

De Consequenties van een Natuurramp
Onderzoek naar de veranderingen in het regionaal plan van Schouwen-Duiveland na de
Watersnoodramp (1953)

AR1A066 Delft Lectures on Architectural History and Theory
MSc Architecture, Urbanism and Building Sciences, Technische Universiteit Delft

Sander Geluk

5663970

20-04-2023

J.P. Baeten

Samenvatting

In deze paper wordt de invloed van de Watersnoodramp (1953), de grootste natuurramp van Nederland in de 20^{ste} eeuw, op het regionaal plan van Schouwen-Duiveland in kaart gebracht. De overstroming veroorzaakte grote schade aan gebouwen en zorgde ervoor dat meer dan 1300 km² land onder water kwam te staan. Bestaande onderzoeken richten zich voornamelijk op de impact van de Watersnoodramp op Nederland als geheel. In dit onderzoek ligt de focus op een specifieke regio, namelijk de regionale planning van de zwaarst getroffen regio, Schouwen-Duiveland. Minder dan 30% van de woningen was nog bewoonbaar en ongeveer 70% van de bewoners moest geëvacueerd worden (De redactie van Cobouw, z.p., 1993). Het doel van deze paper is om te onderzoeken of de overstroming tot veranderingen in de regionale- en structurele planning heeft geleid, die misschien niet waren aangebracht als de watersnoodramp niet had plaatsgevonden. De centrale onderzoeksvraag is als volgt: Wat is de invloed van de Watersnoodramp (1953) op het regionaal plan van Schouwen-Duiveland tussen de periode vóór de natuurramp en de wederopbouw (1954)?

Met behulp van archiefkaarten en -rapporten uit de bibliotheek van het Zeeuws Archief, wordt onderzoek gedaan naar het regionaal plan van Schouwen-Duiveland voor de overstroming. Daarna wordt verder ingezoomd op het structurele plan van Zierikzee, de grootste stad van Schouwen-Duiveland, en tot aan de 19^{de} eeuw, de op één na belangrijkste stad in heel Zeeland. Hieruit blijkt dat Schouwen-Duiveland als geheel een overwegend agrarisch karakter had, met een ongunstige verkaveling van de landbouwgronden en slechte infrastructuur. De uitbreidingsplannen van Zierikzee tonen vervolgens aan dat Zierikzee geen overwegend agrarische stad was en dat er een visie was voor het verbeteren van de infrastructuur. Door oorlogsomstandigheden kwamen deze plannen echter niet van de grond en de watersnoodramp zorgde er uiteindelijk voor dat een volledig herstel van het landschap met grondige sanering noodzakelijk was. Hiervoor werden de Reconstructie-Commissie Schouwen-Duiveland en Herverkavelingscommissie Zeeland ingesteld. Deze commissies brachten uiteindelijk plannen voort voor het herstel van het eiland met speciale aandacht naar de herverdeling van de landbouwgronden en het verbeteren van de infrastructuur.

Thesis statement: De overstroming veroorzaakte veranderingen in de regionale planning die zonder de natuurramp niet zouden zijn doorgevoerd.

Trefwoorden

herverkaveling, landgebruik, overstroming, ruimtelijke ordening, wederopbouw

Inhoudsopgave

I.	Inleiding	3
II.	Historische Context	4
A.	Schouwen-Duiveland & Zierikzee	4
B.	Nederlandse Ruimtelijke Ordening in de 20 ^{ste} eeuw	5
III.	Het Regionaalplan van Schouwen-Duiveland.....	8
IV.	Het Uitbreidingsplan voor de Watersnoodramp.....	11
V.	Het Reconstructieplan	13
VI.	De Herverkaveling	17
A.	Het landschap	17
B.	De infrastructuur	22
VII.	Conclusie	26
VIII.	Literatuurlijst	27
A.	Primaire Bronnen	27
i.	Archiefstukken Zeeuws Archief.....	27
ii.	Persberichten	27
B.	Secundaire Bronnen	28

I. Inleiding

In 1953 werd Nederland getroffen door een van de zwaarste natuurrampen in haar geschiedenis, de Watersnoodramp. De Watersnoodramp veroorzaakte grote economische en infrastructurele schade. In deze paper wordt onderzoek gedaan naar de impact van de overstroming op de ruimtelijke ordening van Schouwen-Duiveland en Zierikzee, twee gebieden die zwaar zijn getroffen door de ramp. Het onderzoek richt zich op het regionaalplan van Schouwen-Duiveland, het uitbreidingsplan van Zierikzee voor de overstroming, het reconstructieplan en de herverkaveling die naar aanleiding van de ramp zijn toegepast. Specifiek worden de veranderingen in de regionale planning voor en na de overstroming geanalyseerd. De bestaande onderzoeken richten zich voornamelijk op de oorzaak van de Watersnoodramp, het aantal slachtoffers en schade dat de overstroming heeft aangericht en de impact van de Watersnoodramp op Nederland als geheel. Dit onderzoek is uniek vanwege de focus op de ruimtelijke ordening van een specifieke regio.

Deze paper betreft een history thesis, waarbij primaire en secundaire bronnen worden geanalyseerd om inzicht te krijgen in de impact van de Watersnoodramp op de ruimtelijke ordening van Schouwen-Duiveland en Zierikzee. De primaire bronnen die in dit onderzoek worden gebruikt, zijn archiefkaarten en -rapporten, raadsnotulen en persberichten uit de periode van de ramp. Secundaire bronnen, zoals (wetenschappelijke) artikelen en boeken, worden ook geanalyseerd om meer begrip te krijgen van de besluitvorming rondom de regionale planning.

Deze paper is opgedeeld in verschillende hoofdstukken, beginnend een beknopte historische inleiding op Schouwen-Duiveland en Zierikzee. Dit wordt opgevolgd met historische context van de ruimtelijke ordening in Nederland in de 20^{ste} eeuw. De historische context van de ruimtelijke ordening is van groot belang in dit onderzoek. De Watersnoodramp vond namelijk plaats tijdens een periode van grote veranderingen in Nederland, waaronder de wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog. Ook komt hierin naar voren op welke schaal er destijds plannen gemaakt werden. Vervolgens wordt onderzoek gedaan naar het karakter van het gebied en wordt een analyse gemaakt van hoe het regionaal plan van Schouwen-Duiveland eruit zag voor de overstroming. Daarna wordt, met behulp van het uitbreidingsplan, verder ingezoomd op Zierikzee. Het doel van het uitbreidingsplan was om de stad te vernieuwen en uit te breiden en om de lokale economie verder te ontwikkelen. De schade die de Watersnoodramp aanrichtte, leidde echter tot de ontwikkeling van een reconstructieplan. Dit plan was gericht op zowel de onmiddellijke behoeften van de getroffen gebieden als de lange termijn doelstellingen van de regionale economie. Tegelijk met het reconstructieplan werd een herverkavelingsplan opgesteld met als doel de landbouwgronden te reorganiseren en het gebied te herstructureren. Dit plan had grote gevolgen voor de indeling van het landschap en bracht de nodige kritiek met zich mee. Boeren uit verschillende regio's deelde hun onvrede via persberichten. Ten slotte worden de belangrijkste bevindingen uit dit onderzoek samengevat in de conclusie.

Kortom wordt in deze paper onderzoek gedaan naar de invloed van de Watersnoodramp op de regionale planning in Schouwen-Duiveland en structurele planning Zierikzee. Door de plannen van vóór de overstroming te vergelijken met de plannen erna geeft deze paper inzicht in de manier waarop Schouwen-Duiveland en Zierikzee planologisch reageerden op een natuurramp. Hierbij wordt in kaart gebracht of de overstroming veranderingen in de regionale planning heeft veroorzaakt die anders niet zouden zijn doorgevoerd.

II. Historische Context

A. Schouwen-Duiveland & Zierikzee

Schouwen-Duiveland is een gemeente in de provincie Zeeland en met een karakteristieke cultuurhistorie die teruggaat tot de Middeleeuwen. Zoals in figuur 1 terug te zien is, bestond Schouwen-Duiveland vroeger uit 4 eilanden, namelijk: Bommenede, Duiveland, Dreischor en Schouwen. Deze eilanden waren in constante strijd tegen het water. Met behulp van inpolderingen werd het water teruggedrongen en gebied gewonnen, terwijl het water, door middel van dijkdoorbraken en overstromingen weer gebieden terugnam. De constante strijd tegen het water is een terugkerend thema in de geschiedenis van Schouwen-Duiveland. In deze periode werden ter bescherming van de steden, ringdijken om de 4 eilanden aangelegd. Dit begon al in de 12^{de} en 13^{de} eeuw waarin Zierikzee is ontstaan, net als vele andere steden en dorpen (Anoniem, z.p., z.j.).



Figuur 1 | Anoniem, *Schouwse geschiedenis*, z.p., z.j.

In de Middeleeuwen groeide Schouwen-Duiveland uit tot een belangrijk handelscentrum, met Zierikzee als middelpunt. Zierikzee was een welvarende stad op het gebied van handel, voornamelijk door de visserij, zoutindustrie en koopvaardij. Tot aan de 19^{de} eeuw bleef Zierikzee de op één na belangrijkste stad in heel Zeeland. Samen met Brouwershaven hadden de burgers van Zierikzee veel macht op het eiland vanwege hun zakelijke belangen. De stad diende als knooppunt waar verschillende lijnen van het eiland samenkwamen. Vanaf de 18^{de} eeuw begon de invloed van Brouwershaven en Zierikzee af te nemen. In plaats daarvan werd Schouwen-Duiveland een eiland waar landbouw de belangrijkste economische sector was (De redactie van het Zeeuws Archief, z.p., z.j.).

In de 19^{de} eeuw bestond Schouwen-Duiveland uit 18 gemeenten. Later werden deze gemeenten samengevoegd na een herindeling in 1961, waardoor er 6 gemeenten overbleven, namelijk: Westerschouwen, Duiveland, Middenschouwen, Bruinisse, Brouwershaven, en Zierikzee. Uiteindelijk werden deze 6 gemeenten in 1997 samengevoegd tot één geheel genaamd Schouwen-Duiveland. Een aantal gebeurtenissen, waaronder de Tweede Wereldoorlog, de inundatie tijdens de Tweede Wereldoorlog en de Watersnoodramp, hebben in de 20^{ste} eeuw geleid tot flinke veranderingen in het regionale plan van Schouwen-Duiveland (Anoniem, z.p., z.j.).

B. Nederlandse Ruimtelijke Ordening in de 20^{ste} eeuw

Dit proces begint bij de invoering van de Woningwet in 1901. Vanaf 1901 kregen de gemeenten de opdracht om zelf uitbreidingsplannen op te stellen, stedelijke infrastructuur te structureren en te zorgen voor passende volkshuisvesting. De bedoeling was dat meer provincies zouden worden betrokken bij de ruimtelijke ordening vanaf de herziening van de Woningwet in 1921 en 1931. Echter, ondanks de herziening van de Woningwet bleef de ruimtelijke ordening in handen van lokale overheden. Provincies hadden niet genoeg bevoegdheid om gemeenten te dwingen zich aan een regionaal plan te houden. Hierdoor ontstond een gebrek aan samenhangend beleid. De gebreken van de Woningwet, met name het gebrek aan geordende ontwikkeling, zorgden bij planologen voortdurend voor ergernis. Het gefragmenteerde beleid van gemeenten was niet effectief. Dit was vooral merkbaar bij projecten zoals de ruilverkaveling van landelijk gebied en de aanleg van provinciale wegen. Nog voor de Tweede Wereldoorlog drongen de planologen daarom aan op de invoering van een Nationaal Plan voor Nederland. Inmiddels was de wens voor ruimtelijke ordening op nationaal niveau ook bij ambtenaren ontstaan. In 1938 kreeg een Staatscommissie daarom de taak om dit te bestuderen. De Staatscommissie beval aan om provincies meer bevoegdheid te geven over regionale plannen en er moest een centrale planologische commissie komen voor het opstellen van een nationaal plan. Dit advies was in strijd met de Woningwet waarin stond dat de gemeenten zeggenschap hadden. Op 10 mei 1940, de dag waarop Duitsland Nederland binnenviel, was het rapport van de Staatscommissie klaar. Vanwege de oorlog had ruimtelijke ordening niet langer de prioriteit (De redactie van Binnenlands Bestuur, z.p., 2020).

Na 5 dagen gaf Nederland zich over en gedurende de periode van 1940 - 1945 werd Nederland bezet door Duitsland. Op het gebied van ruimtelijke ordening was de bezetting door Duitsland, voor de planologen, de verlichting waar ze al die tijd al om vroegen. De voorkeur voor een centrale planning voor Nederland werd namelijk gedeeld door het Duitse bezettingsbestuur. De oorlog zorgde voor een versnelling van het proces van centralisering. Op het gebied van ruimtelijke ordening sloten de aanbevelingen van de Staatscommissie aan op de ambities van de Duitsers. Bovendien stemde de Duitse bezetters ermee in dat de planning en organisatie van het land werd overgedragen aan Nederlandse autoriteiten, onder toezicht van Duitsland. De Rijksdienst voor het Nationale Plan (RNP) werd daarom opgericht in 1941. De taken van de RNP kwamen grotendeels overeen met de aanbevelingen van de Staatscommissie. Zo waren het houden van toezicht op de provinciale planologische diensten en het opstellen van een Nationaal Plan de voornaamste opgaven van de Rijksdienst. Bovendien kregen de provincies meer zeggenschap binnen de ruimtelijke ordening. Daarnaast dienden de streekplannen die op provinciaal niveau werden opgesteld, als verplichte richtlijnen voor de bestemmingsplannen op gemeentelijk niveau (De redactie van Binnenlands Bestuur, z.p., 2020).

De RNP maakte in de praktijk nauwelijks gebruik van de bevoegdheden. Een voorbeeld hiervan is dat er geen Nationaal Plan tot stand kwam. RNP Medewerkers waren hoogstens bezig met het opstellen van nota's en het maken van kaarten met betrekking tot de industrie en bevolking. Zelfs met hulp van de Duitse bezettingsautoriteiten, had de RNP grote moeite om haar plannen uit te voeren. Dit kwam omdat zij vaak in conflict waren met andere overheidsinstanties (De redactie van Binnenlands Bestuur, Ruimtelijke ordening in oorlogstijd, 2020). Bosma (1993) stelt dat de stroeve manier waarop nieuwe wetgeving tot stand kwam, de gebreken met het maatschappelijk draagvlak aantoonde. Er was een gebrek aan samenhangende nationale en regionale ruimtelijke concepten waardoor de oorspronkelijke internationale visie van stedenbouw niet realistisch was en verdween (Bosma, p. 330-331, 1993).

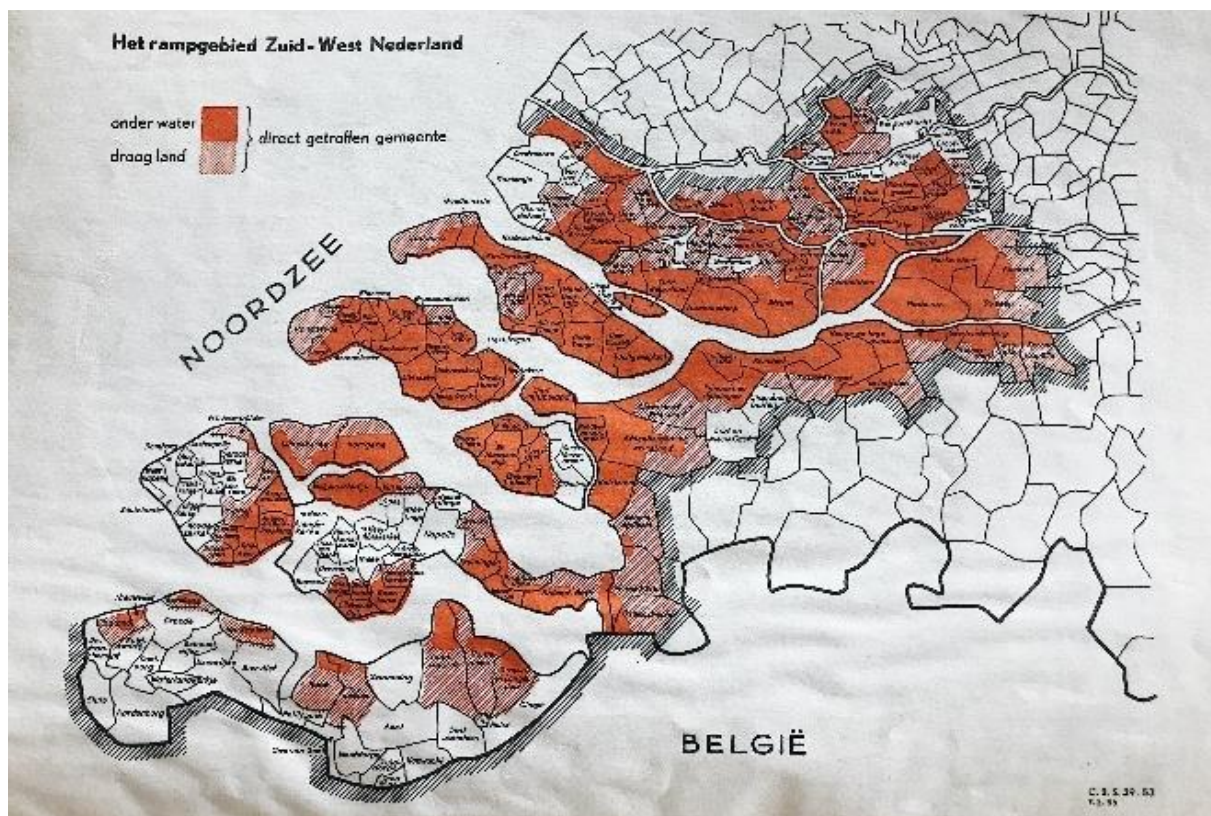
Begin 1944 besloten de Duitse autoriteiten om Walcheren onder water te zetten om zo de opkomst van de geallieerden tegen te werken. Als gevolg van bombardementen op de dijken, kwamen grote gebieden onder water te staan. Dorpen werden weggevaagd en het landschap veranderde aanzienlijk door de getijdenwerking. De infrastructuur van het eiland werd ernstig beschadigd (Redactie Zeeuwse Ankers, z.p., z.j.). Eind 1944, na de bevrijding van Antwerpen, besloten de Duitse autoriteiten om ook grote gebieden in Zeeland onder water te zetten. Dit had als gevolg dat grote aantallen mensen gedwongen werden om hun huizen en bezittingen te verlaten. Op Schouwen-Duiveland moest 75% van de bevolking evacueren. Vooral boeren waren ontevreden, omdat ze hun land moesten achterlaten en wisten dat het zoute water de bodem onvruchtbaar zou maken. In totaal werd meer dan 43.000 hectare land in de provincie Zeeland overstromd als gevolg van zowel Duitse als geallieerde inundaties (Anoniem, z.p., z.j.).



Figuur 2 | Lammers, Operatie Infatuatie op Walcheren: inundaties en bevrijding, z.p., 2021

Nederland werd na de periode van bezetting terug opgedeeld in kleine regio's en de provincies werkten individueel aan regionale plannen. Dit resulteerde in verschillen van nationale studies en onvergelykbaarheid van plannen. Dit zorgde voor problemen voor de RNP, omdat het onmogelijk was om de plannen met elkaar af te stemmen. Dit leidde ertoe dat elke streek een eigen ruimtelijke ontwikkeling doormaakte die maar gedeeltelijk door nationale instanties kon worden gestuurd (Bosma, p. 330-331, 1993).

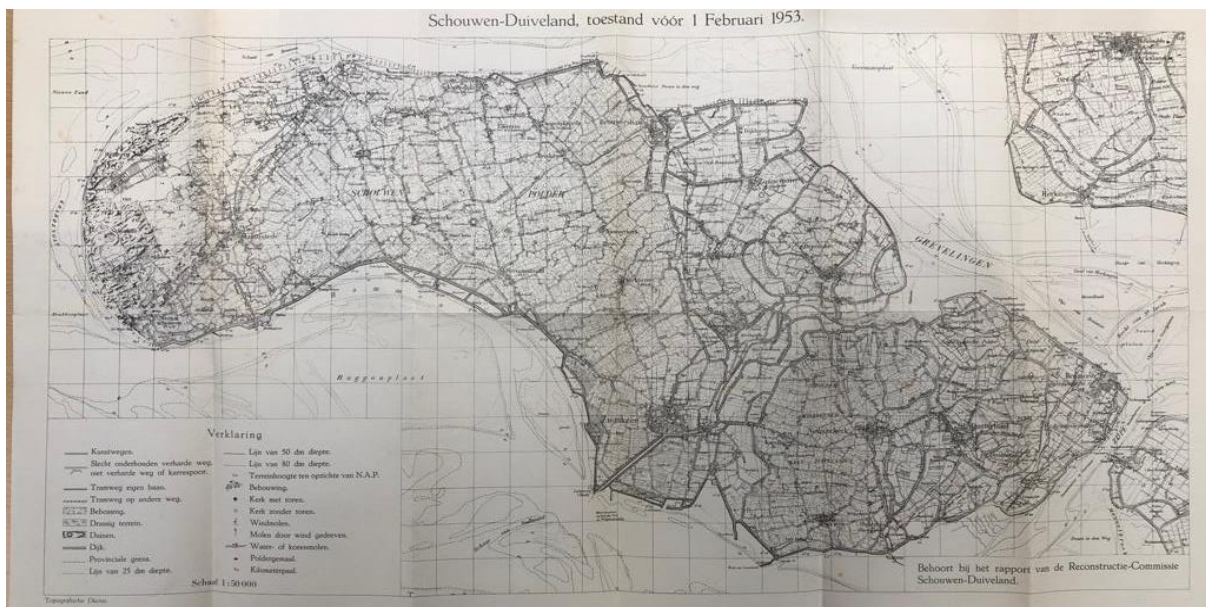
Op 31 januari 1953, nog geen 10 jaar na de Tweede Wereldoorlog, werd Nederland getroffen door de grootste natuurramp van Nederland in de 20^e eeuw, de watersnoodramp. Tijdens de watersnoodramp, die ontstaan was door een combinatie van springtij en een zware storm met windkracht 10, kwam het zeewater tot op ongekende hoogtes. Bij Hoek van Holland steeg het water tot 3,85 meter boven het Normaal Amsterdams Peil (NAP). In Vlissingen werd de hoogste waterstand gemeten met een hoogte van 4,55 meter boven NAP. Aangezien de dijken niet berekend waren op deze hoogtes, braken ze door en overstromde grote delen van het land. Een andere belangrijke oorzaak voor het doorbreken van de dijken was de slechte staat waarin deze verkeerde. Door gebrek aan onderhoud en investeringen in het versterken van de dijken waren voornamelijk in het zuidwesten van Nederland de dijken te zwak en te laag. Het investeren in het versterken van de dijken had na 1945 namelijk geen prioriteit. Noodzaak was destijds om de oorlogsschade die was ontstaan tijdens de Tweede Wereldoorlog te herstellen (Rijkswaterstaat, z.p., z.j.). Na de watersnoodramp waren op Schouwen-Duiveland, de zwaarst getroffen regio, minder dan 30% van de woningen nog bewoonbaar. Dit had als gevolg dat meer dan 70% van de oorspronkelijke bewoners, bijna 23.000 mensen, geëvacueerd moest worden. Niet meer dan een kleine 9.100 oorspronkelijke bewoners konden op het eiland blijven. Deze mensen moesten echter vaak onderdak vinden bij andere families (De redactie van Cobouw, z.p., 1993).



Figuur 3 | Van der Bie, Watersnoodramp 1953: CBS brengt schade in kaart, z.p., 2019

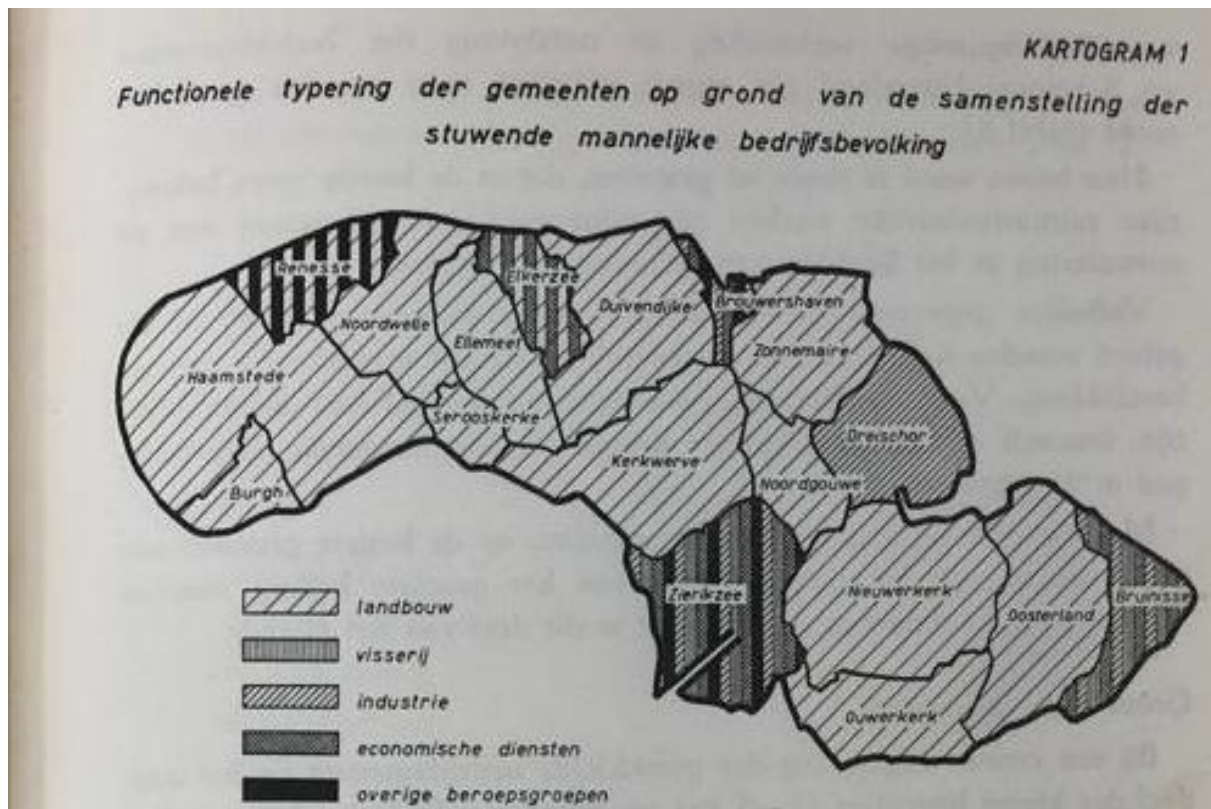
III. Het Regionaalplan van Schouwen-Duiveland

De ligging van Schouwen-Duiveland heeft een sterke invloed gehad op de geschiedenis van het gebied. Door zijn ligging was het een belangrijke locatie voor de scheepvaart. Daarnaast was het gebied vanwege de vruchtbare grond geschikt voor landbouw en veeteelt (Anoniem, z.p., z.j.). Dat de prioriteit lag bij de landbouw is terug te zien in het regionaal plan van Schouwen-Duiveland van vóór de watersnoodramp in 1953 (zie figuur 4). Niemeijer (p. 104, 2016) beschrijft het landschap als een groot open gebied, samengesteld uit kleinere stukken grond met verspreid over het gebied relatief kleine dorpen en steden (Niemeijer, p. 104, 2016).



Figuur 4 | Den Boer, Rapport inzake de reconstructie van Schouwen-Duiveland, z.p., 1954, Bibliotheek Zeeuws Archief

Den Boer (p. 20 & 22, 1954) sluit hierbij aan en stelt dat Schouwen-Duiveland al voor de overstroming een overwegend agrarisch karakter had. Dit is af te leiden uit het feit dat bijna 50% van de mannelijke beroepsbevolking op Schouwen-Duiveland in 1947 werkzaam was in de landbouw. In figuur 5 is terug te zien dat 12 van de 18 gemeenten in de regio Schouwen-Duiveland voornamelijk gericht waren op landbouwactiviteiten. Er was weinig ruimte voor woon- en industriegebieden. Deze sectoren kwamen alleen plaatselijk tot ontwikkeling, zoals in Bruinisse, Brouwershaven en Zierikzee. Het industriële karakter van Bruinisse was voornamelijk te danken aan de scheepswerfjes, reparatie-inrichtingen en mosselinleggerijen die daar waren gevestigd. In Zierikzee was er een fabriek van bakkerijgrond-stoffen die zorgde voor het lokale industriële karakter. De ontwikkeling van deze bedrijfstakken was afhankelijk van de omvang van de landbouw en visserij. Dat de ontwikkeling van de niet-agrarische doeleinden maar beperkt bleef was echter niet alleen aan de omvang van de agrarische sector toe te wijden. Een andere factor die hier hoofdzakelijk aan bijdroeg was de belemmering bij het vervoer naar het eiland. De slechte infrastructuur zorgde voor lange vervoerstijden en hoge vervoerslasten wat het aantrekken van industrieën belemmerde (Den Boer, Rapport inzake de reconstructie van Schouwen-Duiveland, p. 14-15, 20 & 22, 1954, Bibliotheek Zeeuws Archief).



Figuur 5 | Den Boer, Rapport inzake de reconstructie van Schouwen-Duiveland, p. 19., 1954, Bibliotheek Zeeuws Archief

Verder stelt Den Boer (p. 18, 20 & 22, 1954) dat het grootste deel van de cultuurgrond in Schouwen-Duiveland, zo'n 73%, gewijd was aan akkerland. Echter waren er grote verschillen in hoe de bodem op het eiland werd gebruikt. Er waren gebieden met voornamelijk akkerbouw, zoals Duiveland en de polders van Dreischor en Zonnemaire, en er waren gebieden met grasland, zoals de gemeenten Burgh, Haamstede en Renesse, waar de bodemgesteldheid en cultuurtechnische toestand het gebruik van grasland bevorderden.

In vergelijking met andere delen van Zeeland en het gemiddelde voor kleigebieden, was het aantal percelen per boerderij erg ongunstig. Ook was de gemiddelde grootte van de percelen onrendabel. Vooral in de gemeenten Brouwershaven en Dreischor was de situatie het slechtst. Ongeveer 7% van de boerderijen op Schouwen-Duiveland had gemiddeld meer dan 11 percelen in gebruik. Het gemiddelde percentage voor kleigebieden bedroeg slechts 1,5%. Deze ongunstige verkaveling resulteerde in een inefficiënte bedrijfsvoering op de grotere boerderijen. Een belangrijke indicator voor de cultuurtechnische toestand van Schouwen-Duiveland was de dichtheid van het wegennet. Wanneer gekeken wordt naar de gebieden zoals Noordoostpolder en Wieringermeer wordt direct duidelijk dat de ontsluiting van de landbouwgronden op Schouwen-Duiveland niet efficiënt was vanwege de ongunstige verkaveling.

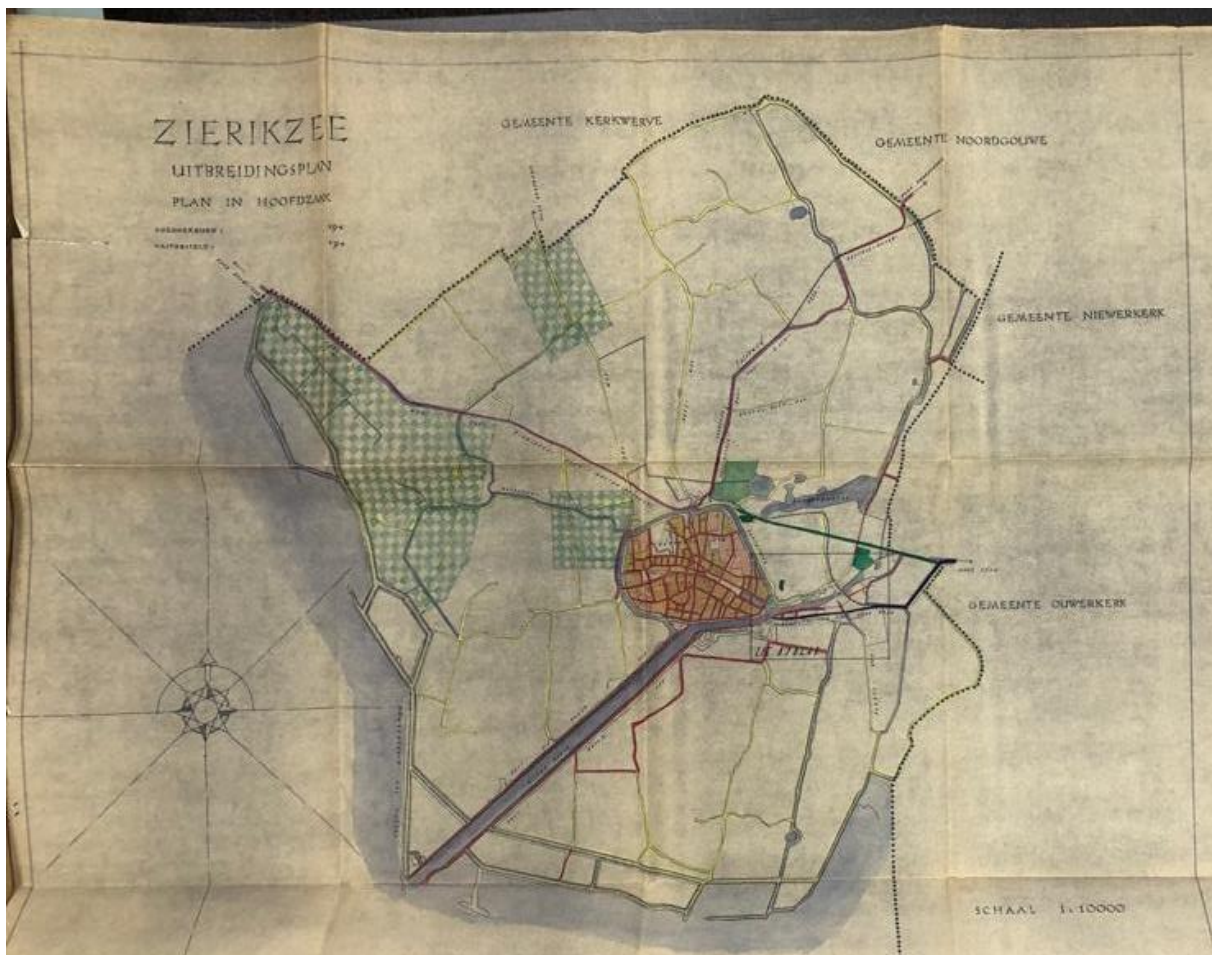
Ondanks dat Schouwen-Duiveland als geheel een agrarisch karakter had, was Zierikzee geen overwegend agrarische stad. Dit kwam vanwege de opkomst van niet-agrarische sectoren binnen de stad. Naast de landbouw waren er kleine industriële bedrijven en handel ontstaan, zoals de zojuist genoemde bakkerijen en fabrieken die bakkerijgrondstoffen produceerden. Bovendien was er een groeiende visserijsector aanwezig. Deze verschillende sectoren boden nieuwe mogelijkheden en werkgelegenheid, waardoor de stad minder afhankelijk werd van de landbouw. De groeiende rol van de haven in de stad was ook een belangrijk factor. De haven van Zierikzee was altijd al een belangrijk knooppunt geweest voor handel tussen de stad en de omliggende gebieden (Den Boer, Rapport inzake de reconstructie van Schouwen-Duiveland, p. 18, 20 & 22, 1954, Bibliotheek Zeeuws Archief).



Figuur 6 | Den Boer, Rapport inzake de reconstructie van Schouwen-Duiveland, z.p., 1954, Bibliotheek Zeeuws Archief

IV. Het Uitbreidingsplan voor de Watersnoodramp

Volgens Den Boer (p.18, 1954) was de cultuurtechnische toestand van Schouwen-Duiveland al voor de overstroming een discussiepunt onder agrarische deskundigen. Schouwen-Duiveland lag door zijn eilandpositie geïsoleerd van de rest van Nederland. Desondanks er in Zierikzee kleine industriële bedrijven en handel was ontstaan, kwamen de niet-agrarische doeleinden amper tot ontwikkeling. Vanwege een tekort aan woningen en groeiende vraag naar ruimte voor industrie en infrastructuur werd tijdens de Tweede Wereldoorlog, in 1943, een uitbreidingsplan opgesteld voor Zierikzee. In het uitbreidingsplan, figuur 7, is te zien dat er diverse nieuwe wegen en bruggen aangelegd diende te worden om de infrastructuur te verbeteren en Zierikzee met Westerschouwen en Brouwershaven te verbinden. Hierbij was het van belang onderscheid te maken tussen rijkswegen, provinciale wegen, gemeentewegen en polderwegen. Door verschillende functies te koppelen aan de wegen kregen ze hun eigen doelen. In figuur 7 is terug te zien dat de provinciale wegen en rijkswegen gebruikt werden om Zierikzee aan andere steden, zoals Westerschouwen en Brouwershaven, te verbinden. Voor het lokaal verkeer werden de gemeentewegen toegepast en de polderwegen werden gebruikt voor het landbouwverkeer. Deze nieuwe en verbeterde verkeersverbindingen dienden te voldoen aan de moderne eisen (Den Boer, Rapport inzake de reconstructie van Schouwen-Duiveland, p. 18 & 30, 1954, Bibliotheek Zeeuws Archief).



Figuur 7 | Anoniem, Voorbereiding, vaststelling, verkrijging van goedkeuring voor en herziening van het uitbreidingsplan, z.p., (1943-1953), Bibliotheek Zeeuws Archief

De Tweede Wereldoorlog heeft veel schade aangericht in Schouwen-Duiveland. Vanwege de oorlog lag de prioriteit dan ook niet langer bij het uitbreiden van Zierikzee en konden de verbeteringen pas later worden uitgevoerd. In de latere revisie van dit plan uit 1952, figuur 8, kwamen er hierdoor naast het verbeteren van de infrastructuur, nieuwe kernpunten bij. Den Boer (p. 30, 1954) verteld dat een van deze punten het vernieuwen en uitbreiden van de stad was, na de schade die was opgelopen tijdens de oorlog. Hierbij werd er gekeken naar de constructie van nieuwe huizen en bedrijfsgebouwen, werden groenvoorzieningen en recreatiemogelijkheden in overweging genomen en werden er manieren bedacht om werkgelegenheid te vergroten. Dit was van belang om de economie van de stad te stimuleren (Den Boer, Rapport inzake de reconstructie van Schouwen-Duiveland, p. 30, 1954, Bibliotheek Zeeuws Archief).



Figuur 8 | Anoniem, Voorbereiding, vaststelling, verkrijging van goedkeuring voor en herziening van het uitbreidingsplan, z.p., (1943-1953), Bibliotheek Zeeuws Archief

Wanneer de revisies van het uitbreidingsplan met elkaar worden vergeleken valt op dat beide plannen de nadruk leggen op het ontwikkelen van de economie van de stad. Het plan uit 1943 is echter meer gericht op de ontwikkeling van de infrastructuur en het verbeteren van de verkeersverbindingen tussen Zierikzee en andere steden. Het plan uit 1952 richt zich meer op de ontwikkeling van de stad zelf en het vergroten van de werkgelegenheid. In de eerste versie van het uitbreidingsplan zijn groen gearceerde gebieden te zien die bestemd waren voor land-arbeiderswoningen. In de tweede versie van dit plan komen deze landarbeiderswoningen echter niet meer terug. Hieruit kan worden afgeleid dat er andere prioriteiten waren gesteld, zoals het ontwikkelen van de niet-agrarische sectoren door middel van het vernieuwen en uitbreiden van de stad zelf.

V. Het Reconstructieplan

In de nacht van 31 januari op 1 februari 1953 breken de dijken door. De overstroming verwoest 4.300 huizen en 43.000 gebouwen raken beschadigd. De Watersnoodramp zorgt ervoor dat meer dan 150.000 hectare land onder water komt te staan (anoniem, z.p., z.j.). Op 29 april 1953 wordt daarom de Reconstructie-Commissie Schouwen-Duiveland ingesteld op initiatief van de Provinciale Planologische dienst van Zeeland. Zij kregen de volgende opdracht:

“Binnen een tijdsverloop van ongeveer acht maanden op te stellen een plan tot herstel en zonedig sanering van de agrarische structuur, het landschap, de recreatiemogelijkheden en het maatschappelijk en cultureel leven op Schouwen-Duiveland, alsmede een verbetering van het verkeer en vervoer en de ontwikkelingsmogelijkheden voor niet-agrarische bestaansbronnen.” (Den Boer, Rapport inzake de reconstructie van Schouwen-Duiveland, p. 11, 1954, Bibliotheek Zeeuws Archief).

Voor het reconstructieplan van Schouwen-Duiveland is de reconstructie van Walcheren een grote inspiratiebron geweest. Zoals al eerder benoemd heeft Walcheren, het eiland onder Schouwen-Duiveland, in 1944 onder water gestaan door inundatie. Dit had enorme gevolgen, er moest namelijk een compleet nieuw landschap gecreëerd worden. Terwijl het noorden van het land nog niet bevrijd was, werden er al commissies opgericht die zich bezighielden met het onderzoeken van hoe het nieuwe land moest worden ingericht. Er werd een revolutionair reconstructieplan gemaakt, een integraal plan dat niet alleen gericht was op de landbouw, recreatie of stedenbouw, maar zich richtte op alle aspecten tegelijk. Daarbij kwam dat het plan voor het eerst rekening hield met de bodem, mede dankzij het proefschrift van Vlam uit 1942, waarin werd vastgesteld dat de Zeeuwse eilanden waren opgebouwd uit poelgronden en kreekruggen (Provincie Zeeland, Wederopbouw, z.p., z.j.). In figuur 9 is het reconstructieplan van Walcheren terug te zien. De kreekruggen zijn weergegeven als donkergroene lijnen. Op deze kreekruggen lagen de boerderijen en dorpen. De witte gebieden, die zich tussen de kreekruggen bevinden, zijn de poelgronden. Dit waren vooral modderige en moerasachtige gronden. Het reconstructieplan bestond uit een structuurplan dat werd vertaald naar een verkavelingsplan. Dit plan omvatte een volledig nieuwe verkaveling, met nieuwe sloten en wegen. Om dit te realiseren werd gebruikgemaakt van kavelruil over het hele eiland. Er is niet alleen een nieuw plan voor de verkaveling opgesteld, maar ook voor de inrichting van het landschap en de beplanting. Voor de herverkaveling waren er verspreid over het gebied een aantal kleine stukken beplanting te vinden. Na de verkaveling werd een landschapsplan ontworpen dat verbonden was met de nieuwe wegen en waterlopen. In dit landschapsplan was een duidelijk verschil te zien tussen de beplanting van de kreekruggen en de beplanting van de binnenduinrand. Er werden smalle stroken beplanting aangelegd langs de bermen van nieuwe wegen en waar boerderijen traditioneel stonden. Tussen de kreekruggen, waar de poelgronden zich bevonden, werd geen beplanting aangebracht (Provincie Zeeland, Wederopbouw, z.j.).



Figuur 9 | Zeeuwsch Genootschap, *Reconstructieplan Walcheren*, z.p., 1946, Bibliotheek Zeeuws Archief

De Nooijer (p. 279, 1977) schrijft dat de verwachtingen voor een slechte toestand van de gronden in Schouwen-Duiveland al hoog was toen alles nog onder water stond. Deze verwachtingen werden na het droogleggen van de overstroomde gebieden bevestigd. Het landschap waar voorheen veel boerderijen waren was bedekt met dikke zandlagen. De watergangen en sloten waren dichtgeslibd en de vruchtbare grond was afgespoeld (De Nooijer, *Gekwelde grond. Schouwen-Duiveland in ramp en herstel*, p. 276, 1977). Dit komt overeen met Den Boer (1954) die ook stelt dat na het droogleggen van het overstroomde gebied direct duidelijk werd dat er meer nodig zou zijn dan alleen een volledig herstel van de oude situatie. Volgens Beekman en Kuipers (z.p., z.j.) onderging het landschap van Schouwen-Duiveland na de watersnoodramp dan ook een grondige transformatie. In de 20^e eeuw ondervond de landbouw problemen met het oude polderlandschap dat gedurende eeuwen was ontstaan. De Reconstructie-Commissie Schouwen-Duiveland schonk daarom bij het Reconstructieplan veel aandacht aan lokaal verkeer en landbouw, maar er was nog geen aandacht voor doorgaande wegen en recreatie. Bijna alles wat overstroomd was werd gereorganiseerd (zie figuur 10). Veel binnendijken werden afgegraven en nieuwe wegen werden aangelegd. Het aantal percelen van voor de watersnoodramp werd aanzienlijk verminderd van 23.000 tot ongeveer 8.700. De oude stadskernen, een paar hoger gelegen begraafplaatsen en kunstmatige heuvels werden beschermd en

opgeknapt. Er werd nieuwe beplanting aangebracht in het landschap, met als doel om beschutting te bieden langs wegen en rondom nieuwe boerderijen. De hoogteverschillen in de polders verdwenen en met behulp van bodemverbetering kwam er meer bouwland. Ondanks de ingrijpende veranderingen is het beeld van Schouwen-Duiveland nog steeds een open landschap (Beekman & Kuipers, Schouwen-Duiveland, z.p. z.j.).

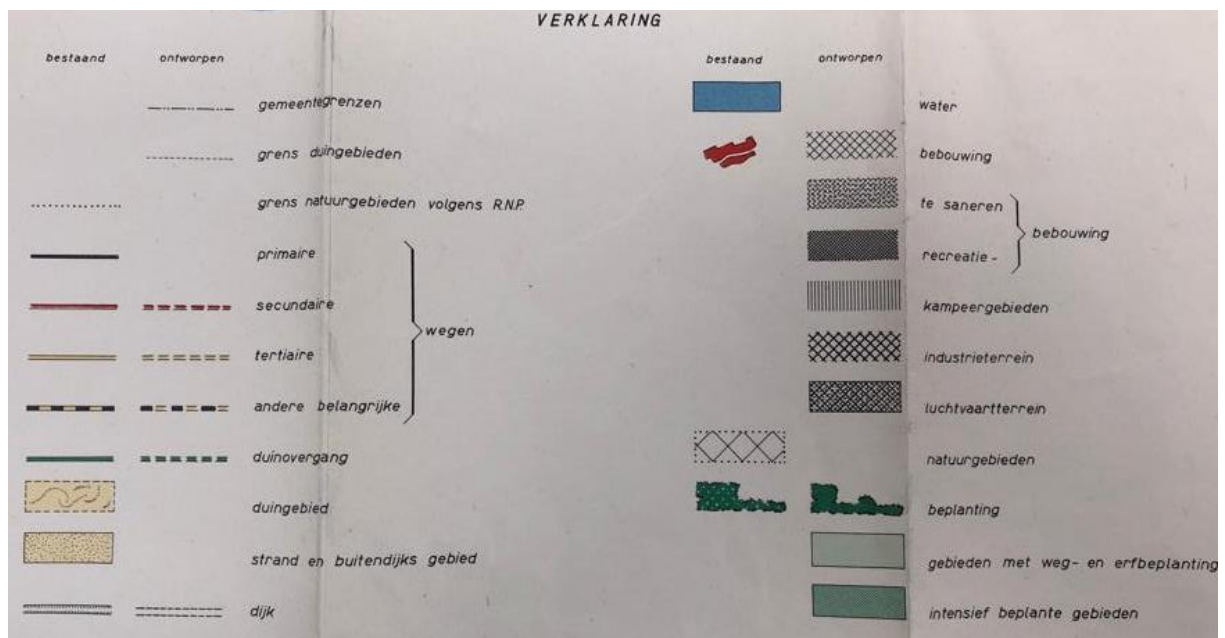


Figuur 10 | Den Boer, Rapport inzake de reconstructie van Schouwen-Duiveland, z.p., 1954, Bibliotheek Zeeuws Archief



Figuur 11 | Den Boer, Rapport inzake de reconstructie van Schouwen-Duiveland, z.p., 1954, Bibliotheek Zeeuws Archief

Hoewel het uitbreidingsplan uit 1952 en het reconstructieplan uit 1953 slechts een jaar uit elkaar lagen, hadden ze duidelijke verschillen. In het vorige hoofdstuk stelde Den Boer (p.30, 1954) dat de focus van het uitbreidingsplan van 1952 lag op het vernieuwen en uitbreiden van de stad na de oorlogsschade. De focus van het reconstructieplan lag op het herstel van het landschap. Zo is in figuur 11 en 12 te zien dat in het reconstructieplan gebieden zijn ingericht met te saneren grond als gevolg van de overstroming. In tegenstelling tot het uitbreidingsplan worden in het reconstructieplan ook recreatiegebieden ontworpen. Echter, zoals te zien is in figuur 11, zijn deze gebieden niet ontworpen in het centrum van Zierikzee of daaromheen. Den Boer (p.15, 1954) stelt dat de ontwikkeling van duin- en strandrecreatie vooral is ontstaan in de gemeenten Haamstede, Renesse en Burg. In het reconstructieplan zijn ook bedrijventerreinen ontworpen. Dit sluit aan bij het uitbreidingsplan dat al meer wilde inzetten op de ontwikkeling van niet-agrarische gebieden. Opvallend zijn ook de voor weg- en erfbeplanting ingerichte gebieden en de intensief beplante gebieden rond het centrum van Zierikzee. Desalniettemin, waren er ook overeenkomsten tussen de plannen. Beide plannen waren gericht op de ontwikkeling van Zierikzee. Ook stond het verbeteren van de infrastructuur in beide plannen centraal (Den Boer, Rapport inzake de reconstructie van Schouwen-Duiveland, p. 11, 15 & 30, 1954, Bibliotheek Zeeuws Archief).



Figuur 12 | Den Boer, Rapport inzake de reconstructie van Schouwen-Duiveland, z.p., 1954, Bibliotheek Zeeuws Archief

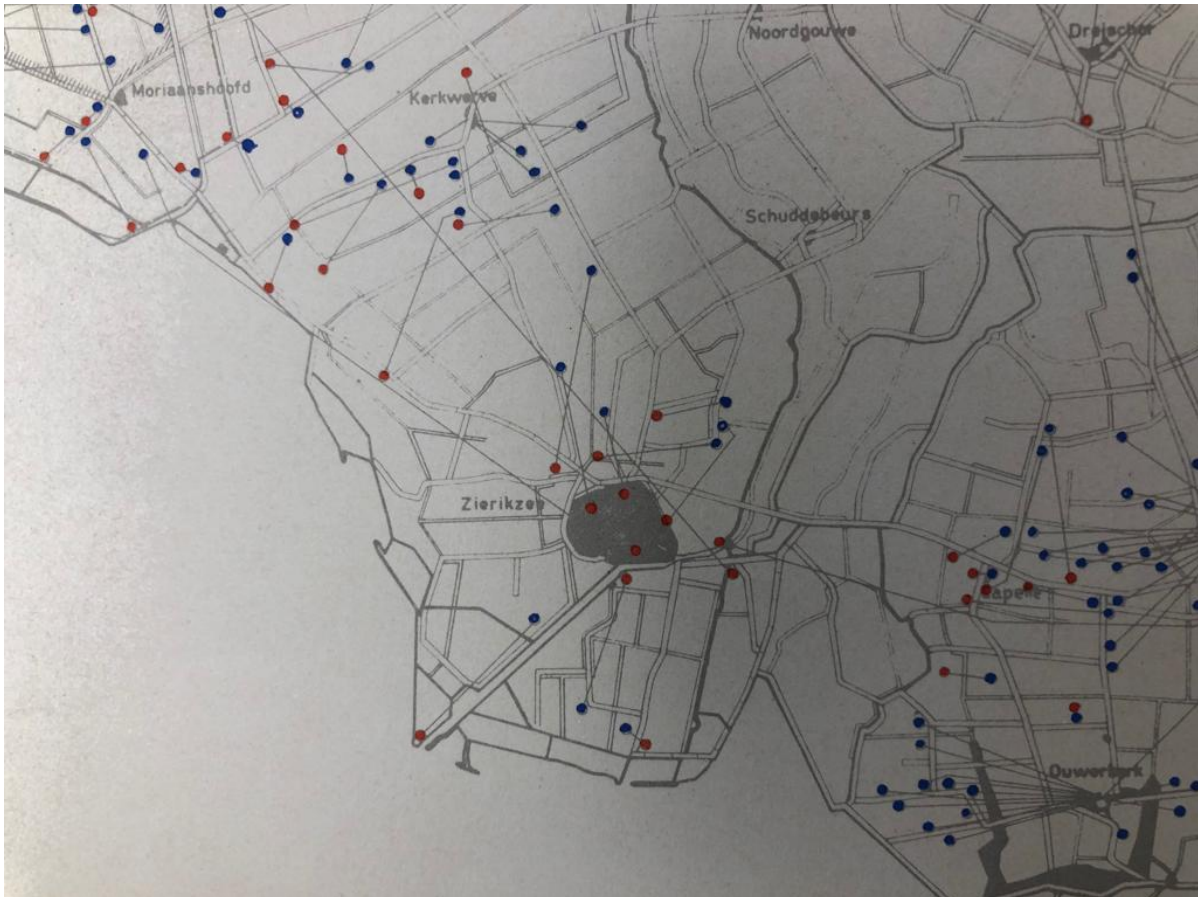
VI. De Herverkaveling

Ongeveer tegelijk met het Reconstructieplan was het herverkavelingsplan klaar. Berreroets (p.1, z.j.) vertelt dat de landbouwkundige toestand van Walcheren in 1944 aan had getoond dat herstel naar de oude toestand niet wenselijk was. In 1947 werd daarom de Herverkavelingswet Walcheren ingevoerd, waardoor het mogelijk werd om herverkaveling van de landbouwgronden te combineren met herstelwerkzaamheden. De ervaringen van Walcheren hadden geleerd dat de eroderende invloed van eb- en vloedstromen zo groot is dat, na herstelwerken, het voormalige landschap nauwelijks meer te herkennen is. De getijdenwerking van de zee zorgde ervoor dat een gebied dat langer dan vier à vijf maanden onder water staat volledig verwoest werd. Vanwege de grootte schade die was aangericht in Schouwen-Duiveland, werd de Herverkavelingswet Walcheren hier ook toegepast (Berreroets, De Herverkaveling Zeeland, p. 1, z.j., Bibliotheek Zeeuws Archief).

A. Het landschap

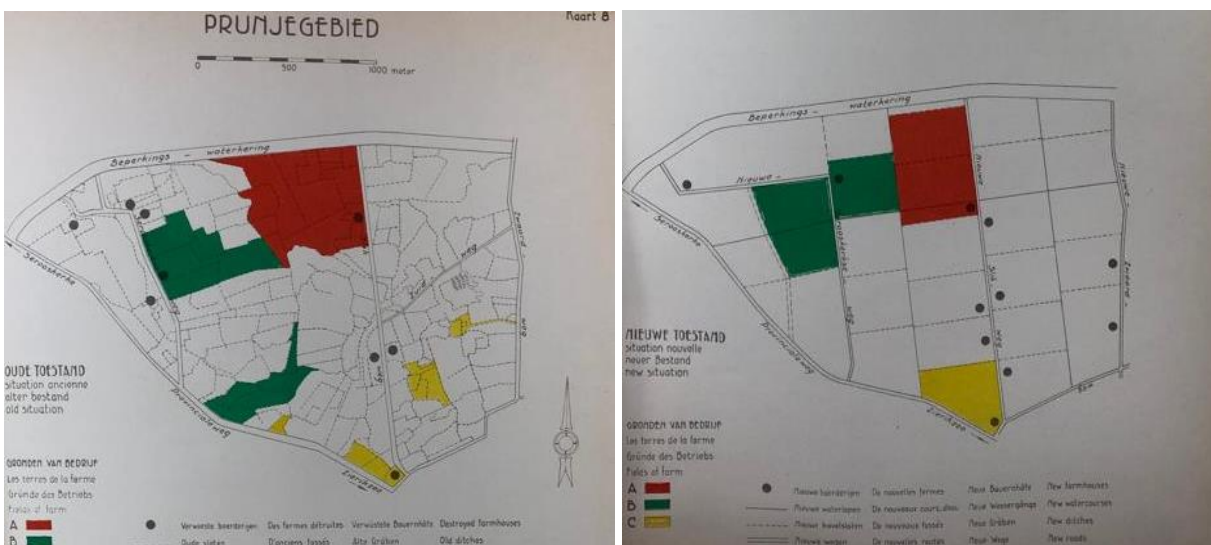
Vanwege de lange voorbereidingstijd was een normale ruilverkaveling voor Schouwen-Duiveland niet mogelijk. Er werd daarom besloten voor een herverkaveling van de akkers. In eerste instantie werd gedacht aan het overwegend agrarische karakter van het gebied van Schouwen-Duiveland. Herstel van de oude situatie zou hier weer terug naartoe hebben geleid. Vanwege economische redenen, zoals benoemd in de vorige hoofdstukken, werd dit gezien als onwenselijk. De Herverkavelingscommissie Zeeland werd daarom op 9 oktober 1953 in het leven geroepen. Zij kregen bij de herverkaveling een belangrijke taak, namelijk sanering. De te kleine boerderijen moesten plaats maken voor andere functies en de grootte bedrijven moesten worden beperkt. Dit werd mogelijk door toepassing van de Herverkavelingswet Walcheren (De Nooijer, Gekwelde grond. Schouwen-Duiveland in ramp en herstel, p. 276, z.j., Bibliotheek Zeeuws Archief).

Berreroets (p. 8, z.j.) verteld dat de overstroming 169 boerderijen beschadigde en er 125 boerderijen compleet waren vernietigd. De Herverkavelingscommissie Zeeland moest goedkeuring verlenen voor het herstel van de boerderijen. De commissie verleende echter geen toestemming voor de herbouw van boerderijen die in dorpskernen hadden gestaan. In overleg met de betrokken partijen werd besloten om een nieuwe bouwlocatie in de polder aan te wijzen als alternatief voor de herbouw van boerderijen in dorpskernen. Hierbij was het mogelijk om de omliggende gronden te integreren met de bedrijfsgebouwen. In figuur 13 is terug te zien waar de boerderijen zich voorheen bevonden (rood) en waar de herbouw van de boerderijen later plaatsvond (blauw) om de noodzakelijke ruimtelijke ordening te realiseren. Soms moesten bedrijven worden verplaatst, ook al waren de gebouwen niet beschadigd, omdat de locatie van het bedrijf een gunstige indeling van het perceel verhinderde. Voor deze bedrijven werd gezocht naar een nieuwe locatie met een niet-agrarische bestemming. (Berreroets, De Herverkaveling Zeeland, p. 8, z.j., Bibliotheek Zeeuws Archief)



Figuur 13 | Berreroets, De Herverkaveling Zeeland, z.p., kaart 7, z.j., Bibliotheek Zeeuws Archief

Om een beeld te krijgen van hoe de herverkavelingswerken hebben bijgedragen aan de transformatie van het landschap, geeft figuur 14 de oude en nieuwe toestand weer van het Prunjegebied. Hierin is te zien dat de vele sloten zijn gedempt en vervangen door een centrale watergang waarop de kavelsloten uitmondten. Verder zijn er nieuwe wegen aangelegd en langs deze wegen zijn nieuwe boerderijen gebouwd. Rondom de gebouwen kwamen rechthoekige kavels die bestonden uit het samenvoegen van de voorheen verspreid liggende percelen. Dit alles zorgde ervoor dat er geen dure kunstwerken nodig waren voor de ontsluiting van de kavels, omdat de watergang achter de kavels was uitgezet (Berreroets, De Herverkaveling Zeeland, p. 8, z.j., Bibliotheek Zeeuws Archief)



Figuur 14 | Berreroets, De Herverkaveling Zeeland, z.p., kaart 8, z.j., Bibliotheek Zeeuws Archief

Berreroets (p. 9, z.j.) stelt verder dat een belangrijk onderdeel bij de herverkaveling, het vergroten van de kleine- en 'onbelangrijke' bedrijven was. Om de sanering mogelijk te maken werd 2500 ha gezamenlijke oppervlakte beschikbaar gesteld door de directie van de Wieringermeerpolder, zodat boeren uit de herverkavelingsgebieden zich konden vestigen. In eerste instantie lijkt dit erg gul, echter werden de boeren die in aanmerking kwamen voor een bedrijf in de Noordoostpolder, verplicht de door hen gepachte grond over te dragen aan de Herverkavelingscommissie Zeeland en hun eigendom of die van hun familieleden te verkopen aan de Stichting tot het Beheren van Landbouwgronden. Dit was een vereiste om te voorkomen dat een van hun erfgenamen later aanspraak zou maken op het land in het oude gebied en het zelf zou exploiteren (Berreroets, De Herverkaveling Zeeland, p. 9, z.j., Bibliotheek Zeeuws Archief)

Volgens De Nooijer (p. 276, 1977) was er destijds zonder twijfel een voorkeur voor herverkaveling, in plaats van de oorspronkelijke staat te herstellen. Vanwege de beperkte tijd was het plan snel aangenomen en stond de nodige apparatuur voor het herstel en verbetering van de gronden, 8 maanden na de overstroming al klaar (De Nooijer, Gekwelde grond. Schouwen-Duiveland in ramp en herstel, p. 276, 1977, Bibliotheek Zeeuws Archief). Desondanks de voorkeur voor herverkaveling blijkt uit persberichten dat niet iedereen deze voorkeur deelde. In figuur 15 is een stuk uit het Zeeuwsch Dagblad te zien. Hierin geeft Geuze (z.p., 1954) aan dat het idee van herverkaveling, de bevolking overviel. De teleurstelling was dan ook groot toen sommige boeren, die gevestigd waren in de Noordoostpolder, te horen kregen dat zij 25% - 30% van hun bedrijf aan de Zeeuwse gedupeerde moesten geven. Daarbij noemt Geuze dat er ook bezwaren kwamen vanuit boeren waarvoor herverkaveling niet noodzakelijk was. Deze boeren hadden het goed voor elkaar en moesten toch hun grond afstaan voor het geheel. De voornaamste reden die hierbij voor onvrede zorgde was het gemis van familie en de vertrouwde omgeving (Anoniem, Zeeuwsch Dagblad, p. 2, 1954).



Ir Geuze zei, dat de herverkaveling ons min of meer heeft overvallen. Sprekend over de publieke opinie vertelde hij, hoe hij enige tijd geleden in de Noord Oost Polder was geroepen om te spreken over de vraag, waarom een kwart tot 30% der nieuwe bedrijven aan de Zeeuwse gedupeerden gegeven moest worden. Deze vraag is te begrijpen, evenals de teleurstelling in Zeeuwsch-Vlaanderen, dat niet alle bedrijven in de Braakmanpolder naar de Zeeuwschvlamingen zelf gaan. Herverkaveling.

Ir Geuze somde vervolgens een groot aantal problemen op, die nauw samenhangen met de herverkaveling. Daar is b.v. de man, die zijn bedrijf prima in orde had en voor wie herverkaveling niet noodzakelijk was. Hij zal iets moeten afstaan voor het geheel. Daar zijn ook de eigenaren van gronden, die vertrekken en elders een bedrijf pachten. Laten zij het zó zien, dat de Staatpacht het zekerst is en dat 5000 anderen hen benijden! Het gemis van familie en van de vertrouwde omgeving is voor velen eveneens een groot bezwaar.

Figuur 15 | Anoniem, Zeeuwsch Dagblad, p. 2, 1954, krantenbank Zeeland

Figuur 16 toont aan dat ook de boeren uit Tholen, het eiland Zuidoost ten opzichte van Schouwen-Duiveland, ontevreden waren over de manier van zaken rondom de herverkaveling. De grootste reden hiervoor was:

“de wijze waarop zonder hun voldoende voorlichting te verstrekken en zonder genoegzaam overleg te plegen en hun bezwaren te aanhoren, een wetsontwerp houdende regelingen tot agrarische wederopbouw en de herverkaveling van gebieden is voorgelegd” (Anonieme correspondent, Trouw, p. 2, 1953).

Tholense boeren tegen herverkaveling

(Van onze correspondent).

Zaterdagmiddag werd in het hotel het Hof van Holland te Tholen in een druk bezochte protestvergadering van landbouwers van het eiland Tholen geageerd tegen de herverkaveling van het eiland Tholen e.a., dit te wachten staat als a.s. Dinsdag in de Eerste Kamer ehtewts cwver-1eB,r lnreW mer het wetsontwerp wordt aanvaard.

Men heeft aan Z.K.H. prins Bernhard, voorzitter van het Nat. Rampenfonds, aan de voorzitter van de Eerste Kamer en aan de minister van Landbouw een telegram gezonden, waarin de landbouwers uit het rampgebied Tholen ernstig en uitdrukkelijk bezwaar maken tegen de wijze waarop zonder hun voldoende voorlichting te verstrekken en zonder genoegzaam overleg te plegen en hun bezwaren te aanhoren, een wetsontwerp houdende regelingen met betrekking tot agrarische wederopbouw en de herverkaveling van gebieden in de provincies Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant, in verband met de watersnoodramp 1 Februari 1953 aan de Staten-Generaal ter behandeling is voorgelegd".

„De vergadering verzoekt u al hetgeen mogelijk is in het werk te stellen om te voorkomen dat a.s. Dinsdag 4 Augustus 1953 het wetsontwerp in de Eerste Kamer der Staten-Generaal wordt aanvaard. De bezwaren zijn uitgewerkt in een door meer dan 600 geregistreerde landbouwers ondertekent verzoekschrift, hetwelk verzonden is aan de fractieleiders van de Eerste Kamer der Staten-Generaal.

Figuur 16 | Anonieme Correspondent, Trouw, p. 2, 1953, Delpher

Deze boodschap wordt bijgestaan doordat er in de raadsnotulen van rond deze periode weinig terug te vinden is over de uitbreidingsplannen, het reconstructieplan of de herverkaveling van Schouwen-Duiveland. Mogelijk is dit omdat de plannen dermate snel aangenomen zijn dat er te weinig tijd was om deze te kunnen bespreken. Dit zou aansluiten bij de eerdere persberichten waarin de boeren al aangaven niet voldoende te zijn ingelicht over de plannen. Het enige wat in de raadsnotulen terug te vinden is, zijn korte stukken waarin “zonder hoofdelijke stemming” wordt besloten de vergadering omtrent de herindeling van gemeentelijke grondgebieden in besloten vergadering te behandelen (zie figuur 17 & 18).

- 5 -

verband met het vertrek van de heer Jhr Mr H.H.G. Verspijck naar Zwolle.

De heer van den Doel vestigt er de aandacht op, dat de heer Ezendam geen inwoner is van Zierikzee.

De voorzitter licht toe, dat het Zierikzees Lyceum voor het gehele eiland bestemd is.

De heer du Croo zegt, dat een groot gedeelte der leerlingen van buiten Zierikzee komt. In verband hiermee acht hij het redelijk, dat een niet-inwoner van Zierikzee tot lid van het college van curatoren wordt benoemd.

De heer van den Doel merkt op, dat men hiermede dan eerder had moeten beginnen.

Hierna wordt tot stemming overgegaan. De heer Ezendam wordt met algemene stemmen benoemd.

Thans stelt de voorzitter aan de orde het voorstel van burgemeester en wethouders, te bepalen, dat een herziening van het uitbreidingsplan in hoofdzaken en in onderdelen voor de gemeente wordt voorbereid.

Zonder hoofdelijke stemming wordt overeenkomstig dit voorstel besloten.

Figuur 17 | Anoniem, 3-53 Notulen van de vergaderingen van de gemeenteraad 1946-1996, p.5, 1953, Bibliotheek Zeeuws Archief

Bijlage 19.

Hierna stelt de voorzitter aan de orde de kwestie inzake de herindeling van het gemeentelijk grondgebied.

De heer Gerritsen stelt voor deze aangelegenheid in besloten vergadering te behandelen.

Zonder hoofdelijke stemming wordt hiertoe besloten.

Vervolgens wordt overgegaan tot de rondvraag.

De heer den Boer zegt, dat de moeilijkheden bij de toewijzing van woonruimte zich de laatste tijd toespitsen. Het is voor de woonruimtecommissie en burgemeester en wethouders haast onmogelijk om tot resultaten te komen, aangezien geen enkele woning meer vrij is. Ook hebben zich de laatste weken moeilijkheden voorgedaan bij de vordering van woonruimte. Men moet echter tot een oplossing zien te geraken. Het gaat thans om twee tevreden personen uit een gezin wat in een sociaal

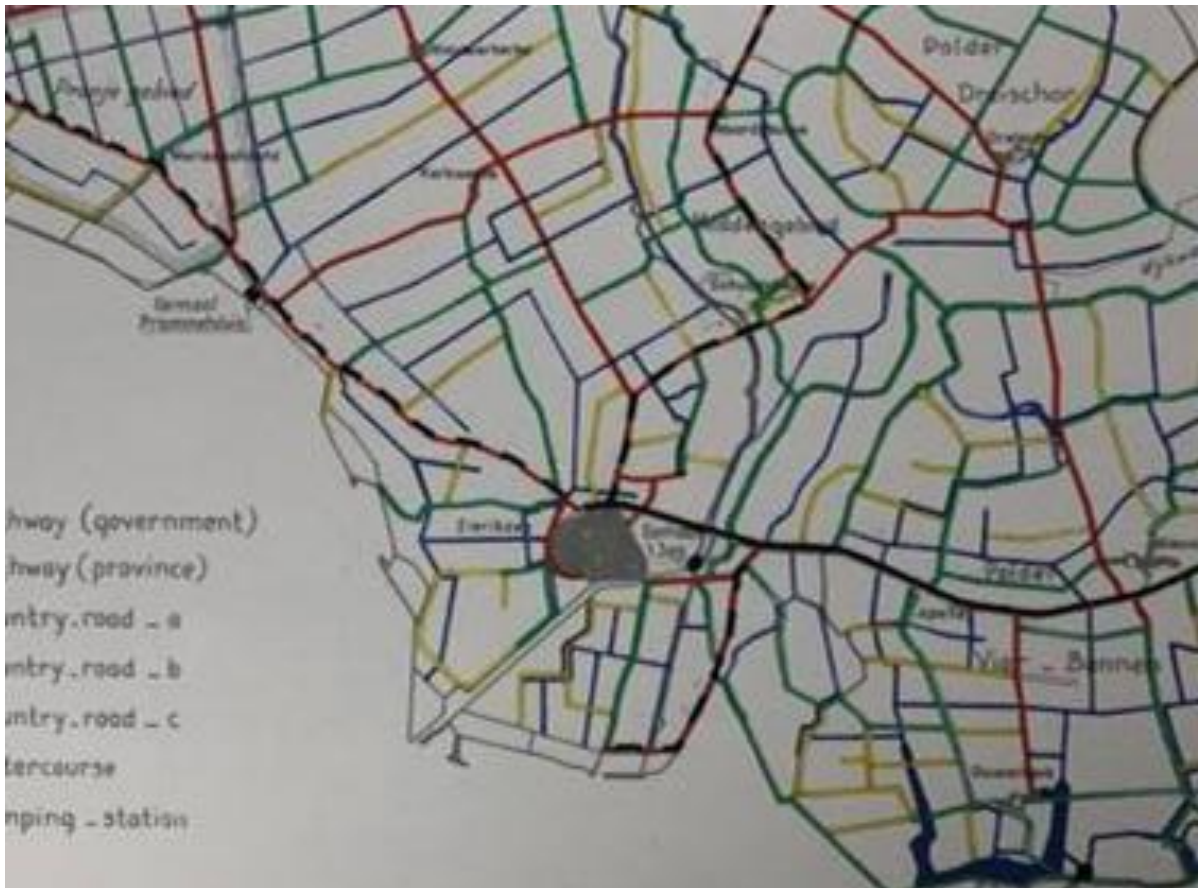
Figuur 18 | Anoniem, 3-53 Notulen van de vergaderingen van de gemeenteraad 1946-1996, p.18, 1954, Bibliotheek Zeeuws Archief

B. De infrastructuur

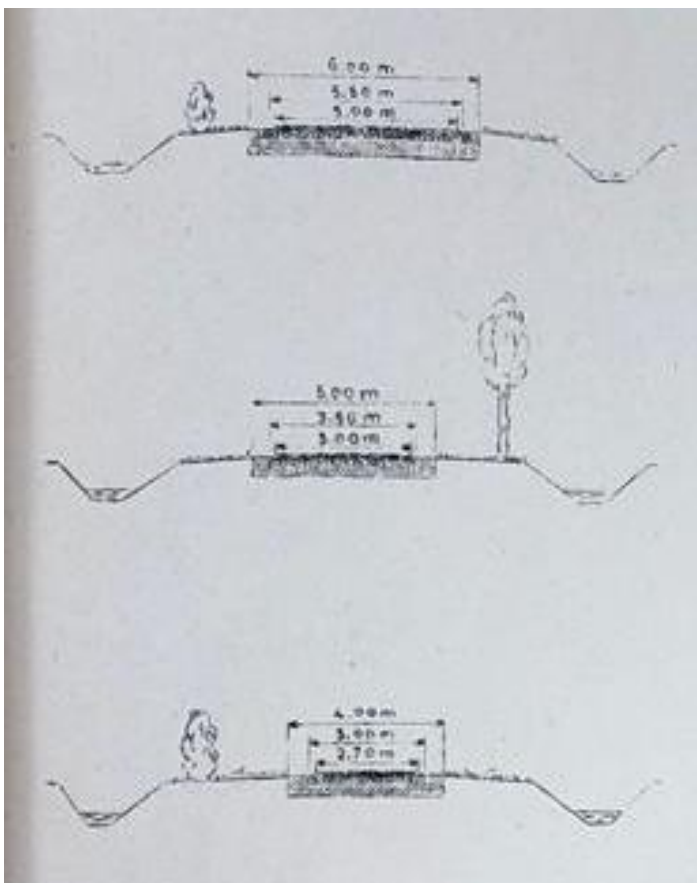
De Herverkavelingswet Walcheren maakte het mogelijk om naast de herverkaveling van de landbouwgronden, verbeteringen uit te voeren aan de slechte infrastructuur op het eiland. Het platteland van Nederland had volgens Niemeijer (2016) al langere tijd te maken met een structureel probleem. Namelijk: onvoldoende bereikbaarheid. Dit kwam door slecht onderhouden wegen en waterwegen en gebrek aan voldoende verharding. Bovendien waren er ook problemen met de aanleg van kanalen en spoorwegen (Niemeijer, *Makeable Land*, p. 113, 2016). Figuur 19 laat zien hoe, als gevolg van opeenvolgende uitbreidingen, een onsamenhangend geheel van wegen en waterlopen is ontstaan. Volgens Berreroets (p. 4, z.j.) stelde het provinciale bestuur een plan vast om dit probleem aan te pakken. In dit plan werd opgenomen welke instantie verantwoordelijk werd voor het beheer en onderhoud. Verder werd er onderscheid gemaakt tussen de provinciale-, rijks-, en verschillende soorten landbouwwegen, zoals terug te zien is in figuur 20. Om dorpen onderling te verbinden werd 'landbouwweg-a' toegepast (zie figuur 21). Deze weg was naast de landbouw ook bedoeld voor het doorgaande verkeer en was daarom 6 meter breed. Vervolgens werd 'landbouwweg-b' toegepast om boerderijen en grote stukken landbouwgrond te verbinden met de wegen voor het doorgaande verkeer. Deze wegen waren iets smaller, namelijk 5 meter breed, maar hadden een breder zandbed aangezien het mogelijk moest zijn uit te wijken van de verharding zodat auto's en wagens elkaar konden passeren. Als laatste was er nog 'landbouwweg-c'. Deze weg was 4 meter breed, had ook een breed zandbed, en verbond de boerderijen met de landbouwgronden (Berreroets, *De Herverkaveling Zeeland*, p. 4, z.j., Bibliotheek Zeeuws Archief).



Figuur 19 | Berreroets, *De Herverkaveling Zeeland*, z.p., kaart 3, z.j., Bibliotheek Zeeuws Archief

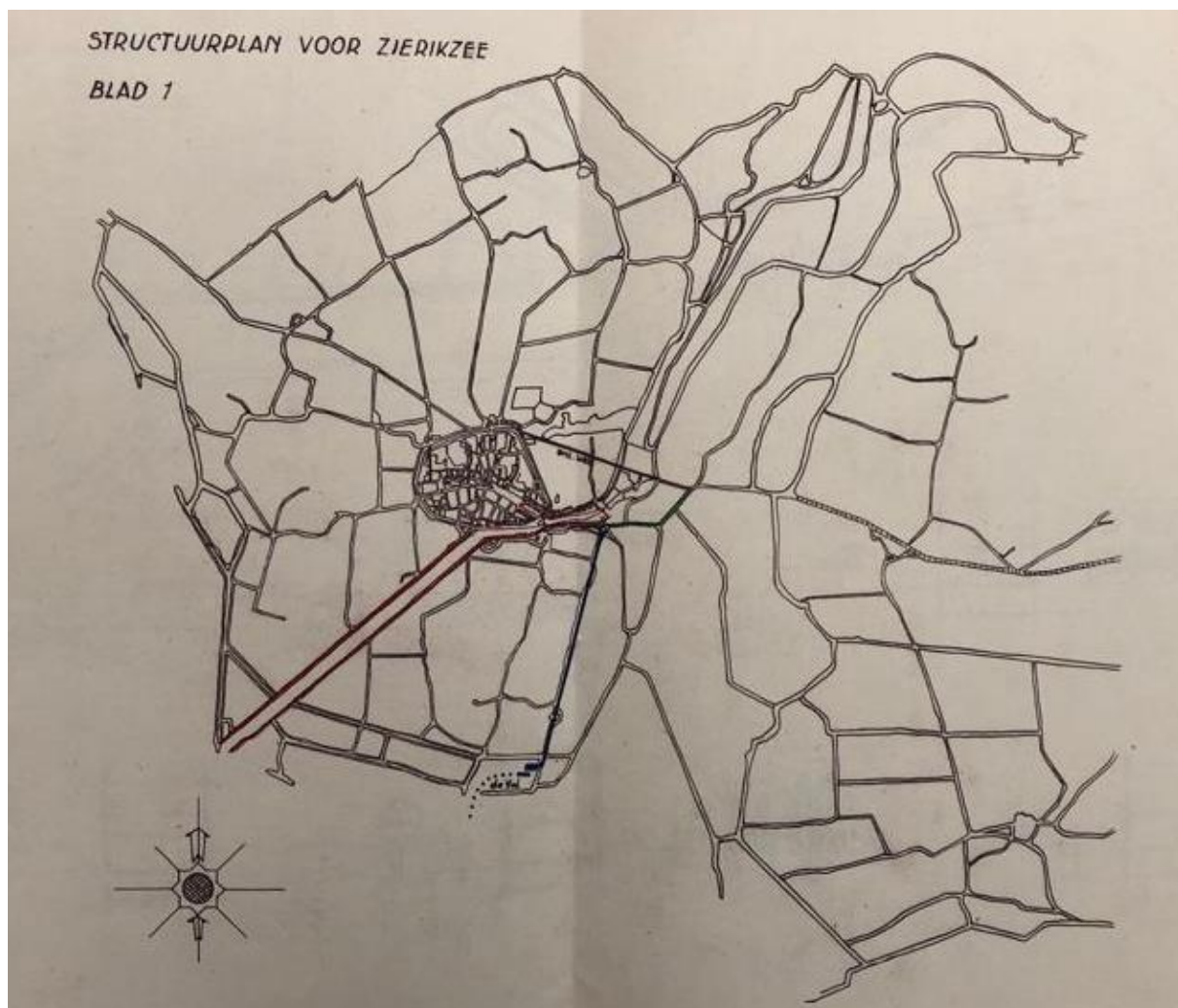


Figuur 20 | Berreroets, De Herverkaveling Zeeland, z.p., kaart 4, z.j., Bibliotheek Zeeuws Archief



Figuur 21 | Berreroets, De Herverkaveling Zeeland, p.4, z.j., Bibliotheek Zeeuws Archief

Argelo (z.p., 1953), directeur van de Centrale Dienst Noord Zeeland, beweert dat ook Zierikzee te maken had met problemen met de verkeersdoorstroming, met name het doorgaande verkeer, en creëerde een structuurplan voor Zierikzee. Niet alleen het oost-west verkeer maar ook het verkeer van en naar de provincie via boot ging door het centrum van Zierikzee. Om dit op te lossen werd in het structuurplan het aanleggen van een omleggingsweg, die het centrum van Zierikzee vermijdt, opgenomen. In figuur 22 is het structuurplan voor Zierikzee terug te zien. De groene lijn geeft de Rijksweg aan die met behulp van verbeteringen het verkeer van en naar de boot moest verbeteren. Vanwege het achterwaarts verlaten van de haven en de lange vaartijd waren er ook bezwaren tegen de huidige aanlegplaats van de boot. In het plan werd daarom het verkorten en vergemakkelijken van de vaarweg opgenomen. Om dit te bereiken, werd voorgesteld om de Val te transformeren in een haven en de Meeldijk om te vormen tot een weg voor verkeer. Het verkeer dat door het centrum van Zierikzee rijdt had ook voordelen voor het plaatselijk belang, het zorgde er namelijk voor dat bezoekers de stad makkelijk konden bereiken. Om te voorkomen dat dit verloren zou gaan werden verkeerswegen ontworpen die contact met de stad bevorderden en bezoekers meerdere mogelijkheden gaven om de stad te bezoeken (Argelo, z.p., 1953, Bibliotheek Zeeuws Schouwen-Duiveland)



Figuur 22 | Argelo, Structuurplan voor Zierikzee, z.p., blad 1, 1953, Bibliotheek Zeeuws Archief

Wanneer het uitbreidingsplan voor Zierikzee uit 1952 wordt vergeleken met het structuurplan uit 1953 valt op dat bij beide plannen de aandacht lag op het verbeteren van de infrastructuur en verkeersdoorstroming in Zierikzee. Echter, hebben de plannen verschillende invalshoeken en benaderingen. Bij het uitbreidingsplan voor Zierikzee na de Tweede Wereldoorlog, ligt de nadruk op het verbinden van verschillende delen van de gemeente en het creëren van moderne verkeersverbindingen die voldoen aan de eisen van die tijd. Het plan omvat de ontwikkeling van nieuwe huizen en bedrijfsgebouwen, groenvoorzieningen en recreatiemogelijkheden, en het stimuleren van de economie. Bij het structuurplan uit 1953, ligt de nadruk op het verminderen van verkeersoverlast in het centrum van Zierikzee door het aanleggen van een omleggingsweg en het verbeteren van de verkeersverbindingen van en naar de haven. Ook wordt benadrukt dat het belangrijk is om de voordelen van verkeer dat door het centrum van de stad rijdt, te behouden door het ontwerpen van verkeerswegen die contact met de stad bevorderen en bezoekers meerdere mogelijkheden bieden om de stad te bezoeken.

VII. Conclusie

In deze paper is onderzoek gedaan naar de invloed van de watersnoodramp (1953) op het regionaal plan van Schouwen-Duiveland tussen voor de natuurramp (1952) en de wederopbouw (1954).

Om hierachter te komen is onderzoek gedaan naar de Nederlandse ruimtelijke ordening in de 20^{ste} eeuw wat vooral gericht was op de regionale schaal. In de Tweede Wereldoorlog hebben planologen geprobeerd om op een nationale, integrale schaal te werken. Na de bevrijding viel Nederland echter terug uiteen in kleinere regio's en begon elke regio zijn eigen plannen te maken. De regio Schouwen-Duiveland werd tijdens de oorlog onder water gezet, waardoor het naast de oorlogsschade ook grote schade aan het landschap leed. Na de bevrijding werd Nederland getroffen door de zwaarste natuurramp van de 20^{ste} eeuw, de watersnoodramp van 1953, waardoor Schouwen-Duiveland het zwaarst getroffen werd en het regionale plan grote gevolgen ondervond.

Voor de overstroming had Schouwen-Duiveland een sterk agrarisch karakter en werd de economische groei belemmerd door de slechte infrastructuur. Tijdens de uitbreidingsplannen voor Zierikzee werd voornamelijk gewerkt aan het verbeteren van de infrastructuur. Dit werd bereikt door de verschillende soorten wegen te identificeren en aan elk daarvan verschillende functies toe te wijzen. Na de overstroming werd een reconstructieplan opgesteld, waarbij veel inspiratie werd gehaald uit het reconstructieplan voor Walcheren, dat tijdens de oorlog ook onder water had gestaan. Er werd een plan bedacht om kavelruil te combineren met verbeteringen zoals het aanleggen van nieuwe wegen, verkaveling en beplanting.

Vanwege de grote schade en economische redenen werd een herverkavelingsplan opgesteld voor Schouwen-Duiveland. Dit plan verving kleine boerderijen door andere functies, zoals recreatie en industriële gebieden. Dit leidde echter tot veel protest van boeren, die vonden dat ze niet voldoende waren geïnformeerd. Tijdens de herverkaveling werd een nieuw en verbeterd wegen- en waterlopen netwerk doorgevoerd. Al met al heeft de watersnoodramp ervoor gezorgd dat het proces van een nieuw en verbeterd wegen- en waterlopen netwerk versneld is. Bovendien heeft de overstroming ervoor gezorgd dat stukken grond een nieuwe functie kregen die nog niet in de plannen voorkwamen.

Terugkomend op de thesis statement, zie de samenvatting op pagina 1, heeft de Watersnoodramp voor grote veranderingen gezorgd in de structuur en organisatie van de landbouwgronden. Doordat het landschap en haar infrastructuur was vernield, konden de gronden op een betere manier herstructureerd worden. Daarbij diende de overstroming als katalysator voor het verbeteren van de infrastructuur. Het verbeteren van de wegen- en waterlopen werd al opgenomen in de uitbreidingsplannen van voor de overstroming, echter doordat de infrastructuur compleet was verwoest werd bij het aanleggen van de nieuwe wegen en bruggen ook meteen de nieuwe eisen en verdeling gehanteerd.

VIII. Literatuurlijst

A. Primaire Bronnen

i. Archiefstukken Zeeuws Archief

- Anoniem, (1943-1953), Voorbereiding, vaststelling, verkrijging van goedkeuring voor en herziening van het uitbreidingsplan, Bibliotheek Zeeuws Archief
 - Collectie Zeeuws Archief, Archief Dienst Gemeentewerken, inventaris nummer 1950
- Anoniem, (1953), 3-53 Notulen van de vergaderingen van de gemeenteraad, 1946-1996., Bibliotheek Zeeuws Archief
 - Collectie Zeeuws Archief, Archief Dienst Gemeentewerken, inventaris nummer 10
- Anoniem, (1954), 3-53 Notulen van de vergaderingen van de gemeenteraad, 1946-1996., Bibliotheek Zeeuws Archief
 - Collectie Zeeuws Archief, Archief Dienst Gemeentewerken, inventaris nummer 11
- Argelo, A.J., (1953), Structuurplan voor Zierikzee, Bibliotheek Zeeuws Archief
 - Collectie Zeeuws Archief, Archief Dienst Gemeentewerken, inventaris nummer 690
- Berreroets, M., (z.j.), De Herverkaveling Zeeland, Bibliotheek Zeeuws Archief
 - Collectie Zeeuws Archief, Archief Dienst Gemeentewerken, inventaris nummer 6376
- Den Boer, (1954), Rapport inzake de reconstructie van Schouwen-Duiveland, Reconstructie-Commissie Schouwen-Duiveland, Bibliotheek Zeeuws Archief
 - Collectie Zeeuws Archief, Archief Dienst Gemeentewerken, inventaris nummer 156
- De Nooijer, J.M., (1977), Gekwelde grond. Schouwen-Duiveland in ramp en herstel, Zaltbommel, Bibliotheek Zeeuws Archief
 - Collectie Zeeuws Archief, Archief Dienst Gemeentewerken, inventaris nummer 899
- Zeeuwsch Genootschap, (1946), Reconstructieplan Walcheren, Bibliotheek Zeeuws Archief
 - Collectie Zeeuws Archief, Archief Dienst Gemeentewerken, inventaris nummer 1246

ii. Persberichten

- Anonieme Correspondent, (1953), *Tholense boeren tegen herverkaveling*, p. 2, Trouw, geraadpleegd van:
<https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=watersnoodramp+tholen+1953&coll=ddd&identificatie=ABCDDD:010821496:mpeg21:a0048&resultidentificatie=ABCDDD:010821496:mpeg21:a0048&rowid=2>
- Anoniem, (1954), *Herverkaveling heeft ook een menselijke kant*, p. 2, Zeeuwsch Dagblad, geraadpleegd van:
<https://krantenbankzeeland.nl/issue/zda/1954-05-07/edition/0/page/2?query=Herverkaveling%20zierikzee&period=1953%20-%201955&sort=relevance>

B. Secundaire Bronnen

- Anoniem, (2021), *Operatie Infatuatie op Walcheren: inundaties en bevrijding*, geraadpleegd van: <https://www.eo.nl/artikel/operatie-infatuatie-op-walcheren-inundaties-en-bevrijding>
- Anoniem, (z.j.), *De Inundatie van Walcheren*, geraadpleegd van: <https://www.zeeuwseankers.nl/verhaal/de-inundatie-van-walcheren>
- Anoniem, (z.j.), *Geschiedenis, Korte geschiedenis van Schouwen-Duiveland*, geraadpleegd van: <https://erfgoedSchouwenduiveland.nl/node/953>
- Anoniem, (z.j.), *Schouwen-Duiveland*, geraadpleegd van: <https://www.zalig-zeeland.com/provinciedelen/schouwen-duiveland/schouwen-duiveland>
- Anoniem, (z.j.), *Schouwse geschiedenis*, geraadpleegd van: <https://westenschouwen.jimdofree.com/02-schouwse-geschiedenis/>
- Beekman, F. & Kuipers, J., (z.j.), *Schouwen-Duiveland*, geraadpleegd van: <https://encyclopedievanzeeland.nl/Schouwen-duiveland>
- Bosma, K. (1993), *Ruimte voor een nieuwe tijd : vormgeving van de Nederlandse regio 1900-1945*, Nederlands Architectuurinstituut, Rotterdam. 1993
- De Back, A., Van der Meide, F., Van der Waal, G.M., Sahtoe, R., (2012) *Cultuurhistorie Schuddebeurs*, Rotterdam, 2012: https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.1676.00100BpAwk-va01/b_NL.IMRO.1676.00100BpAwk-va01_tb2.pdf
- De redactie van Binnenlands Bestuur, (2020), *Ruimtelijke ordening in oorlogstijd*, geraadpleegd van: <https://www.binnenlandsbestuur.nl/ruimte-en-milieu/serie-ambtenaar-oorlogstijd-ruimtelijke-ordening>
- De redactie van Cobouw, (1993), *wederopbouw-na-watersnoodramp-verliep-efficient-zonder-masterplan*, geraadpleegd van: <https://www.cobouw.nl/43037/wederopbouw-na-watersnoodramp-verliep-efficient-zonder-masterplan>
- De redactie van Zeeuws Archief, (z.j.), *Schouwen-Duiveland in jaartallen*, geraadpleegd van: <https://www.zeeuwsarchief.nl/onderzoek-het-zelf/onderzoek-zeeland/schouwen-duiveland/schouwen-duiveland-in-jaartallen/>
- Niemeijer, A. F. J, (2016), *Makeable Land (G. Van Der Kleij, Trans.; 2nd ed.)*, Cultural Heritage Agency of the Netherlands, Amersfoort, 2020, geraadpleegd van: <https://english.cultureelerfgoed.nl/publications/publications/2020/01/01/makeable-land>
- Provincie Zeeland, (z.j.), *Wederopbouw*, geraadpleegd van: <https://www.zeeland.nl/ruimte/kavelruilbureauzeeland/wederopbouw>

- Rijkswaterstaat, (z.j.), *Watersnoodramp 1953*, geraadpleegd van: <https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/bescherming-tegen-het-water/watersnoodramp-1953>
- Van der Bie, R., (2019), *Watersnoodramp 1953: CBS brengt schade in kaart*, geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/corporate/2019/47/watersnoodramp-1953-cbs-brengt-schade-in-kaart>