

Nieuwsbrief



Stichting Behoud de Zak van Zuid-Beveland
Secretariaat :v.d.Poest Clementstr 7,
4443 AL Nisse .
Tel. 0113 - 649536
Rabobank: 34.60.01.536
Postbank: 401881

December 2008

HAGELKANONNEN

Medio september 2008 heeft de Gemeente Borsele een negental fruittelers een vergunning verleend voor het in werking hebben van een hagelkanon. Deze vergunningen zijn verleend voor onbepaalde tijd. De BZZB heeft hier op 22 oktober jl bezwaar tegen aangetekend omdat de vergunningen verleend zijn op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) die ons inziens te weinig waarborgen biedt om overlast voor bewoners van de Zak van Zuid-Beveland te voorkomen.

Op basis van ons protest heeft er op 20 november 2008 een hoorzitting plaats gevonden. Daarbij werd duidelijk, dat de Wet Milieubeheer met het onderliggende Activiteitenbesluit het onmogelijk maakt om hagelkanonnen in werking te hebben. Daarom heeft de Gemeente Borsele op basis van de APV artikel 75, lid 1 getracht de vergunning te verlenen, maar ook op basis hiervan bleek vergunningverlening nog niet mogelijk te zijn. Daarvoor was APV artikel 75, lid 3 nodig om op een aantal aspecten ontheffing te verlenen. Al met al een uiterst kromme constructie. Maar ja, de fruitteelt is de belangrijkste economische drager in de Zak

van Zuid-Beveland en dat heeft bij de Gemeente Borsele een bepalende rol gespeeld.

Strikt genomen zijn voor de Zak van Zuid-Beveland hagelkanonnen ongeschikt om als middel te worden ingezet voor het voorkomen van hagelschade, zoals ook de reactie van de Raad van State kan worden geïnterpreteerd. Bovendien zijn hagelkanonnen veel gevaarlijker dan door fruittelers en de gemeente ambtenaren wordt aangenomen.

Wij hebben daarom het beroepscollege aangegeven Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Borsele te adviseren dat vertegenwoordigers van de fruittelers, de Gemeente Borsele en de BZZB in overleg gaan met de leveranciers van hagelkanonnen om te komen tot een effectieve geluidsdemping.

In de tussentijd dienen de vergunningen een tijdelijk karakter te hebben omdat er anders geen weg terug meer is voor de overlast, temeer daar er nog een aantal fruittelers overwogen over te gaan tot het in werking hebben van een hagelkanon.

Peter H.de Dreu

STARTNOTITIE MER /WCT

Sinds de vernietiging van de bestemmingsplanwijziging van De Kaloot om het mogelijk te maken om de WCT te realiseren in 2003 is er heel wat gebeurd. Ten opzichte van de oorspronkelijke Milieu Effect Rapportage (MER) bleek het nodig te zijn een nieuwe start notitie te schrijven. Deze Startnotitie MER/WCT werd gepresenteerd op een informatie bijeenkomst op 15 september jl in het zalencomplex van Landlust te Nieuwdorp. Ik heb daarbij de mogelijkheid gehad uitgebreid te spreken met leidinggevend van PSA/HNN, de toekomstige exploitant van de WCT. Daarbij zijn mij een tweetal zaken duidelijk geworden, te weten:

1 – De WCT heeft voor het lossen van grote containerschepen 12 kranen nodig. Voor elke kraan zijn maximaal 7 mensen nodig om 37 containers per uur te kunnen lossen. Dat betekent bij een volledige capaciteit in dagdienst dat er maximaal 84 mensen nodig zijn inclusief mensen die onderhoud aan de installaties plegen. Bij 3-ploegendienst betekent dit een maximale werkgelegenheid van 252 mensen. Dit is dus heel wat minder dan de “autoriteiten” ons voorhouden. Bovendien vindt er geen handling van containers plaats

op de containerkade, want die vindt plaats in Antwerpen.

2 – PSA/HNN gaat ervan uit, dat het merendeel van de containers wordt afgevoerd met binnenvaartschepen naar Antwerpen. Van daaruit worden containers doorgestuurd naar de klanten van PSA/HNN. Bij doorvragen werd duidelijk, dat het toch de klanten zijn die bepalen hoe containers worden afgevoerd. Alleen indien de klant aan een waterweg ligt kunnen containers rechtstreeks vanaf de WCT naar de klant worden vervoerd. Klanten zijn echter niet bereid om tweemaal overslagkosten (Vlissingen en Antwerpen) te betalen. Daarom zullen er veel meer containers vervoerd worden per trein of per vrachtwagen dan in de “model-split” (dit is de verdeling van de vervoersstromen) van de startnotitie MER/ WCT wordt aangegeven.

Daarom hebben wij als BZZB gereageerd op de startnotitie MER/WCT om te wijzen op de transporten over de weg die door de dorpskern van Ovezande gaan. Bij de startnotitie MER/WCT wordt uitgegaan van transporten over de Sloeweg en de A58, maar navigatiesystemen geven de N666 aan als de kortste weg.

Peter H.de Dreu

Monumentendag 13/14 september 2008

Onze bijdrage aan monumentendag was gering, maar toch voldoende voor een bedankje voor onze deelname. Het programma leverde de gemeente een pluim op ter waarde van 1000 Euro. Het kan niet moeilijk zijn om in Borsele monumenten onder de aandacht te brengen. Maar dit tot grote interesse en breed gedragen zorg van bestuurders en bewoners laten groeien is een grotere opdracht. Natuurlijk houden mensen van

monumenten; de molen, de kerk en soms zelfs een boom. De BZZB houdt zich bezig met behouden; wat is het behouden waard, waar begint dat en waar eindigt het, wat heb je er voor over en hoe krijgt dat behoud dan vorm? Onze ervaring is dat er steeds veel verloren gaat, dat je wel zou willen behouden. Dan praat je niet alleen over monumenten, want dat zijn slechts belangrijke onderdelen van ons

aandachtsgebied de Zak van Zuid-Beveland.

Wij zijn er wel achter dat wat gebouwd is of wordt, grote impact heeft op het landschap en de sfeer van het gebied. Als je dat wil behouden is ieder ingrijpen moeilijk en de manier waarop van wezenlijk belang. Daarom toonden we naast onze gebruikelijke informatie met folders en foto's een zorgpaneel; we promootten de BZZB door onze trots en onze zorg te tonen. Beeldbepalende, nostalgische plekken die (dreigen te) verdwijnen, sporen in het landschap: het

Sloepoort

In de nieuwsbrief van april j.l. heeft u kunnen lezen dat we bij de Raad van State een bezwaar aangetekend hebben tegen de aanleg van het industrieterrein Sloepoort.

Sloepoort was in 1994 een "cadeautje" van de Provincie aan de gemeente Borsele omdat de gemeente akkoord ging met het tracé van de Westerscheldetunnel. In eerste instantie was het bedoeld om de industrie uit de kernen 's-Heerenhoek en Nieuwdorp op te vangen, maar intussen is Zeeland Seaport de eigenaar van de grond en komen er havengerelateerde bedrijven. De BZZB is van mening dat Sloepoort de weg vrijmaakt om industrieterreinen aan te gaan leggen buiten het Sloegebied.

Spoor in het landschap: van Eindewege naar 's-Heerenhoek

In de gemeenteraadsvergadering van 3 februari 2005 las de toenmalige wethouder van Borsele een verklaring voor waarbij het college de intentie uitsprak de mogelijkheden te onderzoeken voor het in stand houden van de goederenspoorlijn: de Sloelijn. In een voorgelegde motie werd na enig overleg uitgesproken dat, 'het behoud daar waar mogelijk van de lijn voor zachte functies als natuur en recreatie bijdraagt

thema van deze monumentendag! Zaterdag de 13^e stonden we met een mooi gevulde kraam in de informatietent in Baarland. Het bezoekersaantal viel tegen (slecht weer?), de verzamelde openingsnotabelen in de Baarlandse kerk waren snel weg en zo vermaakten monumenten en landschapsverzorgers toch vnl. elkaar. De zondag scoorde meer bezoekers, maar toen was onze stand onbemand en daardoor minder informatief. Daarvoor zijn bij ons dus ook meer vrijwilligers welkom!

Hoewel de provincie het ontkent, zal - naar onze mening- over een aantal jaren de verdubbelde Sloeweg ingepakt zijn met bedrijventerreinen.

Ook de gemeente Middelburg heeft een terrein van 30 ha. aangekocht dat grenst aan de Sloeweg en de A58 in Nieuw- en Sint Joosland, zoals u in de PZC heeft kunnen lezen.

Op 23 oktober is een bestuursdelegatie op de hoorzitting van de Raad van State geweest om het standpunt van de BZZB nader uiteen te zetten. De uitspraak wordt volgende week verwacht.

We houden u op de hoogte.

Mieke

aan de historische beleving en landschappelijke waardering' en dat 'het streven gericht is op het herkenbaar en beleefbaar in stand houden van de lijn.' De motie werd unaniem aangenomen. Het Goese gemeentebestuur heeft in de afgelopen periode bij herhaling aangegeven de stappen van Borsele te willen volgen.

Ondertussen is de oude Sloelijn vrij van gebruik. Er wordt nagedacht over een nadere invulling. Vooral door een werkgroep onder leiding van de dorpsraad van Heinkenszand die op verzoek van het gemeentebestuur ideeën bundelt van belanghebbenden en geïnteresseerden. In de opdracht aan de werkgroep werd al duidelijk dat de lijn geruimd gaat worden. Want volgens Prorail is zij verantwoordelijk voor de verontreinigde dwarsliggers en het ballastbed. Deze verantwoordelijkheid noemen zij niet overdraagbaar aan kopers (de gemeentes en provincie) Daartegen klinkt weinig verzet, hoewel er zeker voorbeelden zijn van oude spoorlijnen die ongemoeid blijven liggen. De bovenbouw van de oude Sloelijn zal volgens ProRail vanaf 1 april 2009 worden gesaneerd en dat in samenwerking met de Stichting Stoomtrein Borsele.

Donatie 2009

Bijgaand treft u , zoals gebruikelijk in december, een acceptgiro aan voor uw donatie voor 2009. Wilt u deze acceptgiro zo spoedig mogelijk ingevuld en ondertekend opsturen?

Redactieadres

Zoals gebruikelijk kunt u uw op- en aanmerkingen sturen naar:
Mieke Tinge, Langeweg 43,
4431 RP 's-Gravenpolder
Emailadres :mieke.tinge@hetnet.nl

Initiatiefnemer Stibehest (stichting tot behoud van spoor en talud) die gesteund door de BZZB e.a. al jaren ijvert voor behoud van de Sloelijn, doet een laatste poging. Op de website www.stibehest.nl kunt u hierover lezen en die poging steunen met een handtekening. Ook steunt u door bekendheid te geven aan de actie!

Hoe het verder gaat met het tracé hoort u van ons. Wij pleiten zo lang het nog kan voor het behoud van de rails op dit deel van de cultuurhistorische bietenspoorlijn, onderdeel van het rijksmonument bietenspoorlijn SGB. In de toekomst mogelijk een toeristische attractie van een totaal andere orde dan de stoomtrein, maar ook binnen het zich ontwikkelende fiets- en wandelpadennetwerk! Behoud de Sloelijn met rails als levende geschiedenis, gebruiksmogelijkheden blijven velerlei!

De minimale donatie is nog steeds € 8,00 per jaar.
Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Peter H. de Dreu penningmeester