

Nieuwsbrief



Stichting
Behoud de Zak van Zuid-Beveland
Secretariaat: M.G.van der Stel
Van der Poest Clementstraat 7
4443AL Nisse
Tel: 0113-649536
Rabobank: 34.60.01.536
Postbank: 401881

April 2009

Sloepoort (voorlopig?!) van de baan!!

Woensdag 17 december was het feest tijdens de bestuursvergadering, toen bleek dat de Raad van State (RvS) de BZZB, de familie Van Stee en de dorpsraad 's Heerenhoek in het gelijk gesteld hadden betreffende onze bezwaren tegen de aanleg van het industrieterrein Sloepoort.

De Raad achtte het onvoldoende bewezen dat Zeeland Seaports dit terrein nodig heeft als uitbreiding van het Sloegebied. Volgens het Omgevingsplan van de provincie dreigt er nu al een overaanbod aan bedrijventerreinen. Geschat wordt dat er tot 2020 ongeveer 78 hectare nodig zal zijn en er ligt nu al zo'n 104 hectare. Deze cijfers zijn door ons gebruikt in onze pleitnota en de RvS heeft dit argument overgenomen!

Ook met betrekking tot geluidshinder voor de omwonenden hebben Provincie en de gemeente Borsele hun huiswerk niet goed gemaakt, want ook op dat punt heeft de RvS de bezwaarmakers in het gelijk gesteld.

Waarom zo voorzichtig?

Of het industrieterrein er echt niet zal komen is nog maar de vraag, want Seaports legt zich niet neer bij de uitspraak. Zowel de provincie als de gemeente Borsele laten weten, dat Zeeland Seaports al erg veel geld geïnvesteerd heeft in dit industriegebied.

Naar onze mening is dat een verdraaiing van de feiten.

Er zijn inderdaad tijdelijke wegen aangelegd in het gebied waar Sloepoort zou moeten komen en ja er zijn bomen aangeplant om het toekomstige industrieterrein "in te pakken". Maar Zeeland Seaports was daarvan zelf de initiatiefnemer!

Zij hebben in het voorjaar van 2008 bij de RvS voor elkaar gekregen dat ze met de werkzaamheden voor de aanleg van Sloepoort mochten beginnen met werkzaamheden die niet onomkeerbaar waren.

En nu zou er al zoveel geld uitgegeven zijn, dat het zonde is om met de aanleg te stoppen? Niet bepaald de juiste voorstelling van zaken. Seaports heeft gegokt dat dit terrein wel aangelegd mocht worden maar heeft dit nu verloren.

En ja Zeeland Seaports heeft de gemeente Borsele een ruime prijs betaald voor deze 30 hectare.

Het afblazen van Sloepoort heeft veel consequenties voor de rest van Midden Zeeland, want

voorlopig moeten gemeentes en provincie een pas op de plaats maken met het aanleggen van nieuwe industrieterreinen zoals Schorerbrug, en een terrein tussen de A 58 en de Sloeweg, in de buurt van Nieuw en St.Joosland

Verdubbeling Sloeweg

Nu Sloepoort niet aangelegd wordt kan er eens echt goed gekeken worden naar de aansluiting van de verdubbelde Sloeweg met de Bernardweg-West. Omdat de plannenmakers van de verdubbelde Sloeweg uitgingen van de aanleg van Sloepoort is er ter plekke van die aansluiting een ongelijkvloerse kruising getekend. Dat houdt in dat er veel verkeerslawaaï zal komen in Nieuwdorp en 's Heerenhoek.

We vragen het provinciebestuur om deze beslissing terug te draaien. Dat gedeputeerde Poppelaars hier niet op zit te wachten (zoals geschreven in de PZC d.d. 20 december) is voorspelbaar omdat hij ook voorzitter is van het bestuur van Zeeland Seaports.

En de bomen die al aangeplant zijn? Gewoon laten staan ! Dan is er al een stukje van het Sloebos klaar, waar de bewoners van Nieuwdorp en 's Heerenhoek al zo lang op zitten te wachten.

Convenant anti-hagelkanonnen

Het seizoen van de bloei en groei van de fruitbomen in de Zak van Zuid-Beveland staat weer voor de deur. Dat betekent ook dat zodra er dreiging is van hagel er een negental anti-hagelkanonnen zullen worden ingezet. Echter de Gemeente Borsele meent nog steeds de anti-hagelkanonnen te kunnen gedogen op basis van een Algemeen Plaatselijke Verordening (kortweg APV) waar deze niet voor bedoeld is. De APV is bedoeld voor eenmalige geluidsoverschrijdende activiteiten zoals een popconcert, motorrace e.a.. Omdat wij vinden dat fruitteelt één van de belangrijkste dragers is van de economie van de Zak van Zuid-Beveland, dient de bescherming van de gewassen van de fruittelers goed geregeld te worden. Wat de Gemeente Borsele tot op heden gepresteerd heeft is knoeiwerk. Daarom hebben wij voorgesteld om te komen tot een convenant waarbinnen de belangen van alle belanghebbenden goed worden geregeld op basis van de Wet Milieubeheer en het onderliggende Activiteitenbesluit. Zowel het

beroepscollege van de Gemeente Borsele als het Ministerie van VROM hebben aangegeven dat een anti-hagelkanon een installatie is die dient te voldoen aan de eisen die daarvoor gesteld worden in het Activiteitenbesluit. Expliciet wordt zelfs gesteld dat de wetgeving rondom de anti-hagelkanonnen niet geregeld kan worden op basis van de APV artikel 75, lid 1 en 3.

Het convenant, dat wordt opgesteld in samenwerking met de fruittelers, de BZZB en de Gemeente Borsele moet inhouden, dat het anti-hagelkanon binnen 1 jaar dient te voldoen aan het Activiteitenbesluit. De fruittelers hebben inmiddels overleg met weerman Jules Gernaert om de buienradar te verbeteren en met de leveranciers van de anti-hagelkanonnen om te komen tot effectieve geluidsreductie. Van het resultaat houden we u uiteraard op de hoogte.

Peter H. de Dreu

Sporen in de Zak

Heeft u al een wandeling gemaakt over een "nieuwe" route ? Inmiddels zijn er aardig wat korte en langere wandel mogelijkheden bijgekomen. Er zitten prachtige, voorheen afgesloten, dijken bij, mooie, stille, onverharde paden, aansluitend op bestaande wandelingen. Alles verbonden door een knooppuntensysteem zoals ook voor fietsroutes.

U heeft de donkere paaltjes met groen / gele tekens misschien al zien staan. Dit wandelnetwerk , althans het Zuid-Bevelandse deel, zal binnenkort officieel geopend worden. Mét bijbehorende kaarten, boekjes en andere informatie. Hou, zo rond 24 april, de media in de gaten. Maar vooral; Geniet ervan !

C.d.L

Het spoor bijster..

De Oude Sloelijn hoort tot het verleden. De opbouw van het meest intensief en langst gebruikte deel van de als 'bietenlijn' bekend staande ringspoorlijn in Zuid-Beveland wordt gesloopt.

Er bestaat al een deel van de oorspronkelijke ringlijn (vanaf Oudelande tot Borsele) dat niet

meer de bovenbouw van rails, bielzen en bed heeft. Daar is de natuur leidend geworden of maken particuliere tuinen het tracé onvindbaar of in ieder geval onherkenbaar. Bij een coupure in de dijk moet een bord worden geplaatst om uit te leggen waarom dat gat in die dijk daar zit. Soms is er ineens een stationsgebouw zonder spoorrails en zonder enige herkenbare aanleiding.

Daarnaast is er het tot rijksmonument verheven deel, het deel van Goes tot Hoedekenskerke (-Oudelande) dat de Stoomtrein Goes Borsele gebruikt om in nostalgische sfeer met een stoomtrein te rijden en daarbij allerhande toeristische attracties biedt.

Het derde deel was dus de Oude Sloelijn. Samen met Stibehest zocht de BZZB vanaf begin 2004 steun voor behoud.

In de raadsvergadering van 3 februari 2005 sprak de raad van Borsele unaniem uit te behouden wat mogelijk is. Dat hield dus een opdracht aan het college in. Borsele zou het initiatief nemen, zoals later bleek ook namens Goes. Ook de provincie had een belang vanwege de verbreding van de Sloeweg. In het najaar 2008 meldt Prorail voor het eerst het spoor te willen verwijderen. De gemeentebesturen en provincie vinden het wel best; men heeft geen zin in gedoe. Plannen of zorgvuldig besluiten over de toekomst van de lijn zijn er nu nog niet. Wel ligt er een rapport met voorstellen voor toekomstig gebruik van het tracé van een werkgroep van de dorpsraad Heinkenszand, waar de BZZB ook aan deelnam. Na 5 jaar is het de vraag of het tracé daadwerkelijk wordt aangekocht.

De BZZB vond dat de spoorlijn als cultuurhistorisch monument in zijn geheel intact diende te blijven, inclusief opbouw. Het was een voor iedereen herkenbaar element van

de sociale geschiedenis van dit gebied, dat wij met respect voor onze historische wortels moeten behandelen. De BZZB zag de rails, schouwpad, talud en toebehoren van de spooractiviteiten als het unieke uitgangspunt voor cultureel erfgoed en historie, voor natuur en landschap, en als verbindingroute tussen gebieden en tijden, oud en nieuw (oude Sloelijn en nieuwe 4-baans Sloeweg) (agrarisch cultuur landschap en eigentijds industriegebied).

De authentieke spoorlijn was een leesbare en beleefbare toevoeging in het bestaande aanbod van routes in het landschap. Treinen en rails zijn populair, zij inspireren mensen; dat weten we in Borsele maar al te goed.

Railfietsen kan in Nederland slechts op één plek. Een concreet initiatief hiertoe op het Sloespoor is zonder enig nader onderzoek afgewezen.

Lopen over de uit gebruik genomen rails is in het toeristische aanbod uniek in Nederland. Mensen doen het graag, je kan het zien tussen Hoedekenskerke en Oudelande, en elders in de wereld. Een brochure van onze VVV promoot het wandelen langs de bietenlijn en plakt mensen lopend op de rails op de voorpagina als lokkertje.

Het Sloespoor lag gebruiksklaar voor die bestemming, het was binnen een eenvoudig en niet duur concept te ontwikkelen en te onderhouden. Voor een gemeente van contrasten was het de onmisbare andere kant van de medaille van de monumentenstatus van het SGB-deel van de oude ringlijn. De BZZB vond dat een mooie gedachte.

Het is nu afwachten wat er staat te gebeuren. Blijft het tracé bestaan? En wat wordt er dan mee gedaan?



Dit kan helaas in de Zak niet meer

De Zak autoluw!?

Binnen de Provincie, Gemeente, Zeeuwse Milieu Federatie en Waterschap Zeeuwse Eilanden leeft de wens om bepaalde wegen in de Zak van Zuid-Beveland autoluw te maken. Daarom hebben twee bureaus opdracht gekregen een Landschapsbewuste verkeersvisie voor de Zak van Zuid-Beveland op te stellen op grond van verkeersveiligheid en cultuurhistorie.

Toen het bestuur, samen met dorpsraden, Veilig Verkeer Nederland, Fietsersbond, ZLTO, Dienst Landelijk gebied, St. Landschapsbeheer

Zeeland, Natuurmonumenten, politie en nog enkele andere instellingen de uitnodiging kreeg om mee te denken in de plannen hebben we daar graag gebruik van gemaakt.

In de eerste bijeenkomst werden de verkeersproblemen in de Zak geschetst en werd de deelnemers gevraagd hun visie te geven over deze problemen en of er nog meer knelpunten waren.

Problemen zijn er vooral in de Borssele polder, (waar er door de lange rechte wegen erg hard gereden wordt op de smalle wegen), op de Dieriksweg, (als verbinding tussen Ellewoutsdijk en de N666) en het sluipverkeer door de Poel.

Het is de bedoeling om een aantal wegen aan te wijzen als ontsluitingsweg vanaf de dorpen naar de dichtstbijzijnde doorgaande weg en de andere wegen/dijken in het gebied autoluw te maken.

Het is NIET zo dat er geen auto's meer over deze dijken mogen rijden, maar fietsers en landbouwverkeer hebben daar voorrang. Auto's zullen zoveel obstakels tegen komen, dat ze er voor kiezen om een andere, snellere weg naar Goes te nemen

Tijdens de tweede bijeenkomst werd ons gevraagd om onze mening te zeggen over de verschillende oplossingen die de bureaus bedacht hebben voor deze knelpunten.

Via een power point presentatie werden de diverse mogelijkheden getoond.

- Een bepaalde dijk met 2 rijen bomen is nu te smal als ontsluitingsweg, maar als je 1 rij bomen weghaalt is dat landschappelijk niet meer aantrekkelijk.

- Fietsers scheiden van autoverkeer door onder aan de dijk een fietspad aan te leggen?

- Bomen rooien en lager op het talud terugplanten, zodat de weg iets breder kan worden?

- Of alleen op bepaalde gevaarlijke plaatsen in een bocht bomen rooien

- Of juist struiken planten zodat het lijkt of de weg smaller is, zodat de mensen langzamer gaan rijden?

In de Borssele polder wordt hard gereden en is het ook dikwijls niet duidelijk dat je een zijweg nadert.

Wat zijn daar de oplossingen ?

- Bomen/struiken planten in de buurt van de kruisingen, of rotondes aanleggen op echte drukke kruisingen?

In de Poel wordt gedacht aan extra beplanting op bepaalde stukken van de weg zodat het lijkt of de weg smaller is. Maar het waterschap moet wel jaarlijks bij de sloten kunnen komen om te maaien.

Daarna is het hele gezelschap met een bus naar deze knelpunten gaan kijken .

Op alle punten werden voor- en nadelen van bepaalde oplossingen besproken.

Ook werden er opmerkingen van de aanwezigen meegenomen zoals : Let er op : hier verzamelen zich iedere ochtend de scholieren die hiervandaan gezamenlijk naar Goes fietsen.

In april zullen de definitieve plannen gepresenteerd worden.

Zowel provincie als gemeente zijn er van overtuigd dat er voorzichtig met de Zak omgegaan moet worden. Maar het dilemma is: de wegen op de dijken zijn indertijd gemaakt om met paard en wagen over heen te rijden en nu rijden er grote vrachtwagens en heel veel auto's overheen.

Er moet iets gebeuren voor de verkeersveiligheid, maar de historie van de Zak mag niet verloren gaan: daar ging het eigenlijk allemaal om.

Wij zien benieuwd wat er voor oplossingen gevonden worden!

Mieke

Randvoorwaarden MER-WCT

De afgelopen maanden zijn allerhande belangenorganisaties, waaronder de BZZB, actief geweest met het inbrengen van randvoorwaarden waaraan de MER van de WCT diende te voldoen. Deze randvoorwaarden zijn opgenomen in een rapport. Dit rapport is inmiddels vastgesteld door de Provinciale Staten van Zeeland.

De MER commissie, onder leiding van Prof. Verschueren, gaat aan de slag met deze randvoorwaarden met als doel een nieuwe MER voor de WCT op te stellen. De randvoorwaarden zijn evenwel zo streng dat ik me niet kan voorstellen dat de WCT er alsnog komt.

Peter H. de Dreu

Redactieadres

Zoals gewoonlijk kunt u uw op/aanmerkingen sturen naar: Mieke Tinge, Langeweg 43, 4431 RP 's-Gravenpolder .

Emailadres: mieke.tinge@hetnet.nl