

De Stadsheraut



IN DIT NUMMER:

VAN DE VOORZITTER	1
VEERE AUTOLUW?	2
BOEKRECENSIE	4
HET VliegKAMP DEEL 2	5
JAGERS IN VEERE	9
AGENDA LEDEN- VERGADERING	10
VERSLAG LEDEN- VERGADERING	11
VEERS ALLERLEI	15

VAN DE VOORZITTER

Een lange koude winter, een nat en koud voorjaar en niemand die nu weet wat de zomer brengen zal. Wat we wel weten is dat we veel werk in het placemaking proces hebben gestoken en dat we met het resultaat gematigd tevreden zijn. Elders vindt u er meer over.

In de afgelopen jaren hebben we de helft van de ledenvergaderingen in Zanddijk gehouden in de hoop dat er wat jonge mensen uit Zanddijk deze bij zouden wonen. Natuurlijk ook met de stiekeme hoop dat we er een paar in het bestuur kunnen opnemen zodat de stem van de vele bewoners daar ook goed naar voren komt in de dingen die we doen.

Uiteraard zijn alle bewoners van Veere, en dat is inclusief Zanddijk en Buiten de Veste, welkom om op de openbare ledenvergaderingen hun zegje te doen. Ook op die manier krijgen we de broodnodige informatie.

Helaas is in de afgelopen jaren de inbreng en aanwezigheid van de bevolking van Zanddijk beperkt gebleven, de goede niet te na gesproken. We prijzen ons gelukkig dat Elly Boeckhout van de Wijkvereniging ons op de hoogte houdt. Als u dus op- en aanmerkingen op de Stadsraad heeft kunt u bij ons als bestuur terecht en bij Elly. We staan graag voor Zanddijk en de problemen daar klaar, maar we moeten er wel van op de hoogte zijn. Die bal ligt bij de bewoners, u dus. Op dezelfde manier zouden we graag extra jonge mensen in het bestuur hebben. Daar geldt hetzelfde voor, schroom niet en laat u horen.

LEDENVERGADERING

**De algemene ledenvergadering wordt gehouden op dinsdag
11 juni om 20.00 uur in
De Korenmaat, Kapellestraat, Veere**

CONTACT

Secretariaat Stadsraad Veere
Ravelijn 3, 4351 TB Veere
Telefoon : 0118—501586
E-mail: info@stadsraadveere.nl
Website: www.stadsraadveere.nl



VEERE EINDELIJK AUTOLUW?

We zijn er al ruim veertig jaar mee bezig, dus wordt het tijd dat er spijkers met koppen worden geslagen.

Een korte historische terugblik. In 1970 werd Veere als een van de eerste gemeenten in Nederland aange-
wezen tot beschermd stadsgezicht. Dat had nogal wat gevolgen: nieuwe bestemmings-
plannen, commissies Beschermd Stadsgezicht, discussienota's, verkeersonderzoeken, nadere
studies, inspraakrondes, bezwaarschriften etc. Het uiteindelijk bestemmingsplan werd in 1982 vastgesteld.
Toen al werd geschreven dat het "zo goed mogelijk sturen van bepaalde
ontwikkelingen (verkeer, volkshuisvesting, functieveranderingen) binnen zo'n gaaf stadsbeeld geen sinecu-
re is".

De volgende aanbevelingen werden gegeven: vermindering van de verkeersomvang in de oude stad door
het parkeren voor bezoekers zoveel mogelijk op goed bereikbare terreinen buiten de
oude stadskern te concentreren en de parkeerfunctie van het Oranjeplein op te heffen, hetgeen de
verkeersomvang met ca. 30% zal verminderen.

En geconcludeerd werd toen ook al dat voor een voldoende maatschappelijke overeenstemming moeilijke
en moedige beslissingen moeten worden genomen, die tijd vergen.
(Zeeuws Tijdschrift, jaargang 33, nummer 5 -1983).

Het werd daarna zeker niet stil: de Stadsraad organiseerde in 2002 een enquête over parkeer- en verkeers-
overlast en een vergunningenstelsel, ondernemers waren woedend over het afsluiten van Veere t.g.v. de
Power Horse Competition in 2004, betaald parkeren in Veere wekte kritiek bij plaatselijke middenstanders
en bewoners waren woest op de Stadsraad omdat die voor het
vergunningparkeren stemde (eveneens in 2004), in 2006 snakte de Veerse middenstand naar
duidelijkheid en in 2007 zorgde zondagsdrukke voor een chaos doordat verwijfsborden verkeerd zouden zijn
geplaatst en vond wethouder Melse dat de gemeente de chaos juist had willen
voorkomen.

Het heeft dus even geduurd, maar het ziet er dan toch naar uit dat na vele jaren geduw, getrek,
gesteggel en getreuzel de gemeenteraad op 4 juli a.s. een besluit gaat nemen over de wijze waarop Veere
autoluw kan worden. Tegelijkertijd wordt besloten het centrum van Veere aantrekkelijker te maken.

Vanaf mei vorig jaar is een klankbordgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van Stadsraad, midden-
standsvereniging en Stichting Veere, met grote regelmaat bijeen gekomen om plannen van architectenbu-
reau Bosch-Slabbers dienaangaande te bespreken, te becommentariëren, aan te
passen of te verwerpen.

Het voorstel dat door de gemeenteraad wordt behandeld is een compromis dat door betrokken
partijen met meer of minder enthousiasme wordt gesteund. Het komt er op neer dat een elektronisch detec-
tiesysteem gaat bepalen of parkeerplaatsen in het centrum (uitsluitend een beperkt
aantal plaatsen op Oranjeplein en Bastion/Gedempte Haven) beschikbaar zijn voor bezoekers,
ervan uitgaand dat voor vergunninghouders altijd een parkeerplaats voorhanden moet zijn. Zodra berekend
is dat deze parkeerplaatsen "bezet" zijn geeft een verbodsbord aan het begin van de Veerseweg, de Wage-
naarstraat en de Kaai aan dat Veere alleen nog toegankelijk is voor
vergunninghouders, hotelgasten en leveranciers. Alle andere bezoekers worden verwezen naar de parkeer-
terreinen aan de rand van het centrum.

Vier gebieden in het centrum zullen aantrekkelijker worden gemaakt voor bewoners en bezoekers. De
Markt krijgt een grote opknappbeurt, en blijft haar groene karakter behouden, de Kaai aan de havenzijde
wordt een fleurig wandelgebied, waarbij in het deel tussen Markt en jachtclub niet meer kan worden gepar-
keerd, in het gebied rond de Grote Kerk komen minder parkeerplaatsen en het Oranjeplein krijgt een be-
stemming voor wonen, winkels en recreëren. Het aantal parkeerplaatsen op het plein zal worden terugge-
bracht naar ongeveer vijftig.

Op het moment dat wij deze Stadsheraut schrijven is het exacte voorstel dat het College van B&W zal sturen aan de gemeenteraad nog niet bekend. Naar alle waarschijnlijkheid zal het voorstel nog niet veel verder gaan dan invoering in principe van een elektronisch parkeersysteem, minder parkeerplaatsen op het Oranjeplein, uitbreiding van toeristische parkeerplaatsen op de Gedempte Haven en verbetering van het parkeerverwijssystem. Ook de kwalitatieve inhaalslag van Kaai, Markt en gebied rond Grote Kerk komt aan de orde. Over de aanpassing van het Oranjeplein zal pas begin volgend jaar een beslissing worden genomen, omdat de plannen daarvoor in een nieuwe klankbordgroep, in de zogenaamde fase B van het placemaking proces, worden behandeld.

Het voorstel zal echter wel bekend zijn op 11 juni als de ledenvergadering plaatsvindt. Kom daarom naar deze vergadering, opdat we daar dit voorstel kunnen bespreken en mogelijke wijzigingsvoorstellen aan de gemeenteraad kunnen formuleren.

In ieder geval hopen wij dat de gemeenteraad op 4 juli eindelijk een beslissing gaat nemen die recht doet aan de gerechtvaardigde verlangens van de bewoners van Veere Stad, maar die bovendien uitvoering geeft aan het raadsbesluit inzake Veelzijdig Veere van 27 maart 2008.

En kom naar de vergadering van de gemeenteraad op 4 juli om 19.30 uur in Domburg! Overigens zal de Commissie Ruimtelijke Ordening en Verkeer in zijn vergadering van 17 juni (19.30 uur) het Collegevoorstel bespreken. Ook daarbij is publiek van harte welkom.

Ruud Backx namens bestuur Stadsraad Veere



BOEKRECENSIE

Titel	Zeven Heren en Vrouwen verbeeld De zestiende-eeuwse stadhuisbeelden van Veere
Auteur	Marloes Matthijssen,
Uitgever	Museum de Schotse Huizen
ISBN	978-90-820361-0-7
Formaat	24x16 cm
Pagina's	50
Illustraties	Kleuren en zwart -wit foto's
Taal	Nederlands
Prijs	€ 10 (verkrijgbaar o.a. in Museum de Schotse Huizen)
Gelezen door	JP Loeff

In eerste instantie dacht ik bij het zien van dit boekje, laat maar...hoeft niet zo nodig. Een dorre opsomming van een zevental afgekloven oude beelden op stoffige wijze belicht om interessant te doen. Hoe fout kan een mens zijn. Een gulle gever schonk me het boekje en ik ben er meteen in gaan lezen. Deels om hem te kunnen zeggen wat ik ervan vond, maar die wat negatieve insteek veranderde na de eerste bladzijden en ik heb het in één adem uitgelezen. Het begint met een inleiding van de mensen die zich voor de restauratie, of eigenlijk stabilisering van de beelden hebben ingezet. Daarna volgt een op vlotte en kundige wijze geschreven korte geschiedenis van onze stad. Het spitst zich toe op de welvarende tijd waarin het bestuur geld had om mooie dingen te doen. Er werden zaken gebouwd als een Stadhuis, een Grote Kerk en Torens ter verdediging. Al dat moois werd ook onderhouden en daar was geld voor.

Het tweede hoofdstuk gaat over het stadhuis en het vullen van de lege nissen. Waarom zo'n luxe stadhuis en waarom die heren en vrouwen van Veere in die zeven nissen, het wordt allemaal uitgelegd. In het volgende hoofdstuk maakt u kennis met die heren en vrouwen en hun eigenschappen, hun kronkels en problemen worden u verteld. Ze gaan daarmee echt leven.

Pas na die historische achtergrond wordt u naar de beelden meegenomen. Er wordt uitgelegd waarom ze er zo verkruid uit zien. Wat er in de afgelopen eeuwen aan gedaan en misdaan is. Daarmee wordt ook meteen duidelijk hoe bijzonder de beelden eigenlijk nog zijn. Dergelijke oude plastieken die altijd buiten gestaan hebben zijn uniek, niet zeldzaam maar één stap verder: uniek. Als je ze in de beeldenzaal van het museum ziet staan zou je dat niet zeggen. Deze heren en dames hebben neergezien op het wel en wee van onze stad. Ze hebben toegezien op de verbranding van de laatste heks, op de komst van bezetters en de bevrijding ervan. Op alles wat Veere zo bijzonder maakt. Ga nog maar eens kijken in het museum en denk aan de woorden van Napoleon bij de piramides in Egypte: "Zoveel eeuwen kijken op u neer" was de tekst ongeveer. Dat doen deze beelden ook.

In de laatste hoofdstukken wordt de toestand beschreven en de maatregelen die genomen zijn om deze te bestendigen. Er is bewust van af gezien de beelden in oude glorie te herstellen. Als u dat jammer vindt verandert uw mening na het lezen van de redenen waarom dat niet gedaan is. Eén ervan is dat het niet bekend is hoe ze er oorspronkelijk uitzagen. Je zou de schijn opwekken die niets met de historische werkelijkheid te maken heeft. Stabilisering was een goede keuzeervaart de lezer.

Alles bij elkaar was mijn eerste indruk bij dit boekje ongeveer zo fout als een eerste indruk maar kan zijn. Het is leesbaar, interessant en geeft belangrijke informatie over een aantal beelden waar je als Veereenaar niet omheen kan. De zeven Heren en Dames van onze stad, mogen ze er nog maar lang staan en op de voortgaande geschiedenis ervan toekijken.



HET VLIEGKAMP (deel 2)

De Fokker vliegtuigenfabriek

Na een aantal geslaagde vluchten met de Spin richtte Anthony Fokker in 1912 in Duitsland een vliegtuigenfabriek op. De jaren erna verliepen zo succesvol dat hij in 1919 een contract van de N.V. Nederlandsche Automobielen- en Vliegtuigenfabriek Trompenburg overnam. Trompenburg had op het eind van de Eerste Wereldoorlog opdracht gekregen tot de bouw van 200 motoren, 118 verkenners en 98 jachtvliegtuigen voor de Nederlandse regering. Na de wapenstilstand had het rijk de order weer ingetrokken, maar was echter wel verplicht om alle materiaal tot een waarde van vijfenhalf miljoen gulden te kopen. Fokker hoorde van dit contract en wist het over te nemen. Op spectaculaire wijze keerde hij naar zijn vaderland terug. Machines, vliegtuigen, prototypes, tekeningen en het bedrijfsarchief smokkelde hij in zes treinen mee naar Amsterdam, waar alles in de petroleumhaven werd opgeslagen. Op 21 juli 1919 richtte hij de N.V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek op. Het bedrijf vestigde zich in de voormalige Elta-gebouwen, waar de fabriek ondanks de flinke oppervlakte aan bedrijfsruimte al spoedig te klein bleek te zijn. Om uit te kunnen breiden vroeg Fokker het ministerie in 1921 de leegstaande constructiewerkplaats en hangar van het vroegere marinevliegstation in Veere te mogen huren. Na het bekend worden van de plannen kwam er weer hevig protest van de Bond Heemschut. Zij omschreef het vliegekamp als *'de vloek van Veere'* en pleitte ervoor dat *'de lelijke loodsrommel'* afgebroken zou worden.

In het stadje zelf was er verdeeldheid over de komst van de fabriek. Een deel van de bevolking was er vanwege de komst van werkgelegenheid voor, anderen, onder wie de kunstcriticus Albert Plasschaert, waren er fel op tegen.

Ondanks alle bezwaren was de overname eind mei 1921 rond en kon begonnen worden met het inrichten van de gebouwen. Ook werd er nog een derde loods bijgebouwd. In het Handelsblad van 4 juni 1921 lezen we dat Fokkers keuze voor Veere niet zo verstandig was: *'Hij moet weten wat hij doet en zal de ongunstige plaatsing van zijn inrichting bij dat zeer lastige water nu óók maar moeten ondervinden'*.

Diezelfde maand verhuisde hoofdconstructeur Reinhold Platz met zijn staf naar Veere en kwam de productie op gang.

De fabriek bestond uit drie in steen opgetrokken hoofdgebouwen met een houten bekapping. Het grootste bevatte de opslagplaatsen, de metaalbewerking en de houtzagerij, met aan de waterkant over de gehele lengte diverse vertrekken ingericht als woning van de fabrieksleider, kantoor, waslokalen etc. Het kleinere gebouw ernaast was in gebruik als montagehal en bevatte ook twee tekenlokalen. Het derde, dat door een brede stenen helling van de andere werd gescheiden, was een grote hangar die grotendeels werd ingenomen door de vleugelbouw.



Het zat Fokker in de beginperiode in Veere niet mee. Een maand na de ingebruikname van de fabriek gebeurde er een ernstig ongeluk en nauwelijks een week later brak er een staking uit onder het personeel. Het ongeluk gebeurde op 16 juli toen van een in Veere gemonteerde eendekker, die vanaf vliegveld Vlissingen was opgestegen om uitgetest te worden, één der van triplex gemaakte vleugels brak. Het toestel stortte neer op de kanaaldijk, waarbij de 31-jarige Duitse ingenieur en vliegenier Otto Schützenmeister om het leven kwam. Op maandagmorgen 25 juli brak er een staking uit onder het personeel, dat voornamelijk uit Duitsers bestond. Een aantal van hen was opgedragen 's avonds te werken en zou overdag vrij zijn. Hiervoor wilden de arbeiders extra worden betaald, wat door de bedrijfsleider werd geweigerd. Toen ze 's avonds niet aan het werk gingen, werd hen ontslag aangezegd. Hierop besloten alle collega's het werk neer te leggen. De dag erna werd door tussenkomst van de directeur van het arbeidsbureau in Middelburg tussen beide partijen onderhandeld, wat ten slotte leidde tot terugneming van de zes ontslagen werklieden.

Op 5 september 1921 gaf de gemeente Fokker vergunning voor de bouw van een aantal houten woningen voor de Duitse werknemers op de gemeentewei, het huidige Oranjeplein. Tegen dit besluit kwam protest van de Veerse kunstschilders, de kunstcriticus Albert Plasschaert en de hervormde predikant Weyland, die gezamenlijk een bezwaarschrift indienden. Ze vonden dat er in de omgeving van Veere genoeg plaats was om te bouwen en wilden dit mooie plekje met zijn markante bomen sparen. Met succes, want de bebouwing kwam er niet.

In 1922 kwam de productie in Veere pas goed op gang. Op 3 januari kwamen opnieuw 50 beambten en werklieden uit Duitsland aan om marinevliegtuigen te bouwen. In april was het aantal werknemers gestegen tot 160, waaronder een tiental Veerenaren. Diezelfde maand kreeg de fabriek order tien Fokker F.3 verkeersvliegtuigen voor de Duits-Russische luchtmacht te bouwen. Dat waren toestellen voorzien van een 375 pk Rolls Royce motor die een gemiddelde snelheid van 170 km per uur konden halen. Maar ook kwam de eerste kritiek. Toen verslaggever Henri Hegener van het blad Het Vliegveld de fabriek in april 1922 bezocht, schreef hij dat de Nederlandsche Vliegtuigenfabriek haar keus op deze gebouwen had laten vallen bij gebrek aan beter. De fabriek was van meet af aan te klein en een deel van het materiaal moest buiten worden opgeslagen. Omdat Fokker hier toen ook gewone vliegtuigen bouwde, moesten deze getest worden óf op het militaire vliegveld bij Vlissingen, doch daar waren geen hangars en benzine en olie ontbrak, óf ze moesten per schip of trein naar Schiphol worden getransporteerd, wat veel kosten met zich meebracht. Het vervoer van bijvoorbeeld een F.3 naar Amsterdam kostte meer dan tweehonderd gulden!

Naarmate de tijd verstreek werd het Fokker duidelijk dat Veere niet de juiste locatie was om vliegtuigen te bouwen. Het duurde dan ook niet lang of de meubel- en vleugelbouw werd overgeplaatst naar de fabrieksgebouwen van Werkspoor in Utrecht en de technische afdeling verhuisde naar Amsterdam. Dat gebeurde in 1923, maar ook in 1924 werd weer een deel van het personeel overgeplaatst. Van sluiting was er gezien de grote bloei van het moederbedrijf vooralsnog geen sprake.

Pas in 1926 keerde het tij voor de Veerse fabriek. De luchtvaartmaatschappijen beschikten over voldoende toestellen en er gebeurden nauwelijks ongelukken. De vraag naar nieuwe vliegtuigen was daardoor gering en Fokker kreeg steeds minder orders.

Toen op 15 april 1926 een nieuw F.7 toestel op weg was naar Engeland, deed het even Veere aan. De romp was in Veere gebouwd en de afbouw had in Amsterdam plaatsgevonden. De piloot maakte boven het stadje twee afscheidsrondjes en wierp een briefje uit met de boodschap: *'Groeten vanuit de F.7, driemotorig vliegtuig, op weg naar Engeland'*. Het was ondertekend door Grasé, chefpiloot van Fokker. Het luidde het eind van de Veerse vestiging in. Begin juni 1926 ging de poort van het bedrijf definitief dicht en nog datzelfde jaar werden machines, werktuigen en overige inventaris publiekelijk verkocht. Een jaar later werd de montagehal afgebroken en verplaatst naar vliegveld De Kooy bij Den Helder, waar hij nog vele jaren dienst heeft gedaan.



In zijn korte bestaansperiode heeft de Veerse Fokkerfabriek enkele F.2's en F.3's afgebouwd waaraan men al in Schwerin was begonnen. Vervolgens bouwde men onder leiding van constructeur Platz de F.4, F.5, F.6 en F.7. Veel van deze Zeeuwse toestellen gingen naar de KLM. Voor de Amerikaanse marine werden drie T.2-torpedovliegtuigen gebouwd en voor Portugal vijf van het type T.3. Ook bouwde men S.2- en S.3-lesvliegtuigen, de FG.1- en FG.2-zweefvliegtuigen en rompen voor de Russische C.1's, D.11's en D.13's.

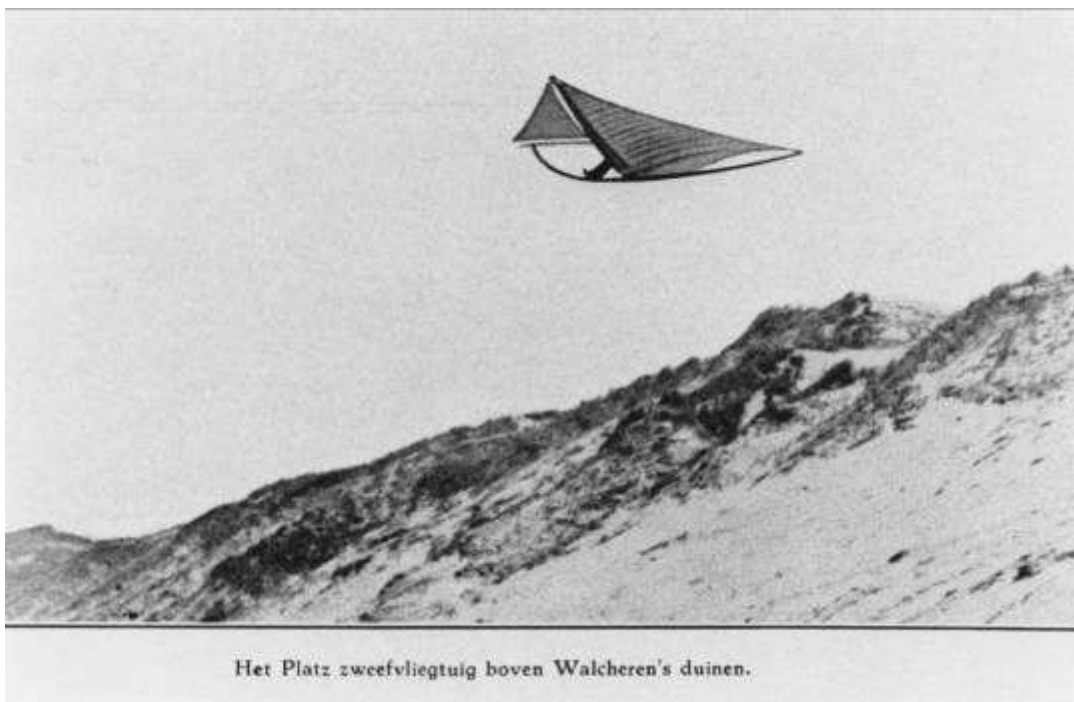
Van de in Veere gebouwde vliegtuigen is een Fokker T.2 bewaard gebleven. Dit in 1922 gebouwde toestel maakte de eerste non-stop transcontinentale vlucht over de Verenigde Staten. Het steeg 2 mei 1923 op vanaf Long Island en landde 26 uur en 50 minuten later in San Diëgo. Aan boord waren twee piloten, Lts. Oakley Kelly en John A. Macready. Eén van hen zorgde voor het opstijgen, de ander voor het landen. Tijdens de vlucht van zo'n 4000 km wisselden ze verschillende malen van positie. De gemiddelde snelheid was bijna 150 kilometer per uur. Vanwege deze bijzondere prestatie wordt het toestel nu tentoongesteld in het National Air en Space Museum in Washington.

Als bijzonderheid kan hier nog worden vermeld dat Platz in de winter van 1922/23 een hangglider ontwierp.

Na verschillende proeven met allerlei modellen, construeerde hij een toestel op ware grootte. Het had een spanwijdte van 6,60 m en woog 40 kg. Door één man kon het in een kwartier worden gemonteerd en in tien minuten uit elkaar gehaald en samengebonden worden. Op de fiets kon het worden vervoerd. Na een vijftigtal onbemande proeven werd het in de duinen van Vrouwenpolder bemand gevlogen, waarbij zeker tien gewone burgers er een geslaagde vlucht mee hebben gemaakt.

Het verslag dat Platz over het zeilvliegtuig maakte stuurde hij voor publicatie op naar Zwitserland. Hierin bleef hij echter zeer vaag in het geven van details. De gegevens die we hebben wijzen erop dat het toestel niet aan de eisen voldeed om goed te kunnen vliegen, met name de vleugel zou te zwaar geweest zijn.

Omdat Platz niets van wetenschappelijk onderzoek wilde weten om het zeilvliegtuig te verbeteren, is het nooit in productie gekomen.



Het Platz zweefvliegtuig boven Walcheren's duinen.



In 1930 kwam de marine weer terug in Veere en werden er weer watervliegtuigjes in het vliegveld gestationeerd. Daarnaast werd het hoofdgebouw ook voor andere doeleinden gebruikt. Zo was tijdens de restauratie van het stadhuis (1931-1934) de gemeentesecretarie erin gevestigd.

In mei 1939 werd sergeant A.J. Everaers uit Vlissingen tot commandant benoemd en werd de bezetting gezien de oorlogsdreiging tot enkele honderden manschappen uitgebreid.

Toen de Duitsers op 17 mei 1940 Middelburg bombardeerden en ook explosieven boven Veere uitgooiden, sprongen de matrozen van het bewakingsvaartuig overboord en kreeg de bemanning van het

vliegveld ruzie over het wel of niet hijsen van een witte vlag aan de mast waar nog de Nederlandse driekleur hing. Tot driemaal toe werden de witte-vlagmensen van de vlaggenstok verdreven. Een bommenregen maakte een eind aan deze discussie, waarna allen dekking zochten in de polder. Enkele Veerse vliegeniers zagen nog op het laatste nippertje kans de watervliegtuigjes, die aan een lange steiger bij het vliegveld lagen, in allerijl naar Engeland over te vliegen. In de haast waarmee dat moest gebeuren is er eentje op de kop in het water komen te staan, dat als verloren moest worden beschouwd. Nog diezelfde dag nam de Kriegsmarine bezit van het vliegveld en richtte het in tot haar basis. Everaers werd korte tijd later mijnmeester bij de visafslag, wat hij tot zijn pensionering in 1956 is gebleven.

Ondanks dat er rond de monding van het kanaal

regelmatig is geschoten, heeft het vliegveld de oorlog wonderwel zonder noemenswaardige schade doorstaan.

In 1946 is de achterste loods gesloopt en op vliegveld Valkenburg bij Leiden weer opnieuw opgebouwd.

Daar heeft hij nog tot de jaren zeventig dienst gedaan.

Het resterende gebouw kwam als opslagruimte in gebruik bij Rijkswaterstaat, de woningen werden verhuurd en in de grote zaal werden regelmatig evenementen gehouden. Veere's Genoegen gaf er meerdere malen een concert.



In 1961 verkocht het ministerie het vliegveld aan E.C. Keur die er een jachtwerf begon. De helling die in de loop van de tijd met huisvuil uit de stad was volgestort, werd opnieuw uitgegraven.

In 1989 nam Willy Vroom de werf over. Hij legde de nadruk op de exploitatie van de jachthaven, die inmiddels met een groot aantal ligplaatsen was uitgebreid.

Wegens reorganisatie van de haven en het verbeteren van de accommodatie werd de laatste loods in augustus 1997 gesloopt om plaats te maken voor een nieuw complex gebouwen met twintig appartementen, een restaurant, een winkel in watersportbenodigdheden en een kantoor, ontworpen door Cees Dam.

Door de vele protesten schoof de gemeente het afgeven van de bouwvergunning op de lange baan en nadat de erfpacht was afgelopen liet ze er in het voorjaar van 2011 een nieuw parkeerterrein aanleggen.

Jammer dat nu niets meer aan Veere's rijke luchtvaarthistorie herinnert.

JAGERS IN VEERE

Bijgaande foto laat een viertal jagers zien op het voordek van een grote schokker in de haven van Veere. Op de achtergrond zien we de loods van de werf van Van der Staal die in 1903 met diens dood ophield te bestaan.

Die schokker was de voorganger van de lemmeraak Veergat (VE8) die de familie van Beveren als tonnenlegger diende tot ze in de jaren zestig met het bedrijf stopte door de dood van Barend van Beveren. Gezien het feit dat de Veergat in 1917 in dienst werd genomen kunnen we ervan uitgaan dat het een foto van, tijdens of voor de Eerste Wereldoorlog is. Om precies te zijn tussen 1903 en 1917. De foto werd ons ter beschikking gesteld door Johan van Cranenburgh die hem van zijn vader heeft. Deze had hem in 1957 gekregen van A.G. Boddaert. Het kan dus zijn dat één van de jagers deze A.G. Boddaert is. We willen graag weten wie de heren zijn. Kan iemand verder de geschoten vogels determineren? Ze waren er in ieder geval erg trots op. Naar alle waarschijnlijkheid vogels die nu streng beschermd zijn.

Ook willen we graag meer informatie over het jagen in de omgeving van Veere in de vorige eeuw in het algemeen. Er schijnt door een Engelsman genaamd Popham uitgebreid gejaagd te zijn op waterwild. Hij kwam ieder jaar twee weken naar Walcheren en er is reden om aan te nemen dat hij in Veere verbleef (waar anders, gnuift deze chauvinist natuurlijk). Hij gebruikte daar een bootje voor waar een groot geweer op gemonteerd was, een 'gun punt' in het Engels. Heeft iemand foto's van dat bootje of van het grote geweer? Denk hierbij aan het formaat van een klein kanon. Loopplengte circa 2 meter, gewicht 15 à 20 kg. Zelfs als we niet vinden wie de mannen zijn geeft de foto een mooi beeld van wat er in die tijd in de haven gebeurde.

Jan Paul Loeff



AGENDA LEDENVERGADERING 11 JUNI 2013

Plaats: De Korenmaat

Aanvang: 20.00 uur

1. Opening
2. Vaststellen agenda
3. Notulen van de ledenvergadering 11 maart 2013
4. Mededelingen algemeen.
 - a) Bouw Kapellestraat
 - b) Extra rondvaartboot aan het hoofd (Rederij Denick)
 - c) Skatebaan
 - d) Onderzoek gebruik Grote Kerk
 - e) Ontwikkeling Oostwatering
 - f) Plaats basisschool
 - g) Schotse huizen
 - h) Onze opmerkingen n.a.v. het trekvlot over de kreek.
 - i) Vergadering stads- en dorpsraden; opmerkingen n.a.v. welkomstborden
 - j) Website
5. Binnengekomen vragen/opmerkingen van leden
6. Toilet Oranjeplein
Standpunt gemeente
7. De wijkagent.
8. Kascommissie 2014
9. Nieuw kascommissielid
10. Pauze
11. Placemaking proces
Stand van zaken
12. Gemeentelijke subsidie voor "leuk"project: klokje van Sandenburg
13. Rondvraag
14. Sluiting

VERSLAG LEDENVERGADERING STADSRAAD VEERE OP 11 MAART 2013

Plaats: de Korenmaat, Veere

Aanwezig:

Bestuur

Tjeerd Kuiper (p.l.v. voorzitter)
Henri Fagel
Ruud Backx (p.l.v. secretaris)

Gemeente Veere

Wethouder Jaap Melse
Wethouder René Molenaar
Dhr. Meijers (CDA)
Mevr. Van den. Berge (VVD)
Mevr. Jakobsen (PVDA/GrL)

Verontschuldigd

Jan Paul Loeff (voorzitter)
Lieneke Kamphuis (penningmeester)
Rob Veth (bestuurslid)

Aanwezige leden: 28

1. Opening om 20.00 uur

Tjeerd Kuiper vervangt voorzitter Jan Paul Loeff, die niet aanwezig kan zijn wegens ziekte.

2. Vaststellen agenda

Punt 6 wordt geschrapt: de wijkagent komt naar vergadering van 11 juni
Er wordt geen pauze gehouden.

3. Notulen van de ledenvergadering van 10 december 2012

Willem Burki vraagt wanneer touringcar verkeer uit de Wagenaarstraat verdwijnt.

Ruud Backx antwoordt dat dat binnenkort het geval zal zijn.

Ted van Dam merkt m.b.t. samenvoeging van de basisscholen op dat een paar jaar geleden uit onderzoek is gebleken dat de meeste ouders voor handhaving van de Valeriuschool waren. Dit in tegenstelling tot het standpunt van het bestuur van de Stadsraad.

Met deze aanvullingen/opmerkingen worden de notulen goedgekeurd.

4. Mededelingen algemeen

Jan Paul Loeff heeft op de raadsvergadering van Noord Beveland op 7 februari jl. ingesproken tegen de bouw van een hoteltoeren in het Veerse Meer. Het is niet bekend of zijn bijdrage aan de discussie veel heeft geholpen. Wèl dat er geen onderzoek wordt gedaan en dat daarmee de bouw niet doorgaat.

Tjeerd Kuiper dankt en complimenteert de gemeente met de aanpassingen, die in het bestemmingsplan op verzoek van de Stadsraad zijn opgenomen.

Tjeerd Kuiper informeert de leden over de zienswijze duurzaamheid die is ingediend door de Stadsraad. Zie de rubriek "Actueel" op onze website.

Het bestuur heeft de gemeente gewezen op de noodzaak ook in de winterperiode de openbare toiletten open te houden. Het krijgt ruime bijval van de aanwezige leden.

Het bestuur heeft de gemeente erop gewezen dat er fouten zijn gemaakt tijdens het Landrover evenement, waardoor het grasveld op het Bastion ernstig is geteisterd.

De gemeente heeft aan één van de leden (mevr. Brikkenaar van Dijk) laten weten dat de ophaalbrug over de haven voor Pasen zal worden gerepareerd.

5. Binnengekomen vragen/opmerkingen van leden

Ted van Dam heeft een brief aan het bestuur van de Stadsraad gestuurd waarin hij aanbevelingen doet voor een transponder systeem t.b.v. parkeren in het centrum. De brief zal aan de klankbordgroep worden doorgeleefd en is gepubliceerd op onze website (zie rubriek "Actueel").

Cees Boender complimenteert de gemeente omdat zij de graffiti op de muren van het Maurits Bolwerk binnen een paar dagen heeft laten verwijderen.

6. Jaarrekening 2012, alsmede verslag kascommissie

Willem Burki vraagt of de bijdrage van de gemeente kan worden verhoogd. Het antwoord van beide aanwezige wethouders laat helaas geen enkele illusie over.

Paul Barendregt vraagt naar de kosten van maquettes. Het antwoord luidt dat de bouw van maquettes op verzoek van de werkgroep Oranjeplein is uitbesteed.

Ted van Dam spreekt namens de kascommissie zijn waardering uit voor het professionele niveau van de verslaglegging. Hij stelt vast dat inkomsten en uitgaven juist verantwoord zijn en stelt voor het bestuur te dechargeren, hetgeen geschiedde.

7. Placemaking proces – update

Ruud Backx geeft een resumé over de activiteiten van het bestuur na de informatie avond in de Kleine Kerk op 12 februari jl. waarbij hij de prioriteiten van de Stadsraad kort samenvat:

1. Parkeren voor vergunninghouders in de buurt van hun woning gedurende het hele jaar.
2. Substantiële vermindering van toeristisch verkeer m.b.t. parkeren en rondrijden.
3. Parkeerplaatsen op het Oranjeplein in de toekomst niet alleen voor toeristen, maar ook voor vergunninghouders.

Na de bijeenkomst in de Kleine Kerk is op initiatief van de Stadsraad een voorstel gedaan om met de voorzitters van stichting Veere, de ondernemersvereniging en de Stadsraad, samen met Bosch-Slabbers en de gemeente, deze bijeenkomst te evalueren en te onderzoeken of alsnog een gezamenlijk standpunt m.b.t. bovenstaande punten zou kunnen worden geformuleerd. De ondernemers hebben dit voorstel afgewezen. Vervolgens werd afgesproken dat Bosch-Slabbers en project leider Arnold Schietekatte een gesprek zouden hebben met vertegenwoordigers van de ondernemers en een gesprek met vertegenwoordigers van de stichting Veere en de Stadsraad.

Dat laatste gesprek vond maandagmiddag 11 maart plaats. Jan de Wilde (stichting Veere) en Ruud Backx (Stadsraad) waren daarbij aanwezig. Jan Paul Loeff was verhinderd wegens griep. Het gesprek spitste zich toe op de maatregelen die Bosch-Slabbers voorstelt om voldoende parkeerplaatsen voor bewoners/vergunninghouders het hele jaar te garanderen en zoek- en rondrijdend verkeer te vermijden. Bosch Slabbers denkt beide problemen op te kunnen lossen door een geavanceerd elektronisch verkeerssysteem te plaatsen dat toeristisch verkeer begeleidt naar de parkeerplaatsen langs het kanaal en de Gedempte Haven en dat tevens vrije parkeerplaatsen in het centrum (Kaai en Oranjeplein) lokaliseert. Het aantal vrije, beschikbare parkeerplaatsen kan worden geprogrammeerd, waardoor vergunninghouders altijd over een parkeerplaats in het centrum kunnen beschikken. Bovendien biedt dit systeem de mogelijkheid het centrum volledig af te sluiten voor niet-vergunninghouders op bepaalde data en tijdstippen d.m.v. verbodsborden. Volgens Bosch Slabbers is dit systeem redelijk betaalbaar, alhoewel niet werd meegedeeld wat de kosten zullen bedragen. In de beginfase zouden verkeersregelaars kunnen worden ingezet om e.e.a. in goede banen te leiden. Om een indruk te krijgen van het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen voor vergunninghouders heeft Bosch-Slabbers in de maanden december t/m februari omstreeks 23.00 uur een aantal tellingen laten verrichten. Van het totaal aantal van de 404 beschikbare plaatsen bleken gemiddeld 200 plaatsen bezet. De Kaai, de Kapellestraat en de Oudestraat hadden de grootste bezetting. Na de uitvoering van de plannen van Bosch Slabbers, blijven 282 parkeerplaatsen over. De conclusie van Bosch-Slabbers is dat ook in dat geval voldoende parkeerplaatsen voorhanden blijven voor het gemiddelde aantal vergunninghouders in de nacht. Deze cijfers zijn uiteraard niet volledig representatief, maar geven slechts een indicatie.

De discussie die na deze informatie plaatsvindt wordt voornamelijk gevoerd langs de lijnen van de kosten van het elektronisch systeem (en betrouwbaarheid, lelijkheid, beheersbaarheid, leefbaarheid) en of er een alternatief is (minder duur, sociaal, geen afhankelijkheid van dure hulpmiddelen). Het lijkt er op dat het merendeel van de aanwezigen geporteerd is voor een minder ambitieuze oplossing, d.w.z. het verkeer in bepaalde periodes en dagen reguleren met hulp van borden en verkeersregelaars.

Op de vraag aan wethouder Molenaar of er wel voldoende geld is om een elektronisch systeem te financieren antwoordt hij dat geld wel een belangrijke rol speelt en niet bepalend is, maar dat gezamenlijke oplossingen belangrijker zijn. En alles wat wordt uitgegeven aan een elektronisch systeem kan niet gebruikt worden voor andere ambitieuze plannen. Men vindt het in ieder geval noodzakelijk dat de kosten van een elektronisch systeem worden afgezet tegen de kosten van

8. Rondvraag

Paul Barendregt vraagt of het bestuur van de Stadsraad al een standpunt heeft ingenomen inzake de plannen van het rijk voor inkrimping van het aantal gemeenten. Het antwoord is dat dat nog niet aan de orde is gekomen.

Leonard den Beer Poortugaal vraagt of het afgebrande frietkot bij het Oranjeplein terugkomt. *Jan Mosmans* kan hem geruststellen. Er is een tweedehands frietkot gekocht dat binnenkort zal worden geplaatst.

Leonard den Beer Poortugaal en *Annemarie Brikkenaar van Dijk* beklagen zich over de verwoesting van de Veerse Kreeken, waardoor natuurbeleving wordt vergald en vogels dreigen te verdwijnen. Andere aanwezigen (o.a. Dhr. Poppelaars) zijn het daar niet mee eens. Zij zijn juist erg ingenomen met de kwaliteitsslag die wordt gemaakt.

Mevrouw Meijers vraagt wanneer de verlichting van het stadhuis wordt gerepareerd. *Wethouder Jaap Melse* antwoordt dat dat gelijk gebeurt met de restauratie van het

stadhuis en het aanbrengen van nieuwe verlichting. Er komt dan ook andere verlichting.

Jan van den Broeke spreekt zijn verbazing uit over de (slechte) plaats van het nieuwe welkomstbord bij de rotonde Veerseweg. Ook andere aanwezigen is dat opgevallen (of juist niet). Noot: op 13 maart zag ik dat het bord inmiddels is verplaatst naar de hoek Veerseweg/Sandenburglaan. Daar is het leesbaar en staat het niemand in de weg (RB).

Piet Jan Houmes vraagt zich af hoe het zit met het onderzoek naar de functie Grote Kerk en of dat niet thuishoort in het placemaking proces. Wethouder Molenaar antwoordt dat alleen het gebied rond de Grote Kerk bij het Placemaking proces hoort. Het onderzoek naar de functie van de kerk valt daarbuiten.

Ted van Dam vraagt wat er gebeurt met zijn voorstel voor transponders t.b.v. parkeren in het centrum. Het antwoord is dat dit voorstel nog niet in het bestuur is behandeld, maar zal worden overhandigd aan Bosch-Slabbers en op de website zal worden geplaatst.

Op een vraag van één van de aanwezigen wat er gebeurt met het gebied Oostwatering antwoordt wethouder Molenaar dat binnenkort een selectie zal worden gemaakt van

bureaus die hebben gereageerd op de opdrachtformulering en waarvan er een paar zullen worden uitgenodigd om met voorstellen te komen. Op een vraag of het niet beter is het geld voor de bouw van een nieuwe Montfoortse toren te besteden aan de Grote Kerk luidt het antwoord dat de gemeente deze toren niet gaat bouwen en er daarvoor dus ook geen geld wordt uitgetrokken.

9. Sluiting

Om ongeveer 21.45 uur sluit de voorzitter de vergadering en dankt de aanwezigen voor hun positieve inbreng.

VEERS ALLERLEI

ZOMERCONCERTEN VEERE'S GENOEGEN

Muziekvereniging Veere's Genoegen zal in juni twee concerten verzorgen. Vrijdagavond 21 juni zal het traditionele Zomerconcert in de Grote Kerk worden verzorgd. Naast optredens van Veere's Genoegen kan het publiek ook genieten van Muziekvereniging Arnhemuiden.

Het programma begint om 19.30 uur. De Grote Kerk is vanaf 19.00 uur geopend. De entree bedraagt € 3,00 per persoon. Kinderen tot 12 jaar hebben gratis toegang.

Een week later, op vrijdagavond 28 juni, geeft Veere's Genoegen een buitenconcert op camping Elzenoord in Vrouwenpolder. Dit concert begint om 19.30 uur en de toegang is gratis. www.veeresgenoegen.nl



VEERSE WITTE

De Stichting Goede Gronden die zich sterk maakt voor de instandhouding van klassieke landbouwgewassen, introduceert op 1 juni om 10.00 uur op de Kaai het speciaal voor de stichting gebrouwen witbier Veerse Witte. Het oude tarwas Zeeuwse Witte, dat door de stichting weer tot leven is gebracht, blijkt hiervoor zeer geschikt te zijn.

Burgemeester Rob van der Zwaag zal het eerste flesje officieel in ontvangst nemen. De Veerse Witte wordt feestelijk binnengereden door een oude boerenwagen, getrokken door twee paarden. U bent daarbij van harte welkom laat de stichting weten.

ZOMERCONCERTEN VEERSE BEIAARD

Stadsbeiaardier David van der Vlies heeft voor vier zaterdagavonden in juli (20.00-21.00 uur) een gevarieerd programma samengesteld:

6 juli: Bauke Reitsma, beiaardier in Baarn en Weesp

13 juli: David van der Vlies, stadsbeiaardier Veere

20 juli: Gerda Peters, beiaardier in Voorburg en Beverwijk

27 juli: Arie Abbenes, was beiaardier van o.a. de Domtoren in Utrecht.

Dit laatste concert van de zomerserie is een concertante beiaarduitvoering van de opera Dido en Aeneas van Henry Purcell, live omlijst met vertelling door Phili Abbenes in de luistertuin van Jan Paul en Geesje Loeff, Kaai 43. Hiervoor kan niet worden gereserveerd! De toegang is gratis, dus wees er op tijd bij, het aantal plaatsen is beperkt! Na afloop geven beiaardier en verteller acte de présence.

VEERSE OPEN TUNEN ROUTE

Op zaterdag 8 juni (11.00-17.00 uur) en zondag 9 juni (13.00-17.00 uur) stellen negen particuliere tuineigenaren hun tuin open voor het publiek. Van intieme stadstuin tot landelijke boerenhof: iedere tuin heeft zijn eigen unieke karakter. De totale route is per fiets of te voet af te leggen (wandelroute circa 40 minuten). In iedere tuin is een extra activiteit zoals verkoop van kunst, brocante of versnaperingen. De entree per tuin bedraagt € 2,00 een passepartout kost € 10,00. De opbrengst komt ten goede aan het restauratiefonds van de Kleine Kerk.

Startpunt: Markt 14, 4351 AH Veere. Kijk voor actuele informatie op www.veere-stad.nl

EXPOSITIE BENADER VEERE VANAF HET WATER

Gallery Maritime in Middelburg organiseert i.s.m. de stichting Maritime Art & Design en de Nederlandse Vereniging van Zeeschilders in de Grote Kerk van Veere een tentoonstelling met als uitgangspunt het silhouet van Veere gezien vanaf het water. Deelnemende kunstenaars zijn Pauline Bakker, Winnifred J. Bastian, Frans Buissink, Ingrid Dingjan, Geert Huybers, Leentje Linders, Ronny Moortgat, Ageeth van den Oever, Marlou Pluymaekers, Jan de Quelery, Françoise van Ré, Peter de Rijcke, Wim Vaarzon Morel jr., Rein de Vries en Ludo van Well.

Er worden ook werken uit particulier bezit tentoongesteld waarin het silhouet van Veere onderwerp is.

De tentoonstelling loopt van 24 mei t/m 7 juli, is dagelijks (behalve maandag) geopend van 11.00-17.00 uur, maar op zondag van 11.00-15.30 uur. De entree bedraagt € 2,00.

www.maritime-art-design.nl

