rechtspleging
8. nutsvoorzieningen en landsverdediging

Binnen deze sektoren is een onderverdeling mogelijk naar niet-rekreatieve en rekreatieve voorzieningen, waarbij de niet-rekreatieve en niet-kommerciële, evenals de rekreatieve en kommerciële voorzieningen, grotendeels samenvallen. Uitzonderingen hierop vormen de sociaal-kulturele en de dienstverlenende sektor: de sociaal-kulturele sektor heeft óók te maken met de invloed van het seizoen en de dienstverlenende sektor wordt hierdoor slechts ten dele beïnvloed. De openbare voorzieningen, die van grote betekenis zijn voor de eigen bevolking, vervullen tevens een aantal taken ten behoeve van de rekreant.

1. onderwijs
peuterspeelzaal (Zanddijk), kleuterschool, openbare lagere school, Chr.Nationale school
2. sociaal-kulturele sektor
gemeentelijk verenigingsgebouw, verenigingsgebouw 't Compas, Ned.Hervormde kerk, Gereformeerde kerk, Stadhuis, museum De Schotse Huizen, tentoonstelling Delta Cultureel
3. sportbeoefening
sportterrein (Zanddijk), gymnastiekzaal (Zanddijk)
4. gezondheidszorg
wijkgebouw Kruisvereniging, huisartspraktijk en apotheek
5. dienstverlenende sektor
2 bakkerswinkels, zuivelhandel, groentewinkel, slagerij, 13 non-food winkels, postkantoor, bankfiliaal, architektenbureau
6. rekreatie
VVV-kantoor, 3 café-restaurants, 2 hotels met café-restaurant, vakantiehuis 't Compas, camping met vakantiehuis, *camping SBB (Krekengebied)*, jachthaven Jachtclub Veere, *jachthaven Oostwatering (Oostwatering), zeilschool Het Veerse Gat (Oostwatering)*.
7. bestuur, administratie en rechtspleging
gemeentesekretarie
8. nutsvoorzieningen en landsverdediging
brandweergarage, gemaal Oost-Watering, *sluizenkomplex in het Kanaal door Walcheren*, mijnendepot Koninklijke Marine.

6. WERKGELEGENHEID

De werkgelegenheid in Veere wordt gekenmerkt door het grote aantal arbeidsplaatsen in de tertiaire sektor. Als gevolg hiervan is de seizoensinvloed een belangrijke faktor ten aanzien van de plaatselijke werkgelegenheid. Met name in de rekreatieve voorzieningen zijn de schommelingen in het arbeidsaanbod groot, maar ook de dienstverlening geeft een behoorlijke seizoensinvloed te zien (tabel 3.6.1: arbeidsplaatsen in Veere beschermd stadsgezicht per 31.12.76). Hieruit blijkt de grote betekenis van de rekreatie voor Veere, niet alleen als bron van inkomsten voor de plaatselijke horeca-exploitanten maar ook als drager voor een groot deel van de detailhandel, waarvan de service zich toespitst op het rekreatieve seizoen.
De overige werkgelegenheid bestaat voornamelijk uit ambachtelijke bedrijven, waarvan het grootste deel op de bouwnijverheid is geöriënteerd. Het aantal arbeidsplaatsen in de landbouw en visserij is met het verdwijnen van de vissersvloot tot een minimum teruggelopen. De werkgelegenheid in de primaire en de sekundaire sektor is hierdoor 's winters even groot als die in de tertiaire sektor.
Het totale arbeidsaanbod in het beschermd stadsgezicht Veere is groter dan de plaatselijke beroepsbevolking. Van de ongeveer 140 hier woonachtige personen die een beroep uitoefenen werken er slechts 65 in de kern zelf. Als gevolg hiervan ontstaat een inkomend pendelsaldo ter grootte van 's zomers 120 en 's winters 70 werknemers (tabel 3.6.2: arbeidsmarktgrootheden Veere beschermd stadsgezicht). Er bestaat dus slechts een geringe samenhang tussen wonen en



straatnamen

werken in Veere, een situatie die mede wordt veroorzaakt door de nabijheid van drie belangrijke centra van werkgelegenheid: Middelburg, Vlissingen en het Sloegebied.

7. VERBINDINGEN

De verplaatsingsmogelijkheden vanuit Veere zijn door de uitvoering van de Deltawerken sterk toegenomen. De vaste oeververbindingen en het daarop aangesloten nieuwe autowegennet resulteerden in een verkorting van de afstand tot het Waterweggebied en de Randstad Holland. Het groeiende partikuliere autobezit heeft echter tot gevolg gehad, dat de voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer, voorzover dit niet van dezelfde wegverbindingen gebruik maakt, nauwelijks zijn uitgebreid. Zo heeft deze ontwikkeling de plannen voor een Deltaspoorlijn in de ijskast doen belanden.
De achtergebleven ontwikkeling van het openbaar vervoer heeft ertoe geleid, dat buiten de grotere bevolkingscentra het bezit van een auto min of meer noodzakelijk is geworden: de koncentratie van voorzieningen in de stedelijke gebieden en de situering van de werkgelegenheid op ruimere afstand van het wonen zijn zowel oorzaak als gevolg van de toegenomen mobiliteit. De relatie tussen inkomen en mobiliteit houdt echter het gevaar in, dat het wonen op het platteland in de toekomst niet meer voor iedereen betaalbaar is. Indien de aan het bezit en het gebruik van een eigen vervoermiddel verbonden kosten ten opzichte van het gemiddelde inkomen relatief sterk gaan stijgen, prijst het platteland zichzelf als woonmiljeu wellicht uit de markt. Het spreekt in dit verband vanzelf, dat de sociale funktie van het openbaar vervoer van grote betekenis is voor een evenwichtige opbouw van de bevolking van de plattelandskernen.
Het openbaar vervoer in Zeeland bestaat uit één railverbinding met daarop aansluitend een groot aantal busverbindingen. Alleen Zuid-Beveland en Walcheren zijn via de spoorlijn Bergen op Zoom-Goes-Middelburg-Vlissingen verbonden met het landelijke spoorwegnet. Op de overige voormalige eilanden wordt het openbaar vervoer onderhouden door het streekvervoerbedrijf ZWN. Daarnaast vormen de veerdiensten Vlissingen-Breskens en Kruiningen-Perkpolder de verbinding met Zeeuws-Vlaanderen. Als toeristische attraktie en als onderdeel van het dagtochtenprogramma van de NS vaart vanaf begin juni tot eind augustus één maal per dag de RTM-boot van Zierikzee naar Veere en terug.
Het openbaar vervoer van en naar Veere bestaat uit de busverbinding Middelburg-Kamperland. De frequentie van deze buslijn is minimaal, vooral 's avonds en op zondagen. Tijdens de zomermaanden wordt de dienstregeling weliswaar uitgebreid met de busverbinding Middelburg-Oostkapelle, maar ook dan alleen op werkdagen en alleen overdag. Naast de lage frequentie is echter ook de lijnvoering voor Veere bijzonder ongunstig: terwijl een aantal busdiensten op Walcheren als ringlijn wordt gereden zijn de beide verbindingen via Veere onderdeel van een radiale lijn, met alleen gedurende het zomerseizoen overstapmogelijkheden in Vrouwenpolder en Oostkapelle. Voor willekeurig welke bestemming is men voor de rest van het jaar genoodzaakt om eerst naar Middelburg te gaan en vandaar verder te reizen. Het is duidelijk, dat dit isolement van Veere ten opzichte van andere kernen in de gemeente en op Walcheren de aanschaf van een auto in de hand werkt en daarmee het openbaar vervoer nog minder rendabel doet zijn.
Ondanks het belang van de auto voor de plaatselijke bevolking geeft de omvang van het autopark geen grote verkeersproblemen in Veere. Het op basis van het aantal inwoners, de leeftijdsopbouw en de woningvoorraad geschatte aantal auto's bedraagt een kleine 200 stuks (tabel 3.7.1: minimaal benodigde aantal

verkeersmaatregelen

parkeerplaatsen buiten het zomerseizoen in Veere beschermd stadsgezicht). De bijbehorende verkeersproduktie omvat op werkdagen cirka 1300-1500 mvt/etm. (bron: rapport Stad en Landschap: Veere Beschermd Stadsgezicht), hetgeen noch voor de verkeersafwikkeling noch voor het parkeren moeilijkheden oplevert (tabel 3.7.2: parkeerkapaciteit in personenauto's in Veere beschermd stadsgezicht). Het grote aantal parkeerplaatsen is van betekenis voor het rekreatieve verkeer, maar omdat dit beperkt blijft tot de zomermaanden is ruim de helft van de parkeervoorzieningen het grootste deel van het jaar buiten gebruik. In het bijzonder geldt dit voor het als parkeerterrein ingerichte Oranjeplein, dat zich door zijn situering en omvang bovendien nauwelijks leent voor andere aktiviteiten.
Gedurende de maanden juni, juli en augustus is de verkeerssituatie in Veere totaal gewijzigd. Op een zomerse dag kan de verkeersproduktie oplopen tot 7595 mvt/etm., zoals geregistreerd op zaterdag 9 juli 1977 (bron: rapport Stad en Landschap: Veere, Verkeersonderzoek). Tijdens dit soort dagen kan de normale parkeerkapaciteit van het beschermd stadsgezicht Veere zelfs gedurende enige uren overschreden worden, met als gevolg de nodige opstoppingen.
Om de afwikkeling van het verkeer nog zo soepel mogelijk te doen plaatsvinden worden de plaatselijke verkeersmaatregelen in het seizoen verder uitgebreid. Naast de parkeer- en stopverboden, die het gehele jaar van kracht zijn, wordt van 15 mei tot 15 september het éénrichtingsverkeer voor motorvoertuigen ook ingesteld voor de Wagenaarstraat, de Oudestraat en de Kaai, zodat het rekreatieve verkeer in één richting rijdend de verschillende toeristische bestemmingen kan bereiken. Toch is de verkeerssituatie in de zomer soms zodanig, dat het verblijven in Veere niet meer als een genoegen kan worden aangemerkt. Ook het gebruik maken van de fiets en het zich als voetganger verplaatsen is dan niet altijd even eenvoudig, terwijl juist op deze wijze het interne verkeer optimaal zou kunnen funktioneren.

KONKLUSIE

Gebruik en inrichting van het plangebied geven een inzicht in de gevolgen van de planvorming van de afgelopen jaren. Het sterk toegenomen ruimtebeslag dat aan de betreffende plannen ten grondslag ligt, heeft geleid tot een ver doorgevoerde spreiding en ontkoppeling van funkties: steeds minder mensen zijn van steeds meer oppervlakte grond gebruik gaan maken. Tegelijkertijd met een kwantitatieve vermeerdering van de ruimte voor woongelegenheid, voorzieningen, werkgelegenheid en verbindingen is de kwaliteit van het gebruik gedevalueerd. Het partikularistisch gebruik van steeds meer grond, de vergroting van de onderlinge afstanden en de gelijktijdige daling van de bevolkingsomvang hebben daarbij geleid tot een verdere uiteenrafeling van bestaande sociale verbanden. De *funktionele analyse* maakt per plankategorie duidelijk wat de gevolgen zijn van de overgang van koncentratie naar dekoncentratie en van integratie naar segregatie.

tabel 3.2.1: arbeidsmarktgrootheden Midden-Zeeland 1965-1975
(bron: Bewoningspatroon)

	1965	1970	1975
aantal bezette arbeidsplaatsen	52320	56150	56680
inkomende pendel	560	1860	970
uitgaande pendel	1200	1020	920
inkomend pendelsaldo	-640	840	50
geregistreerde arbeidsreserve	720	690	1850

tabel 3.2.2: bevolkingsontwikkeling Midden-Zeeland 1956-1975
(bron: Bewoningspatroon)

periode	geboorten-overschot	vestigings-overschot	bevolkings-toename
1956-1960	8497	-2502	5995
1961-1965	7915	-3540	4375
1966-1970	7197	2829	10026
1971-1975	5309	9750	15059

tabel 3.2.3: bevolkingsontwikkeling Veere beschermd stadsgezicht 1967-1976
(bron: Veere Beschermd Stadsgezicht)

Jaar	Geboorte	Sterfte	Geboorte-overschot	Vestiging	Vertrek	Vestigings-overschot	Groei	Totaal
31/12/66								723
1967	10	18	- 8	34	43	- 9	- 17	706
1968	10	7	3	34	57	- 25	- 20	686
1969	11	8	3	30	65	- 35	- 32	654
1970	5	10	- 5	19	31	- 12	- 17	637
1971	5	7	- 2	32	98	- 66	- 68	569
1972	3	4	- 1	21	40	- 19	- 20	549
1973	1	6	- 5	18	46	- 28	- 33	516
1974	3	9	- 6	27	35	- 8	- 14	502
1975	2	3	- 1	25	35	- 10	- 11	491
8/12/76	1	6	- 5	19	21	- 2	- 7	484
	51	78	-27	259	471	-212	-239	

tabel 3.2.4: bevolkingsontwikkeling Zanddijk 1967-1976
(bron: Veere Beschermd Stadsgezicht)

Jaar	Geboorte	Sterfte	Geboorte-overschot	Vestiging	Vertrek	Vestigings-overschot	Groei	Totaal
31/12/66								112
1967	-	1	- 1	7	3	4	3	115
1968	1	-	1	3	12	- 9	- 8	107
1969	3	-	3	116	9	107	110	217
1970	9	1	8	29	9	20	28	245
1971	6	3	3	36	29	7	10	255
1972	4	-	4	56	29	27	31	286
1973	11	1	10	68	15	53	63	349
1974	13	-	13	34	30	4	17	366
1975	6	2	4	60	27	33	37	403
8/12/76	5	1	4	29	24	5	9	412
	58	9	49	438	187	251	300	

tabel 3.2.5: leeftijdsopbouw Veere beschermd stadsgezicht, Zanddijk en bejaardentehuis Nieuw Sandenburgh
(bron: raadsverslag d.d. 6 april 1977, preadvies nr. 1565)

	30-6-1976	23-11-1976	23-11-1976	
Leeftijd	Veere	Zanddijk	+ Bejaardentehuis	Nederland
0 - 14	77 = 16,6%	108 = 26,2%	108 = 20,7%	27
15 - 29	87 = 18,7%	109 = 26,5%	+ 3 112 = 21,4%	25
30 - 44	58 = 12,5%	84 = 20,4%	84 = 16,1%	18
45 - 64	131 = 28,2%	69 = 16,7%	+ 3 72 = 13,8%	20
65 - e.o.	111 = 24 %	42 = 10,2%	+ 104 146 = 28 %	10
	464 = 100 %	412 = 100 %	522 = 100 %	100

tabel 3.2.6: ontwikkeling inwonertal gemeente Veere 1976-2000
(bron: Bewoningspatroon)

	aantal inwoners per 31 december			
	1975	1980	1990	2000
Serooskerke	1650	1700	1780	1860
Vrouwenpolder	950	970	1000	1020
Veere/Zanddijk	1200	1250	1300	1330
Gapinge	450	460	470	480
	4250	4380	4550	4690

tabel 3.4.1: woningvoorraad gemeente Veere per 01.07.76
(bron: gemeente Veere)

	eerste woningen	tweede woningen	
Serooskerke	470	14	484
Vrouwenpolder	219	35	254
Veere	209	61	270
Zanddijk	151	8	159
Gapinge	100	18	118
Buitengebied	263	68	331
	1412	204	1616

tabel 3.4.2: woningkwaliteit Veere/Zanddijk per 01.07.76
(bron: gemeente Veere)

	eerste woningen				tweede woningen		
	eigen woning		huur woning				
	goed	slecht	goed	slecht	goed	slecht	
Veere beschermd stadsgezicht	98	39	41	14	41	15	248
Buiten de Veste	17				5		22
Zanddijk	76	13	60	2	6	2	159
Nieuw Sandenburgh							
	191	52	101	16	52	17	429

tabel 3.4.3: woningkwaliteit Veere beschermd stadsgezicht per 01.07.76
(bron: gemeente Veere)

	bebouwing bestemd voor bewoning				monument bestemd voor bewoning				
	eerste woningen		tweede woningen		eerste woningen		tweede woningen		
	goed	slecht	goed	slecht	goed	slecht	goed	slecht	
absoluut	106	31	20	7	33	22	21	8	248
in procenten per soort gebruik	77	23	74	26	60	40	72	28	
in procenten per kategorie	65	19	12	4	39	26	25	10	
in procenten van de woningvoorraad	42	12	8	3	13	10	9	3	100

tabel 3.5.1: leerlingenbestand kleuter- en lager onderwijs in Veere
beschermd stadsgezicht
(bron: gemeente Veere, raadsstuk d.d. 6 april 1977, preadvies nr. 1565)

	Veere	Zanddijk	Buitengebied	
kleuterschool	4	18	3	25
openbare lagere school	16	15	8	39
Chr. Nationale school	12	17	9	38
	32	50	20	102

tabel 3.5.2: horeca en verblijfsrekreatie in Veere
beschermd stadsgezicht
(bron: VVV Veere)

		aantal personen	
		eten en drinken	overnachten
café-terrassen	3	> 40	
café-restaurants	3	< 320	
hotels	2	275	70
vakantiehuizen	2		28
logies met/zonder ontbijt	3-6		10-23
woonhuizen te huur	2-5		11-28
tweede woningen te huur	2		11
		635	143-147

tabel 3.5.3: watersportakkomodatie Veere, 1977
(bron: provinciale VVV Zeeland)

	aantal ligplaatsen
Stadshaven	180
Oostwatering	228
Jachtwerf Oostwatering	175
Jachtwerf Veere	100
	683

tabel 3.6.1: arbeidsplaatsen in Veere beschermd stadsgezicht
per 31.12.76
(bron: gemeente Veere)

	aantal arbeidsplaatsen		
	zomer	winter	seizoens-invloed
1 landbouw en visserij			
landbouw	2	2	
groothandel in zeevis en garnalen	7	7	
2 bedrijven			
2 aannemingsbedrijven	60	60	
schildersbedrijf	2	2	
smederij en loodgietersbedrijf	4	4	
2 installatiebedrijven	11	11	
jachtwerf en jachtenreparatiebedrijven	10	10	
transportbedrijven	5	5	
3 voorzieningen			
onderwijs	5	5	
sociaal-kulturele sektor	6	3	3
sportbeoefening			
gezondheidszorg	3	3	
dienstverlenende sektor	48	36	12
rekreatie	59	24	35
bestuur, administratie en rechtspleging	22	22	
nutsvoorzieningen en landsverdediging	13-16	13-16	
	257-260	207-210	50

tabel 3.6.2: arbeidsmarktgrootheden Veere beschermd stadsgezicht
(bron: gemeente Veere)

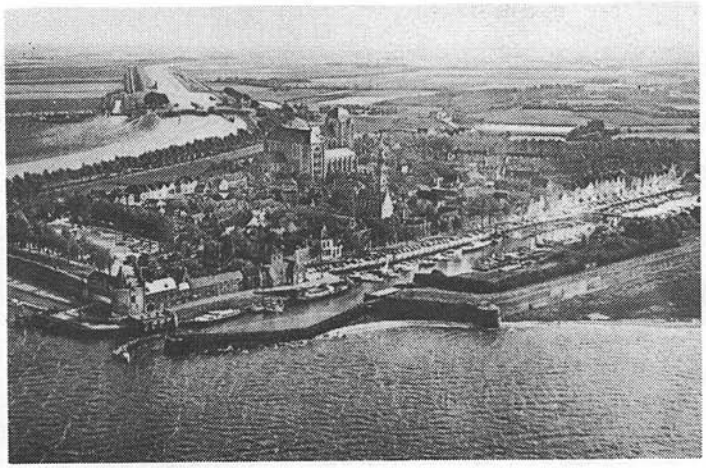
	zomer	winter
aantal bezette arbeidsplaatsen	260	210
inkomende pendel	195	145
uitgaande pendel	75	75
inkomend pendelsaldo	120	70
geregistreerde arbeidsreserve		

tabel 3.7.1: minimaal benodigde aantal parkeerplaatsen buiten het zomerseizoen in Veere beschermd stadsgezicht
(bron: rapport Stad en Landschap: Veere, Verkeersonderzoek)

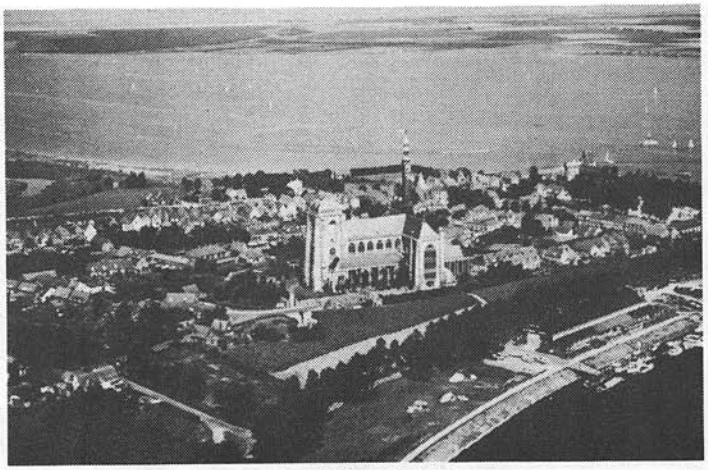
	aantal woningen	huidige P-behoefte	aantal P-plaatsen	toekomstige P-behoefte	aantal P-plaatsen
eerste woningen	192	0,65	125	0,90	172
tweede woningen	56	1,25	70	1,50	84
	256		195		256

tabel 3.7.2: parkeerkapaciteit in personenauto's in Veere beschermd stadsgezicht
(bron: rapport Stad en Landschap: Veere, Verkeersonderzoek)

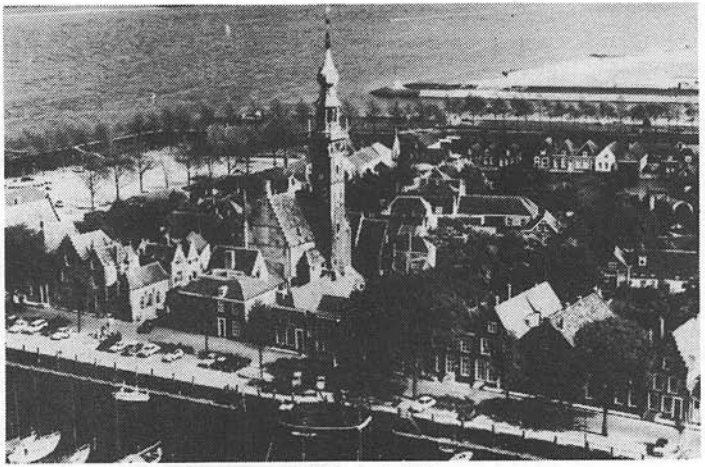
	aantal P-plaatsen
Kaai	124
Oranjeplein	160
Markt	22
Oudestraat en Wagenaarstraat	80
Koornmarkt, Kapellestraat, Wijngaardstraat en zijstraten	80
	466



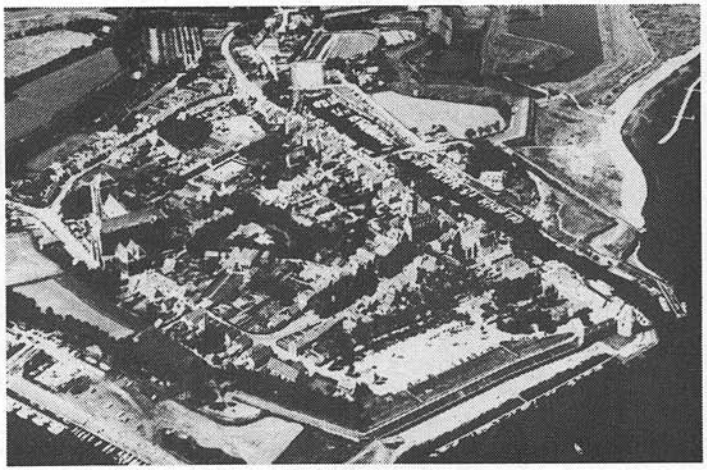
Veere, gezien in zuidelijke richting



Veere, gezien in noordelijke richting



Veere, gezien in oostelijke richting



Veere, gezien in westelijke richting

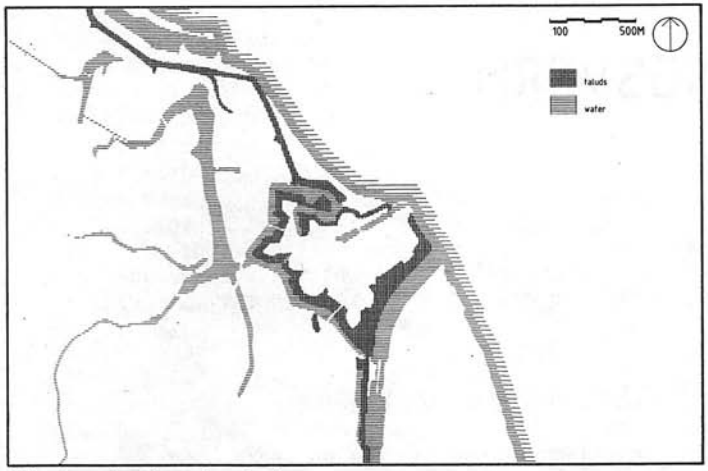
HOOFDSTUK 4

STRUKTUUR EN VERSCHIJNINGSVORM

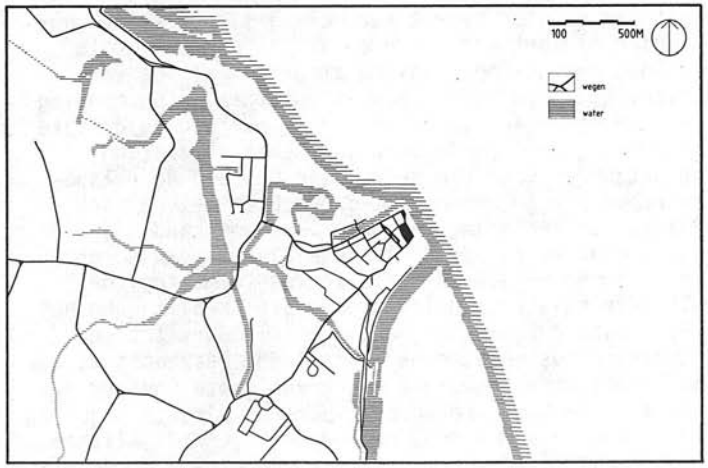
1. FYSISCH-BIOLOGISCH MILJEU

LIGGING IN HET LANDSCHAP

Veere is gelegen aan de noordzijde van de plaats, waar het Kanaal door Walcheren in het Veerse Meer uitkomt. De ligging in het landschap is dus niet los te zien van de aanwezigheid van water. Veere is dan ook meer een water- dan een landstad. Toch is de stedebouwkundige ontwikkeling voornamelijk bepaald door de stadshaven. Het voormalige Veerse Gat vormt met de Torenwal weliswaar een scherpe begrenzing van de stad maar heeft in het funktioneren ervan nooit een bijzondere plaats ingenomen. Het Kanaal door Walcheren, aangelegd dwars door de verdedigingswerken heen, was op zich een te zwakke impuls voor een verdere stedelijke groei en miste daardoor de aansluiting met de stedebouwkundige struktuur.
De stadshaven, het van oorsprong ekonomisch zwaartepunt van de stad, vormt het belangrijkste stedebouwkundige element van Veere en is dan ook van grote invloed geweest op zowel de struktuur als de vorm ervan. Omdat de stadshaven is ontstaan in de monding van een watergang is er in aanzet ook een duidelijke relatie met het omringende landschap. Situering, struktuur en vorm van Veere zijn bepaald door landschappelijke gegevenheden, die echter met de zich wijzigende vestigingsfaktoren langzamerhand zijn verdwenen. Vooral de defensieve eisen, resulterend in achtereenvolgens de middeleeuwse ommuring, de uit de renaissance daterende eerste omwalling en het 19e eeuwse dubbele wallenkomplex, leidden tot een scheiding tussen stad en platteland. Daarnaast is ook de beveiliging tegen het water van grote invloed geweest op de overgang tussen Veere en direkte omgeving. Ingepolderde aanwassen, nieuwe en hogere dijklichamen en het wegvallen van de getijdenbeweging door de afsluiting van het Veerse Gat hebben een onderlinge verplaatsing van land en water tot gevolg gehad.



ligging in het landschap: wegen en water



ligging in het landschap: taluds en water

De ligging van Veere in het omringende landschap wordt derhalve gekenmerkt door het ingrijpen van de mens in de topografische situatie. Kunstmatige hoogteverschillen, verdedigingswerken tussen stad en land en dijken tussen stad en water en land en water, vormen de ruimtelijke elementen die bepalend zijn voor de verschijningsvorm. De overgangen tussen water en land en laag en hoog versterken daarbij het silhouet: door het beneden maaiveld gelegen water van vestinggracht, Kanaal door Walcheren en Veerse Meer wordt Veere geïsoleerd van het omringende landschap, terwijl de qua verschijningsvorm aan elkaar verwante wallen en dijken de interne samenhang vergroten. Vanuit het landschap speelt de bebouwing een ondergeschikte rol. Alleen de toren van de O.L.Vrouw, de stadhuistoren en de molen "De Koe" zijn vanuit het landschap zichtbaar. Zij vormen de symbolen van het stedelijk leven: de kombinatie van geestelijke kracht, wereldlijke macht en ekonomische vooruitgang. Daarnaast zijn de onderlinge afstanden en verschuivingen tussen de drie herkenningspunten een hulpmiddel bij de oriëntatie voor degene die op weg is naar Veere.

TOEGANG VANAF VROUWENPOLDER

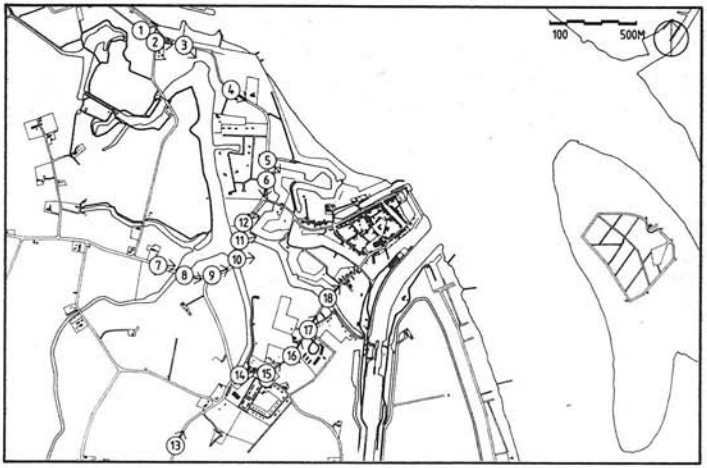
Vanaf Vrouwenpolder wordt de verbinding met Veere gevormd door de Polredijk, een voormalige zeedijk, die door een latere inpoldering, de Ooster-Nieuwlandpolder, een paar honderd meter landinwaarts is komen te liggen. Daar waar het Krekengebied begint sluit de waterkering rond deze polder bijna loodrecht aan op de Polredijk en ontvouwt zich een wijds uitzicht over het Veerse Meer. Vervolgens buigt de weg naar rechts en dan naar links en strekt zich buitendijks de jachthaven Oostwatering uit. Vanaf de laatste bocht is het hoogste punt van Veere, de toren van O.L.Vrouw, nog juist boven het geboomte waarneembaar, maar voorbij de Landschuurweg is deze alweer uit het zicht verdwenen.

Terwijl de waterkering langs het Veerse Meer nog enkele honderden meters rechtdoor loopt, buigt de Polredijk landinwaarts af. Ook hier is er sprake van een later ingepolderde aanwas, de Kattepolder, die dus aan de landzijde door de Polredijk wordt begrensd. Omdat de waterkering op Deltahoogte is gebracht ligt de Polredijk hier relatief laag in het landschap. Vanaf de Landschuurweg daalt de weg dan ook enigszins, zodat het uitzicht op het Veerse Meer door de waterkering wordt onderschept.
Aan de landzijde is nu de tijdens de inundatie gevormde kreek goed zichtbaar. Als gevolg van de dicht begroeide oevers maakt dit waterlandschap een sterk gesloten indruk, die nog versterkt wordt doordat het net niet mogelijk is om over de as van de kreek te kijken. Daar waar de kreek de Polredijk het dichtst nadert, wordt het water door beplanting aan de kopse kant aan het oog onttrokken en wordt tegelijkertijd de langzaam dalende weg in het geboomte opgenomen.
Bij het begin van de Kattepolder maakt de Polredijk een vrijwel haakse bocht naar rechts en is dan volledig door groen ingepakt. Na een flauwe bocht naar links loopt de Polredijk rechtdoor tot aan de waterkering langs het Veerse Meer. Vlak voor de aansluiting met de verhoogde dijk buigt de weg echter naar rechts af en daalt tot op hoogte maaiveld. Hoewel deze weg nooit op een dijklichaam heeft gelegen blijft de naam Polredijk gehandhaafd tot aan de driesprong naar Veere, die wordt gemarkeerd door een op de as van de weg staande ANWB-wegwijzer.
Aan de rechterzijde van de weg ligt het bungalowpark Buiten de Veste, waarvan de bebouwing ondanks de afschermende weg- en erfbeplanting zichtbaar blijft. Met de realisering van dit bestemmingsplan is de opbouw van het landschap onherstelbaar verstoord, maar via een dichtere beplanting is althans de visuele schade nog enigszins te beperken. Het exklusivistische gebruik van dit deel van het Krekengebied en de versnipperde inrichting ervan maakt echter een zinvolle relatie tussen Veere en het Krekengebied onmogelijk.

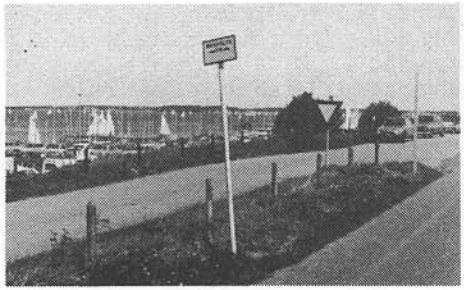
Aan de linkerzijde van de Polredijk vormt het bosje tot aan de waterkering een dicht scherm, dat op de plek waar de vestinggracht bijna de weg raakt een kontrastrijke overgang van besloten naar open oplevert. Hier manifesteert Veere zich door de in forse afmetingen uitgevoerde verdedigingswerken als een kunstmatige toevoeging aan het meer onregelmatig en willekeurig uitziende landschap, dit ondanks de natuurlijke elementen waaruit het wallenkomplex is opgebouwd. De tussen weg en vestinggracht geplante bomen verstoren echter dit kontrast, zonder de beschutting te kunnen bieden van een optimale wegbeplanting.

TOEGANG VANAF GAPINGE

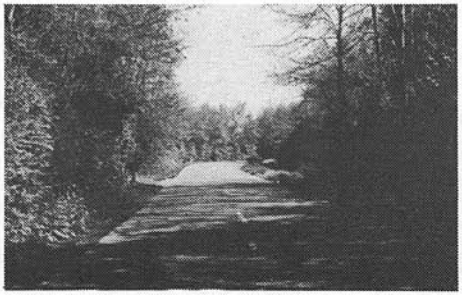
De verbinding tussen Gapinge en Veere wordt gevormd

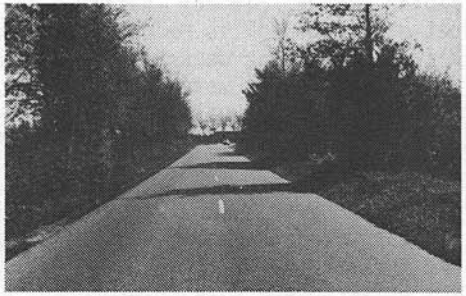


de toegangen

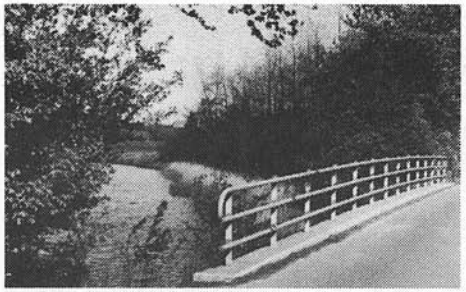
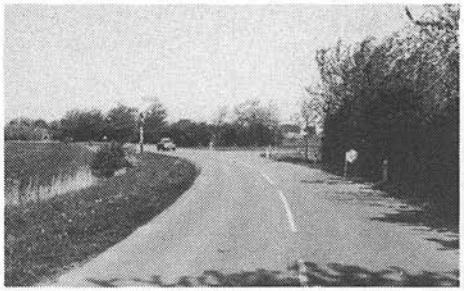


1 2 3

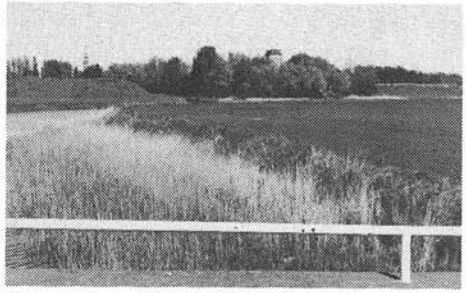
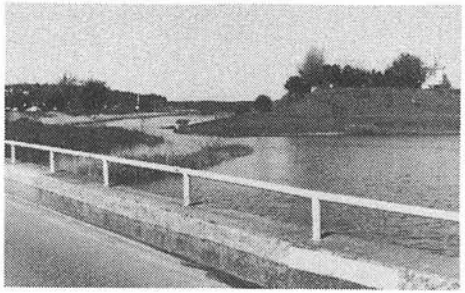




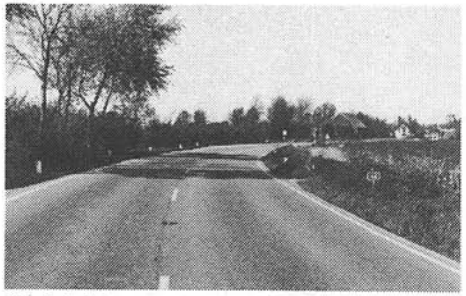
4 5 6

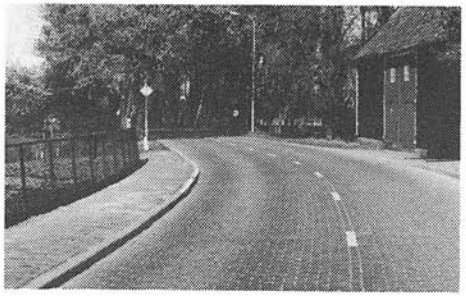




7 8 9

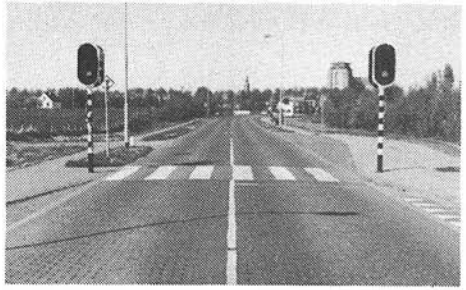




10 11 12

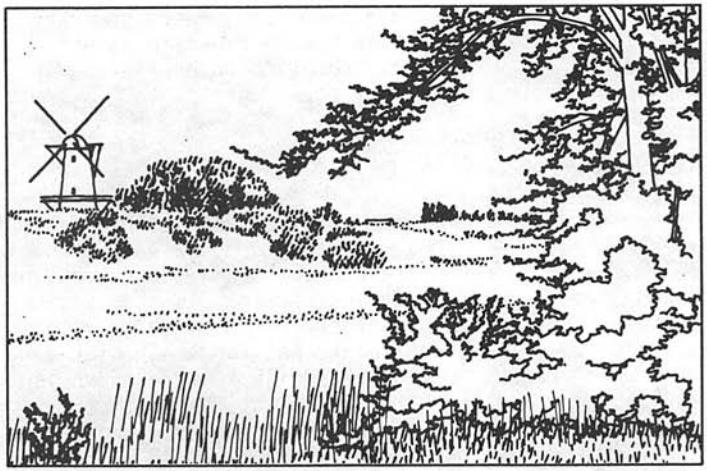




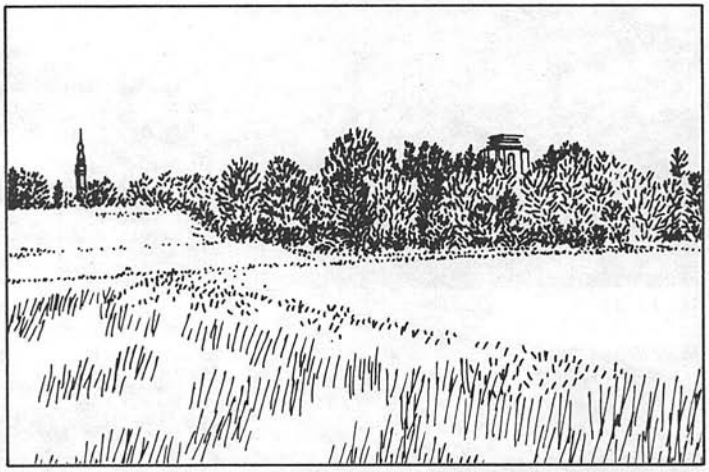
13 14 15


16 17 18



toegang vanaf Vrouwenpolder



toegang vanaf Gapinge

door de Kreekweg, een tijdens de herverkavelingen opnieuw aangelegde en tegelijkertijd rechtgetrokken weg. Deze is evenals zovele andere Walcherse landwegen aan weerszijden beplant met een dicht scherm van meidoornhagen, die het achterliggende weide- en akkergebied voor het grootste deel aan het oog onttrekken. Daar waar de begroeiing wat minder gesloten is komen fraaie doorkijken voor maar vergezichten ontbreken hier. Tengevolge van het dichte net van met hagen beplante landwegen wordt het landschap gekompartimenteerd en het uitzicht opgevangen.
Veere blijft dan ook lange tijd afgeschermd. Pas voorbij de Bieweg is door een onderbreking in de meidoornhaag de toren van de O.L. Vrouw zichtbaar, boven de beplanting langs de Landschuurweg. Vervolgens is de Kreekweg weer ingesloten door het groen, waardoor ook een tweetal aan weerszijden gesitueerde landhuizen op buitenplaatsen gedurende lange tijd voor het oog verborgen blijven.
Bij de brug over de Middelburg-Veersche Watergang komt het landschap echter weer in het zicht. Over de as van de watergang ontvouwt zich het Krekengebied in zijn volle omvang. Als gevolg van de zich vertakkende kreken en het ontbreken van begroeiing aan deze zijde van het water vormt het Krekengebied de begeleiding van een wijds uitzicht, dat in de verte wordt beëindigd door de nog niet als zodanig herkenbare verdedigingswerken. Voorbij de brug en het tussen watergang en weg gelegen bosje komt de T-kruising met de Bosweg, aangegeven door een ANWB-wegwijzer, in het zicht. Omdat hier aan de linkerzijde van de Kreekweg geen begroeiing voorkomt zijn in de verte de stadhuistoren van Veere en de molen "De Koe" waarneembaar. Deze verdwijnen echter weer uit het zicht, doordat de weg een langzame bocht naar links maakt.
Na de brug over de Kreek komt als gevolg van de ge-

toegang vanaf Middelburg

deeltelijk onderbroken beplanting aan de rechterzijde van de weg de O.L.Vrouw weer in het zicht. Zowel de toren als het dak van het schip zijn nu duidelijk te onderscheiden. Vanaf de tweede brug over de Middelburg-Veersche Watergang doemen dan plotseling over het water de verdedigingswerken op met als belangrijkste herkenningspunt de molen "De Koe". Vervolgens buigt de Kreekweg langzaam naar rechts om evenwijdig aan de vestinggracht bij de driesprong naar Veere uit te komen.
Aan de linkerzijde van de Kreekweg is nu het boven de bomen uitstekende apartementenkomplex zichtbaar dat recht tegenover de driesprong wordt opgetrokken. Het achter de wegbeplanting gelegen tuinbouwbedrijf zal plaats moeten maken voor de uitvoering van de laatste fase van het bungalowpark Buiten de Veste.
Aan de rechterzijde van de weg geeft het uitzicht naar rechts over de vestinggracht nog een betrekkelijk gaaf beeld van de open overgang van verdedingswerken naar landschap. Ter plaatse van de Kreekweg is een dergelijke opbouw door de bebouwing en beplanting in Buiten de Veste echter niet meer mogelijk.

TOEGANG VANAF MIDDELBURG

Tussen Middelburg en Veere wordt de verbinding gevormd door de Veerse Weg. Deze tot aan Zanddijk vrijwel rechte weg kwam reeds in 1669 tot stand ter vervanging van de zeer bochtige Oude Veerse Weg. Omdat de tegenwoordige wegbeplanting niet erg dicht is en op vele plaatsen zelfs ontbreekt maakt het landschap hier een meer open indruk. Nog vóór Zanddijk komt de toren van de O.L.Vrouw dan ook al in het zicht. Voordat de Bieweg op de Veerse Weg aansluit maakt deze een flauwe bocht naar rechts en verschijnt de toren boven het dorpssilhouet, dat naar het Kanaal door Walcheren toe sterk wordt verbrokkeld door de nieuwe uitbreidingen. Bij de nadering van de bebouwde kom verdwijnt de toren weer achter de bomen. Na een bocht naar links, met aan weerszijden van de weg verspreid staande bebouwing, strekt zich in het verlengde van de weg een uitloper van de kreek uit. Over het water heen en begeleidt door de beplanting langs de doodlopende Oude Bosweg is in de verte nog net de molen "De Koe" waarneembaar. Vlak voor de T-kruising met de tegenwoordige Bosweg begint de aaneengesloten dorpsbebouwing. De weg buigt hier langzaam naar rechts, waarbij de verspringende kopgevels en ten opzichte van elkaar verschuivende daklijsten de richting aangeven. Bij de voormalige kerkring, nu alleen nog begraafplaats, sluit de Zanddijkse Weg op de Veerse Weg aan. Aan de rechterzijde van de Zanddijkse Weg is de eerste dorpsuitbreiding tot stand gekomen: een los van de bestaande struktuur en bebouwing ontworpen woonwijk. Tussen Veerse Weg, Zanddijkse Weg en het Kanaal door Walcheren komt het uitbreidingsplan Zanddijk-Oost in fasen tot uitvoering: ook hier een schematische inrichting met een

strakke scheiding tussen de verschillende funkties. Voorbij de kerkring wordt de Veerse Weg geheel in het groen opgenomen. De kruinen van de bomen aan weerszijden raken elkaar, zodat de weg hier 's zomers in de schaduw ligt. Tussen de stammen door tekenen de boomkwekerij links en het schapenweitje rechts zich door het verschil in zonlicht scherp af. Dit geldt ook voor het, na de knik in de weg, aan de rechterzijde gelegen bejaardentehuis Nieuw Sandenburgh, dat door omvang en situering als een fremdkörper aandoet. De sportvelden aan de linkerzijde van de weg gaan echter grotendeels schuil achter de omringende windsingels.
Tussen de bomen door doemt vervolgens het silhouet van Veere op. Bij de kruising met de Sandenburghlaan, waar de beplanting ophoudt, zijn dan opeens de verdedigingswerken met de achterliggende bomenrijen zichtbaar, evenals de torens van O.L. Vrouw en stadhuis. De voorgrond van dit beeld werkt echter verwarrend. Lichtmasten, verkeersborden en een oversteekplaats met stoplichten fragmenteren het uitzicht. De situatie wordt nog verslechterd door de onduidelijke aansluiting van de voormalige Veerse Weg op de nieuwe ontsluitingsweg. Een dieptepunt wordt gevormd door de brug over de vestinggracht: een massieve betonnen konstruktie, lichtgroen geschilderd en voorzien van nogal modieus hekwerk.

2. BESCHERMING VAN DE MENS

PATROON

De ligging van Veere in het landschap en de verbindingswegen met de omliggende kernen geven een beeld van het okkupatiepatroon, zoals dat tot voor kort op Walcheren heeft bestaan: op geringe afstand van elkaar gelegen nederzettingen met daartussen het in kultuur gebrachte landschap. De afstanden tussen de kernen vormen het resultaat van de eeuwenlang vrijwel ongewijzigde sociaal-ekonomische omstandigheden maar zijn tevens bepaald door het stelsel van kreekruggen, de landschappelijke basisstruktuur van Walcheren. Op de knooppunten van deze wat hoger gelegen gronden werden de in de regel kleine nederzettingen gesticht, maar ook de vrijwel op één lijn gelegen steden Vlissingen, Middelburg en Veere.
Tot aan het eind van de vorige eeuw vormde het fysisch-biologisch miljeu de struktuur waarop het nederzettingenpatroon was afgestemd. Toen begon met de aanleg van de eerste grote infrastrukturele werken - het Kanaal door Walcheren en de spoorlijn Bergen op Zoom-Vlissingen - de omkering van deze situatie. Nu is een groot deel van het platteland niet meer dan een restruimte tussen stedelijke agglomeraties. Vooral voor de gebieden rond Middelburg en Vlissingen geldt dat de stad in het landschap er is overgegaan in het landschap tussen de steden. En hoewel de eigenlijke verstedelijking van Walcheren tot de zuidelijke rand beperkt is gebleven hebben nieuwe verbindingen geleid tot een verdergaande doorsnijding van het landschap. Toch bestaat dankzij het niet uitvoeren van een aantal geplande autowegen vooral de noordelijke helft van Walcheren nog steeds uit grote aaneengesloten open gebieden. Maar ook hier treden breuken op in het patroon in de vorm van woningen en rekreatievoorzieningen. In de omgeving van Veere hebben deze suburbane ontwikkelingen geleid tot de bouw van landhuizen op buitenplaatsen, de aanleg van een bungalowpark, een tweetal nieuwe uitbreidingen en de stichting van een bejaardentehuis.

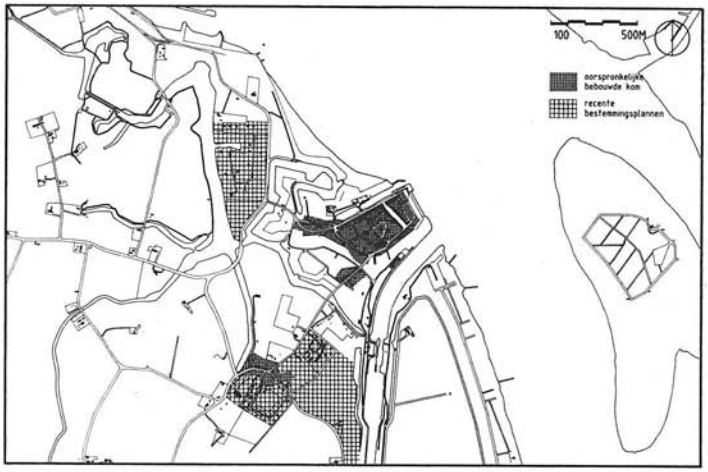
BREUKEN

Rond Veere en Zanddijk bestaan de breuken in het patroon dus uit buiten de oorspronkelijke bebouwde kom-

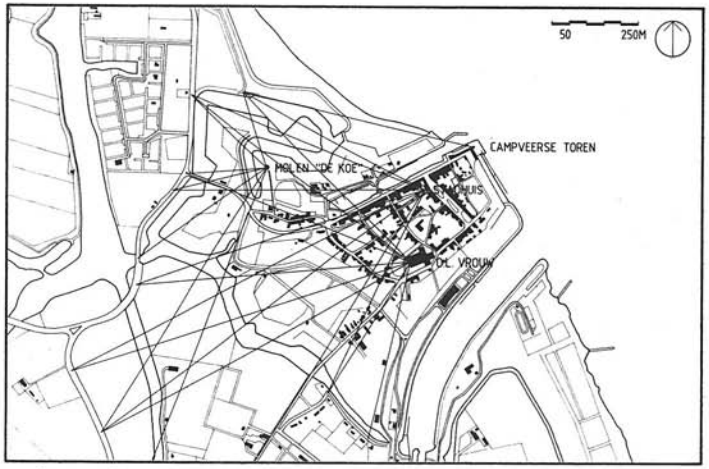
men gesitueerde nieuwbouw. De mogelijkheden hiertoe dateren uit het begin van de jaren 60: voor die tijd was het beleid juist gericht op koncentratie van de bebouwing binnen de toenmalige komgrenzen.
Uit de nieuwbouw in het open buitengebied komen een tweetal houdingen ten opzichte van het landschap naar voren: de herwaardering door de stedeling en de onderwaardering vanuit de plattelandsgemeente. Daar tussendoor speelt dan nog de gemeenschappelijke waardering van beide groepen ten opzichte van het beschermd stadsgezicht Veere. Dit laatste kan worden gezien als één van de oorzaken van het niet benutten van de in het beschermd stadsgezicht aanwezige bouwruimte. De belangstelling voor het historische stedeschoon heeft dus bijgedragen tot de toeëigening en aantasting van het landschap. Tegenover de ruimtekonsumptie in het buitengebied als gevolg van de bestemmingsplannen Bungalowpark Buiten de Veste, Zanddijk en Zanddijk-Oost staat het niet optimale ruimtegebruik in het beschermd stadsgezicht Veere. En hoewel de openheid van het landschap met een begrenzing van de ingrepen niet kan worden teruggewonnen biedt de koncentratie van nieuwbouw in Veere zelf mogelijkheden tot verbetering van zowel gebruik als inrichting van het stedelijk grondgebied. Bovendien kan hiermee het in de afgelopen jaren sterk genivelleerde kontrast tussen Veere en omgeving weer enigszins worden hersteld, een voorwaarde voor een optimale oriëntatie vanuit landschap en stad.

ORIËNTATIE EN SYMBOLIEK

In de relatie tussen stad en landschap spelen de oriëntatiepunten een belangrijke rol: de overgangsgebieden tussen de bebouwde kom en het omringende landschap vormen een scherm dat de bebouwing grotendeels aan het oog onttrekt. Alleen de O.L.Vrouw, de stadhuistoren, de molen "De Koe" en vanaf het water de Kampveersche toren zijn van grotere afstand herken-



patroon en breuken



oriëntatie

baar als teken van Veere, terwijl het al dan niet zichtbaar zijn en de onderlinge positie van deze oriëntatiepunten het idee van plaats en richting versterken.
In Veere zelf blijken de vanuit het landschap gezien losstaande oriëntatiepunten deel uit te maken van de bebouwing als geheel. Als gevolg hiervan neemt de kontrastwerking af terwijl hierdoor ook het zicht op de oriëntatiepunten wordt beperkt. De visuele betekenis maakt plaats voor een symbolische. Dat deze beide soorten betekenissen niet gelijktijdig optreden wordt veroorzaakt door het ontbreken van een formele stedebouwkundige ordening gebaseerd op zichtassen. Het middeleeuwse konsept van de organisch opgebouwde stad is ook uit de plaats van de belangrijke gebouwen afleesbaar: het stadhuis maakt deel uit van de zuidelijke gevelwand van de Markt en de O.L.Vrouw is excentrisch en zover mogelijk van de haven gesitueerd. Beide gebouwen ontlenen hun betekenis aan hun aanwezigheid, niet aan hun zichtbaarheid vanuit de stad. De Kampveersche toren en de molen "De Koe" danken hun situering aan voornamelijk funktionele overwegingen: de verdediging van de stadshaven en een optimale windvang.
De oriëntatie in Veere zelf staat dus los van de oriëntatie op de stad vanuit het landschap en hoewel het stedelijk weefsel door de regelmatige opzet en geringe omvang goed leesbaar is bleven hulpmiddelen noodzakelijk. Dat de verschijningsvorm van de afzonderlijke panden hiertoe slechts een aanzet vormde wordt aannemelijk gemaakt door de namen die aan een groot aantal huizen zijn gegeven. Op dit partikuliere niveau kwam dus uiteindelijk de koppeling tussen oriëntatie en symboliek tot stand.

3. NEDERZETTINGENPATROON

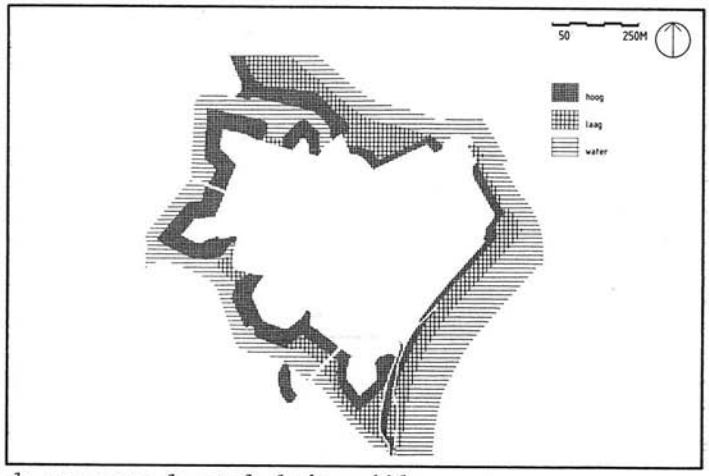
VORM

De verdedigingswerken en dijken bepalen de ruimtelijke verschijningsvorm van Veere vanuit het omringende landschap. Tegelijkertijd fungeren deze elementen als een overgangsgebied tussen bebouwd en ombebouwd. Verdedigingswerken en dijken vormen de binnenkant van het landschap en de buitenkant van de stad. Het dubbelzinnige karakter ervan wordt nog eens benadrukt door het natuurlijke karakter van de begroeiing en het kunstmatige karakter van de hoogteverschillen en grachten. Doordat de defensieve verdediging en de bescherming tegen het water tot steeds meer specifieke ingrepen hebben geleid is de destijds eenduidiger relatie tussen vorm en struktuur langzamerhand verdwenen. Terwijl het stedelijk weefsel slechts hier en daar is gewijzigd werd door de aanleg van stadsmuren, wallen en dijklichamen een groot gebied aan Veere toegevoegd. De vorm van de stadsgrens veranderde dan ook van min of meer rechthoekig in de middeleeuwen via langgerekt vanaf de renaissance tot bijna rond aan het begin van de 19e eeuw, totdat het Kanaal door Walcheren door de verdedigingswerken heen werd aangelegd en een onregelmatige veelhoek ontstond.
Het overgangsgebied vormt een voornamelijk groene buffer tussen stad en landschap. Een groot deel heeft een agrarische funktie en is dan ook niet of nauwelijks toegankelijk. Ter weerszijden van de Veerse Weg en langs het Kanaal door Walcheren heeft het groen echter gedeeltelijk plaats gemaakt voor woningen en bedrijven. Deze gebieden verminderen daardoor de kontrastwerking tussen bebouwd en onbebouwd. Het zijn onderdelen van de bebouwde kom die weinig samenhang vertonen met het stedelijk weefsel.
Hoewel de verdedigingswerken en dijken vanuit Veere een visuele barrière vormen ten opzichte van het om-

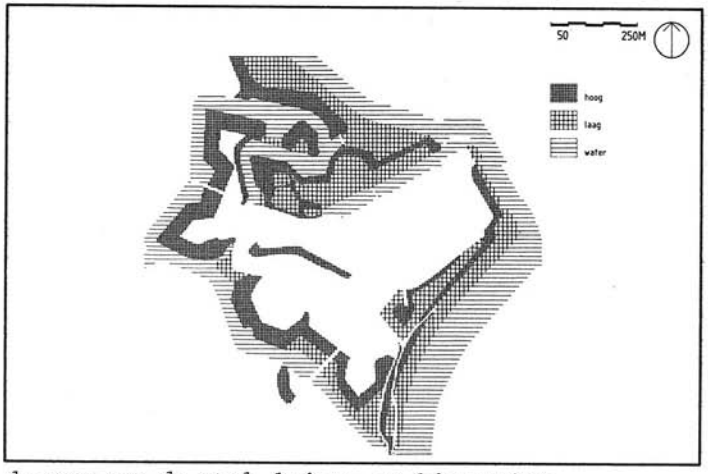
ringende landschap zijn deze hoogteverschillen slechts vanaf de ontsluitingswegen en de Kaai duidelijk zichtbaar. In de Oude Straat en de Wagenaarstraat bestaat de visuele begrenzing uit de vrijwel aaneengesloten bebouwing. Het omringende land en water wordt dan ook voor het grootste deel aan het gezicht onttrokken. Vanwege de ingewikkelde vorm van het overgangsgebied, de beperkte toegankelijkheid ervan en de plaatselijk afschermende bebouwing is de ligging van Veere vanuit de stad zelf niet eenvoudig te peilen. Dit geldt ook voor het overgangsgebied: een labyrint tussen stad en landschap, dat slechts door de Langedam en Veerse Weg wordt doorsneden. Beide ontsluitingswegen vormen van oorsprong de voortzetting van landwegen tot in de stad zelf. Via Kaai en Oude Straat worden deze ontsluitingen in de stedebouwkundige struktuur opgenomen.

DE GROENE RAND

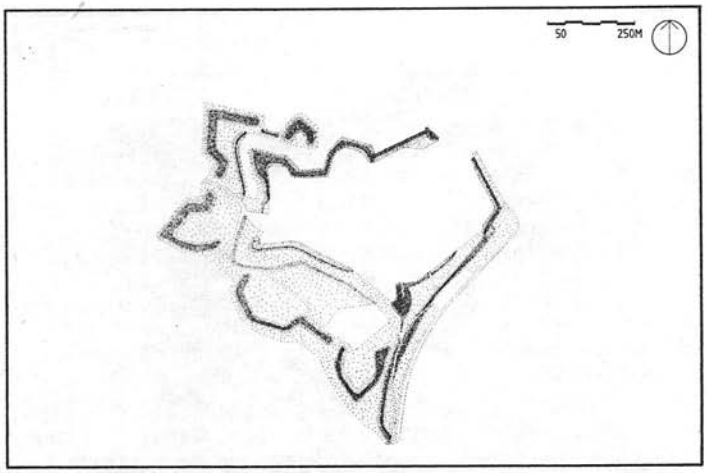
De groene rand bestaat uit de zone tussen de bebouwde kom en het omringende water: vestinggracht, Kanaal door Walcheren en Veerse Meer. Hoewel het water topografisch gezien een absolute grens vormt maakt deze zone op sommige plaatsen toch duidelijk deel uit van het landschap. De visuele relatie is daarbij het sterkst bij de vestinggracht, een gevolg van zowel de afstand tot de eerste bebouwing als de relatief grote lengte van de grens land-water. Minder sterk is deze relatie langs het Kanaal door Walcheren, waar de dijk door zijn ligging parallel aan de dichtstbijzijnde straat en de koppeling aan de middeleeuwse stadsmuur een onderdeel wordt van het stedelijk weefsel. Aan de zijde van het Veerse Meer is vanwege de hoogte van de stadsmuur eigenlijk nauwelijks meer sprake van enige relatie. Via de beide ontsluitingswegen wordt de groene rand in drie stukken verdeeld. Deze worden gekenmerkt door de sterk van elkaar verschillende toestand waarin de verdedigingswerken verkeren.
De wallen en grachten rond de haven vormen het meest



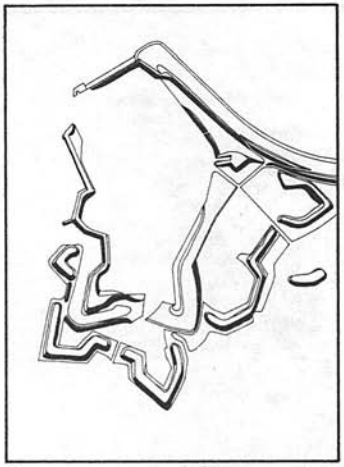
de vorm van de stad: buitenzijde

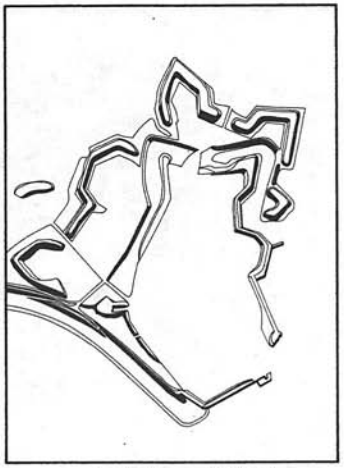


de vorm van de stad: buiten- en binnenzijde



de groene rand





de groene rand in oostelijke en westelijke richting

gave deel van de oorspronkelijke vestingwerken. Hier ligt nog een restant van de eerste gracht dat nu vanwege de lagere waterstanden aan het verlanden is.
Ook het reliëf van de wallen is hier aanzienlijk terwijl bomen en struiken vrijwel ontbreken. Bastions, wallen en dijken zijn als weidegrond in gebruik. Van de vroeger aaneengesloten bebouwing aan de haven is vrijwel niets meer over.
De wallen langs Singeltje en Smidspad sluiten een gebied in met voornamelijk een agrarische funktie. Ter plaatse van de hier gedempte eerste gracht en de gedeeltelijk vergraven eerste wal is een boomgaard aangeplant en ter weerszijden van het Smidspad wordt de akkerbouw uitgeoefend. Het bastion en de wallen zijn als weidegrond in gebruik. Zowel het Singeltje als het Smidspad zijn afgeschermd door een dichte opgaande beplanting.
De dijk langs het Kanaal door Walcheren gaat ter plaatse van de verdedigingswerken vrijwel ongemerkt over in de restanten van twee bastions. Het bastion van de tweede wal vormt tevens het laatste deel van deze omwalling en is in gebruik als weidegrond. De eerste wal is nog merkbaar aan een flauwe talud.
Op dit glooiende terrein wordt de akkerbouw uitgeoefend. De dijk wordt aan weerszijden begeleid door bomen en gaat via een grotendeels afgegraven bastion over in de middeleeuwse stadsmuur. Buitendijks is van een drietal fabriekshallen alleen nog de jachtwerf over.

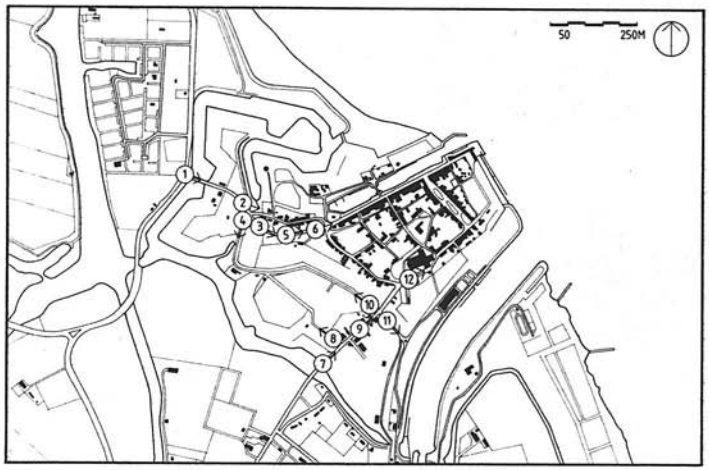
INGANG LANGEDAM-MIJNSHERENSTRAAT

Vanaf de Polredijk en de Kreekweg wordt de ontsluiting van Veere gevormd door de Langedam. Deze verbindt de driesprong over de vestinggracht heen met de Mijnsherenstraat, die voorbij de kruising met de Wagenaarstraat overgaat in de Kaai.
De Langedam staat haaks op de vestingwerken, die op enige afstand van de weg tot hoogte maaiveld dalen.

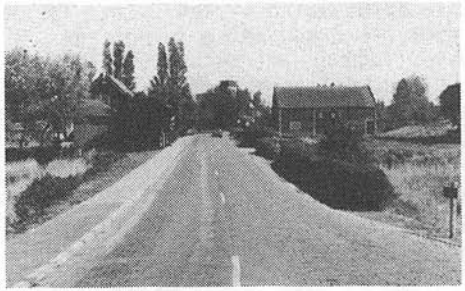
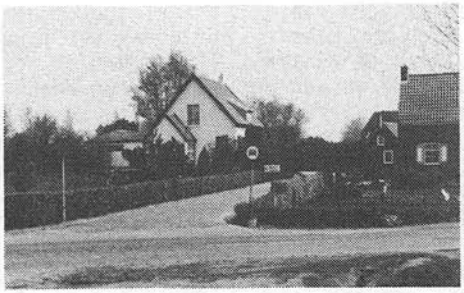
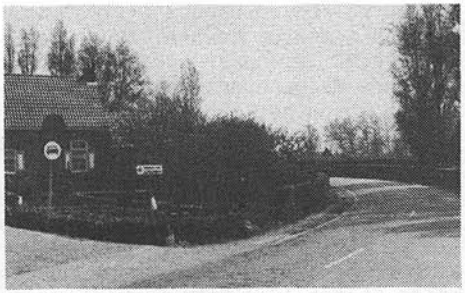
Tussen wallen en Langedam staat aan weerszijden van de weg een geteerde houten schuur, welke door hun plaatsing recht tegenover elkaar het profiel van de achterliggende Mijnsherenstraat vernauwen. Over de as van de weg is boven het geboomte de toren van de O.L.Vrouw zichtbaar. Hier begint Veere, iets wat nog eens wordt benadrukt door het plaatsnaambord.
Vervolgens maakt de Mijnsherenstraat een flauwe bocht naar rechts, waarna de weg zich in drieën splitst.
Aan de linkerhand begint hier de Warwijksestraat, de oorspronkelijke ontsluitingsweg naar de Kaai, met aan beide kanten lage bebouwing. De Mijnsherenstraat loopt rechtdoor en maakt dan een flauwe bocht naar links.
Aan de rechterhand begint 't Singeltje, een restant van de weg langs de gedempte eerste vestinggracht.
De vroegere Mijnsherenstraat die, via een nu verdwenen straatje, uitkwam op de knik in de Warwijksestraat is lange tijd in onbruik geweest. In de jaren 50 is een nieuw tracé aangelegd ten behoeve van het toenemende verkeer. In tegenstelling tot de vroegere aansluiting op de Kapellestraat ligt de Mijnsherenstraat nu in het verlengde van de Kaai. De weg loopt dan ook dwars over de aan de Warwijksestraat grenzende percelen heen, tussen achtertuinen en moestuinen door. Na een onoverzichtelijke kruising met Wagenaarstraat en Warwijksestraat begint de Kaai.

INGANG VEERSE WEG

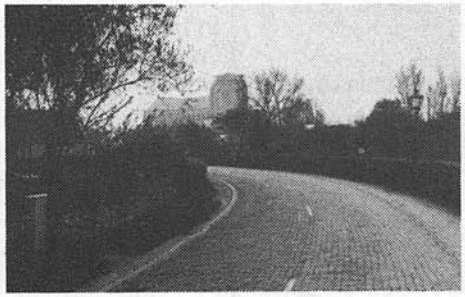
Vanaf Middelburg en via Zanddijk loopt de Veerse Weg door tot in Veere zelf. De ontsluiting wordt gevormd door de brug over de Vestinggracht, waarna de Veerse Weg zich voortzet en voorbij de kruising met de Wagenaarstraat over gaat in de Oude Straat.
Vlak voor de vestinggracht bevindt zich ter rechterzijde van de Veerse Weg nog een restant van het oude tracé, dat zich hier rond een nu verdwenen punt van de tweede vestinggracht boog. Ook hier bestond destijds de ontsluiting uit een dam door de vestinggracht loodrecht op de verdedigingswerken. Later is deze dam vervangen door een brug, welke in het verlengde van de tegenoverliggende wal schuin over het water heen werd aangelegd. De tegenwoordige brug ligt op de as van de Veerse Weg.
Met de verschillende oeververbindingen is ook het tracé tussen de tweede en de eerste wal enige malen gewijzigd. Oorspronkelijk liep de weg ter plaatse van de huidige perceelgrenzen tussen Smidspad en 't Singeltje en sloot aan op de Oude Wacht. Na het buiten gebruik raken van de verdedigingswerken is de Veerse Weg rechtgetrokken en kwam aan de rechterzijde de eerste bebouwing tot stand. Vervolgens werd het oude tracé afgebroken en ontstond ook aan de linkerzijde bebouwing.
De bebouwing langs de Veerse Weg bestaat uit een lint van los van elkaar gesitueerde huizen. Vanaf de brug zijn deze reeds goed zichtbaar, met op de achtergrond



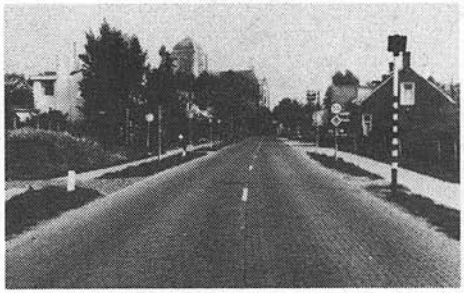
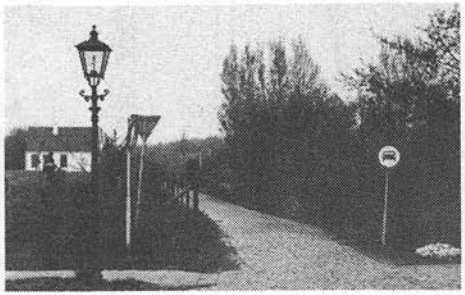
de ingangen

1 2 3


4 5 6


7 8 9

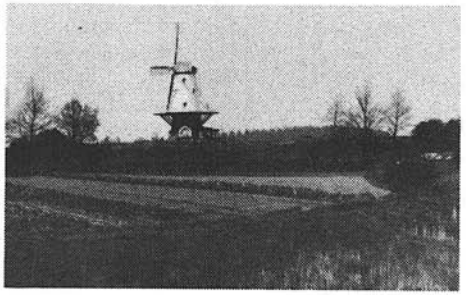


10 11 12

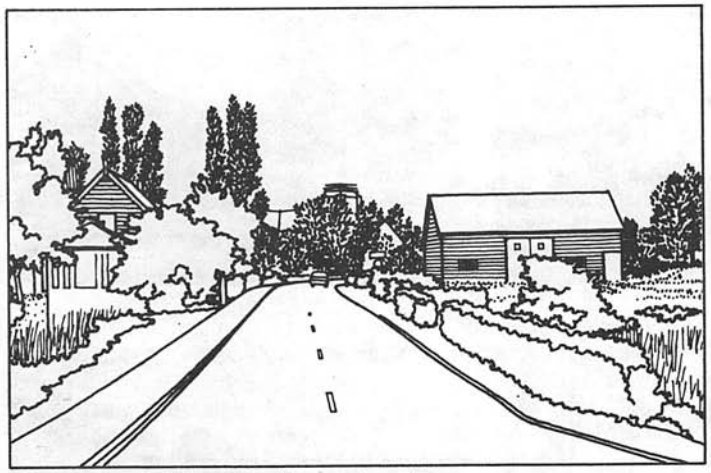


de groene rand

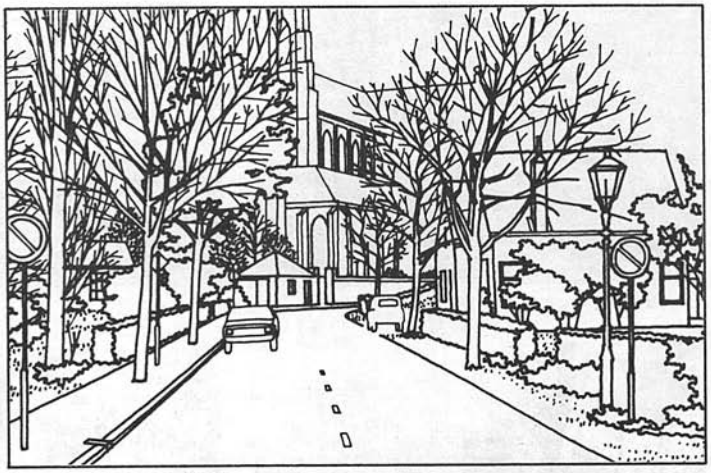




de groene rand



ingang Langedam-Mijnsherenstraat



ingang Veerse Weg

toren en schip van de O.L. Vrouw. Als gevolg van het brede profiel is er echter nog nauwelijks sprake van een straat. Ook de verschijningsvorm van de huizen maakt duidelijk dat deze bebouwing later aan Veere is toegevoegd. De ligging tussen tweede en eerste wal in, gemarkeerd door Smidspad en 't Singeltje, heeft daarbij geleid tot een afscherming van de verdedigingswerken. Zowel de bebouwing als de begroeiing zijn hier van een onduidelijke signatuur. Pas bij de kruising met de Wagenaarstraat en de Oude Wacht, waar de Veerse Weg overgaat in de Oude Straat, begint met de O.L. Vrouw de stedelijke bebouwing.

STRUKTUUR

De stadshaven vormt de ruggegraat van de stedebouwkundige ontwikkeling van Veere. Het enigszins gebogen verloop van de oorspronkelijke haven is daarbij van invloed geweest op zowel de omvang van de stad alsook de organisatie van het stratenplan.
De omtrek van het bebouwde gebied heeft ongeveer de vorm van een trapezium, waarbij de langste van de twee evenwijdige zijden wordt gevormd door de stadshaven. Van de twee staande zijden maakt die langs het Veerse Meer een vrijwel rechte hoek met de evenwijdige zijden, terwijl de laatste zijde een scherpe hoek maakt met de basis. De relatief grote lengte van de stadshaven levert een ongunstige verhouding op tussen omtrek en oppervlakte. De groei van Veere was echter nooit zodanig, dat de mogelijkheden om tot een regelmatiger struktuur te komen konden worden benut. Ook de situering van Veere in een buitenbocht van de watergang heeft ertoe bijgedragen, dat de struktuur van de stad wordt gedomineerd door slechts één lengte-

de groene rand

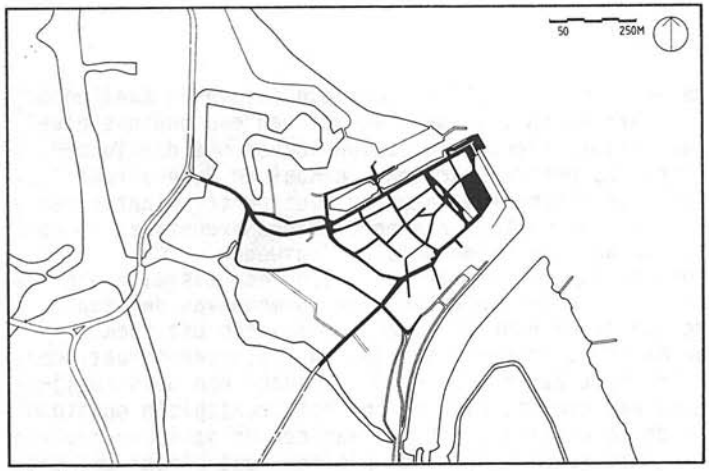
as.
De betekenis en omvang van de stadshaven hebben de vorming van een meer centraal gelegen marktplaats verhinderd. De grote lengte van de Kaai bood voldoende ruimte voor de bij de haven behorende bebouwing. De overige straten zijn dan ook ondergeschikt aan de Kaai, met uitzondering van de Markt, die zich na een smalle aansluiting met de Kaai verwijdt tot een breed profiel, zonder echter als plein te kunnen worden gekenschetst. Toch verschilt de Markt wat ligging en aansluiting betreft weinig van de andere dwarsstraten. Deze buigen vanaf de Kaai enigszins naar elkaar toe tot aan de Oude Straat, die de afsluiting vormt van het stedelijk weefsel. Het uitwaaieren van de dwarsstraten is het gevolg van de gebogen vorm van de stadshaven, terwijl deze kromming in de verbindingsstraten tussen de dwarsstraten wordt herhaald.

OPBOUW

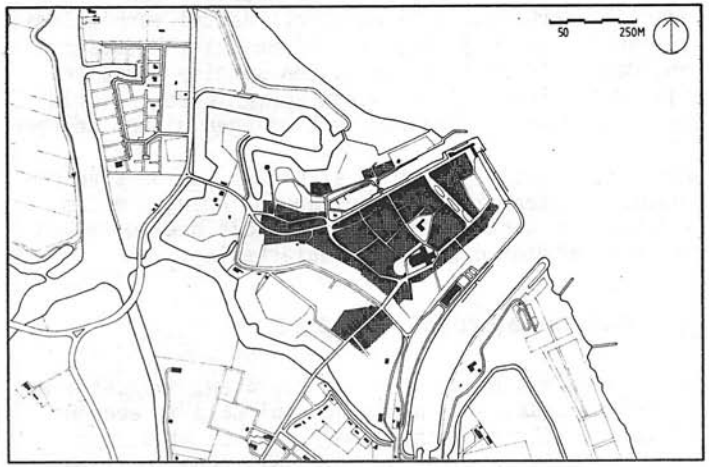
De kern van Veere ligt ingeklemd tussen de Kaai en de Oude Straat en is opgebouwd uit een eenvoudig stelsel van vrijwel rechthoekige bouwblokken met daartussen enigszins gebogen straten. De Kaai en Oude Straat fungeren als hoofdstraten en sluiten ter plaatse van de rand van de kern aan op de Mijnsherenstraat en de Veerse Weg, de beide ontsluitingswegen.
Tussen Kaai en Oude Straat liggen een zestal dwarsstraten. De drie pleinachtige ruimten van de stad vormen ieder voor zich een variatie op dit thema: de Markt is topografisch gezien een brede straat, de Koornmarkt dankt zijn huidige omvang aan de verdwijning van een bouwblok en ook het Oranjeplein ontstond na de geleidelijke afbraak van een drietal bouwblokken. Dat Veere geen echte pleinen kent blijkt ook uit het feit, dat zowel de Koornmarkt als het Oranjeplein door straten worden begrensd. De dwarsstraten worden onderling verbonden door een groot aantal verbindingsstraten die evenwijdig lopen aan de beide hoofdstraten. Hoewel in de loop der tijden sommige straatjes zijn kortgesloten of verdwenen vormen deze een drietal min of meer doorgaande verbindingen binnen de kern zelf.
Naast deze duidelijk tot de struktuur van de stad behorende straten liggen er buiten de ingangen en de kern nog een aantal wegen en paden die deel uitmaken van de verdedigingswerken en waterkering.

DE KERN KAAI-OUDE STRAAT

De ordening van de kern in hoofdstraten, dwarsstraten en verbindingsstraten heeft geresulteerd in een gelijkmatige hiërarchische opbouw van het stratenpatroon. De betekenis van de haven als ruggegraat van de stad heeft er echter toe geleid dat het centrum niet in het middelpunt van de kern terecht is gekomen,



struktuur



bouwblokken

maar duidelijk is gekoppeld aan het water: het gebied rond de aansluiting van Kaai en Markt. In dit deel van de kern is de stedelijke verschijningsvorm van Veere dan ook het best bewaard gebleven terwijl in de overige straten - parallel aan de hiërarchische opbouw - de in vroeger eeuwen aaneengesloten bebouwing is uitgedund.

hoofdstraten: Kaai en Oude Straat

De hoofdstraten vormen via de ingangen de voortzetting van de landwegen tot in het stedelijk weefsel. De vanzelfsprekende aansluiting op het regionale wegennet maakt de hoofdstraten tot verzamelwegen voor het verkeer in Veere zelf. Toch hebben deze straten door hun dichte bebouwing ook een belangrijke funktie voor de woongelegenheid, terwijl vooral de Kaai ook van betekenis is als wandelgebied.

Zowel de Kaai als de Oude Straat worden gekenmerkt door aaneengesloten bebouwing. De gaten in de straatwanden bij het Havenhoofd en de Markt doen dan ook afbreuk aan het strakke profiel van beide straten: de doorzichten over binnenterreinen doorbreken de lineaire opzet van straat en wand.

dwarsstraten: Oranjeplein, Kraanstraat-Rijkendijk, Markt, Kapellestraat-Koornmarkt, Wijngaardstraat en Wagenaarstraat

De dwarsstraten vormen de kortsluitingen tussen de hoofdstraten. Met uitzondering van de Kraanstraat en Wijngaardstraat, die ieder aan één zijde door een poort worden afgesloten, zijn de dwarsstraten in principe van beide zijden voor motorvoertuigen toegankelijk, maar de mogelijkheden hiertoe worden door verkeersmaatregelen beperkt. Voor de verkeerscirkulatie zijn daardoor vooral de Markt en de Wagenaarstraat van belang, terwijl het Oranjeplein fungeert als parkeervoorziening voor de rekreatie. Afgezien van dit plein ontlenen de dwarsstraten hun betekenis aan de woongelegenheid, terwijl de twee pleinachtige ruimten Markt en Koornmarkt ook plaats bieden aan een aantal voorzieningen.

De bebouwing langs de dwarsstraten is oorspronkelijk

aaneengesloten geweest maar in vrijwel alle straten ontbreken een aantal panden. Op de vrijgekomen percelen zijn in de regel moestuinen aangelegd. Uitzonderingen hierop zijn het Oranjeplein, waar alle bebouwing is verdwenen en de Rijkendijk, waar de woningen hebben plaatsgemaakt voor schuren en garages. De Markt, Kapellestraat en Wagenaarstraat worden echter nog steeds door een meer of minder aaneengesloten rij huizen begeleid maar in de Wijngaardstraat wordt het beeld bepaald door moestuinen en een boomgaard terwijl de openheid nog wordt versterkt door een schoolplein.

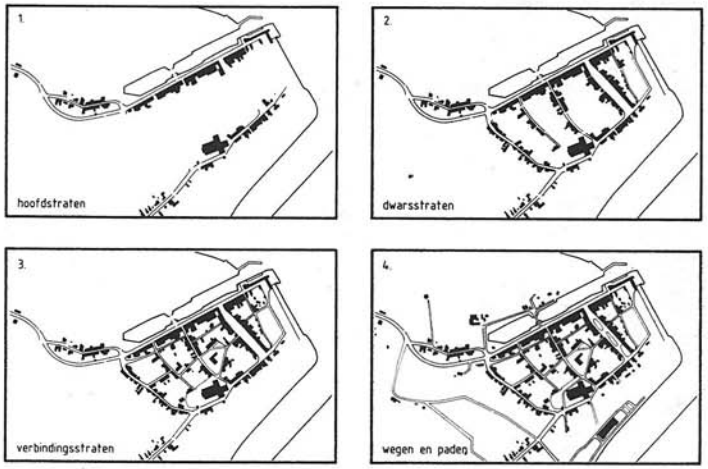
verbindingsstraten: Kwartierstraat-Simon Oomstraat-Stadhuisstraat-Sandenburghstraat, Baljuwstraat-Pieterstraat-Oliemolenstraat, Kerkstraat

De verbindingsstraten vormen de verbindingen tussen de dwarsstraten. Als gevolg van het min of meer in elkaars verlengde liggen van verschillende van deze straten worden echter ook meerdere dwarsstraten aan elkaar gekoppeld. Op de Kwartierstraat na, waaraan een vishandel is gevestigd, zijn deze verbindingsstraten niet van betekenis voor de verkeerscirkulatie, hoewel de meeste wel toegankelijk zijn voor motorvoertuigen. De woongelegenheid aan de verbindingsstraten is van slechts geringe omvang. In de straten direkt achter de Kaai wordt op twee uitzonderingen na niet gewoond en in de Baljuwstraat, de Pieterstraat en de Oliemolenstraat staan slechts enkele kleine rijtjes woonhuizen. Wel worden via de verbindingsstraten een groot aantal hieraan gelegen tuinen en achtergebieden ontsloten.

Evenals bij de dwarsstraten is de bebouwing langs de verbindingsstraten ooit aaneengesloten geweest. Nu is er echter nog slechts sprake van incidentele bebouwing en bestaat het merendeel van de percelen uit tuinen en achtergebieden. Toch bezitten de verbindingsstraten een grote mate van beslotenheid, wat zowel wordt veroorzaakt door de opgaande beplanting als het grote aantal ommuurde tuinen.

DE KAAI

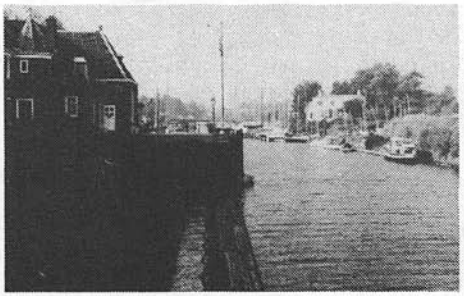
De Kaai begint ter plaatse van de kruising waarop de Mijnsherenstraat en Warwijcksestraat en ook de Wagenaarstraat, Nieuwe Kaai en het Bastion aansluiten.
Het grote aantal elkaar kruisende straten heeft ertoe geleidt, dat dit punt een onoverzichtelijke en ongevormde indruk maakt, niet of nauwelijks begeleidt door bebouwing en/of groen.
Nadat het straatniveau circa een meter is gestegen begint met de kademuur langs de haven de eigenlijke Kaai. Pas hier geeft de aaneengesloten bebouwing en de bomenrij langs de haven de straat een zekere beslotenheid. De Kaai, mèt de haven de ruggegraat van de stedebouwkundige struktuur, ontleent zijn beslotenheid echter aan slechts één gevelwand. Aan de overzijde van de haven is de bebouwing verdwenen en is een deel van



opbouw

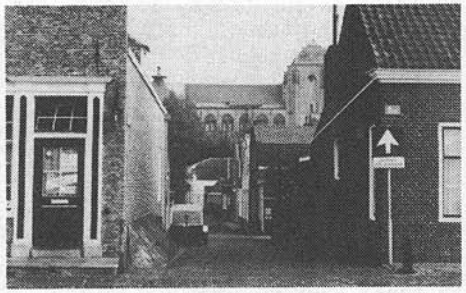


hoofdstraten



hoofdstraten

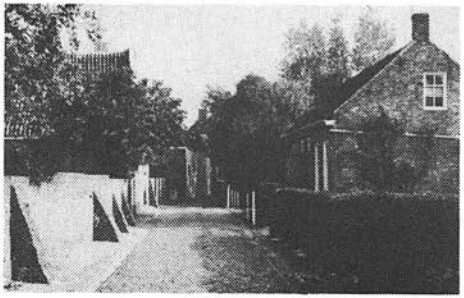




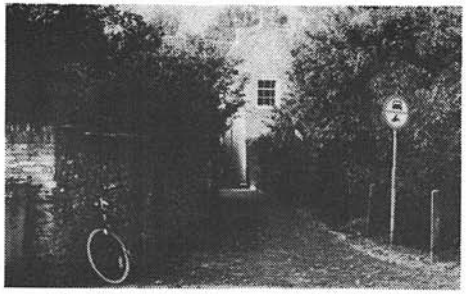
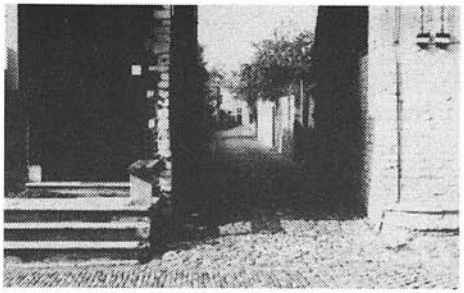
dwarsstraten



dwarsstraten

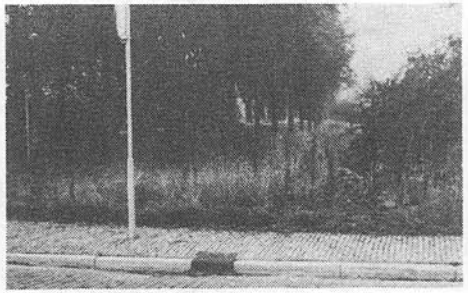




verbindingsstraten

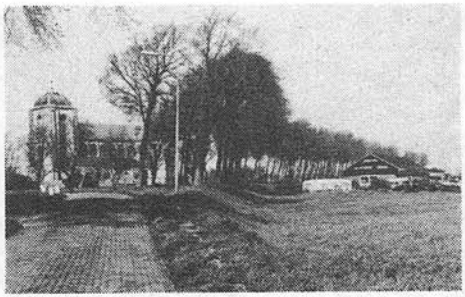




verbindingsstraten

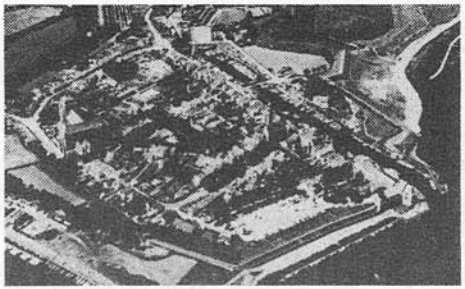
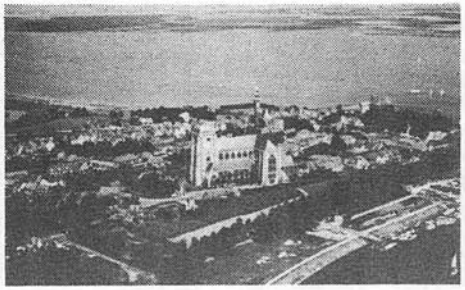
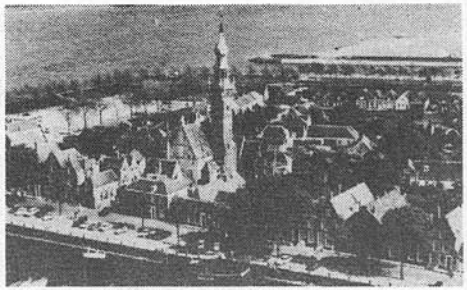




wegen en paden


wegen en paden

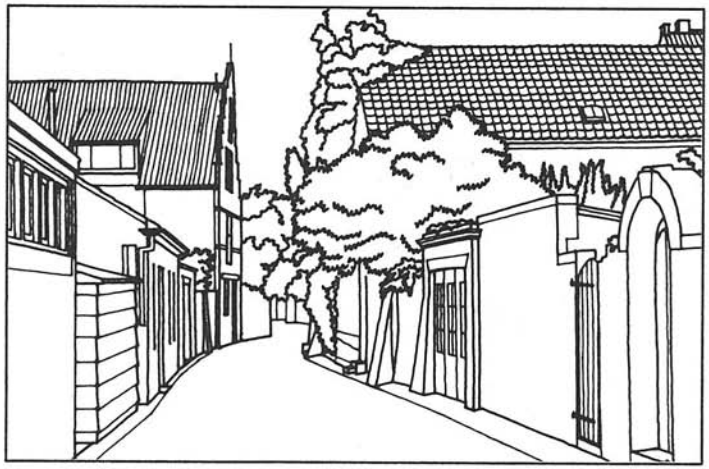




de kern

hoofdstraat

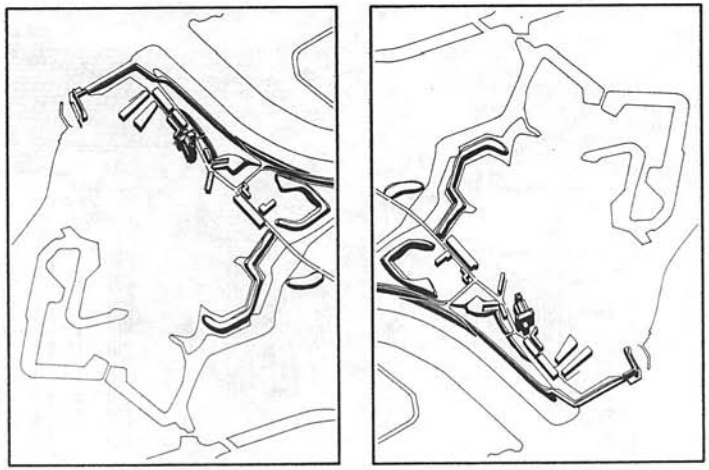
dwarsstraat

de wallen zichtbaar met daarvoor een weide. Als gevolg hiervan spelen de bomen langs de Kaai een belangrijke rol voor wat de beslotenheid betreft: 's zomers is deze van een stedelijke allure, 's winters is er sprake van een ver uitzicht tot over de wallen heen, hierdoor is de Kaai zowel deel van de stad als van het landschap.
De gesloten gevelwand langs de Kaai ontneemt het zicht op de O.L.Vrouw en de toren van het stadhuis. Slechts via een aantal dwarsstraten, die zich ten behoeve van de plaatsing van dijkplanken naar de Kaai toe versmallen, is er af en toe een glimp van deze gebouwen op te vangen. Ook de Markt, die afgezien van zijn breedte in het midden, alle kenmerken van een dwarsstraat vertoont, biedt hierop geen goed uitzicht, zelfs niet op het hieraan gesitueerde stadhuis, dat deel uitmaakt van de gevelwand.
Voorbij de Markt wordt de bebouwing langs de Kaai ho-



verbindingsstraat

de Kaai in oostelijke en westelijke richting



de Oude Straat in oostelijke en westelijke richting

ger. Hier is de beslotenheid van de Kaai het grootst, wat nog wordt versterkt door de huizen op het Havenhoofd en de afsluiting van de zichtas door de Kampveerse toren. De niet bebouwde percelen aan het einde van de Kaai doen hieraan echter weer afbreuk, gevolg door de anti-klimax van het Oranjeplein.
De door de Kampveerse toren en de huizen op het Havenhoofd gevormde haak sluiten de Kaai af van het Veerse Meer. In de ingesloten hoek van dit blok is een poort, Terugkijkend over de haven wordt het doorzicht begeleidt door ter linkerzijde de huizen langs de Kaai en ter rechterzijde de wallen met daarop de witte korenmolen "De Koe". De ophaalbrug vormt hiertussen ook visueel een verbindende schakel. Voorbij de hoek met de Kampveerse toren begint het Oranjeplein, dat vanaf dit punt gezien wordt begrensd door de Torenwal en de Lage bebouwing langs de Rijkendijk. Van enige beslotenheid is hier nauwelijks sprake en de aanplant van een dubbele rij bomen langs de Torenwal, een voortzetting van de bomenrijen aan de voet van de dijk langs het Kanaal door Walcheren, is volstrekt onvoldoende om het plein op enigerlei wijze ruimtelijk vorm te geven.

DE OUDE STRAAT

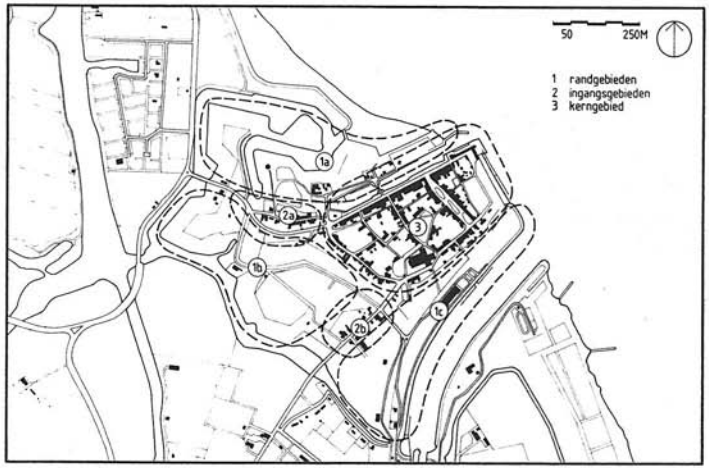
Na de lintbebouwing langs de Veerse Weg begint voorbij de kruising met de Wagenaarstraat de Oude Straat, gemarkeerd door de visuele afsluiting van het profiel door de O.L.Vrouw. Hiervoor bevindt zich een meer dan manshoge muur, begroeid met klimop en mossen, als scherm voor de gigantische afmetingen van de kerk, terwijl aan de overzijde een viertal lage huisjes staan met de nok van de kap evenwijdig aan de straat. Daar waar het transept van de O.L.Vrouw de straat insteekt bevindt zich achter een lage haag de cisterne of stadsfontein. Het hierachter gelegen gebrek ligt hoger en is in gebruik als akkerland. Vanaf de cisterne is over de akkers weer de zwartgeteerde loods

zichtbaar van de Marinajachtwerf, die aan de voet van de dijk langs het Kanaal door Walcheren ligt. Een voetpad langs de cisterne verbindt de Oude Straat met de weg over deze dijk, die beplant is met hoogopgaande iepen. Voorbij de O.L.Vrouw bestaat de bebouwing van de Oude Straat ter weerszijden uit een gesloten gevelwand. Omdat de gevels op de rooilijn van de kavels staan en er dus geen voortuinen voorkomen maakt de straat hier een steenachtige indruk. De straatwanden onderscheiden zich door langsgevels ter linkerzijde en kopgevels ter rechterzijde. Terwijl de bebouwing zich aan de rechter kant tot aan het Oranjeplein voortzet, maakt deze aan de overzijde plaats voor achter een groene haag gelegen moestuin. De beslotenheid van de straat wordt hierdoor onderbroken en men ziet over de haag heen de achtergebieden van de bebouwing langs de Markt en de Stadhuistoren. De open hoek met de Markt vormt een verdere aantasting van het profiel van de Oude Straat, maar is van weinig invloed op het doorzicht over de Markt, dat wordt opgevangen door de boombeplanting rond het plantsoen en de versmalling van de lange pleinvormige ruimte ter plaatse van het stadhuis. Na de Markt gaat de Oude Straat bij de Rijkendijk onverwachts over in het Oranjeplein, dat vanaf deze hoek gezien wordt begrensd door de Torenwal en uiterst links de bebouwing aan het Havenhoofd en de Kampveerse Toren. Terugkijkend over het Oranjeplein, wordt het doorzicht over de Oude Straat en de open achtergebieden afgesloten door de massa van de O.L.Vrouwekerk.

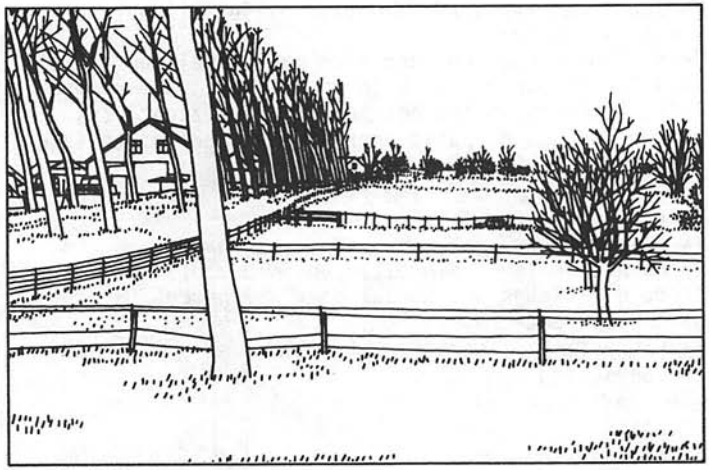
GEBIEDEN

Uitgaande van de *vorm* van de stad, de *struktuur* van de ruimtelijke elementen en de *opbouw* van het stratenplan kan Veere worden onderverdeeld in een aantal afzonderlijke *gebieden*. Het ruimere kader hiervoor wordt gevormd door de *ligging in het landschap*. Het *patroon* en de *breuken* die zich hierin voordoen hebben betrekking op zowel het fysisch-biologisch miljeu als het nederzettingenpatroon.
De gebieden onderscheiden zich naar zowel gebruik als verschijningsvorm, het zijn de belangrijkste ruimtelijke eenheden in het beschermd stadsgezicht. Zij vormen dan ook de basis voor toekomstige ruimtelijke ingrepen.

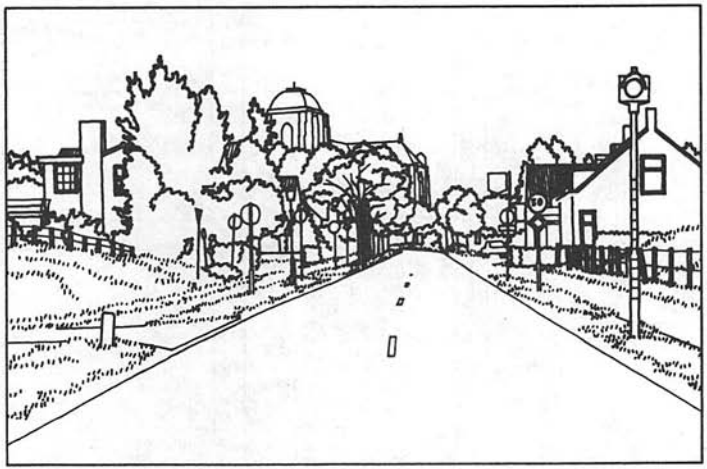
de randgebieden
1a de wallen en grachten rond de haven
1b de wallen langs Singeltje en Smidspad
1c de dijk langs het Kanaal door Walcheren
de ingangsgebieden
2a Langedam-Mijnsherenstraat
2b Veerse Weg
het kerngebied
3a Kaai
3b Markt



gebieden



randgebied



ingangsgebied

3c Oranjeplein
3d de straten

Het onderscheid tussen de drie soorten gebieden levert een schematische maar bruikbare weergave op van de ruimtelijke opbouw van Veere. In het kort komt deze hierop neer: de afschermende begrenzing van de randgebieden wordt doorbroken door de beide lineaire ingangsgebieden, die aansluiten op een kompakt en naar binnen gericht kerngebied. Hoewel de gebieden zich als duidelijke ruimtelijke eenheden manifesteren, vormen de overgangen ertussen nogal eens blinde vlekken op de plattegrond van Veere. Om deze reden bevinden zich juist langs deze grenzen de meest in het oog springende ruimtelijke problemen. De interne samenhang van de afzonderlijke gebieden leidt ertoe, dat de hier aanwezige ruimtelijke frikties minder op de voorgrond treden.

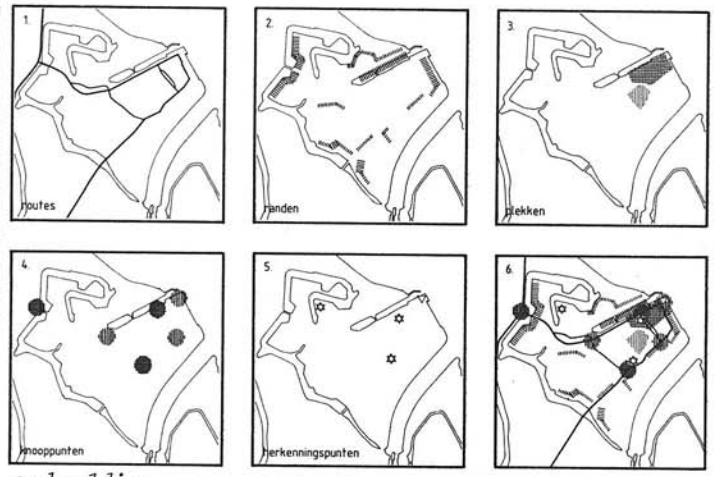
kerngebied

HET RUIMTELIJK BEELD

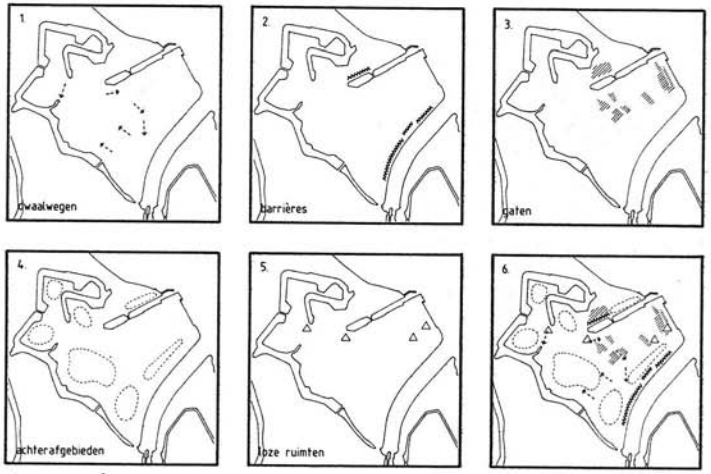
De verschijningsvorm van Veere en het omringende landschap staat in voortdurende wisselwerking met de bestemmingen in het plangebied. Wijzigingen hierin veranderen de ruimtelijke opbouw en in samenhang daarmee het beeld, zoals mensen zich dat van hun omgeving vormen. Toch zijn niet alle bestemmingsveranderingen van even grote invloed op dit ruimtelijk beeld. Het gaat hierbij namelijk niet om het totaal van de ruimtelijke objekten en hun onderlinge samenhang maar alleen om diè objekten, die van belang zijn voor het gebruik, dat mensen van hun omgeving maken: een model van de werkelijkheid, geschikt voor dagelijkse toepassing.

Voor de vorming van het ruimtelijk beeld van de stad Veere zijn dus slechts een beperkt aantal ruimtelijke objekten van betekenis. Deze kunnen overigens per persoon nog enigszins verschillen en zijn bovendien afhankelijk van de bekendheid met het plangebied. Ondanks deze beperkingen geeft een inventarisatie van de belangrijkste ruimtelijke objekten reeds een goed inzicht in de struktuur en verschijningsvorm van Veere. Het is niet toevallig dat deze beeldbepalende elementen samenvallen met dat deel van het beschermd stadsgezicht, waar de ontwikkelingen de minste dynamiek hebben gehad: het gedeelte van de bebouwde kom rond Kaai en Markt. Daarnaast komt er een aantal beeldverstorende elementen voor op diè plaatsen, waar sprake is geweest van een relatief geringe stabiliteit: aan de randen van de bebouwde kom, tussen de verdedigingswerken in en langs het Kanaal door Walcheren.

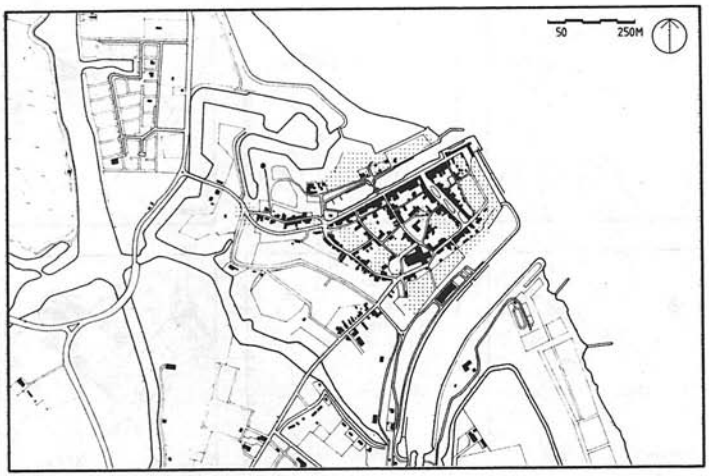
Uit de situering van de beeldondersteunende en beeldverstorende elementen blijkt, waar toekomstige bestemmingsveranderingen veel respektievelijk weinig gevolgen zullen hebben voor het ruimtelijk beeld van Veere. Hiervan uitgaande is het mogelijk om een aantal bestaande ruimtelijke problemen op te lossen zonder de



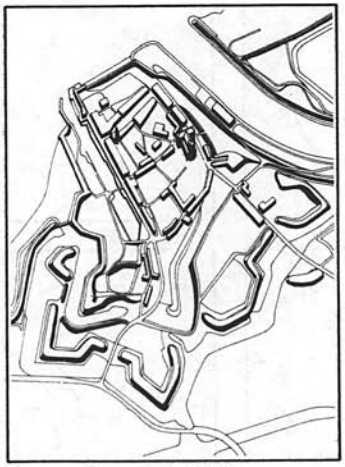
verbeelding

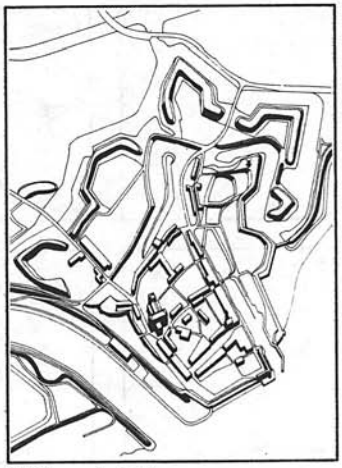


verwarring



ruimtelijke problemen



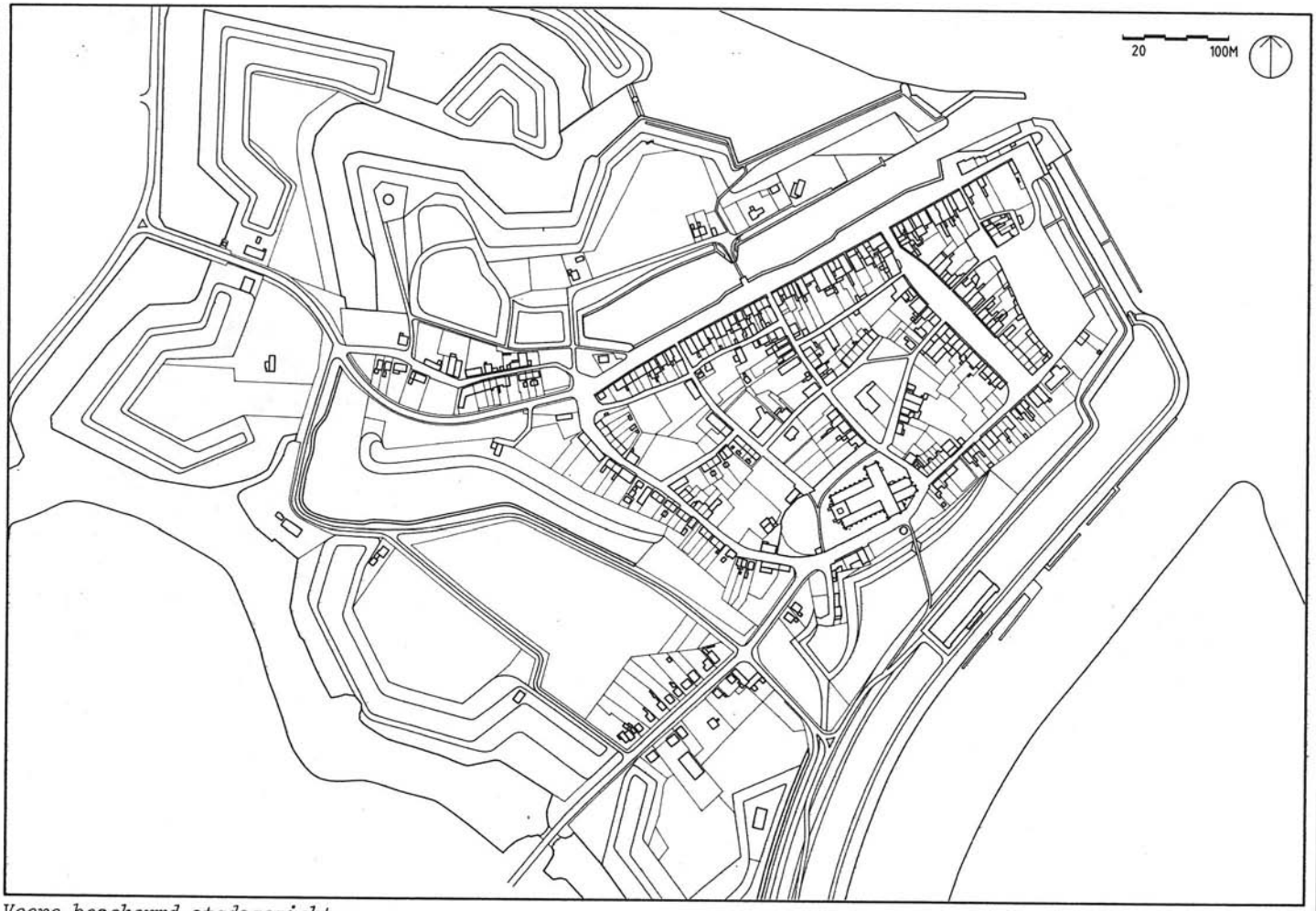


Veere in oostelijke en westelijke richting

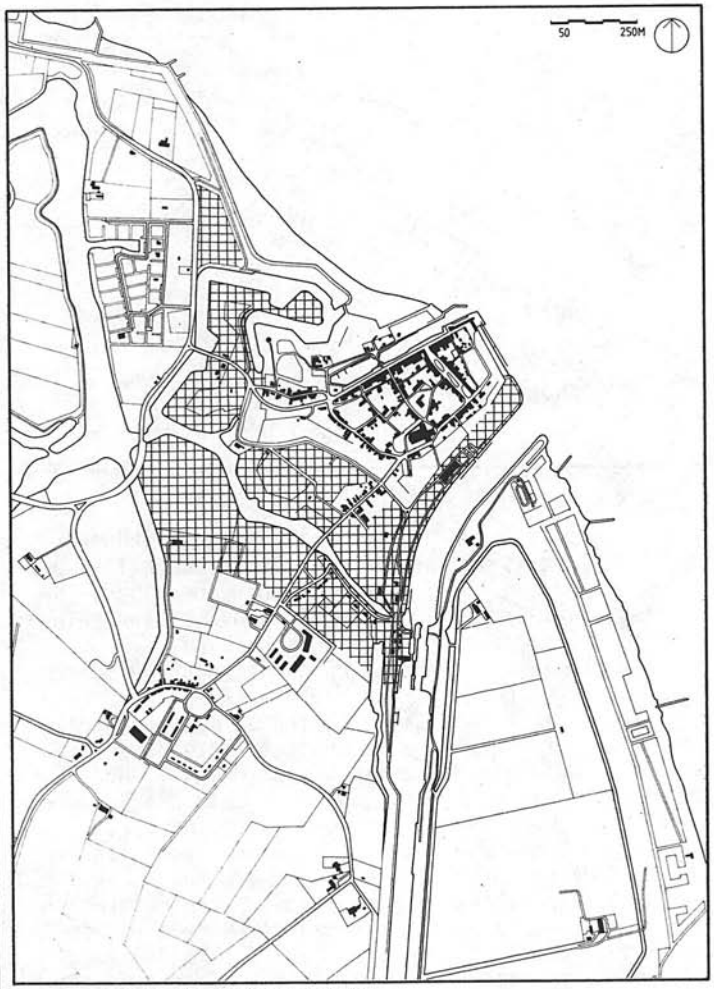
positieve kwaliteiten van het ruimtelijk beeld aan te tasten, hoewel dit door nieuwe ingrepen wel voortdurend aan veranderingen onderhevig zal zijn. Zoals het ruimtelijk beeld enerzijds het resultaat is van een kontinu veranderingsproces van de stad is het anderzijds het uitgangspunt voor haar toekomstige ontwikkeling.

KONKLUSIE

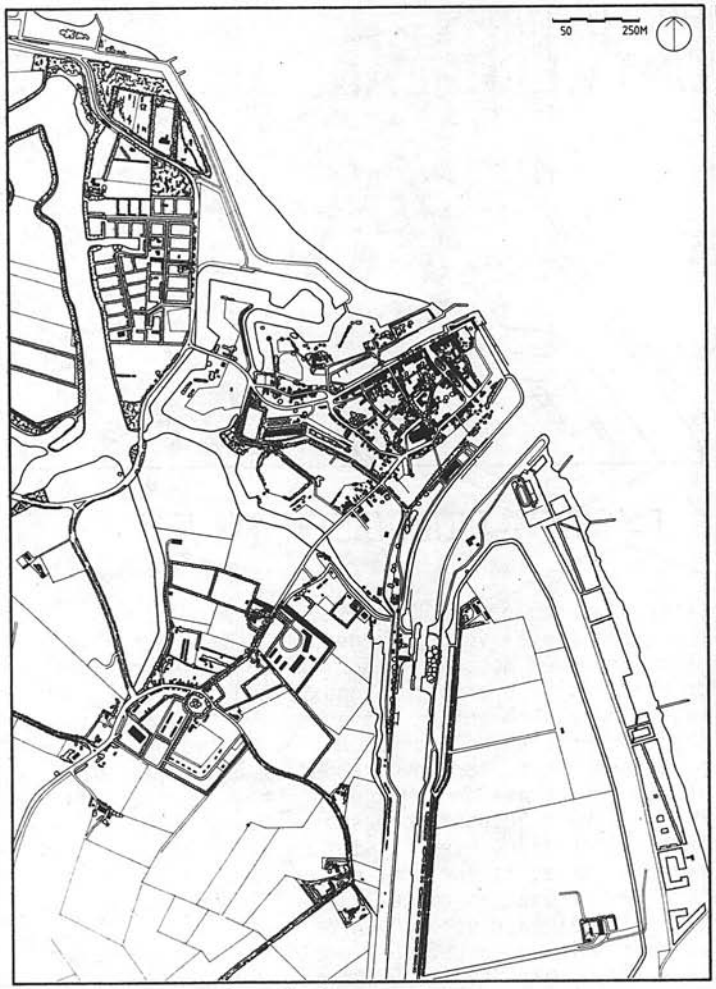
Struktuur en verschijningsvorm van het plangebied geven een inzicht in de gevolgen van het gewijzigde ruimtegebruik. Nieuwe gebruiksvormen in zowel het beschermd stadsgezicht als het omringende gebied hebben een versnipperde ruimtelijke opbouw doen ontstaan: de weerslag van dekoncentratie en segregatie. De realisering van nieuwe uitbreidingen buiten de bebouwde kom en het niet bebouwen van open percelen en terreinen in Veere zelf hebben daarbij geleid tot een vermindering van het kontrast tussen stad en landschap. Specifieke kenmerken verdwijnen, standaardoplossingen komen ervoor in de plaats. De *visuele analyse* maakt per plankategorie duidelijk wat de betekenis is van de huidige topografische en ruimtelijke opbouw voor een toekomstige inrichting van het plangebied.



Veere beschermd stadsgezicht



open gebied als bufferruimte



opgaande beplanting als begrenzing

HOOFDSTUK 5
ONTWERPPLAN

1. FYSISCH-BIOLOGISCH MILJEU

In het landschap rond Veere heeft de afgelopen jaren een groot aantal veranderingen plaatsgevonden. Nieuwe gebruiksvormen hebben geleid tot een versnippering van de ruimtelijke opbouw. Daarnaast is door de toegenomen bebouwing en beplanting het onderscheid tussen stad en landschap sterk verminderd. Het van oorsprong open gebied rond Veere, zo kenmerkend voor een vestingstad, is aan het verdwijnen als gevolg van uiteenlopende ruimtelijke ingrepen. De bescherming van het stadsgezicht strekt zich niet uit tot het bijbehorende landschap en is zelfs indirekt de oorzaak van de aantasting ervan. Deze is echter niet alleen een gevolg van het feit dàt maar vooral van de manier waaròp er nieuwe bestemmingen in het open gebied zijn gesitueerd. Omdat de uitbreidingen Buiten de Veste en Zanddijk niet in samenhang met de bestaande ruimtelijke struktuur zijn ontworpen is er ook geen patroon ontstaan, dat de verschillende plekken met elkaar zou kunnen verbinden. Er is slechts sprake van afzonderlijke eenheden, te verschillend en amorf voor een heldere inrichting van het gebied en te dicht bij elkaar gelegen voor een effektieve ruimtelijke scheiding.
In deze studie wordt als uitgangspunt voor de inrichting van het landschap rond Veere gekozen voor een open gebied als bufferruimte tussen de drie woongebieden. Het gaat hierbij om de groene rand van Veere en om de zone die aan de vestinggracht grenst. Deze strook, waarvan de breedte wordt bepaald door de nieuwe uitbreidingen, valt samen met de belangrijkste zichtlijnen vanaf de ontsluitingswegen. Voor een herstel van de oorspronkelijke overgangen tussen stad en landschap zijn de afmetingen van de bufferruimte echter te gering. Daarom is het gewenst om via een doelgerichte beplanting rond de nieuwe uitbreidingen de suggestie van het natuurlijke aspekt te versterken. Bovendien wordt door deze afscherming van de bebouwing de zichtbaarheid van de begrenzingen verminderd, ter-

wijl de plannen zelf op een vanzelfsprekende en duidelijke wijze kunnen worden afgerond. Daarnaast zijn er een paar plaatsen, waar door het kappen van de beplanting het uitzicht op Veere verbeterd kan worden.

VOORSTELLEN

Veere en omgeving: handhaven van het open landschap met aaneengesloten agrarische gebieden en een duidelijke begrenzing van de nederzettingen;
Buiten de Veste: verdichten van de beplanting in en aanbrengen van een afschermende beplanting langs het bungalowpark, kappen van de wegbeplanting langs de vestinggracht en van het bosje langs de dijk;
Zanddijk: aanbrengen van een afschermende beplanting langs de aan de agrarische gebieden grenzende nieuwbouw, verplaatsen van het noordelijk deel van de sportvelden;
Veere beschermd stadsgezicht: aksentueren van de ontsluitingswegen door het aanbrengen van beplanting langs de Mijnsherenstraat en de Veerse Weg.

2. BESCHERMING VAN DE MENS

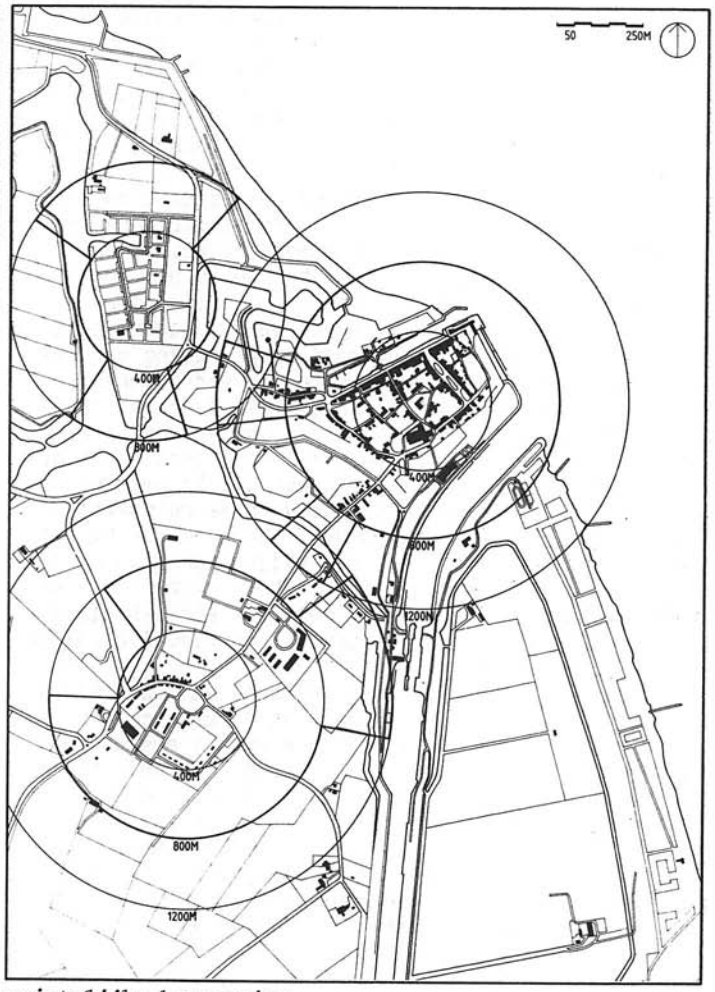
De nieuwe ontwikkelingen in de omgeving van Veere hebben een andere verhouding tussen stad en landschap doen ontstaan. Naast de veranderingen in de ruimtelijke opbouw van het gebied heeft dit ook geleid tot gewijzigde sociale patronen. De ruimtelijke scheiding van verschillende bevolkingsgroepen, die met de bouw van Buiten de Veste en Zanddijk zijn beslag heeft gekregen, spreekt in dit verband voor zich. De drie afzonderlijke woongebieden vormen echter in funktioneel opzicht één geheel met het beschermd stadsgezicht als centrum. Bij een afronding van de nieuwbouw buiten Veere kan deze situatie gehandhaafd blijven, evenals bij een toekomstige ontwikkeling van het beschermd stadsgezicht. Een verdere uitbreiding van alleen de bebouwing buiten Veere leidt echter onvermijdelijk tot een uitholling van de stedelijke funkties, terwijl de visuele kwaliteit van het landschap in dat geval nog verder achteruit zal gaan.
In deze studie wordt als uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkelingen van Veere en omgeving gekozen voor een afronding van de bebouwing in Buiten de Veste en Zanddijk en een koncentratie van nieuwbouw in het beschermd stadsgezicht. Op deze wijze komt ondanks de nieuwe ruimtelijk opbouw van het gebied het zwaartepunt weer bij de stad te liggen en wordt de verhouding tussen Veere en omgeving weer in overeenstemming gebracht met de oorspronkelijke situatie. Het voortbestaan van het landschap hangt dus samen met de veranderingsmogelijkheden van de stad. Pas wanneer het stedelijk grondgebied optimaal in gebruik is genomen ontstaat de noodzaak het open gebied in de ruimtelijke ontwikkeling te betrekken.

VOORSTELLEN

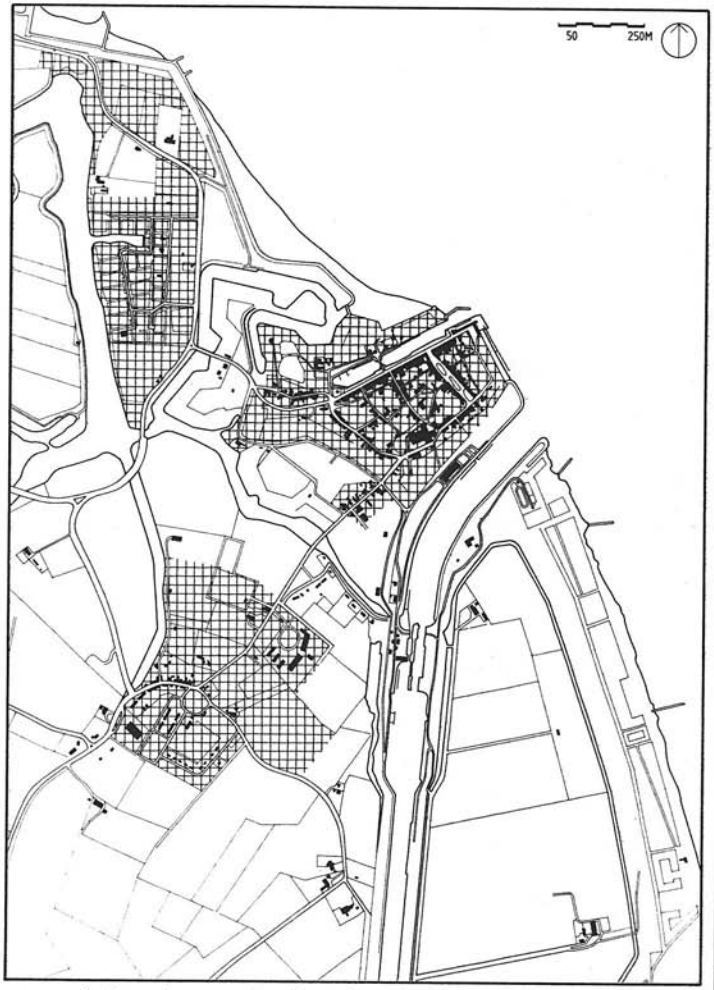
Buiten de Veste en Zanddijk: afronden van de bebouwing tot overzichtelijke ruimtelijke eenheden gekoppeld aan een duidelijke begrenzing naar het landschap toe;
Veere beschermd stadsgezicht: koncentratie van nieuwbouw en verdichting van de bebouwing binnen de komgrenzen.

3. NEDERZETTINGENPATROON

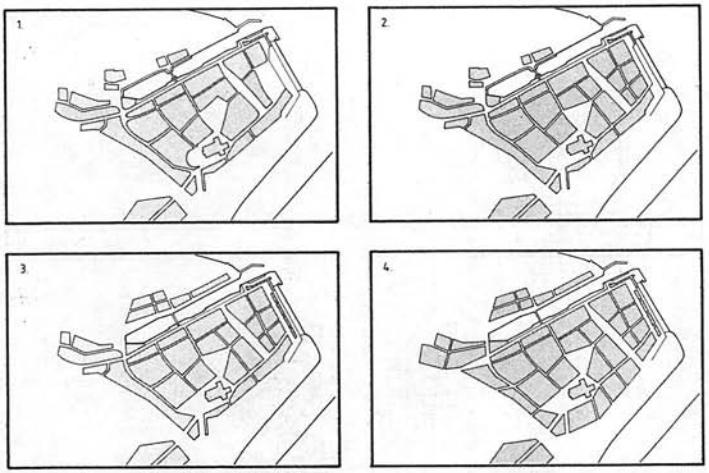
De gewijzigde relatie tussen stad en landschap heeft Veere op verschillende manieren beïnvloed. De pogingen



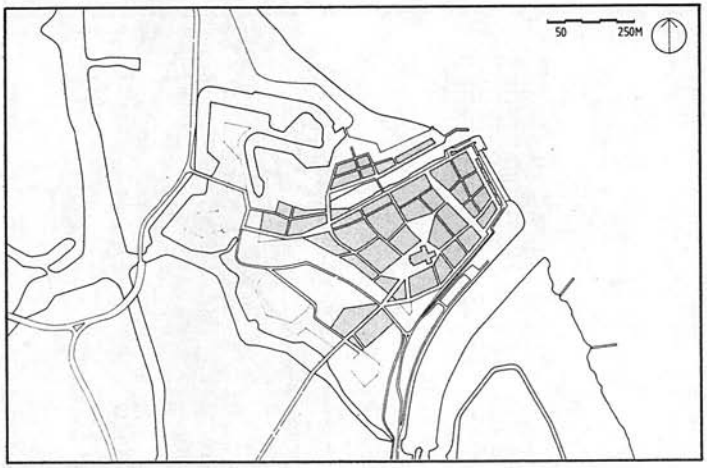
ruimtelijke begrenzing



massa bebouwing en beplanting



transformatie bouwblokken



globaal bebouwingsplan

om Veere als historisch monument van nieuwbouw te vrijwaren hebben niet kunnen verhelpen, dat ook hier de nodige veranderingen hebben plaatsgevonden. Deze hebben echter vooral betrekking op het funktioneren van de stad, in visueel opzicht is Veere sinds de jaren 60 nauwelijks meer veranderd. De behoefte tot konservering heeft echter geleid tot een paradoxale situatie. Het beschermd stadsgezicht bestaat namelijk niet alleen uit monumenten, er bevindt zich ook een aantal stroken na-oorlogse woningbouw. Bovendien is er sinds de vorige eeuw nogal wat bebouwing gesloopt, waardoor verschillende percelen zijn vrijgekomen en zelfs enige bouwblokken zijn verdwenen. Dit gevoegd bij het verval en de gedeeltelijke afgraving van het wallenkomplex en de nieuwe tracering van de ontsluitingswegen geeft een idee van de feitelijke historische betekenis van Veere. Het uitsluiten van nieuwe bebouwing binnen het beschermd stadsgezicht maakt het daarbij onmogelijk een aantal ruimtelijke problemen in de stad zelf op te lossen en leidt vanwege de noodzakelijke nieuwbouw in Buiten de Veste en Zanddijk tot een verstoring van de oorspronkelijke samenhangen met de omgeving. De beeldvorming met betrekking tot Veere heeft dus niet alleen geresulteerd in een a-historische benadering maar staat tevens een zinvolle ruimtelijke inrichting in de weg.

In deze studie wordt als uitgangspunt voor de stedebouwkundige en architectonische ontwikkeling van Veere gekozen voor een herinterpretatie van de bestaande stedebouwkundige struktuur en het opnieuw gebruiken van de grote aantallen niet bebouwde percelen en terreinen. Hierdoor kunnen de nog bestaande samenhangen tussen stad en landschap blijven bestaan en wellicht zelfs worden versterkt, terwijl het kontrast tussen massa en ruimte wordt vergroot. Dit in tegenstelling tot de nog steeds toenemende spreiding van het wonen over het landelijk gebied rondom Veere. De koncentratie van nieuwbouw in het beschermd stadsgezicht kan ertoe bijdragen, dat ook de situering van de historische bebouwing dankzij de opnieuw gevormde stedelijke

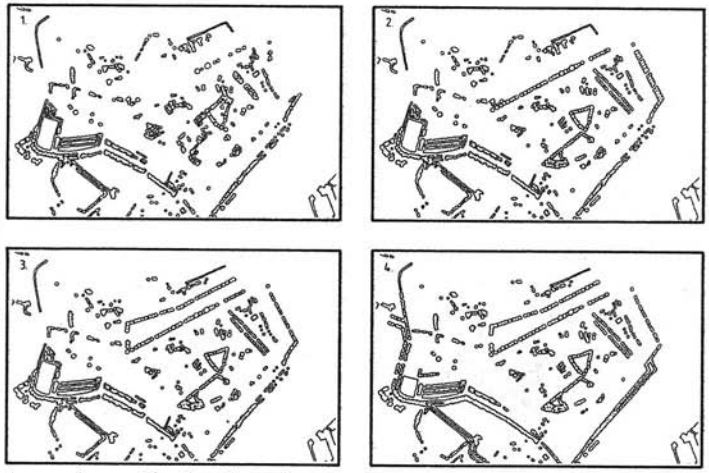
kontext wordt verbeterd.

VOORSTELLEN

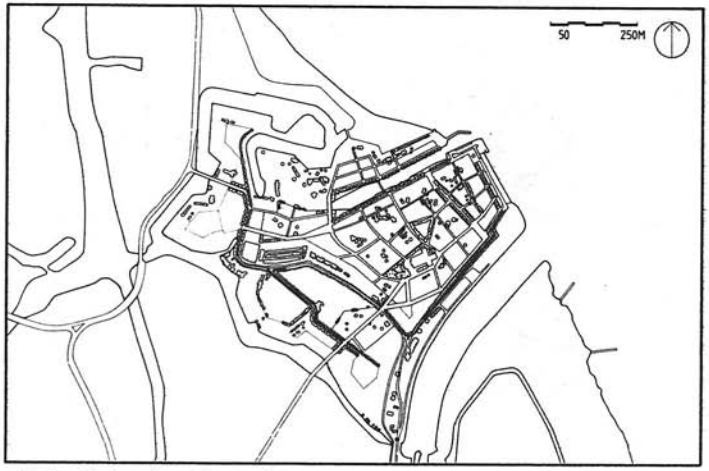
Veere beschermd stadsgezicht: verbetering van het ruimtegebruik en versterking van de woonfunktie;
kerngebied: situering van nieuwbouw op onbebouwde kavels, op het Oranjeplein en langs de Torenwal;
randgebieden: situering van nieuwbouw langs de stadshaven en aan de dijk langs het Kanaal door Walcheren;
ingangsgebieden: situering van nieuwbouw op onbebouwde kavels.

TOTSTANDKOMING VAN HET ONTWERPPLAN

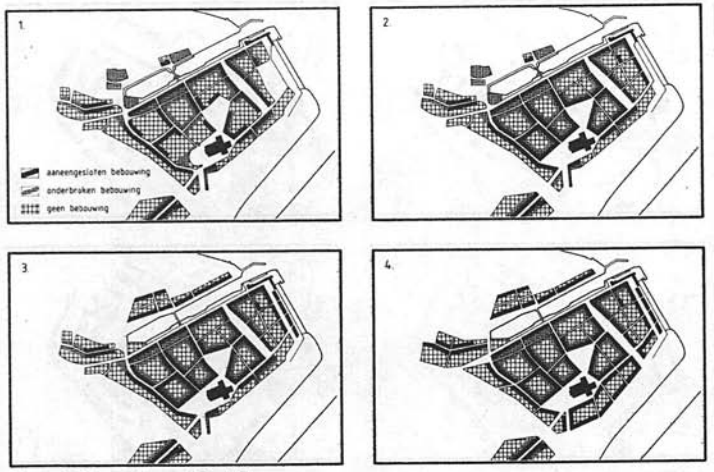
De ontwikkeling van een ontwerpplan is afhankelijk van de bijzondere omstandigheden in het plangebied. De kenmerken van het beschermd stadsgezicht Veere, een ruimtelijk begrensde en slechts ten dele ingevulde stedebouwkundige struktuur, hebben de planvorming in belangrijke mate beïnvloed. De opgave om in Veere op basis van historische gegevens funktionele veranderingen aan te brengen ter verbetering van de visuele kwaliteit van de omgeving is dan ook niet alleen bepalend geweest voor de richting, die is ingeslagen bij het onderzoek maar ook voor de volgorde van de stappen, via welke het ontwerpplan tot stand is gekomen.
De *eerste* stap wordt gevormd door de transformatie van de bouwblokken. Behalve het aanbrengen van veranderingen in sommige van de bestaande bouwblokken worden er ook nieuwe blokken aan de stedebouwkundige struktuur toegevoegd. De verschillende stadia die worden doorlopen laten een ontwikkeling zien vanuit de bestaande bebouwing. Een omgekeerde volgorde is echter ook mogelijk, afhankelijk van de omvang van de uitbreidingen en de gewenste afronding van de planvorming. De hier getekende stadia vormen ieder op zich een afgerond geheel binnen de begrenzingen van de verdedigingswerken.



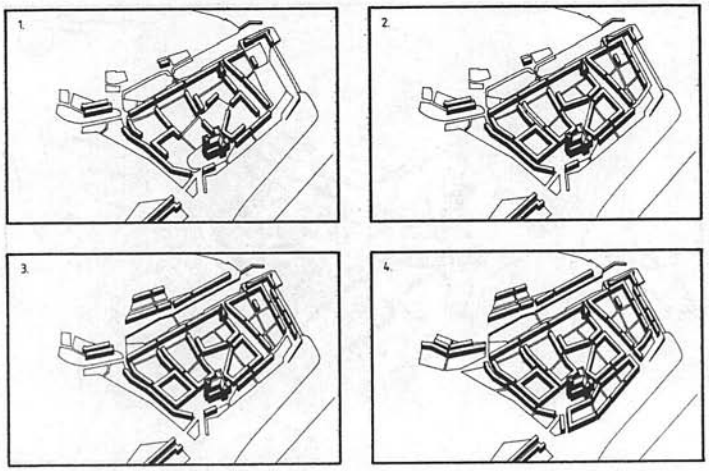
transformatie beplanting



globaal beplantingsplan



invulling bouwblokken



opzet bebouwing

De *tweede* stap bestaat uit het koppelen van de beplanting aan de transformatie van de bouwblokken. Hoewel deze nieuwe opzet van het groen leidt tot een hechtere relatie met de bebouwing is er tevens sprake van een verzelfstandiging van de beplanting. De aanleg van een duidelijker gevormde groenstruktuur kan een afzonderlijke bijdrage leveren aan de ruimtelijke verschijningsvorm van Veere, vooruitlopend op de bebouwing of eventueel in plaats van een nieuwe uitbreiding. Daarnaast is er de informele partikuliere beplanting, als aanvulling op en in kontrast met de ontworpen aanplant.

De *derde* stap is bedoeld als een uitwerking van de eerste. Er vindt een invulling plaats van de bouwblokken in de verschillende stadia, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen aaneengesloten, onderbroken en geen bebouwing. Vervolgens is de aaneengesloten bebouwing verder uitgewerkt in een isometrische planopzet, ter illustratie van het herstel van de stedelijke ruimte.

De *vierde* stap vormt de afsluiting van de schematische fase in het ontwerpproces. De ingrepen in het plangebied worden geïnventariseerd om aan te geven waar de belangrijkste veranderingen zich zullen afspelen en hoe de verhouding tussen bestaande en nieuwe bebouwing zich zal ontwikkelen. In een isometrisch totaaloverzicht wordt de ruimtelijke samenhang getoond tussen de nieuwe en bestaande bebouwing en het reliëf van de verdedigingswerken en dijken.

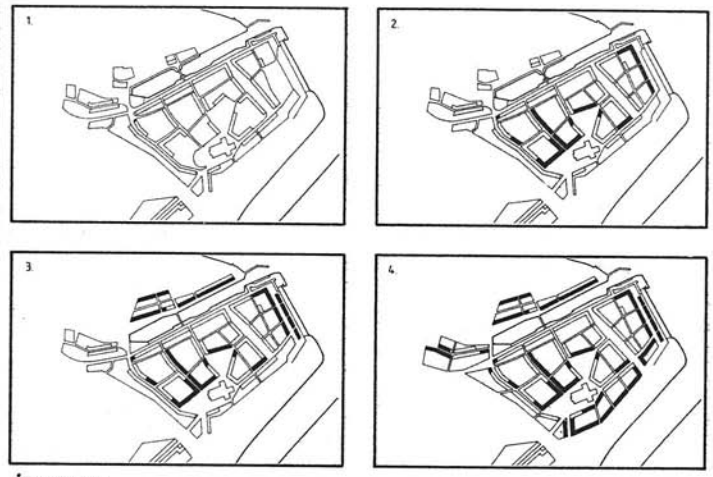
De *vijfde* stap bestaat uit een eerste interpretatie van het schematisch uitgewerkte ontwerpplan op een grotere schaal. De opbouw van de stedebouwkundige struktuur uit bouwblokken en de invulling hiervan met stroken bebouwing leveren de aanzet voor een verdere verkaveling van de bebouwde kom.

De *zesde* stap geeft een overzicht van alternatieve verkavelingsplannen, zoals deze in een viertal situaties mogelijk zijn. Deze deelplannen zijn tevens bedoeld als voorbeeld van de wijze, waarop het ontwerpplan tot stand is gekomen. Op basis van de schemati-

sche voorstellen zijn de verschillende deelgebieden verder uitgewerkt en na de keuze uit eventuele alternatieven en de nodige aanpassingen tot één geheel samengevoegd.
De *zevende* stap markeert de totstandkoming van het ontwerpplan. De plaats van de bebouwing en de beplanting is hiermee bepaald, evenals de nieuwe verhouding tussen massa en ruimte.
De *achtste* stap schetst een beeld van een mogelijke ruimtelijke opbouw van het ontwerpplan. De bebouwing en beplanting volgens het ontwerpplan worden hierbij vergeleken met die in de huidige situatie. De verschillen geven een indruk van de intensivering van het ruimtegebruik.
De *negende* stap bestaat uit een verdere invulling van het ontwerpplan. De zonering van het ruimtegebruik fungeert als aanleiding voor de situering van de verschillende bestemmingen. Zowel het gebruik als de inrichting van het beschermd stadsgezicht liggen nu in principe vast.
De *tiende* stap illustreert een aantal mogelijke veranderingen, zoals deze op ooghoogte waarneembaar zullen zijn.

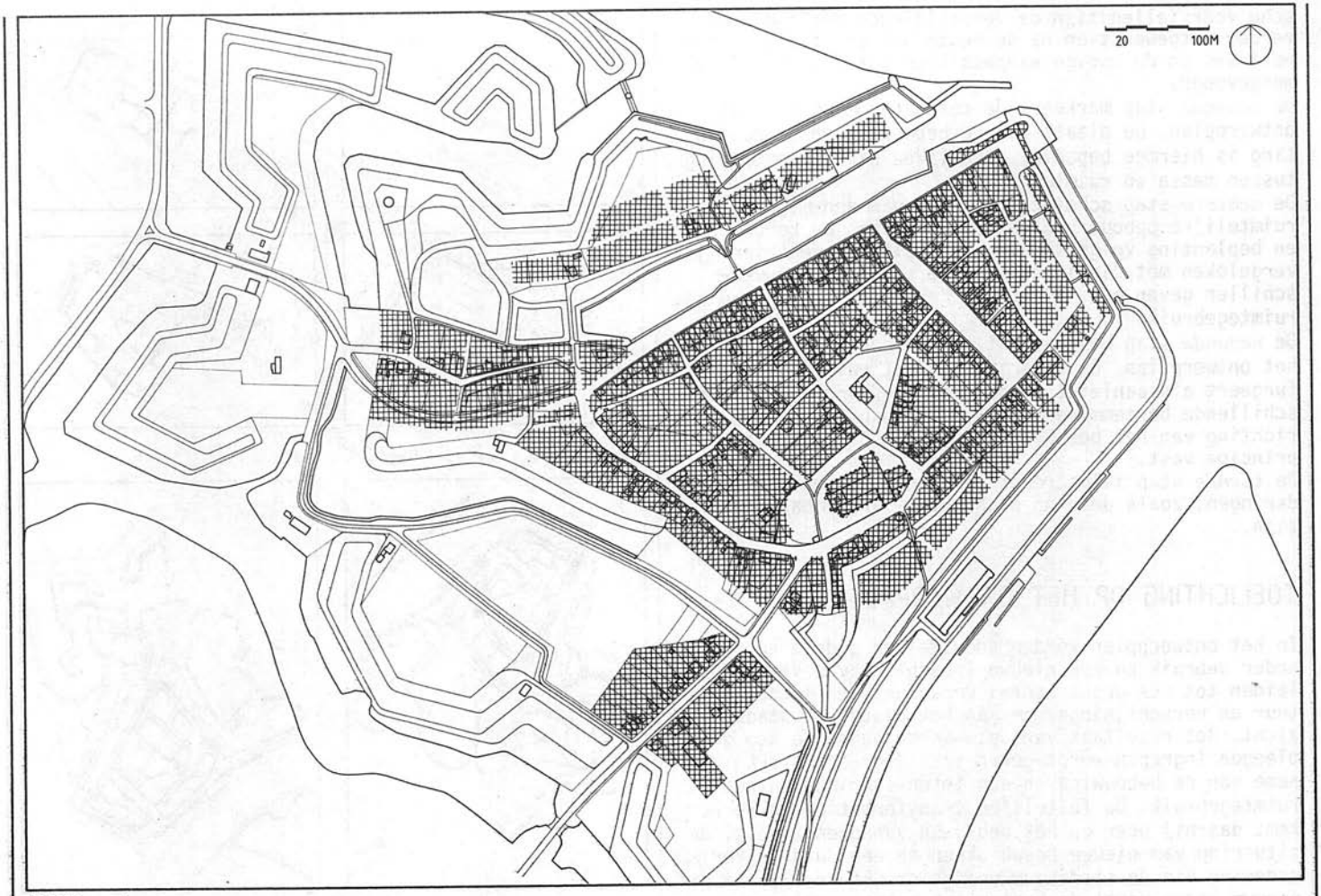
TOELICHTING OP HET ONTWERPPLAN

In het ontwerpplan worden voorstellen gedaan voor een ander gebruik en een nieuwe inrichting van Veere. Deze leiden tot een groot aantal veranderingen in de struktuur en verschijningsvorm van het beschermd stadsgezicht. Het resultaat van deze in de bebouwde kom gepleegde ingrepen wordt gekenmerkt door een sterke toename van de bebouwing en een intensivering van het ruimtegebruik. De feitelijke transformatie van Veere komt daarbij neer op het bebouwen van open kavels, de situering van nieuwe bouwblokken en een duidelijker ordening van de stedebouwkundige struktuur. Binnen dit nieuwe kader vormt de beplanting een aanvulling en soms voortzetting van de bebouwing en fungeert op deze

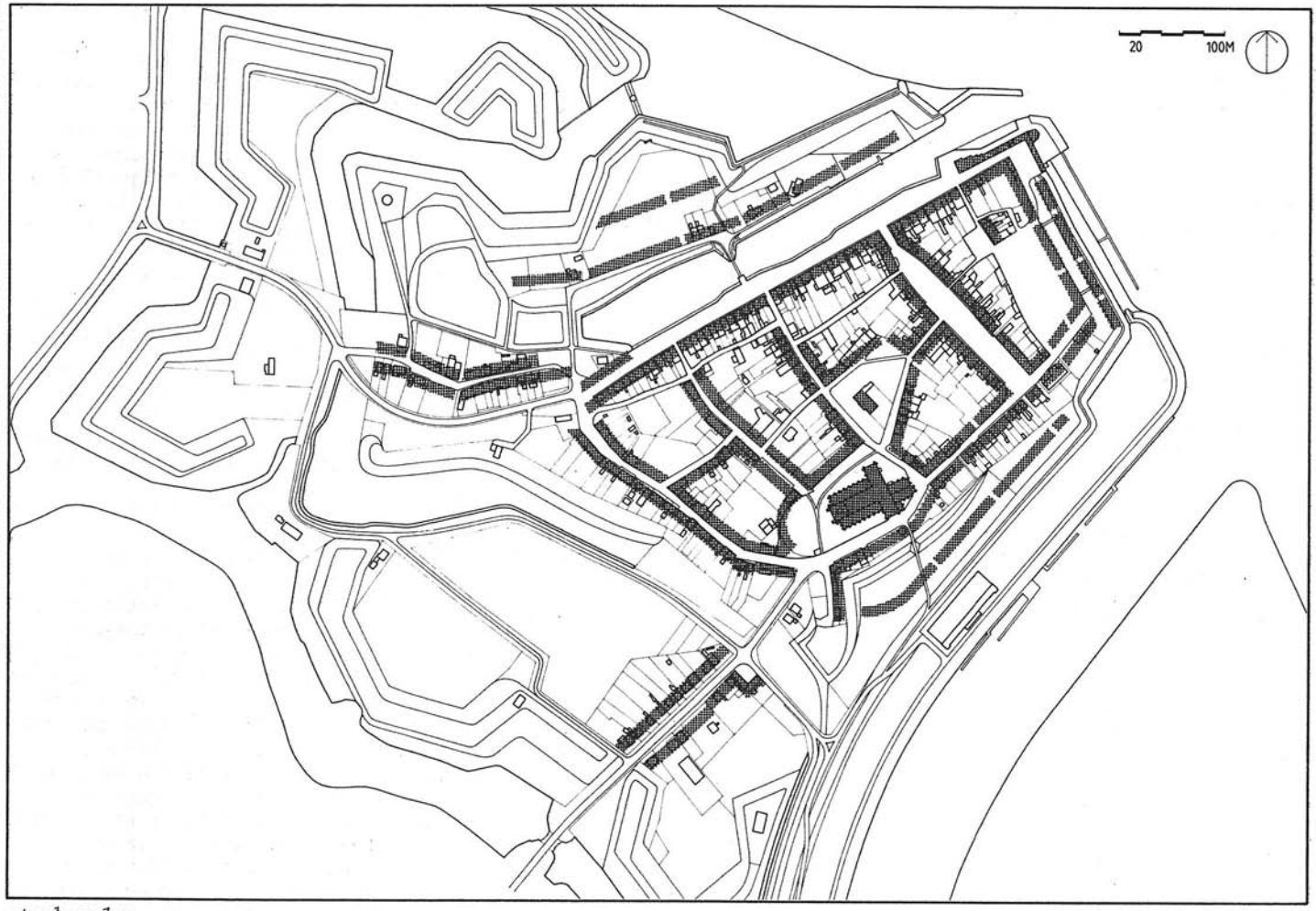


ingrepen

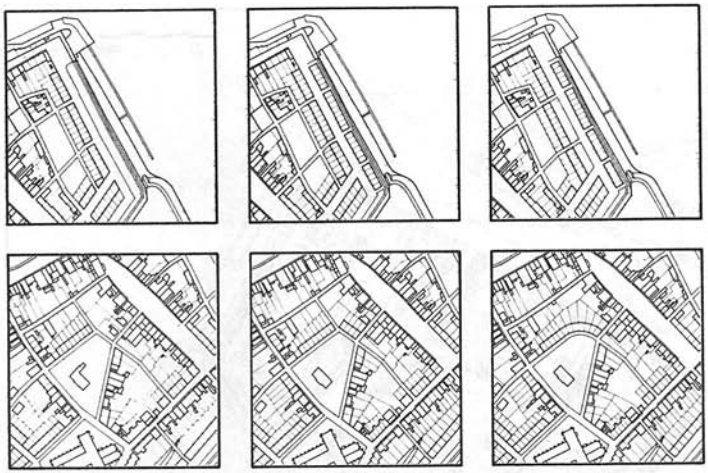

totaaloverzicht in oostelijke en westelijke richting



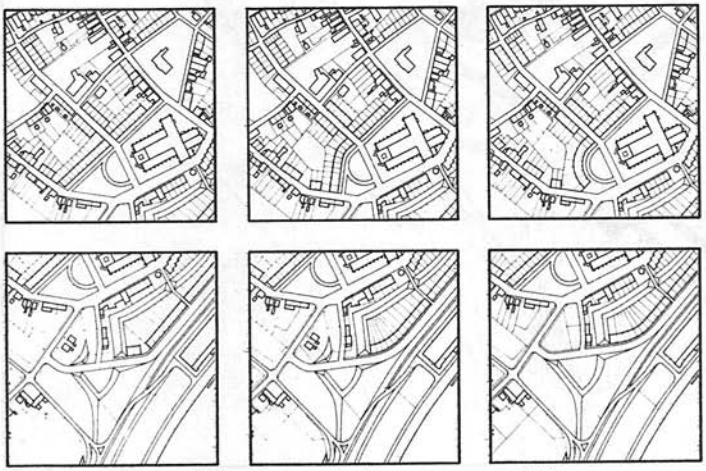
blokkenplan



strokenplan

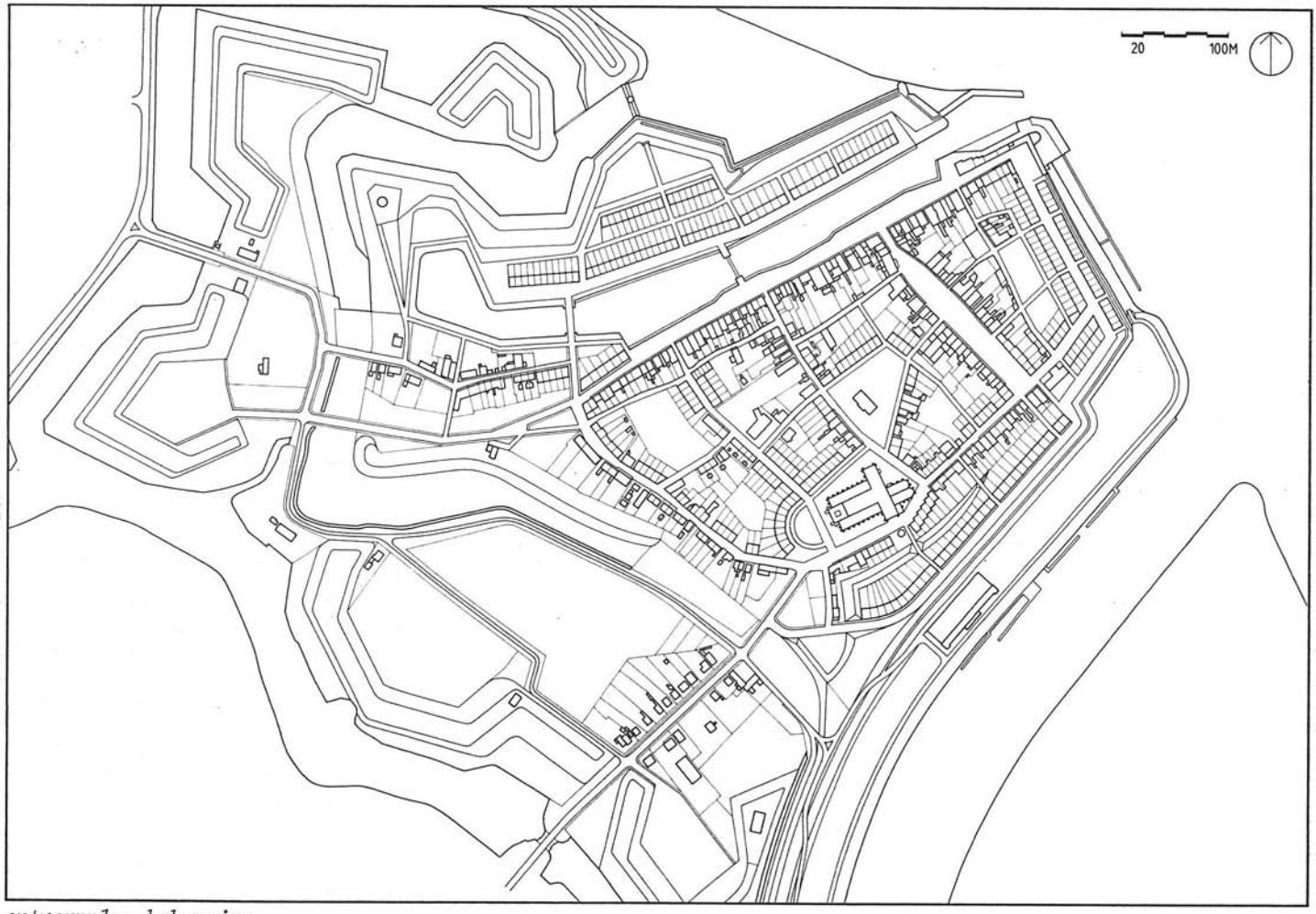


alternatieven Oranjeplein en Koornmarkt

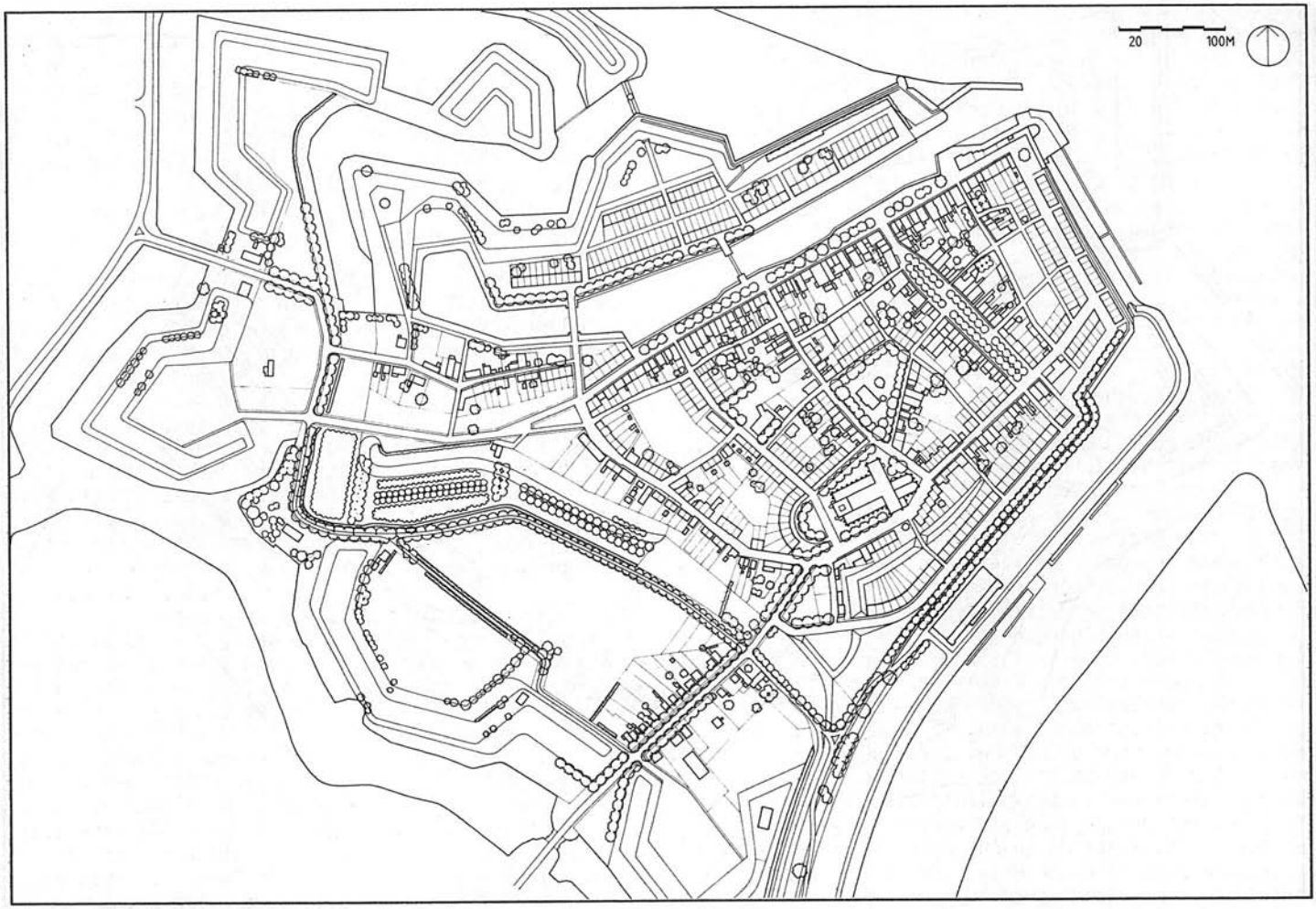


alternatieven O.L. Vrouwekerk en Kanaaldijk

wijze als intermediair tussen massa en ruimte.
Het ontwerpplan is opgezet als een eenvoudig raster van bestaande en nieuwe straten, die de begrenzing vormen van bouwblokken, die aan één of meer zijden bebouwd zijn. Ten opzichte van de huidige situatie is zowel de vorm als de struktuur van de bebouwde kom veranderd maar de ruimere begrenzing, bestaande uit de verdedigingswerken en de dijken langs het Kanaal door Walcheren en het Veerse Meer, is vrijwel gelijk gebleven. Alleen de Mijnsherenstraat en de stadshaven hebben duidelijke veranderingen ondergaan. Daarnaast zijn tussen de tweede en eerste omwalling een tweetal parkeerterreinen geprojekteerd, aansluitend op de Mijnsherenstraat en de Veerse Weg. Beide parkeerterreinen zijn bestemd voor bezoekers van de stad, zodat het toeristische en het plaatselijke verkeer van elkaar gescheiden worden en het verblijven in Veere wordt veraangenaamd. Ook de verlenging van de stadshaven dient een toeristisch doel, hoewel tevens de gebruiksmogelijkheden voor de plaatselijke bevolking worden vergroot.
Het gewijzigde tracé van de Mijnsherenstraat vormt met de verlengde stadshaven de inleiding tot de nieuwe stedebouwkundige struktuur. Ter plaatse van de Wagenaarstraat, waar de Mijnsherenstraat overgaat in de Kaai, is nu een overzichtelijke kruising ontstaan. Deze is vooral van belang in verband met de toegankelijkheid van het Bastion, gelegen aan de overzijde van de stadshaven. Daarnaast is er een aansluiting gemaakt met de Kwartierstraat, die vroeger in het verlengde lag van de Mijnsherenstraat, waardoor het nieuwe tracé overeenkomsten vertoont met de oorspronkelijke situatie. Ook het voormalige tracé van de Veerse Weg, langs de achtererven aan de noordkant van de tegenwoordige Veerse Weg, biedt goede mogelijkheden voor een verbetering van de stedebouwkundige struktuur. Vanwege de hiermee samenhangende nu nog ongewenste bestemmingsveranderingen in het wallengebied is deze oplossing in het ontwerpplan niet uitgewerkt. Er is in verband met eventuele verdere uitbreidingen echter wel rekening



ontwerpplan bebouwing



ontwerpplan bebouwing en beplanting

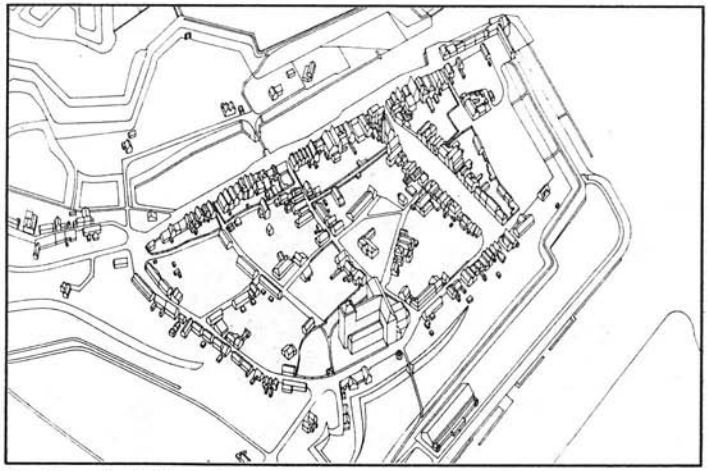
mee gehouden bij de geprojekteerde weg langs de Kanaaldijk.
De belangrijkste in het ontwerpplan voorgestelde uitbreidingen bestaan uit de nieuwe bouwblokken aan de overzijde van de stadshaven, de bebouwing aan de dijk langs het Kanaal door Walcheren en de bebouwing van de Torenwal. Deze lokaties zijn alle drie aan de randen van de huidige bebouwde kom gesitueerd en bepalen derhalve de nieuwe bebouwingsgrenzen. Als gevolg van deze ingrepen gaan zowel de stadshaven als de Kanaaldijk op een meer strukturele wijze deel uitmaken van het stedelijk weefsel en krijgt de stad naar het Veerse Meer toe een duidelijker beëindiging. Deze herinterpretatie van ruimtelijke elementen doet bovendien een planmatig kader ontstaan voor de ingrepen binnen de huidige bebouwde kom, los van de volgorde van uitvoering. De nieuwe stadsranden die, meer dan nu het geval is, een afronding vormen van de stedelijke bebouwing, zullen de ruimtelijke verschijningsvorm van Veere vanuit het landschap gezien echter nauwelijks beïnvloeden. De verdedigingswerken en dijken blijven Veere voor een groot deel aan het oog onttrekken. Vanuit de stad gezien zijn de verschillen echter aanzienlijk, maar tegenover een verkleining van de groene rand staat een hechtere relatie tussen de bebouwing en de verschillende situatieve omstandigheden.
De veranderingen binnen de huidige bebouwde kom blijven grotendeels beperkt tot het opnieuw voor woningbouw bestemmen van open kavels. Naast deze vanzelfsprekende toevoegingen vinden er ook een aantal ingrijpende wijzigingen plaats, waarvan de belangrijkste wordt gevormd door de bebouwing van het Oranjeplein, mogelijk geworden dankzij de situering van nieuwe parkeervoorzieningen in het wallengebied. Ondanks het feit dat het Oranjeplein als verblijfsruimte van geen betekenis is, maakt de bebouwing ervan het gewenst om extra aandacht te besteden aan de overige openbare gebieden. Zo versterken de aanvullende beplanting langs de Kaai en de nieuwe dubbele bomenrij op de Markt zowel het lineaire karakter als de beslotenheid van beide stedelijke ruimten. Als tegenhanger hiervan is de Koornmarkt ingericht als typische verblijfsruimte, waartoe de beplanting naar de randen is teruggedrongen en de bebouwing van twee zijden is gewijzigd. De ruimte rond de O.L.Vrouw heeft eveneens een verblijfsfunktie gekregen, waarbij de nieuwe bebouwing en beplanting een einde maken aan de geïsoleerde ligging van deze kerk. Ook op andere plekken ontstaan er door toevoegingen nieuwe samenhangen tussen reeds aanwezige ruimtelijke elementen.

De transformatie van bestaande en de introduktie van nieuwe bouwblokken zowel binnen als buiten de komgrenzen resulteren in een meer rationele opzet van de stedebouwkundige struktuur. Het opnieuw ontwerpen van een bestaande stad brengt een dergelijke ordening als bijna vanzelfsprekend met zich mee. Het informele karakter van Veere wordt vanwege de intensivering van het gebruik ten dele geformaliseerd. De manier waarop dit gebeurt ligt echter besloten in hetgeen er in de stad aan mogelijkheden voorhanden is. Bovendien is getracht om aanwezige kwaliteiten te handhaven of wanneer dit niet mogelijk is in gewijzigde vorm weer in het ontwerpplan op te nemen. Hiertoe is uitgegaan van de twee kleinste representatieve stedebouwkundige eenheden in het plangebied: het bouwblok en de woonstraat.
Bouwblok en woonstraat bepalen de opbouw van de stad, zij verhouden zich op een komplementaire wijze tot elkaar en belichamen de begrippen massa en ruimte in een stedelijke kontext. De lijn die de grens tussen bouwblok en woonstraat markeert, vormt daarbij het belangrijkste element in het twee-dimensionale beeld van de stad, de plattegrond. Planmatige veranderingen van de struktuur van de stad hebben dan ook vrijwel altijd betrekking op dêze grenslijn, die tevens de scheiding is tussen openbaar en privé. Nu bestaat één van de meest in het oog springende ruimtelijke aspekten van Veere juist uit het ambivalente karakter van deze scheiding. Als gevolg van het extensieve ruimtegebruik en de vele onbebouwde percelen heeft een groot aantal

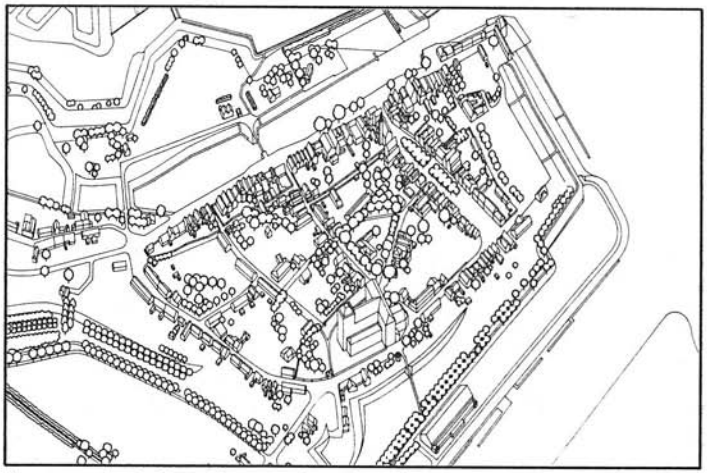
bouwblokken ten dele een bestemming als moes- of siertuin gekregen. Deze tuinen zijn veelal zichtbaar vanaf de straat en strekken zich soms zelfs tot aan de rooilijn uit. Hoewel deze situatie afbreuk doet aan de ruimtelijke samenhangen binnen Veere geeft het zicht op de binnenterreinen de stad een extra betekenis, die omschreven zou kunnen worden als de romantiek van de ruïne. Dergelijke waarden zijn echter niet enkel en alleen voorbehouden aan een toestand van stedelijk verval, ook in een ontwerpplan kunnen de voorwaarden worden geschapen voor een gekontroleerde chaos, kan het moment worden aangegeven waarop de planmatige aanpak moet worden verlaten, teneinde onvoorziene omstandigheden niet bij voorbaat uit te sluiten. In feite is hierbij natuurlijk sprake van een paradox: het aangeven van de beperkingen vindt immers plaats binnen het kader van een planvormingsproces.
In het ontwerpplan voor Veere is gekozen voor een algemeen ordeningsprincipe, dat vanwege de eenvoud van het konsept de uitwerking van specifieke oplossingen niet in de weg staat. Uitgaande van een zonering in stroken bestaande uit straat, bebouwing en tuin zijn zowel de reeds bestaande als de nieuwe bouwblokken ingedeeld, waarbij de hiërarchie van straten bepalend is geweest voor de situering van de bebouwing. Als gevolg hiervan ontstonden er verschillende groepen van bouwblokken, die door woonstraten worden begrensd en doorsneden door onbebouwde straten. Op deze wijze is een striktere scheiding tussen openbaar en privé gekoppeld aan een betere ontsluiting van de binnenterreinen, waardoor binnen een strak ruimtelijk kader de aanwezigheid van ambivalente ruimtelijke overgangen is gewaarborgd. Het zicht op de binnenterreinen is als belangrijk kenmerk behouden gebleven en heeft zelfs geleid tot een verfijning van de stedebouwkundige struktuur. Parallel aan de verdichting van de bebouwing en de uitbreiding van de bebouwde kom wordt hierdoor bovendien de toegankelijkheid van het gehele gebied vergroot.
Tot zover dit ontwerpplan en tot zover ook het beschermd stadsgezicht. Een verdere stedebouwkundige ontwikkeling van Veere zal immers onvermijdelijk leiden tot een doorbreking van de huidige ruimtelijke begrenzingen van de stad en daardoor buiten het kader van deze studie vallen. Toch behoort een verdere uitbreiding op zich tot de mogelijkheden, al zal deze van diepgaande invloed zijn op de relatie tussen stad en landschap. Uitgaande van het ontwerpplan zijn in dat geval globaal de volgende drie fasen te onderscheiden:
een verdere verdichting van de bebouwde kom en een gedeeltelijke bebouwing van het wallenkomplex, dat voor het overige als stadspark wordt ingericht;
het bebouwen van het gebied tussen Zanddijk en Buiten de Veste en een ruimtelijke integratie van de drie kernen;
Veere als beëindiging van de bandstad Vlissingen-Middelburg-Veere met als ruggegraat het Kanaal door Walcheren.
Indien het ooit tot een dergelijke groei van Veere zou komen, vindt er eigenlijk niets anders plaats dan wat met veel steden reeds in de 19e eeuw is gebeurd. Voor wat Veere betreft lijkt zo'n ontwikkeling voorlopig echter nog zeer onwaarschijnlijk: de geschiedenis van de toekomst zal hier wel niet zoveel verschillen met die van het verleden.

KONKLUSIE

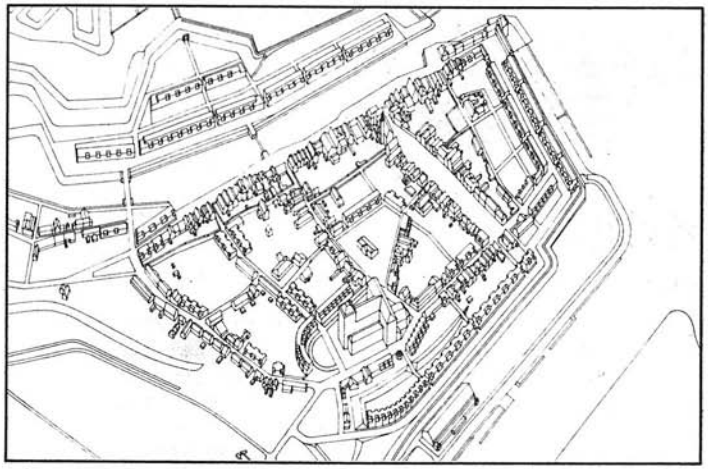
Het ontwerpplan geeft een inzicht in de bebouwingsmogelijkheden van het plangebied. De verschillende voorstellen zijn bedoeld als een ideeënschets ter voorbereiding van een bestemmingsplan voor het beschermd stadsgezicht. Hoewel het ontwerpplan opgezet is als een samenhangend geheel vormt het niet het eindpunt van een ontwikkeling. Er is rekening gehouden met een verdere uitbreiding van de bebouwing maar ook met een



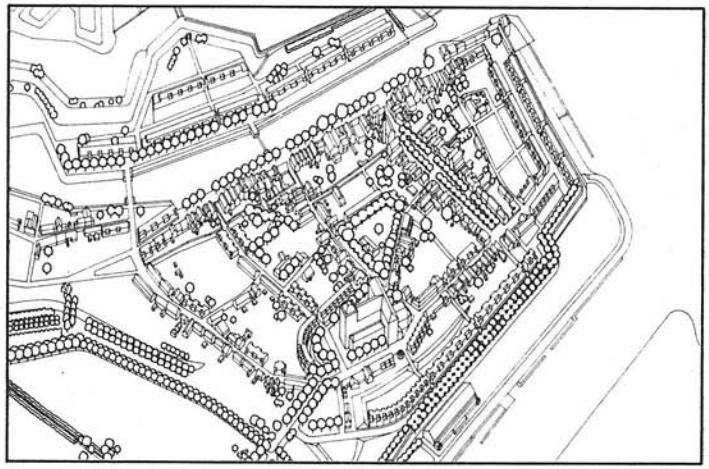
bestaande bebouwing



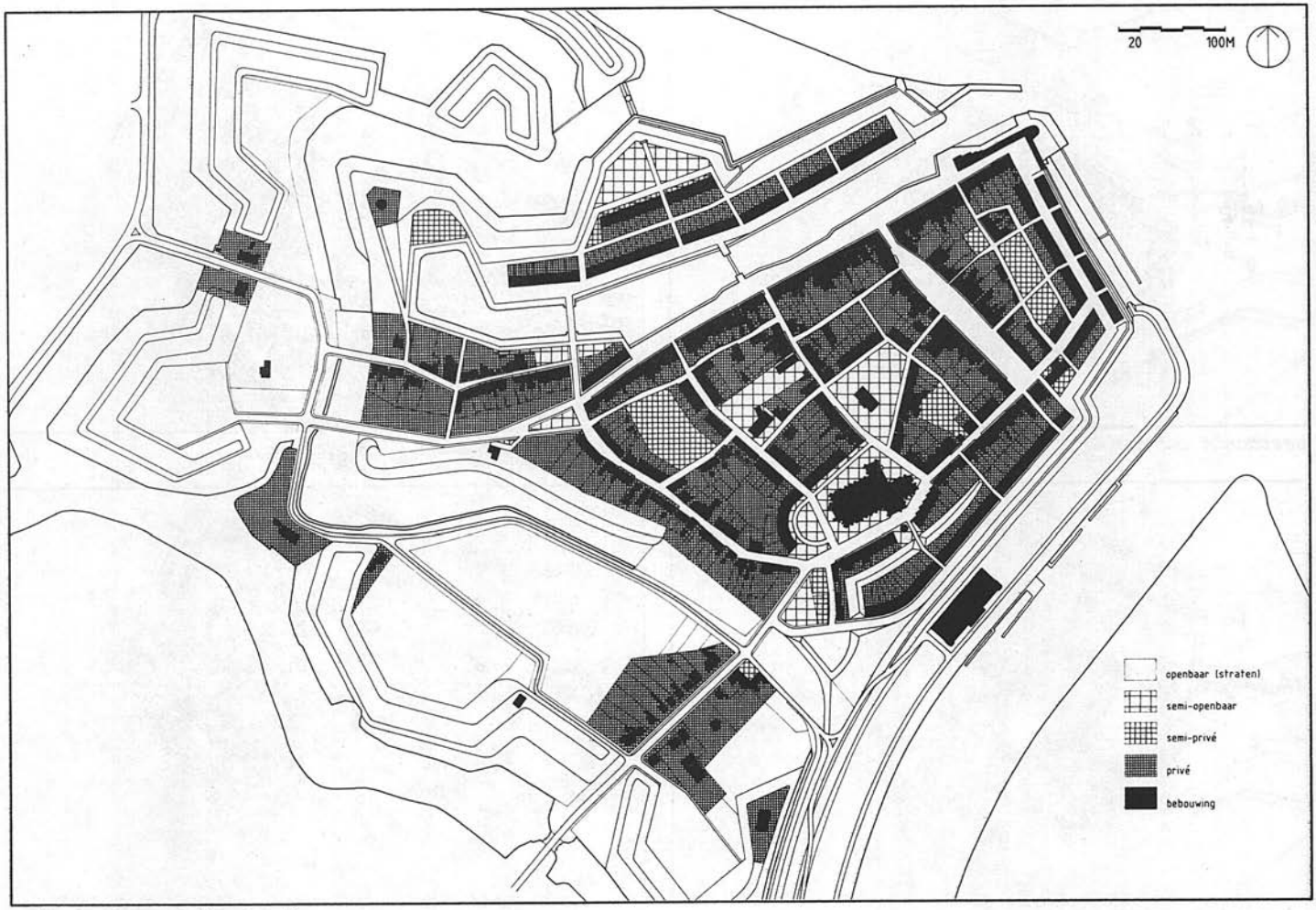
bestaande bebouwing en beplanting



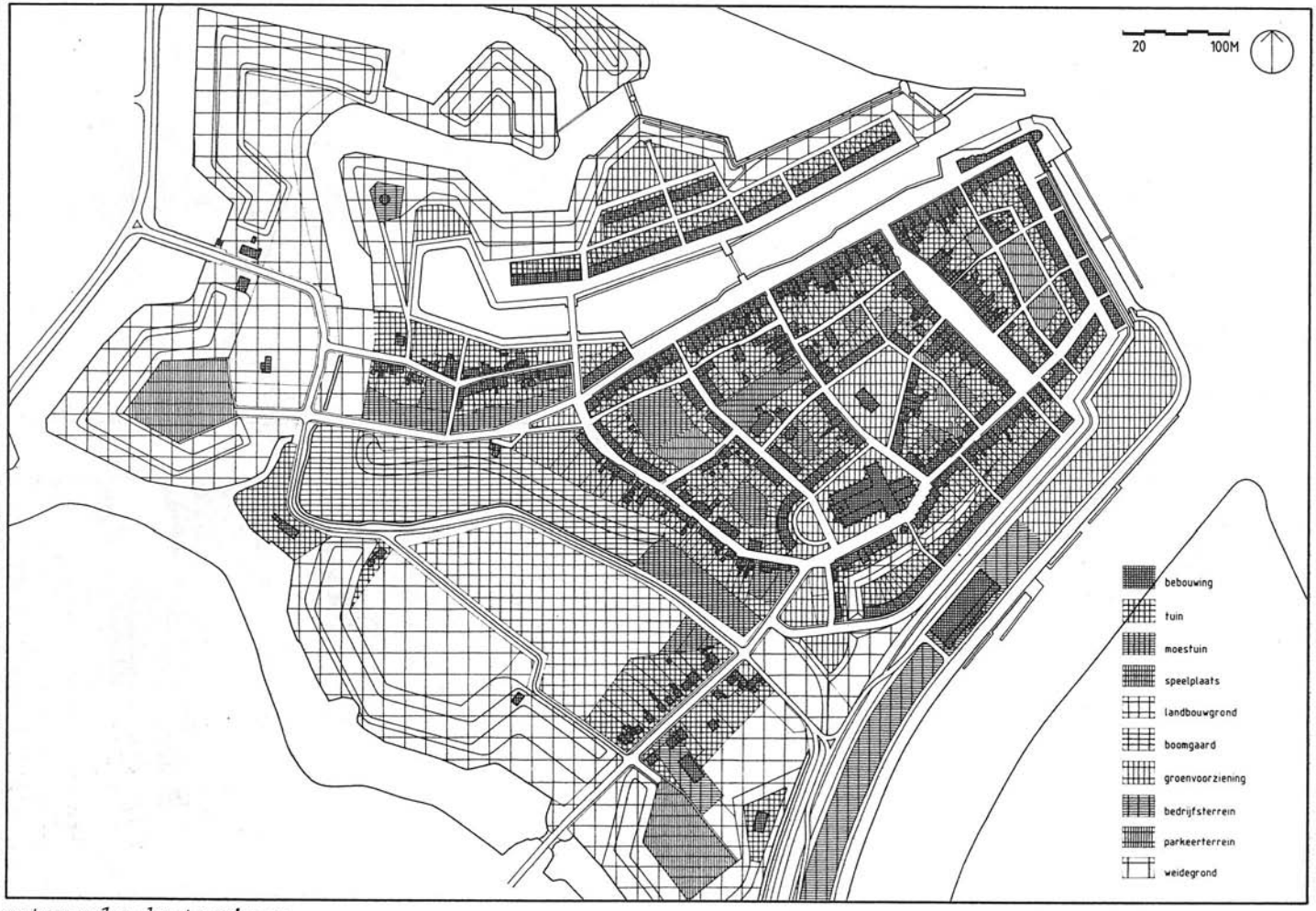
nieuwe bebouwing



nieuwe bebouwing en beplanting

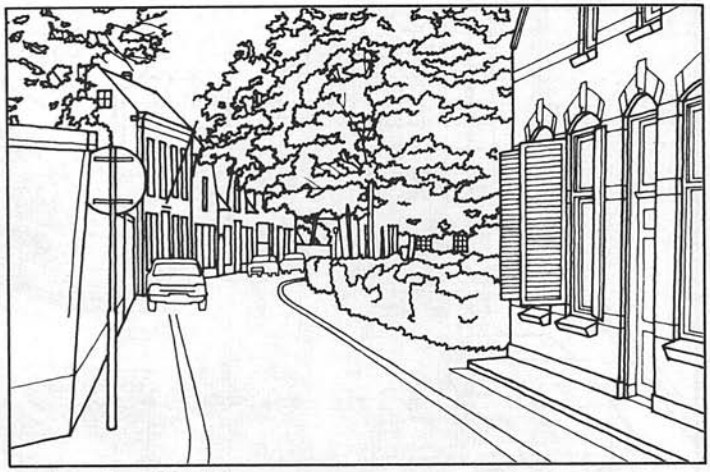


ontwerpplan ruimtegebruik



ontwerpplan bestemmingen

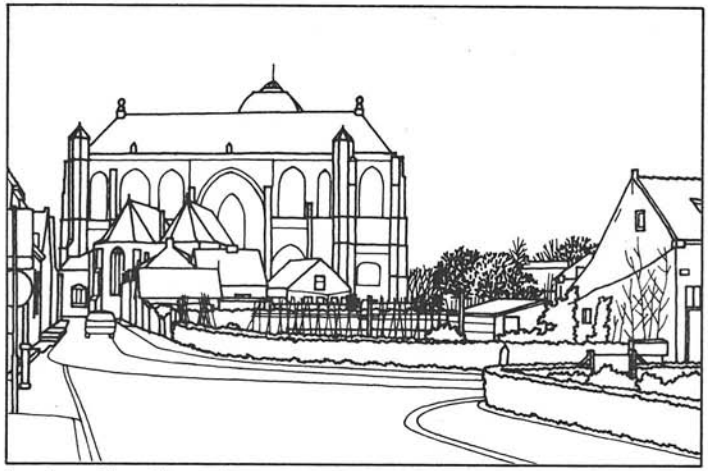
slechts gedeeltelijke uitvoering van de voorstellen. In tegenstelling tot de officiële plannen worden in deze studie verder uitgewerkte oplossingen gekoppeld aan een grotere keuzevrijheid. Een ander belangrijk verschil is dat de ideevorming als een afzonderlijk onderdeel van de planvorming wordt gezien, los van de vaststelling van een eventueel bestemmingsplan. De historische, funktionele en visuele analyses leiden niet tot specifieke aanbevelingen maar worden gebruikt om het ontwerpvraagstuk steeds duidelijker af te bakenen. Op deze wijze wordt de kontext bepaald, waarin de synthese van het ontwerp tot stand kan komen. De ontwikkeling van zo'n koncept voor een bestemmingsplan gaat aan de politieke besluitvorming vooraf, nadat via de opdracht de richting van de planvorming is bepaald. Binnen de gekozen doelstelling vormt het hier gepresenteerde ontwerpplan één van de mogelijke oplossingen.



bestaande situatie

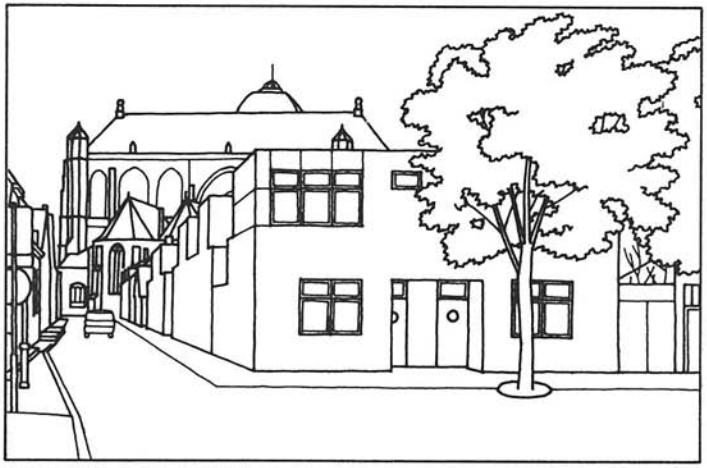
voorgestelde situatie

bestaande situatie



bestaande situatie

voorgestelde situatie



voorgestelde situatie

LITERATUUR

INLEIDING

Berger, John
Anders zien
Socialistische Uitgeverij Nijmegen, Nijmegen, 1974

Boer, prof.ir.N.A.de
Planvorming in de ruimtelijke ordening
Afdeling der Bouwkunde TH Delft, Delft, 1975

Boer, prof.ir.N.A.de
Stagnerende ruimtelijke ordening
Wonen-TA/BK 23/24, december 1976

Boer, prof.ir.N.A.de, prof.ir.H.M.Goudappel, prof.ir. H.Hertzberger, prof.dr.J.G.Lambooy
Doelstelling Binnenstad Groningen
Groningen, 1972

Fuchs, R.H.
Brugge
Openbaar Kunstbezit 1975

Fuchs, R.H.
Groeten uit Niemandsland
het nederlandse landschap van vensterbank tot waddenzee
Van Abbemuseum, Eindhoven, 1975

Nelissen, N.J.M.
Monument en samenleving
Raad der Europese Gemeenten, Maastricht, 1974

Pirsig, Robert M.
Zen en de kunst van het motoronderhoud
Een onderzoek naar waarden
Uitgeverij Contact, Amsterdam, 1977

HOOFDSTUK 1

Derde nota over de ruimtelijke ordening
deel 3 nota landelijke gebieden
deel 3a beleidsvoornemens over ontwikkeling, inrichting en beheer
Staatsuitgeverij, 's-Gravenhage, 1977

Streekplan Midden-Zeeland
deel 1 resultaten van het onderzoek
deel 2 de ontwikkeling in hoofdlijnen, toelichting
P.P.D. Zeeland, Middelburg, 1968

HOOFDSTUK 2

Bennema, ir.J., Dr.ir.K.van der Meer met medewerking van Ir.C.Dorsman en P.J.van der Feen
De bodemkartering van Nederland
deel XII
De bodemkartering van Walcheren

Staatsdrukkerij, 's Gravenhage, 1952

Burke, Gerald L.
The Making of Dutch Towns
Cleaver-Hume Press Ltd., London, 1956

Bijhouwer, ir.J.T.P.
Het Nederlandse Landschap
Kosmos, Amsterdam, 1977

Contact Commissie voor Natuur- en Landschapsbescherming
De kleuren van Zuidwest-Nederland
Visie op milieu en ruimte
Stichting voor Natuur- en Landschapsbescherming, Amsterdam, 1972

Damsté, mr.P.H.
Veere vier eeuwen markiezaat
J.W.H.Patist en Zoon, De Bilt, 1961

Deelstra, Tjeerd, Jan van Toorn, Jaap Bremer (redaktie)
De Straat
Vorm van samenleven
Van Abbemuseum, Eindhoven, 1972

Klerk, A.P.de
Een typologie van de nederzettingen op de Zeeuwse en Zuidhollandse eilanden
doctoraalskriptie VU Amsterdam
Amstelveen, 1972

Kramer, Jaap, Theo Kampa
Zeeland
De Boer Maritiem, Unieboek B.V., Bussum, 1976

Langenhoff, Vic, drs.Marijke Brunt, Gerrit van der Heide (redaktie)
Bedreigde landschappen
Stichting Teleac, Utrecht, 1977

Romein, Jan, Annie Romein-Verschoor
De lage landen bij de zee
Een geschiedenis van het Nederlandse volk
Em. Querido's Uitgeverij B.V., Amsterdam, 1976

Sluis, ir.P.van der, ir.G.G.L.Steur, I.Ovaa
De bodem van Zeeland
Stichting voor Bodemkartering, Wageningen, 1965

Unger, dr.W.S., dr.J.J.Westendorp Boerma
De steden van Zeeland
Archief
Vroegere en latere mededelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland
Zeeuws Genootschap der Wetenschappen, Middelburg, 1955

HOOFDSTUK 3

De arbeidsmarkt in Zeeland sinds 1960
E.T.I. Zeeland, Middelburg, 1975

Bewoningspatroon
P.P.D. Zeeland, Middelburg, 1976

Diskussienota Bewoningspatroon
P.P.D. Zeeland, Middelburg, 1975

Dorpenonderzoek
Het Zeeuwse dorp door de bewoners bekeken
P.P.D. Zeeland, E.T.I. Zeeland, Provinciaal Opbouworgaan
Stichting Zeeland, Middelburg, 1976

Een landschapsekologische verkenning van de vegetatie van Walcheren
P.P.D. Zeeland, Middelburg, 1977

Onderzoek woningkwaliteit gemeente Veere
Openbare Werken, Serooskerke

De ontwikkeling van de rekreatie in het gebied Veerse Gat - Zandkreek
P.P.D. Zeeland, Middelburg, 1958

Probleemverkenning herziening Streekplan Midden-Zeeland
P.P.D. Zeeland, Middelburg, 1976

Veere Beschermd Stadsgezicht
Stad en Landschap, Middelburg, 1977

Veere Verkeersonderzoek
Stad en Landschap, Middelburg, 1977

HOOFDSTUK 4

Bacon, Edmund N.
Design of Cities
Thames and Hudson, London, 1974

Cullen, Gordon
The Concise Townscape
The Architectural Press, London, 1971

Groot, dr.ir.J.P.
Het kleine dorp
Bosch & Keuning, Baarn, 1974

Lynch, Kevin
The image of the city
The M.I.T. Press, Cambridge, Massachusetts, 1960

Lynch, Kevin
Site planning
The M.I.T. Press, Cambridge, Massachusetts, 1977

MacManus, Frederick, and partners, Gordon Cullen
Tenterden Explored
An architectural and townscape analysis
Kent Country Council, Maidstone, Kent, 1967

Prangsma, Th.J.
Stedelijke beelden en beeldniveaus
Een hernieuwde benadering en een poging tot integratie
Eindhoven, 1972

Sharp, Thomas
The anatomy of the village
Penguin Books, Hammondsworth, 1946

Sharp, Thomas, Frederick Gibberd, W.G.Holford
Design in Town and Village
Her Majesty's Stationery Office, London, 1953

Townsend, Rock, Gordon Cullen, Arthur Henderson consultants
Vivat Ware!
Strategies to enhance an historic centre
East Hertfordshire district council, Bishop's Startford, 1974

HOOFDSTUK 5

Aron, Jacques
Architectuur en maatschappij
Essay over architektuurtheorie
Aplus 27, april 1976

Bakema, J.B.
Van stoel tot stad
Een verhaal over mensen en ruimte
Uitgeversmaatschappij W.de Haan N.V., Zeist, 1964

Bakema, prof.J.B.
Woning en woonomgeving

Vakgroep 8 Afdeling Bouwkunde, Technische Hogeschool, Delft, 1978

Corboz, André, Helmut Engel, Christian Norberg-Schulz
Entwerfen in der historischen Straße
Abakon Verlag, Edition Lichterfelde, Berlin, West, 1976

Deelstra, Tjeerd, Hein Reedijk, Gijs van Tuyl
Beyond Shelter
In search of a better living environment
Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk,
Bureau Beeldende Kunst Buitenland, Amsterdam, 1976

Krier, Rob
Stadtraum in Theorie und Praxis
Karl Krämer Verlag, Stuttgart, 1975

Stern, Robert A.M.
America Now
Drawing Towards a More Modern Architecture
Architectural Design, Vol.47 No.6 1977

Ungers, O.M., H.F.Kollhoff, A.A.Ovaska
The Urban Villa
a multi family dwelling type
Studio Press for Architecture, Berlin, 1977

Ungers, Oswald Mathias, Hans Kollhoff, Thomas Will
A vocabulary
Lotus international 15, Milano, 1977

Venturi, Robert
Complexity and contradiction in architecture
The Architectural Press Ltd., London, 1977

"... Het principe van het partikuliere eigendom dat de planologen van een stad zo veel hoofdbrekens geeft, heerst ook in het rijk van de geest.
Ook waar gedachten worden geuit, verwachten wij steeds dat deze aan bepaalde personen toegeschreven kunnen worden. Men wil weten van wie ze zijn, alsof het stukken grond, produktiemiddelen of huisdieren zijn (...).
Helaas gedragen gedachten zich anders dan huisdieren. Veeleer lijken ze op Rudyard Kiplings "kat die zijn eigen weg gaat". Dikwijls weet men niet waar ze hebben rondgezworven, voordat ze bij iemand te gast zijn.
Daarna begeven ze zich weer op weg en (...) heeft men het niet in de hand, wat er van hen wordt ...".
Hans-Paul Bahrdt, Een leefbare stad, 1972.

SAMENVATTING

Deze publikatie heeft betrekking op de gebruiks- en inrichtingsmogelijkheden van Veere, in samenhang met de tot nu toe gevormde stedebouwkundige en landschappelijke strukturen en de ruimtelijke opbouw van de omgeving. Het onderzoek, waarvan hier verslag wordt gedaan, is bedoeld als aanzet voor het ontwerp van een bestemmingsplan voor het "beschermd stadsgezicht Veere".
In de titel van dit boekje komt op enigszins paradoxale wijze de strekking van de studie reeds tot uitdrukking. De stellingname van de auteur is, dat een waardevolle oude omgeving vooral van betekenis is, indien deze kan blijven funktioneren in samenhang met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het ontwerpplan dat deze publikatie afsluit, wordt daarom voorafgegaan door een aantal studies, die met elkaar de uitgangspunten opleveren voor de verschillende transformaties van Veere. Deze leiden uiteindelijk tot een voorstel voor een andere inrichting van de bebouwde kom, waarbij nieuwe en bestaande stukken stad tot één geheel worden samengevoegd.
De opbouw van het ontwerpproces is als volgt. Met behulp van een inventarisatie van de bestaande plannen van ruimtelijke ordening worden na de bepaling van de randvoorwaarden op basis van een probleemsignalering de plandoelen geformuleerd. Vervolgens wordt een beeld geschetst van de historische ontwikkeling van Veere en het landschap van Walcheren. Aansluitend hierop volgt een overzicht van de tegenwoordige funktionele kondities in het plangebied. De overgang naar het ontwerp wordt gevormd door een beschrijving van de struktuur, opbouw en verschijningsvorm van Veere en het omringende landschap. Het ontwerpvoorstel zelf bestaat uit een ideeënschets voor de ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied. Dit voorstel, dat overigens nog verschillende mogelijkheden openlaat, kan worden beschouwd als het schetsontwerp voor een bestemmingsplan. Tegelijkertijd is hiermee getracht aan te geven, dat naast de konservering van een beschermd stadsgezicht ook de dynamiek van de verandering van betekenis kan zijn voor de toekomst van Veere.

SUMMARY

This publication in the series "The Physical Appearance of the Environment", edited by Tjeerd Deelstra, describes a method of integrated development for an urban settlement in the context of the surrounding landscape, based on a case-study of Veere, a small Dutch town which was formed in the pre-industrial age. The use and arrangement of Veere are examined in connection with the physical structures hitherto. Author Johan Galjaard posits that a valuable old environment is most meaningful when it can continue to function in the context of new physical developments. The plan at the end of this publication is therefore preceded by a number of studies which together demonstrate the starting-points of Veere's various transformations. The upshot is a proposal for a different arrangement of the built-up area, causing new and existing items to merge.
The planning process is constructed in the following way. Using an inventory of existing physical planning schemes, the sections of the plan were formulated after definition of the border conditions on the basis of overt problems. An outline of Veere's historical development and the Walcheren landscape follows, succeeded by a survey of current functional conditions in the planning area. The transition to the plan is effected by a description of Veere and the surrounding landscape. The actual proposal consists of a draft outline for the physical development of the planning area. This proposal, which leaves several possibilities open, may be regarded as a draft for development area provisions. It also endeavours to point out that the future of Veere depends not only on conserving its appearance, but also on the dynamics of change.

TH Delft

MaB

Deze publikatie maakt deel uit van de reeks "De Verschijningsvorm van de Omgeving", onder redaktie van Tjeerd Deelstra en levert een bijdrage aan methodische aspekten van stedelijke herinrichting, uitgaande van de visuele en ruimtelijke kwaliteit van de stad en het omringende landschap. Als zodanig is deze studie opgenomen in het onderzoeksprojekt "Herinrichting van het Verstedelijkt Gebied", dat wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de Afdeling der Bouwkunde van de Technische Hogeschool te Delft. Daarnaast is deze uitgave toegevoegd aan het Human Settlements Project van het International Programme on Man and the Biosphere (MAB) van UNESCO.

De auteur: Johan Galjaard (1952), studeerde bouwkunde aan de Technische Hogeschool te Delft, waar hij begin 1979 afstudeerde in de richting architectuur. Hij werkte enige jaren op een architectenbureau in Haarlem. Sinds eind 1983 is hij werkzaam als zelfstandig ontwerper en onderzoeker. Hij heeft verschillende publikaties op zijn naam staan, waaronder een reisverslag over Bath, dat onder de titel "Bath Bijvoorbeeld" tegelijkertijd met dit boekje bij dezelfde uitgever verschijnt.

OUD VEERE NIEUW

In dit boekje wordt verslag gedaan van een onderzoek naar de ruimtelijke mogelijkheden tot nieuwbouw in het historische stadje Veere op Walcheren. Op basis van een aantal deelstudies, betrekking hebbend op achtereenvolgens de bestaande planvorming, historische achtergronden, funktionele omstandigheden en visuele karakteristieken wordt een schetsontwerp gepresenteerd, dat als uitgangspunt zou kunnen dienen ten behoeve van een bestemmingsplan voor het beschermd stadsgezicht. Er is hierbij doelbewust niet aangesloten bij de heersende tendens om stadjes als Veere in hun huidige staat te bevriezen zelfs te rekonstrueren. De huidige situatie vormt weliswaar het uitgangspunt maar slechts als moment in de ontwikkeling van Veere. Vervallen verdedigingswerken en verdwenen bebouwing fungeren in deze optiek als aanknopingspunten voor nieuwe ruimtelijke ingrepen in de omgeving. Een onbevangen houding ten opzichte van de stedebouwkundige kontext biedt daarbij meer perspektief voor de toekomst van Veere dan het zich blind staren op de erkende monumenten van bouwkunst, hoe waardevol deze ook zijn.
De publikatie is een deel van de reeks "De Verschijningsvorm van de Omgeving, die onder redaktie staat van Tjeerd Deelstra.

MaB

DELFTSE UNIVERSITAIRE PERS

JOHAN GALJAARD OUD VEERE NIEUW