



Vastgesteld door de Stuurgroep Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone op 21 januari 2011

Stuurgroeppartners zijn:
Provincie Zeeland
Gemeente Terneuzen
Zeeland Seaports
Rijksvastgoed en –ontwikkelingsbedrijf
Rijkswaterstaat
BZW - Kring van Werkgevers in de Kanaalzone
Kamer van Koophandel voor Zuidwest Nederland
Zeeuwse Milieufederatie

I.	Inleiding		3
II.	Samenvatting Gebiedsvisie Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone 2009		5
III.	Van visie naar uitvoering, de opgaven uitgewerkt in clusters		6
	A. Ruimtelijk economische ontwikkeling	6	
	B. Kwaliteit van werk- en leefomgeving	11	
	C. Regionale samenwerking en gebiedsmarketing	13	
IV.	Uitvoeringsagenda 2020, ontwikkelingsperspectief 2040		15
	A. Ruimtelijk economische ontwikkeling	16	
	B. Kwaliteit van werk- en leefomgeving	18	
	C. Regionale samenwerking en gebiedsmarketing	20	
V.	Financieel kader		21
	A. Ruimtelijk economische ontwikkeling	21	
	B. Kwaliteit van werk- en leefomgeving	23	
	C. Regionale samenwerking en gebiedsmarketing	25	
VI.	Organisatie van de uitvoering		26
Bijlage 1.	Projectenoverzicht		28
Bijlage 2.	Werkprogramma		40
Bijlage 3.	Wensbeeld		

I. Inleiding

Op 15 september 2010 heeft de Stuurgroep Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone ingestemd met de inhoudelijke koers voor de gebiedsontwikkeling in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone en de projecten en activiteiten tot 2020, vastgelegd in het Strategisch Plan Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone. Het Strategisch Plan is een vervolg op de in oktober 2009 vastgestelde Gebiedsvisie voor dit van nationaal belang zijnde economische kerngebied, gelegen binnen de grenzen van de gemeente Terneuzen. Opdrachtgevers voor Gebiedsvisie en Strategisch Plan zijn de gemeente Terneuzen, de provincie Zeeland, Zeeland Seaports en het Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf.

In de Gebiedsvisie werden destijds de ambities voor de Kanaalzone benoemd in acht opgaven en een groot aantal projecten en activiteiten. Nu wordt de stap naar uitvoering gezet. De uitvoering van een zo omvangrijk ruimtelijk en economisch programma kan niet anders dan door de partners gezamenlijk worden opgepakt en in een langjarig perspectief van ontwikkeling en samenwerking worden geplaatst. Het is noodzakelijk nu al eerste uitvoeringsstappen te zetten en resultaten te behalen maar om het gewenste effect te sorteren is langdurige en consistente inzet van de partners noodzakelijk.

Het Strategisch Plan geeft het kader voor de uitvoering van projecten en activiteiten voor de korte termijn (2011 tot 2020), in het perspectief van de gewenste ontwikkeling op de middellange (2015 tot 2030) en het streefbeeld voor de lange termijn (2040).

De ruimtelijk-economische en de sociaal-economische ontwikkeling van een gebied staan nooit geheel op zich zelf maar moeten altijd worden gezien in relatie tot de omgeving. Voor de ontwikkeling van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone zijn vier bestuurlijke omgevingsrelaties van direct belang: regionaal (Zeeuws-Vlaanderen), regionaal grensoverschrijdend, (Gent/Oost-Vlaanderen), provinciaal (Zeeland) en nationaal (Nederland). De verschillende omgevingsfactoren kunnen per relatie leiden tot verschillende afspraken over afstemming, specifieke projecten en samenwerkingsverbanden.

Regionale afstemming en samenwerking is logisch, in de situatie van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone is hierbij voor de gemeente Terneuzen zowel samenwerking met de twee buurgemeenten in Zeeuws-Vlaanderen aan de orde als die met de Gentse regio. De samenwerking met de provincie Zeeland is eveneens vanzelfsprekend, de provincie heeft immers formele taken en bevoegdheden op de beleidsterreinen Ruimtelijke Ordening, Infrastructuur, Groen, Milieu en Water. Bovendien geeft de bijzondere situatie in Zeeland met alleen kleine en middelgrote gemeenten de provincie een extra legitimiteit en verantwoordelijkheid zich actief en ondersteunend op te stellen. Die bijzondere situatie in de dunbevolkte provincie Zeeland zal ook voor het Rijk een extra punt van aandacht en verantwoordelijkheid zijn.

In het Strategisch Plan wordt de relatie met het Rijk en rijksbeleid expliciet benoemd. De gewenste ontwikkeling van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone is in ruimtelijke zin primair een lokale en provinciale aangelegenheid maar de bestaande concentratie van economische activiteiten en de gewenste economische ontwikkeling van het gebied komen voort uit nationale ambities en nationaal beleid¹.

De beschikbare ruimte voor verdere haven- en industrieontwikkeling, de belangrijke verbindingen met het Belgische en Franse achterland, de speerpuntsectoren procesindustrie, logistiek en agribusiness en de ingezette transitie naar een meer biogebaseerde economie zijn zowel van lokaal en regionaal belang als daarnaast belangrijk voor de toekomst van de gehele Nederlandse economie. Het gaat hier tenslotte om een gebied met internationale uitstraling, door de aanwezigheid van een aantal grote, op de wereldmarkt opererende bedrijven.

De bereikbaarheid van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone is daar onlosmakelijk aan gekoppeld. Na de realisatie van de Westerscheldetunnel in 2003 zijn door of in samenwerking met het Rijk nieuwe infrastructurele ingrepen in de regio gepland, t.w. de aanpassing van de N61, de verdubbeling van de

¹ Zie Nota Ruimte (2004) en Nota Pieken in de Delta (2004): in beide nota's wordt de kanaalzone aangemerkt als economisch kerngebied. In 'Pieken in de Delta' wordt het gebied 'van nationale economische betekenis' genoemd vanwege de diepzeehavens Vlissingen en Terneuzen, de kapitaalintensieve industrie met hoge toegevoegde waarde en de strategische ligging tussen Rotterdam en Antwerpen. De regio is daardoor een aantrekkelijke vestigingslocatie voor havengerelateerde en logistieke bedrijvigheid.

tractaatweg en de tunnel bij Sluiskil. Ook wordt de aansluiting van het Nederlandse op het Vlaamse hoofdwegennet verbeterd. Daarnaast is door de Vlaamse en Nederlandse overheid een gezamenlijke studie uitgevoerd naar verbetering van de maritieme toegang tot het Kanaal van Gent naar Terneuzen door middel van de aanleg van een grotere zeesluis². Uit het recente overleg op ministerieel niveau tussen Vlaanderen en Nederland is gebleken dat voor de variant grote zeesluis binnen het bestaande complex is gekozen. De Stuurgroep is, in navolging van het advies van de SAF, van mening dat de aanleg van een grote zeesluis van essentieel belang is voor de goede relatie met Vlaanderen en de realisatie van het plan voor de ontwikkeling van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone.

Om de beoogde economische baten voor de regio en voor Nederland ook daadwerkelijk te kunnen realiseren dienen -aanvullend op deze ingrijpende infrastructuurprojecten- nu de economische en de ruimtelijke ontwikkeling te worden ondersteund.

Ook de sociaal-economische en de demografische ontwikkelingen leiden tot rijksbetrokkenheid: deze ontwikkelingen maken het noodzakelijk reeds nu in diverse regio's in Nederland maatregelen te nemen die de voorzieningenstructuur en leefbaarheid op peil houden. In de provincie Zeeland is al een pilot voor het voortgezet- en beroepsonderwijs voor de gehele provincie in voorbereiding, met betrokkenheid van het ministerie van Onderwijs. In Zeeuws-Vlaanderen wordt met ondersteuning van het ministerie van Binnenlandse Zaken, directoraat-generaal Wonen, Wijken en Integratie gewerkt aan een actieprogramma voor voorzieningen, wonen, verbindingen en recreatieve ontwikkeling.

Gezien de opgaven voor de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone is naast de bestaande relaties op rijksniveau via het Rijksvastgoed en -ontwikkelingsbedrijf de inhoudelijke betrokkenheid van de departementen van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en van Infrastructuur en Milieu wenselijk. De inzet van het Rijk zou niet primair om behouden en repareren moeten gaan maar veeleer om het verwezenlijken van rijksambities en het verzilveren van kansen.

Het Strategisch Plan geeft het kader voor de invulling van de relatie op alle vier genoemde bestuurlijke omgevingsniveaus in de komende periode, dus ook die met het Rijk.

Foto Zeeland Seaports: Sluizencomplex / stad Terneuzen



² Uit de probleemanalyse die in het kader van het onderzoek naar de maritieme toegang is gemaakt (KGT2008) blijkt dat de capaciteit en betrouwbaarheid van het sluizencomplex de benutting van het economisch potentieel van de Kanaalzone voor de toekomst belemmeren. De in het SAF verenigde lokale en regionale partijen, zowel Vlaams als Nederlands, hebben geadviseerd om te kiezen voor de aanleg van een grote zeesluis (gedimensioneerd voor een maatgevend schip van 366 x 49 x 14,5 meter) binnen het bestaande complex waarbij 6 (bredere) voorwaarden zijn benoemd.

II. Gebiedsvisie Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone 2009

In de Gebiedsvisie voor de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone is de ambitie voor de ontwikkeling van het gebied tot 2030 beschreven. Voor de volledigheid is de visie hieronder kort samengevat.

In de Gebiedsvisie wordt geschetst hoe de ontwikkeling van de haven en van de economische speerpunten procesindustrie, logistiek en agribusiness elkaar kunnen versterken. De essentiële randvoorwaarden daarvoor zijn: samenwerking tussen bedrijfsleven en overheden, in praktijk brengen van een moderne industriepolitiek waarin transitie naar een meer biogebaseerde economie en naar multimodaliteit uitgangspunt is en ketenintegratie tussen de drie sectoren. Het gebied heeft sterke pluspunten die het mogelijk maken de ambities te verwezenlijken: de beschikbare ruimte, de genoemde economische speerpunten, de bereikbaarheid over water, via de weg en over het spoor en het Vlaamse en Franse achterland op korte afstand, het zijn alle factoren die er toe doen.

Economische ontwikkeling heeft een contramal, de kwaliteit van werk- en leefomgeving. De economie kan alleen floreren als het vestigingsklimaat voor bedrijven goed is en dat lukt alleen als werknemers er veilig en prettig kunnen wonen in leefbare steden en kernen met aandacht voor milieukwaliteit, een voldoende voorzieningenpakket, het juiste woningaanbod en landschappelijke kwaliteit voor recreatie in de directe omgeving.

Die dubbele ambitie vormt het uitgangspunt van de visie op de ontwikkeling van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone tot 2030 en moet het startpunt zijn voor de uitvoering. Het is helder dat niet alles tegelijkertijd kan worden opgepakt. Een economische groei die boven het Zeeuws gemiddelde ligt is wenselijk en door de komende verbetering van de maritieme toegang en de Seine-Schelde verbinding ook mogelijk maar de gebiedsontwikkeling op de schaal van de gehele Kanaalzone heeft tijd nodig en zal in fases geschieden. Het perspectief op 2030 en daarna is nodig om vanaf heden gericht de gewenste uitvoering tot 2020 te kunnen voorbereiden en in gang zetten.

De Gebiedsvisie beschrijft de gewenste ontwikkeling van het gebied in acht opgaven:

- economische ontwikkeling
- onderwijs/arbeidsmarktstrategie
- regiomarketing
- multimodaliteit
- woonmilieus en voorzieningen in relatie tot demografische ontwikkelingen
- milieukwaliteit
- natuur en landschap
- grensoverschrijdende samenwerking

Per opgave zijn projecten of activiteiten benoemd, soms al lopend, in andere gevallen te intensiveren of zelfs nieuw. Een forse en brede agenda voor de toekomst van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone!

De urgentie van het in uitvoering brengen van die agenda is groot: de kansen voor het gebied zijn evident maar tegelijkertijd zijn er bedreigingen waarmee men te maken heeft. De recessie treft ook de conjunctuurgevoelige procesindustrie en logistiek in de Kanaalzone hard terwijl die procesindustrie juist nu voor een grote opgave met transitie naar een meer duurzame basis staat. Woongebieden moeten mede door de demografische ontwikkelingen ingrijpend worden geherstructureerd, voorzieningen dreigen door diezelfde ontwikkelingen te verdwijnen uit kleinere kernen in het gebied en de dalende omvang van de beroepsbevolking gaat leiden tot krapte op de arbeidsmarkt.

De uitvoering moet gebaseerd zijn op het verzilveren van de kansen maar de genoemde bedreigingen mogen daarbij niet uit het oog worden verloren; het gaat om een lange termijn inzet, gericht op een structureel positief effect op zowel economische ontwikkeling als leefbaarheid.

De Gebiedsvisie benoemt reële opgaven voor de periode tot 2020 en de ambitie voor de langere termijn, gebaseerd op strategische keuzes in economische ontwikkeling, omgevingskwaliteit en mobiliteit. In het Strategisch Plan en het op basis van een uitgewerkte businesscase definitief vast te stellen uitvoeringsprogramma worden opgaven en ambities verder geconcretiseerd.

III. Van visie naar uitvoering, de opgaven uitgewerkt in clusters

De provincie Zeeland, de gemeente Terneuzen, Zeeland Seaports en het Rijk willen over de volle breedte van de Gebiedsvisie tot uitvoering van projecten komen. De acht opgaven vormen samen de integrale opgave voor de Kanaalzone, de integrale aanpak vormt de basis voor de gewenste schaa sprong in de gebiedsontwikkeling en versnelling in de realisatie van ambities.

De acht opgaven laten zich het best bundelen in drie clusters, welke hieronder worden toegelicht: 'Ruimtelijk economische ontwikkeling', 'Kwaliteit van werk- en leefomgeving' en 'Regionale samenwerking en gebiedsmarketing'. Deze drie clusters zijn onderling nauw met elkaar verbonden: geen economische groei zonder goede leefomgeving en voorzieningen die het gebied aantrekkelijk maken voor bewoners en de arbeidsmarkt; geen nieuwe bewoners en arbeidskrachten zonder goede beeldvorming over de potenties van het gebied; geen succesvolle marketing als er geen ruimtelijke en economische kansen liggen en dus geen economisch perspectief is.

A. Ruimtelijk economische ontwikkeling

De economische ontwikkeling van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone is de motor achter de gewenste integrale ontwikkeling. Al decennialang is de economische functie van het gebied zichtbaar, met bestaande, gestaag uitbreidende bedrijfsactiviteiten. Petrochemie en aanverwante havengerelateerde bedrijvigheid bepalen het eerste beeld: er is een aantal grote internationaal opererende bedrijven gevestigd, belangrijke spelers op de Europese en zelfs de wereldmarkt. Daarnaast zijn er in de loop der jaren nieuwe sectoren opgekomen, met name agribusiness, glastuinbouw en logistiek en vindt transitie van bedrijfsprocessen binnen sectoren plaats, van traditioneel naar meer biogebaseerd.

Onder de noemer Biopark Terneuzen werken bedrijven in de Kanaalzone samen, door onderlinge afname en gebruik van bij- en afvalproducten; samenwerking met de Gentse regio (Ghent Bio Energy Valley) vindt plaats in het programma Bio Base Europe: een proeffabriek voor bioraffinage en een opleidingscentrum voor bioprosesoperators. De provincie Zeeland werkt onder de naam Eco3 aan versterking van de ketenaanpak tussen procesindustrie, biobased economy en opslag en hergebruik van warmte en CO₂.

De economie in het gebied kon en kan vooral groeien doordat ruimte voor groei beschikbaar is, regio en Rijk beschouwen het gebied als één van de weinige gebieden in Nederland waar nieuwe industriële bedrijven zich kunnen vestigen. Daarnaast is een bepalende factor voor verdere groei de uitstekende bereikbaarheid, allereerst over water, vanaf de Noordzee en de haven van Antwerpen via de Westerschelde, vanuit het 'voorland' van de Rotterdamse mainport via diverse verbindingen en het achterland via het Kanaal van Gent naar Terneuzen. De bereikbaarheid over de weg is na de realisatie van de Westerscheldetunnel enorm toegenomen, enkele binnenkort in uitvoering te nemen projecten als de kanaaltunnel bij Sluiskil en de verdubbeling van de Tractaatweg versterken de ontsluiting van het gebied verder. Het gebied is aan de westelijke zijde van het kanaal via het spoor aangesloten op het Belgische net, verdere versterking door een directe verbinding aan de oostelijke zijde is wenselijk.

De kaart van de Kanaalzone laat een aantal gebieden zien waar de ontwikkeling is gestart en gronden deels al bouwrijp geleverd kunnen worden. Er is voldoende ruimte beschikbaar voor bedrijven om zich te vestigen, de strategische reserve is groter dan strikt nodig om de markt snel te kunnen bedienen. De economische recessie is zeker debet aan de vertraagde ontwikkeling van deze gebieden. Ook leiden de veranderingen in de wereldeconomie tot verschuiving van grootschalige nieuwe bedrijfsvestigingen op het gebied van de procesindustrie naar vooral het Midden- en Verre Oosten en andere opkomende economieën, waardoor locaties in Noord-West Europa minder snel tot ontwikkeling komen.

De kaart bevat ook nog 'witte vlekken', gebieden die zijn bestemd voor nieuwe economische functies maar waar de uitvoering nog niet is gestart. Op de oostelijke oever biedt de Axelse Vlakte de komende jaren nog voldoende ruimte voor nieuwe ontwikkelingen, de Westelijke Kanaaloever is een zeer belangrijk ontwikkelingsgebied voor een volgende periode.

Externe oorzaken voor vertraagde groei zijn over het algemeen makkelijker te accepteren dan interne, toch is het wenselijk ook die te bezien. De gezamenlijke overheden lijken te afwachtend en behoudend

te zijn geweest in hun visie op de ontwikkeling van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone. Het Rijk investeerde en investeert opnieuw in enkele grote infrastructurele projecten en benoemt in nota's en visies de economische potentie van het gebied maar heeft de regio op dat punt tot dusver niet actief ondersteund. De regio zelf is onvoldoende in staat gebleken eenduidige ruimtelijke en economische keuzes te maken en uitvoeringskracht te koppelen aan visies. De partijen willen dat nu veranderen: de ambitie achter de Gebiedsvisie en dit Strategisch Plan is om door initiatief, strategische keuzes en gerichte investeringen te komen tot versnelling en een schaa sprong in de economische ontwikkeling van het gebied.

De ontwikkelingskansen voor de langere termijn worden mede bepaald door de economische groei ten gevolge van de verbeterde Seine–Schelde verbinding. Daarnaast moet worden gewacht op de uitkomst van de studie naar en de vervolgens te maken afspraken over de vernieuwing van het sluizencomplex, waarmee de maritieme toegang tot het Kanaal van Gent naar Terneuzen wordt verbeterd en voor de komende decennia geschikt gemaakt. Naar verwachting komt het nieuwe sluizencomplex pas op z'n vroegst in 2020 gereed. Mede daardoor wordt de uitvoering tot 2020 vooral gericht op de gebieden aan de Oostzijde, waar al de nodige investeringen hebben plaatsgevonden. De inzet daarbij blijft gericht op de versterking van de bekende speerpuntsectoren: procesindustrie (met name groei door nieuwe activiteiten van bestaande bedrijven), logistiek (met groei in toegevoegde waarde activiteiten) en agribusiness (door versterking van clustervorming).

Als de komende tien jaar de kansen worden verzilverd, nieuwe bedrijvigheid ontstaat en terreinen vol raken, kan aansluitend de schaa sprong in ruimtelijke zin starten door de ontwikkeling van terreinen aan de Westelijke kanaaloever.

Masterplan Zeeland Seaports

Zeeland Seaports is een belangrijke schakel in de economie van Zeeland en van de Kanaalzone. Hoofddoelstelling van het havenbedrijf is het handhaven en stimuleren van bedrijvigheid en werkgelegenheid in de havenclusters Vlissingen en Terneuzen. In het Masterplan 2009 – 2020³ wordt de ambitie uitgesproken om tot 2020 de havengerelateerde werkgelegenheid en de toegevoegde waarde te laten groeien met 20 %. Duurzaamheid en innovatie zijn daarbij belangrijke strategische uitgangspunten, evenals samenwerking met het bedrijfsleven.

In het Masterplan benoemt Zeeland Seaports de prioriteiten voor de komende jaren:

- Het realiseren van vestigingsruimte voor logistieke en industriële activiteiten door een goed vestigingsbeleid (inclusief benutten en waarborgen van milieuruimte), benutten van mogelijkheden tot inbreiding en het ontwikkelen van nieuwe duurzame vestigingslocaties.
- De totstandkoming van grootschalige activiteiten op het gebied van containeroverslag in met name Vlissingen.
- Ontwikkelingsplannen in balans brengen met de bescherming van natuur en milieu door ze te toetsen op hun gevolgen voor natuur en milieu en maatregelen te nemen om die gevolgen te beperken of te compenseren, o.a. door het opstellen van een Haven Natuur Plan.
- Versterking van duurzaam transport van en naar het achterland, ondermeer door vergroting van het overslagvolume voor de binnenvaart in de kanaalzone mogelijk te maken met extra voorzieningen (kades, multimodale terminals, walstroom). Daarnaast inzet op een betere benutting van bestaande spoorverbindingen door het wegnemen van knelpunten en inzet op een uitbreiding van spoorverbindingen, m.n. Axel – Zelzate.
- Stimulering van duurzame industriële clustervorming in de Kanaalzone door acquisitie op vestiging van bedrijven (m.n. biobrandstoffen en bio-energie, industriële verwerking van landbouwproducten, glastuinbouw), samenwerking tussen bedrijven door onderling gebruik van rest- en afvalstoffen, nieuwe activiteiten op de locatie van Dow en in het Valuepark Terneuzen, samenwerking Biopark Terneuzen met Ghent Bio Energy Valley (Terneuzen Bioport). Zeeland Seaports zal tevens werken aan het accommoderen van logistieke bedrijven waarvoor in Vlissingen geen vestigingsruimte meer is.

³ Strategisch Masterplan Zeeland Seaports 2009 – 2020 (2008)

- Optimalisering van de haveninfrastructuur en havengebruik in relatie tot het scheepvaartaanbod, onder meer door aanpassing van het sluizencomplex Terneuzen.

Zeeland Seaports geeft in het Masterplan verder nog aan een selectief uitgiftebeleid te gaan voeren, communicatie met belanghebbenden te versterken, commerciële promotieactiviteiten te versterken, ICT als concurrentie-instrument in te zetten, opleidingen en arbeidsmarkt te matchen met de arbeidsvraag van de havens en tenslotte de activiteiten op het gebied van energieproductie te versterken.

Het masterplan wordt uitgewerkt in uitvoeringsplannen voor de marktsegmenten bulk, breakbulk en roro, industrie en energie en tenslotte containerisatie.

Marktanalyse

Om de kansen voor extra groei in de Kanaalzone in het algemeen en van de genoemde sectoren in het bijzonder beter te kunnen inschatten heeft een compacte marktanalyse plaatsgevonden. De haven van Terneuzen bevindt zich qua overslagcijfers in een positie tussen de kleine en middelgrote zeehavens in Noord-West Europa. De toegevoegde waarde uit met name de chemiesector geeft de Kanaalzone echter een veel prominenter positie.

In een SWOT-benadering komen de al genoemde pluspunten ruimte en bereikbaarheid duidelijk tot uitdrukking. Een zwakker punt is de afhankelijkheid van investeringen door een beperkt aantal grote bedrijven, die vaak onderdeel vormen van grote multinationale concerns met hoofdkantoren elders in de wereld. Ook de relatieve onbekendheid van de Kanaalzone ten opzichte van andere West Europese havens is een punt van aandacht. Kansen worden met name gezien in nieuwe ontwikkelingen in de 'biobased economy' en in benutting van reststromen uit de chemische industrie, daarnaast in de spin off van toenemende overslag van containers. Ook de congestie rond de havens van Antwerpen en Rotterdam tegenover de opwaardering van de Seine-Schelde verbinding, de verbetering van de maritieme toegang en de uitbreiding van de weginfrastructuur bieden de regio extra groeikansen.

Bedreigingen zijn er ook: toenemende congestie op het Vlaamse wegennet heeft een nadelig effect op de achterlandverbindingen in België en Frankrijk en daarmee ook directe invloed op de Kanaalzone. De groeiende trend om ook bulk en breakbulkproducten per container te vervoeren kan leiden tot verschuivingen in bedrijfsvestiging, die ook de Kanaalzone kan treffen. Tenslotte zet de regelgeving op milieugebied druk op de ontwikkelingsmogelijkheden in de Kanaalzone.

Uit de marktanalyse blijkt dat de inzet op groei van de benoemde speerpuntsectoren de juiste is:

- De agro- en voedingsindustrie zal naar verwachting niet zozeer groeien door nieuwe industriële vestiging maar meer door waardetoevoegende logistiek en de combinatie van glastuinbouw en landbouw met de huidige ladingstromen via de haven. Vestiging van één of meer logistieke dienstverleners nabij het glastuinbouwcomplex ligt voor de hand.
- Bio based economy (bio-energie, bio-brandstoffen en bio-producten) heeft gezien de wereldwijde aandacht in combinatie met de aanwezige pluspunten forse groeikansen, overigens wel in concurrentie met andere regio's.
- In de chemiesector verschuift basischemie deels in de richting van winningslocaties; de huidige productielocaties voor basischemie worden langzaam maar zeker uitgebreid en ook geschikt gemaakt voor fijnchemie. Specialisatie naar deelsectoren vergroot de groeikansen. Een nieuwe ontwikkeling en een kans voor de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone is de vestiging van de afnemers van fijnchemie-producten in de nabijheid van de productielocaties, ter beperking van lange vervoersstromen en dus transportkosten.
- De logistieke sector in de Kanaalzone is voor een groot deel gebonden aan de aanwezige industrie. Daar liggen ook de groeikansen, mede in relatie tot verdere containerisatie in Vlissingen. Daarnaast zijn er marktkansen in assemblage, waaronder windmolens, waardoor zowel bedrijvigheid als nieuwe aan- en afvoerstromen ontstaan.

Andere sectoren met groeikansen zijn bouw materiaal (verbeterde verbinding met het Franse achterland) en forest products, m.n. hout en papier.

Gezien de congestie op de weg en daarmee gepaard gaande stijging van transportkosten wordt voor vervoer over water via binnenvaart al autonome groei verwacht. Voor de Kanaalzone levert de

verbeterde Seine-Schelde verbinding daarbovenop over enkele jaren extra groeikansen. Om deze groeikansen daadwerkelijk te kunnen benutten dienen wel de overslag- en andere faciliteiten in het gebied tijdig te worden uitgebreid.

De conclusies die uit de marktanalyse worden getrokken zijn overwegend positief, met een aantal aandachtspunten en met randvoorwaarden om tot verdere groei te komen. In de aanbevelingen wordt gewezen op het verder uitwerken van:

- een gerichte marktstrategie,
- een strategischer inzet op promotie en acquisitie,
- meer samenhang tussen de ontwikkelingsrichting van de Kanaalzone en de marktbenadering daarvoor,
- versterking van de positie van Terneuzen in logistieke ketens en clusters, en tenslotte
- een integrale aanpak.

In die aanpak dienen de uitgifte van bestaande en ontwikkeling van nieuwe terreinen, herstructurering van verouderde terreinen, de beschikbare milieuruimte en de gerichtheid op de verschillende marktsectoren continu in samenhang te worden bekeken, zodat geïnteresseerde bedrijven snel duidelijkheid krijgen over concrete mogelijkheden.

De ambitie is de samenwerking tussen Zeeland Seaports, de gemeente Terneuzen en de provincie Zeeland op dit punt te intensiveren: oude bestemmingsplannen dienen te worden geactualiseerd, procedures tot wijziging moeten snel kunnen worden gestart als daar door vraag uit de markt aanleiding toe is, flexibiliteit en oplossingsgericht denken zijn nodig om kansen te benutten.

Foto Zeeland Seaports: Glastuinbouw/ Axelse Vlakte / Sluiskil-Oost / Koegorspolder



Perspectief economische ontwikkeling Zeeuws-Vlaamse kanaalzone

De marktanalyse, maar ook een nadere marktverkenning via een aantal gesprekken met betrokken bedrijven en instanties, maakt duidelijk dat de gewenste uitbouw van de economie in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone waarschijnlijk slechts beperkt door vestiging van nieuwe grote bedrijven zal geschieden. De verwachting is dat de autonome groei vooral zal plaatsvinden door uitbreiding van bestaande bedrijven, deels met nieuwe activiteiten en daarnaast door vestiging van vooral kleinere bedrijven die pas op langere termijn doorgroeien.

Het voordeel van een dergelijke groei is versterking van diversiteit doordat de groei in verschillende segmenten plaatsvindt, extra werkgelegenheid ten opzichte van groei in alleen grootschalige bedrijfsactiviteiten en bovendien groei van werkgelegenheid voor beter (technisch) geschoold personeel. Een consequentie van deze ruimtelijk kleinschaliger groei is mogelijk dat de ontwikkeling van nieuwe terreinen in een lager tempo kan geschieden.

De acquisitie-inzet zal op zowel grootschalige bedrijfsvestiging in petrochemie of aanverwante activiteiten als op kleinschaliger ontwikkelingen in de opkomende segmenten gericht moeten blijven.

Vooralsnog wordt rekening gehouden met een gemiddelde jaarlijkse ruimtevrage van 10 tot 15 hectare bedrijventerrein (exclusief de vraag voor glastuinbouw), verdeeld over verschillende segmenten. De ambitie is te komen tot hogere gemiddelde uitgifte van bedrijfsterrein voor de benoemde economische speerpunten en tot nieuwe bedrijven met activiteiten die bijdragen aan de gewenste ontwikkeling. De inzet bij de ontwikkeling en uitgifte van nieuwe terreinen maar ook bij de invulling en herstructurering van bestaande terreinen is te komen tot intensief ruimtegebruik en tot flexibiliteit die aanpassing van het gebruik eenvoudiger maakt. Mede gezien de hoge investeringen bij aanleg van bedrijventerreinen in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone dient goed te worden nagedacht over een slimme fasering, opdat wel tijdig de juiste terreinen voor de juiste doelgroep beschikbaar komen maar tegelijkertijd een financieel rendabele ontwikkeling mogelijk is.

De geplande infrastructuurprojecten Sluiskiltunnel en Tractaatweg zijn belangrijk voor de doorstroming binnen het gebied. Na realisatie van beide projecten zal de aansluiting op het Rijkswegennet in Nederland en België aanmerkelijk zijn verbeterd. Over de uitvoering van de verdubbeling van de Tractaatweg voor het deel tussen Terneuzen en de grens vindt nog overleg plaats. Direct over de grens dienen in België nog diverse werkzaamheden plaats te vinden voor de aansluiting op het Vlaamse snelwegennet, afspraken hierover dienen nog te worden afgerond. Over de te zijner tijd te realiseren spoorverbinding tussen Axel en Zelzate heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Het is wenselijk dat binnen afzienbare tijd duidelijkheid ontstaat over de aanleg en de termijn tot realisatie, een positief besluit zal leiden tot versnelde invulling van de bedrijfsterreinen Axelse Vlakte.

Zeeland Seaports en de provincie Zeeland zetten al enkele jaren in op versterking van de functie van de haven van Terneuzen als binnenvaarthaven. Op basis van de conclusies in een adviesrapport uit 2008⁴ is een aantal projectvoorstellen gedefinieerd, Zeeland Seaports moet deze voorstellen nog uitwerken tot een Plan van Aanpak. De voorgestelde projecten zijn divers van aard en lopen van het ontwikkelen en beter benutten van watergebonden terreinen en het versterken van de verbinding van Terneuzen met de haven tot het bieden van meer en betere faciliteiten als ligplaatsen en walstroom, onderwijs en informatie. De kansen voor het vestigen van een regionaal overslagcentrum worden nader onderzocht. De ambities zijn kortom wel benoemd maar om tot uitvoering te komen moet de uitwerking met meer energie worden opgepakt.

De kans op bovenproportionele groei van binnenvaartactiviteiten en goederenstromen wordt versterkt door de verbeterde binnenvaartroute tussen de Seine en de Schelde. Deze nieuwe verbinding zal vanaf 2016 binnenvaart met een hoger tonnage en snellere doorvaart mogelijk maken. Verdere groeikansen hangen direct samen met de kans op toenemende aanvoer vanaf de Westerschelde. Het wel of niet kunnen realiseren van de gewenste faciliteiten voor grootschalig deep sea containervervoer en de planning van de aanleg van het nieuwe sluiscomplex beïnvloeden die kans sterk.

⁴ Ontwikkeling binnenvaart/zeehaven Terneuzen, Ecorys, februari 2008

Het huidige glastuinbouwareaal is nog beperkt van omvang. Het areaal kan binnen het huidige project worden uitgebreid tot ruim 200 hectare. De ambitie is om zo spoedig mogelijk dat maximum te hebben bereikt om vanuit een sterker cluster beter een combinatie te kunnen maken met andere projecten in het agri- en foodcluster. De kansen op langere termijn moeten nader worden bezien, het moet daarbij gaan om meer dan alleen productie; juist in de combinatie met toegevoegde waarde activiteiten en met handel en logistiek moet de meerwaarde worden gecreëerd, nadrukkelijk ook in termen van werkgelegenheidsgroei.

Werkgelegenheidseffecten

Ruimtelijke en economische investeringen in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone hebben een positief effect op de werkgelegenheid in het gebied. De herstructurering van bestaande en de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen leidt tot uitbreiding van bestaande bedrijfsactiviteiten en tot nieuwe bedrijfsvestiging en daarmee tot extra arbeidsplaatsen. In de periode tot 2040 wordt naar verwachting ruim 1300 ha geherstructureerd of nieuw ontwikkeld, waarvan circa 725 ha netto uitgeefbaar. Volgens berekeningen die zijn gebaseerd op de vestiging van bedrijven in de gewenste sectoren leidt de totaalontwikkeling tot 2040 tot een toename met 11.000 bruto arbeidsplaatsen; bij een minder intensieve ontwikkeling daalt dat aantal. Aangezien er sprake zal zijn van zogeheten regionale verdringing door verplaatsing van activiteiten van elders naar de Kanaalzone is de toename van het maximale netto aantal arbeidsplaatsen berekend op ruim 5000 in 2040, waarvan er bijna 2000 gerealiseerd kunnen worden in de periode tot 2020.

Uit een analyse van de specifieke arbeidsmarktsituatie in Terneuzen blijkt dat 33% van de beroepsbevolking laagopgeleid is, 45 % een opleiding op middelbaar niveau heeft en 22 % op hoog niveau is opgeleid. De werkloosheid is met 8,1 % fors hoger dan het Zeeuws en landelijk gemiddelde, tegelijkertijd is er een tekort aan hoogopgeleid technisch personeel. Gegeven de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt met een verhoogde uitstroom in de komende jaren en de vraagontwikkeling in de richting van meer gespecialiseerd personeel op middelbaar en hoger niveau zijn forse inspanningen nodig om vraag en aanbod goed op elkaar te laten aansluiten.

B. Kwaliteit van werk- en leefomgeving

Het cluster Kwaliteit van werk- en leefomgeving vormt de sociaal-economische en groene contramale van de economische ambities. Voor de economische ontwikkeling in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone is het essentieel dat er ruimtelijk en sociaal-economisch ook voldoende kwaliteit is. Huidige en nieuw aan te trekken bewoners, arbeidskrachten en bezoekers hebben allen recht op een kwalitatief goede werk- en leefomgeving, ook in een economisch kerngebied.

Opgaven in dit cluster hebben een direct of indirect ondersteunende doorwerking op de realisatie van de economische ambities, zoals die op het vlak van onderwijs, arbeidsmarktstrategie en realisatie van de goede woonmilieus, of zijn vooral gericht op de leefomgevingskwaliteit voor de huidige bewoners, nu en in de toekomst.

Ruimte en rust zijn op zich in voldoende mate aanwezig in Zeeuws-Vlaanderen maar een verbetering van de kwaliteit van natuur en landschap is wenselijk. In de Kanaalzone behoeft de milieukwaliteit continue aandacht vanuit de noodzaak een goede balans te vinden tussen groei van bedrijvigheid en het op peil houden van de leefkwaliteit. Als gevolg van de demografische ontwikkeling dient de woningvoorraad te worden aangepast, moeten voorzieningen op de regionale schaal op peil blijven en in centrumstad Terneuzen worden versterkt. Verder moeten het voortgezet en beroepsonderwijs op een voldoende peil blijven en door specialisatie waar mogelijk worden afgestemd op de eisen die de arbeidsmarkt stelt.

Twee recente ontwikkelingen hebben de uitvoering in dit cluster al op gang gebracht, namelijk een intergemeentelijk actieprogramma naar aanleiding van de demografische ontwikkelingen in Zeeuws-Vlaanderen en een provinciale onderwijspilot die in geheel Zeeland tot een beter afgestemd en geografisch goed gespreid onderwijsaanbod moet leiden.

Actieprogramma demografische ontwikkelingen, Onderwijspilot

De drie Zeeuws-Vlaamse gemeenten bereiden zich in samenwerking met de provincie voor op te nemen maatregelen in verband met de demografische ontwikkelingen in het gebied, waarbij het proces van 'ontgroening en vergrijzing' reeds nu zichtbaar is. Het gaat de gemeenten niet zozeer om de vraag of, wanneer en in welke mate de bevolkingsomvang daadwerkelijk gaat afnemen maar vooral om handhaving van de kwaliteit van leven, welzijn en welvaart.

Een actieprogramma 'Kwaliteitsslag' is in gang gezet en in samenhang daarmee is gestart met de ontwikkeling van een Masterplan Voorzieningen Zeeuws-Vlaanderen. Binnen deze kaders zijn acties gestart of voorzien op het gebied van wonen, natuur, landschap en cultuurhistorie, onderwijs, zorg en bereikbaarheid, economische stimulering van de landbouw- en recreatiesector alsmede ten aanzien van het voorzieningenniveau. In samenwerking met het Rijk is een experimentenprogramma opgezet voor voorzieningen en herstructurering en transformatie van de woningvoorraad. Een aandachtspunt daarbij is dat ongeveer 80 % van de woningvoorraad particulier bezit is.

De toon van het actieprogramma is positief, de gemeenten en de provincie beseffen echter wel dat het programma een vervolg moet krijgen in uitvoering en dat onderlinge samenwerking en betrokkenheid en (o.a. financiële) steun van provincie en Rijk daarbij noodzakelijk zijn.

Een onderwijspilot van vijf jaar is één van de acties in vervolg op het adviesrapport 'Kerend Tij' van de commissie Taskforce Zeeland. De Taskforce ging in 2009 in opdracht van het ministerie van OCW aan de slag nadat bleek dat in Zeeland een aantal onderwijsinstellingen in financiële problemen dreigde te komen. De problematiek heeft een directe relatie met de bevolkingsontwikkeling maar ook met het gemiddelde opleidingsniveau in Zeeland, het imago van de provincie en de Zeeuwse cultuur en bestuurlijke context, waarbij iedereen beseft dat er iets moet gebeuren maar voor de uitvoering vaak wijst naar een ander.

De conclusies en aanbevelingen in het rapport zijn onderschreven door onderwijsinstellingen en overheden, waarna een onderwijsautoriteit is benoemd om met doorzettingsmacht de aanbevelingen tot uitvoering te brengen. Het beoogde resultaat van de pilot is een langdurige en samenhangende voorzieningenstructuur voor het beroeps- en hoger onderwijs, met een kwalitatief hoogwaardig onderwijsaanbod dat mede is afgestemd op de behoefte van het regionale bedrijfsleven en de non-profitsector, doorlopende leerlijnen tussen vmbo, mbo en hbo met als resultaat het behoud van Zeeuwse leerlingen voor Zeeland en optimaal leerrendement, onderwijsarrangementen voor 'leven lang leren' en versterkt regionaal toegepast onderzoek. Een rijksbijdrage is noodzakelijk om de aanbevelingen te kunnen realiseren.

De onderwijspilot zal door organisatorische maatregelen en regionale spreiding van voorzieningen en onderwijsspecialismen gevolgen hebben voor het aanbod in de gemeente Terneuzen. Het is relevant om bij de uitvoering van de Gebiedsvisie op dit punt zo dicht mogelijk aan te sluiten bij de conclusies uit 'Kerend Tij' en in gesprek met de onderwijsautoriteit te bezien welke belangen in de Kanaalzone samenkomen. Versterking van specifiek het technische onderwijs op zowel MBO- als HBO-niveau in relatie tot de gewenste economische ontwikkeling zal in die gesprekken uitgangspunt zijn. Vestiging van de in de Gebiedsvisie genoemde Kenniscampus is een in dat kader wenselijke ontwikkeling. Daarnaast zijn er andere initiatieven die direct aansluiten op de economische activiteiten en ambities in de Kanaalzone: het al geplande kenniscentrum Bio Base Europe, een kenniscentrum voor de Binnenvaart en het Veiligheid oefencentrum Zeeland.

Ruimtelijke concentratie van de voorzieningen voor beroepsonderwijs in Terneuzen en de genoemde en mogelijke andere initiatieven leveren op termijn een sterk cluster op waarbinnen uitwisseling van kennis en praktijkervaring plaatsvindt en overhead kan worden beperkt door het delen van voorzieningen.

Landschap, natuur, milieu

Aan de verbetering van landschap en natuur in de Kanaalzone wordt gewerkt via het provinciale Landschaps Uitvoerings Plan Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone. Met het plan wordt beoogd langs en door het economisch kerngebied robuuste groen- en natuurgebieden te realiseren, deels in het kader van de realisatie van de Ecologische Hoofd Structuur, deels om cultuurhistorische kenmerken van het gebied te bewaren en te herstellen, deels ter inpassing van economische functies. Onderdeel van het plan is

een betere 'groene' verbinding van de Kanaalzone met de oostelijk en westelijk van het gebied gelegen natuurgebieden.

De uitvoering van het plan, die op onderdelen al loopt, zal leiden tot versterking van de ruimtelijke kwaliteit en van de beleving van het landschap en mede daardoor de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid en recreatiemogelijkheden voor bewoners en bezoekers vergroten. Verkend wordt of de uitvoering kan worden versneld en door gerichte fasering nog sterker kan worden gekoppeld aan de gebiedsontwikkeling, zodat beide ontwikkelingen elkaar kunnen versterken. Door waar mogelijk 'werk met werk' te maken kunnen bovendien kostenbesparingen worden gerealiseerd.

De uitvoering van het milieubeleid t.a.v. luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, geur en stof is belangrijk voor de gezondheid en het welbevinden van bewoners en werkenden in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone. Het milieubeleid in de Kanaalzone staat in het teken van het streven naar een goede balans tussen de uitbreidingsruimte (milieuruimte) van bedrijvigheid en de bescherming van milieugevoelige functies.

De kwaliteit van het milieu is in de afgelopen twintig jaar in met name Sas van Gent, Sluiskil, de aan de oostelijke kanaaloever grenzende woonwijken van Terneuzen en Westdorpe verbeterd maar staat op een aantal plekken nog wel onder druk. Afgesproken is dat verdere uitbouw en versterking van de Kanaalzone als Haven- en Industriegebied uitgangspunt blijft maar in beginsel niet mag leiden tot verslechtering van de bestaande milieukwaliteiten.

In het kader van het ROM-project Kanaalzone (1993 – 2003) zijn afspraken gemaakt om de effecten van het bestaande en toekomstige industrieel-logistieke complex te 'vangen' in een stelsel van normen waaraan moet worden getoetst. Bij deze ROM-afspraken gaat het om beschermingsniveaus voor externe veiligheid, geluid, stank en stof. Inmiddels zijn de ROM-afspraken getoetst aan de huidige milieuzichtingen en -regelgeving. Hierbij is gebleken dat alleen de afspraken voor geluid nog actueel zijn en dat de op de kaart aangegeven geluidcontouren nog steeds gelden als randvoorwaarde voor toekomstige ontwikkeling van industrieterreinen in de Kanaalzone. In de notitie 'Milieukader nieuwe industrieterreinen Kanaalzone' is beschreven wat op dit moment, mede op basis van de ROM-afspraken, het milieukader is voor (de ontwikkeling van) havengebonden industrie in het gebied.

Het uitwerken en vastleggen van dit milieukader (beleidsuitgangspunten en normen/contouren) in regelgeving en bestemmingsplannen is wenselijk om bestaande en nieuwe bedrijven zekerheid te geven over de specifieke situatie en op basis daarvan door hen te nemen maatregelen. Daarnaast is het wenselijk om versterking van milieukwaliteit beter zichtbaar te maken als onderdeel van de ruimtelijke en economische ontwikkeling.

C. Regionale samenwerking en gebiedsmarketing

Regionale samenwerking in Zeeuws-Vlaanderen vindt zowel plaats van oost naar west als grensoverschrijdend in de noord-zuidrichting. Met de buurgemeenten Hulst en Sluis en met de provincie wordt door de gemeente Terneuzen samengewerkt aan de versterking van het imago van geheel Zeeuws-Vlaanderen, onder andere door gezamenlijke promotie van het gebied via het programma 'Uw nieuwe toekomst'. Daarnaast is in relatie tot de demografische ontwikkelingen een gezamenlijke aanpak op het vlak van wonen, voorzieningen en verbindingen in voorbereiding. Met de regio Gent/Oost-Vlaanderen wordt vooral samengewerkt op aspecten die het functioneren van het gehele gebied in de kanaalzone van Gent naar Terneuzen betreffen: bereikbaarheid, onder andere door de inzet op verbetering van de maritieme toegang, nautisch beheer, onderwijs en arbeidsmarkt.

De ambitie van de partners is Zeeuws-Vlaanderen door meer inzet op 'branding' van het gebied een grotere bekendheid te geven. De bereikbaarheid is enorm verbeterd met de realisatie van de Westerscheldetunnel, het is een prachtig gebied om te recreëren, in grote delen is rust en ruimte, natuur en strand zijn dichtbij en voor bezoekers uit de rest van Nederland zijn ook de Belgische steden Antwerpen, Gent en Brugge nabij. Kortom, het is een gebied om regelmatig te bezoeken en/of (al dan niet delen van het jaar) in te wonen.

Ook voor veel bedrijven is Zeeuws-Vlaanderen een nog te ontdekken gebied. Met name in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone is er ruimte voor nieuwe bedrijvigheid in verschillende sectoren, zowel nat als droog. Het imago van de Kanaalzone als grensoverschrijdend economisch kerngebied kan verder worden versterkt.

De gebiedspromotie en marketing van Zeeuws-Vlaanderen als woon- en recreatiegebied met een prettig verblijfsklimaat en van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone als economisch kerngebied met een goed vestigingsklimaat voor bedrijven moeten elkaar kunnen versterken. De bestaande initiatieven kunnen nog beter op elkaar worden afgestemd zodat er één gebiedsprogramma ontstaat waar beide invalshoeken in passen. De partners spannen zich in om ook op dit vlak onderling en met het bedrijfsleven samen te werken. De inspanningen blijven overigens niet beperkt tot alleen promotie en marketing; het verblijfsklimaat mag niet onder druk komen te staan door de demografische ontwikkelingen en daarom moet breder worden geïnvesteerd, ook in voorzieningen en verbindingen die dat klimaat juist versterken.

Grenzeloze samenwerking

De verbinding tussen de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone en het haven- en industriecomplex rond Gent is ruimtelijk gezien evident maar de economische samenwerking is beperkt. De grens tussen Nederland en België vormt formeel in juridische en fiscale zin, functioneel en cultureel nog een forse barrière. Ondanks de ruimtelijke eenheid betreft het in economische zin in feite twee gescheiden gebieden, met onderlinge concurrentie, een verschillende woning- en arbeidsmarkt en een andere dynamiek.

De regionale partijen achten de continuering van de samenwerking wenselijk op die aspecten waar beide gebieden profijt van hebben: voor de korte termijn betreft dat verbetering van onderlinge verbindingen door enkele infrastructurele projecten en verbetering van het openbaar vervoer tussen Terneuzen en Gent, (praktijk)onderwijs en onderzoek, ruimtelijke kwaliteit, recreatie. De bestaande samenwerking in het project Bio Base Europe met praktijkonderzoek, onderwijs en kennisuitwisseling kan worden geïntensiveerd. Kennis en innovatieve ontwikkelingen kunnen elkaar versterken zonder dat van directe concurrentie sprake behoeft te zijn.

Voor de langere termijn lijkt structurele economische samenwerking noodzakelijk en wenselijk. Dat geldt zowel het toekomstperspectief van een verenigd Europa, waarin landsgrenzen een steeds minder belangrijke rol zullen spelen als het perspectief van veel nauwere samenwerking tussen de haven- en industriegebieden in West-Europa, die zal leiden tot een veel betere benutting van het netwerk tussen mainports en middelgrote en kleinere economische kerngebieden. De inzet op die structurele samenwerking zal met name op nationaal niveau vorm dienen te krijgen, de regio is zich er echter nadrukkelijk van bewust en wil waar mogelijk een voorloperrol voor andere regio's vervullen.

IV. Uitvoeringsagenda 2020, ontwikkelingsperspectief 2040

Het Strategisch Plan is gericht op de gebiedsontwikkeling in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone en de uitvoering van projecten en programma's in de drie clusters tot voorlopig 2020, met een doorkijk naar verdere ontwikkeling tot 2040. Eind 2014 wordt de balans van de resultaten van de eerste jaren van de Uitvoeringsagenda 2020 opgemaakt, op basis waarvan en van dan actuele marktontwikkelingen een aangepast uitvoeringsplan kan worden opgesteld voor de periode 2015 – 2025.

Voordat de uitvoeringsagenda tot 2020 werd opgesteld zijn alle lopende en voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen tegen het licht van de huidige markt en de verwachte marktontwikkelingen gehouden en is een viertal ontwikkelingsscenario's onderscheiden:

- In het 'nul scenario' verloopt de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone de komende tien jaar zoals in de afgelopen decennia: investeringsmogelijkheden van Zeeland Seaports en marktontwikkelingen bepalen het tempo van de ruimtelijke ontwikkeling van gebieden in de Kanaalzone. Economische impulsen vanuit regionaal beleid en/of Europese fondsen leiden incidenteel tot intensivering, verder worden geen extra inspanningen verricht, de ambities zoals geformuleerd voor de ontwikkeling van de Kanaalzone zijn niet aan de orde, de ontwikkeling van nieuwe terreinen in het gebied start pas als zich serieuze kandidaten voor vestiging hebben aangediend en als op basis van een positieve projectbegroting en beschikbaarheid van voldoende middelen de financiering kan worden gegarandeerd.
- In het 'basis scenario' is qua ruimtelijke investeringen eveneens sprake van een marktvolgende aanpak maar is er sprake van een actieve aanpak en worden extra inspanningen verricht om sneller tot groei te komen. De inzet is sterk gericht op verhoging van het tempo van uitgifte van kavels voor nieuwe bedrijfsvestiging door brede strategische acquisitie en verhoging van de marketinginspanningen. Daarnaast wordt ingezet op betere samenwerking, die moet leiden tot versnelling in het afhandelen van procedures en snellere afgifte van vergunningen.
- In het 'basisplus scenario' wordt door extra inzet op zowel de economische als de ruimtelijke ontwikkeling een versnelling in de vestiging van nieuwe bedrijven en/of uitbreiding van bestaande bedrijven nagestreefd. In deze inzet wordt door middel van voorfinanciering een aantal terreinen versneld tot ontwikkeling gebracht waardoor potentiële vestigers minder lang behoeven te wachten op een geschikte locatie voor hun bedrijfsactiviteiten. Door tegelijkertijd met economische impulsen (in met name de bekende speerpuntsectoren) door marketing en acquisitie extra bedrijfsvestiging te stimuleren worden terreinen sneller gevuld en neemt de werkgelegenheid sneller toe.
- Het 'schaalsprong scenario' levert uiteindelijk het in de Gebiedsvisie beoogde beeld van de integraal ontwikkelde Kanaalzone op met gerealiseerde gebiedsontwikkeling, veel aanvullende bedrijvigheid en een economisch krachtige, leefbare en vitale regio. Van een volle inzet op dat scenario zal naar verwachting pas sprake kunnen zijn na 2020, na een consistente en succesvolle inzet op het basisplus-scenario in de komende tien jaar en na de realisatie van de belangrijke projecten in de verbetering van de infrastructuur, aanleg van de Sluiskiltunnel, verbreding van de Tractaatweg en verbetering van het sluizencomplex. In het schaalsprong scenario wordt de Westelijke Kanaaloever ontwikkeld als haven- en industriegebied en wordt de Koegorspolder ontwikkeld voor stedelijke en droge bedrijvigheid.

De ruimtelijke en economische ambities voor de ontwikkeling van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone, gekoppeld aan het uitgangspunt dat sprake zal zijn van integrale uitvoering waarbij ook ingezet wordt op de verbetering van de sociaal-economische situatie, leiden tot de overtuiging dat de komende tien jaar moet worden ingezet op het basisplus scenario. In het nul scenario maar ook het basis scenario zal de ontwikkeling van het gebied stagneren, mede in het perspectief van de demografische ontwikkeling. Stagnatie leidt naar verwachting uiteindelijk tot achteruitgang, zeker als ook bestaande bedrijven hun vestiging gaan heroverwegen omdat ze niet meer voldoende gekwalificeerd personeel kunnen krijgen. In het basisplus scenario is sprake van forse extra inzet in financiële en personele zin op de ruimtelijke en economische ontwikkeling en van een strategische aanpak in die ontwikkeling. Fasering in de te ontwikkelen gebieden creëert een zekere mate van schaarste bij een gerichte inzet van middelen. Regiomarketing, intensieve samenwerking en brede acquisitie brengen de Kanaalzone positief in beeld

als vestigings-, werk- en woongebied. Extra middelen worden ingezet op kansrijke ontwikkelingen die een voorbeeld- en daarmee olievlékwerking kunnen hebben. De focus ligt op de ontwikkelingen aan de oostzijde van het Kanaal, op clustering van verwante bedrijfsactiviteiten en op investeringen die het werk- en leefklimaat versterken.

De belangrijkste randvoorwaarden voor een succesvolle aanpak tot 2020 en het fundament voor de ontwikkeling na 2020 zijn continuïteit in bestuurlijk handelen, een gezamenlijke, consistente en intensieve inzet en extra stimulerings- en investeringsmiddelen om de noodzakelijke versnelling in de ontwikkeling op gang te brengen en te kunnen vasthouden.

De inzet op het basisplus scenario leidt tot onderstaande Uitvoeringsagenda 2020 in zeventien punten, opgesteld conform de eerder gebruikte de clusterindeling.

A. Ruimtelijk economische ontwikkeling

Het uitgangspunt van de Gebiedsvisie Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone en van dit Strategisch Plan is integrale ontwikkeling van het gebied, waarbij de ruimtelijk-economische pijler de basis vormt. De ambities leiden tot:

- extra inzet op de vestiging van bedrijven,
- inzet op versterking van de economische speerpuntclusters procesindustrie, agribusiness en logistiek en transitie naar bio economie,
- ruimtelijke ontwikkeling, economische impulsen en inzet op extra werkgelegenheid door toegevoegde waarde activiteiten, die het vestigingsklimaat voor bedrijven versterken en het werk- en leefklimaat voor bewoners en arbeidskrachten verbeteren.

[A1] De partners in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone zetten vol in op een schaa sprong in de ruimtelijke en economische ontwikkeling van het gebied. In de periode tot 2020 wordt door extra inspanningen en financiële impulsen conform het ‘basisplus scenario’ ingezet op een groeitempo dat ruim uitstijgt boven het huidige tempo. Intensieve samenwerking, gerichte marketing, strategische acquisitie op de speerpuntsectoren en inzet op nieuwe bedrijvigheid met bovengemiddelde groei van werkgelegenheid vormen de ingrediënten van die langjarige inzet. De inzet en resultaten tot 2020 vormen de opmaat voor de echte schaa sprong vanaf 2020, wanneer de verbetering van het sluizencomplex zal zijn gerealiseerd en de Westelijke Kanaaloever tot ontwikkeling komt. De actieve en gezamenlijke inzet van alle partners, gemeente, provincie, Rijk en Zeeland Seaports, is voor de ontwikkeling van het gebied en de uitvoering van de ambities onontbeerlijk om de extra toegevoegde waarde van dit economische kerngebied voor de Nederlandse economie gerealiseerd te krijgen.

[A2] De kansen voor extra groei en nieuwe bedrijvigheid in de clusters agribusiness (door uitbouw van het glastuinbouwcomplex en mogelijke ontwikkeling van een agri-versketen), procesindustrie (met verbreding naar fijnchemie), logistiek (met toegevoegde waarde) en biogebaseerde economie (o.a. bio energie en ketenaanpak rest- en afvalstoffen) worden uitgewerkt in een markt- en acquisitiestrategie. Daarop volgend wordt een strategisch acquisitieplan opgesteld waaraan alle partners hun bijdrage zullen leveren. Uitgangspunt is zo spoedig mogelijk te komen tot een intensieve brede inzet in samenwerking tussen Zeeland Seaports, overheden en bedrijfsleven.

De inzet op de uitvoering van projecten is ambitieus maar gezien de te plegen investeringen en de marktrisico's daarbij is een realistische benadering noodzakelijk. In de marktanalyse wordt geconstateerd dat de economische recessie nog gedurende een langere periode matigende effecten zal hebben op gebiedsontwikkeling en economische groei en dat veranderingen in de wereldeconomie tot aanpassing leiden van het beleid van multinationale concerns ten aanzien van vestiging. Dit heeft gevolgen voor de Nederlandse economie en dus ook voor die van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone. Verwacht wordt dat er meer sprake zal zijn van groei door kleinschaliger investeringen en bedrijfsvestigingen dan voorheen. Partijen zullen hier dan ook nadrukkelijk aandacht aan besteden. In de petrochemie en verwante bedrijfstakken worden niet zomaar nieuwe ‘grote spelers’ verwacht, daarvoor zal zeer breed en intensief moeten worden geacquireerd vanuit de regio en door het Rijk.

De ruimtebehoefte voor industriële activiteiten blijft aanwezig maar gronden zullen naar verwachting in een lager tempo tot ontwikkeling worden gebracht. Het is en blijft noodzakelijk om de kansen die komen te benutten, o.a. door de daarvoor geschikte terreinen tijdig te ontwikkelen. Een blijvende groei in transport en van op- en overslag conform de landelijke trend is zeer waarschijnlijk, waarbij tevens in toenemende mate sprake zal zijn van toegevoegde waarde activiteiten. De verbeterde verbindingen over water, weg en spoor maken de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone tot een interessant vestigingsgebied, met goede aan- en afvoerroutes en met het Belgische en Franse achterland dichtbij. Faciliteiten voor de afhandeling van zeevaart en overslag op binnenvaart vragen ruimte en zijn al op de korte termijn wenselijk, partijen zetten zich in om voor zowel de natte als de droge bedrijvigheid in de directe omgeving terreinen tijdig geschikt te maken en een goede ontsluiting tijdig te realiseren.

[A3] Een op uitvoering gericht Plan van Aanpak voor de versterking van Terneuzen als multimodaal logistiek knooppunt met zowel ruimtelijke als facilitaire voorzieningen voor de binnenvaart wordt in samenwerking tussen de partners opgesteld.

De uitvoeringsagenda tot 2020 in het ruimtelijk-economisch cluster is vooral gericht op het afmaken van wat reeds in ontwikkeling is genomen, op vestiging van nieuwe bedrijven in de speerpuntsectoren, op het ontwikkelen van nieuwe innovatieve activiteiten op het vlak van bio economie en op uitbouw van Terneuzen als zee- en binnenvaarthaven, met ruime faciliteiten voor op- en overslag met toegevoegde waarde activiteiten.

Met deze gerichte inzet, ondersteund met een aantal gerichte economische impulsen wordt reeds in de jaren tot 2015 een ontwikkeling volgens het basisplus scenario op gang gebracht en wordt het gebied voorbereid op de schaa sprong die vanaf 2020 kan worden gemaakt.

In ruimtelijke zin betekent deze inzet het volgende. Een aantal gebieden in de Kanaalzone is reeds in ontwikkeling genomen. Mede gezien de reeds gepleegde investeringen wordt gewerkt aan versnelde afronding van die gebieden en uitgifte van de betreffende terreinen aan nieuwe bedrijven. Daarnaast komt herstructurering van bestaande verouderde bedrijventerreinen op de agenda. In beide gevallen wordt ingezet op duurzame inrichting en effectief en waar mogelijk meervoudig ruimtegebruik.

Voor de te zijner tijd nieuw in ontwikkeling te nemen terreinen worden al wel de noodzakelijke inhoudelijke voorbereidingen getroffen (Programma's van Eisen, stedenbouwkundige uitwerking op hoofdlijnen) maar de uitvoering start vanaf 2020, mede afhankelijk van de marktvraag. In 2014/2015 worden hierover nadere besluiten genomen.

[A4] De focus in de ruimtelijke ontwikkeling van de Kanaalzone ligt tot 2020 op gebieden ten oosten van het kanaal, met name de Axelse Vlakte en Zijkanaal C. De ontwikkeling van het gebied rond Zijkanaal C geschiedt met name voor binnenvaartgerelateerde activiteiten, o.a. door aanleg van kades en overslagfaciliteiten voor zowel bulk als containers. De eerste projecten worden in 2010/2011 reeds voorbereid, zo mogelijk wordt daarbij gebruik gemaakt van rijksbijdragen via bestaande regelingen.

Op de westelijke kanaaloever krijgt alleen het project Maintenance Value Park prioriteit. Het project is gepland ten oosten van Dow. Uitgangspunt is planvorming vanaf het najaar van 2010, start uitvoering en uitgifte van gronden aan de eerste bij DOW uit te plaatsen bedrijven in 2012.

[A5] In de periode tot 2015 wordt voor het bedrijventerrein Westelijke Kanaaloever een globaal uitwerkingsplan inclusief businesscase opgesteld. Op basis van de dan actuele situatie en planning van werkzaamheden rond het sluizencomplex en daarnaast de verwachte marktontwikkelingen wordt een go/no go besluit voorbereid voor een volgende fase, d.w.z. planuitwerking, start planologische procedures en partiële verwerving. De start van de uitvoering wordt vooralsnog bepaald in relatie tot het moment van gereedkomen van het vernieuwde sluizencomplex.

[A6] De ontwikkeling van de Koegorspolder wordt gefaseerd: het Bedrijventerrein Koegorsstraat wordt versneld afgerond en uitgegeven, voor het overige gebied wordt eerst een overkoepelende structuurvisie opgesteld. De uitvoering van dat deel van het gebied wordt vooralsnog gepland vanaf 2015 en deels na 2020.

[A7] De gemaakte keuzes in het kader van de Gebiedsvisie en het Strategisch Plan zullen voor zover dat nog niet is gebeurd tijdig worden verwerkt in gemeentelijke en provinciale ruimtelijke beleidsdocumenten, i.c. structuurvisies, het provinciaal omgevingsplan en bestemmingplannen, opdat de ruimtelijke ontwikkelingen conform afspraken en planning kunnen plaatsvinden.

De partners in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone hebben met elkaar geconstateerd dat het niet altijd even goed lukt om woorden in daden om te zetten. Ook ontbreekt soms de gezamenlijkheid die nodig is om voldoende kracht te ontwikkelen om de gewenste resultaten te kunnen boeken. In de uitvoering van projecten is hechte samenwerking tussen provincie, gemeente en Zeeland Seaports nodig, waar nodig ondersteund door het Rijk, zonder dat men elkaar voor de voeten loopt of op de tenen staat. Doordat de capaciteit beperkt is en operationele activiteiten altijd urgenter zijn dan strategische is het wenselijk de organisatie en uitvoeringskracht te versterken. Dit geldt o.a. voor de strategische en internationale acquisitie voor nieuwe bedrijfsvestigingen, waarop door uitbreiding van capaciteit bij Zeeland Seaports en door strategische bestuurlijke samenwerking meer resultaat mogelijk is.

[A8] De uitvoeringskracht in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone dient te worden versterkt, door regie, samenwerking en sturing op consistente en gerichte uitvoering. In 2011 wordt de organisatie van de uitvoering verder uitgewerkt waarbij het belang van de gewenste economische ontwikkeling van de Kanaalzone centraal wordt gesteld. Op onderdelen zullen de partners, al dan niet in onderlinge samenwerking en/of met derden, zelf de uitvoering ter hand nemen, op andere onderdelen wordt gezamenlijke uitvoering georganiseerd.

B. Kwaliteit van werk- en leefomgeving

In voorgaande paragrafen is al meermalen aangegeven dat een ambitieuze inzet op economische ontwikkeling van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone gepaard moet gaan met inzet op de kwaliteit van werk- en leefomgeving. Als bewoners en arbeidskrachten niet een voldoende wervende omgeving kan worden geboden dreigt stagnatie en leegloop. Daarom worden door de partners volop initiatieven genomen en projecten uitgevoerd die beogen de kwaliteit van werk- en leefomgeving te versterken. Ook wordt een voor zowel bewoners als ondernemers helder milieubeleid uitgewerkt en vastgelegd in regelgeving en afspraken.

[B1] In de inzet op versterking van de werk- en omgevingskwaliteit in de Kanaalzone wordt extra aandacht besteed aan de gewenste groei van de beroepsbevolking, waarbij een grotere groei dan gemiddeld in Zeeland wordt nagestreefd. Dit wordt onder meer gedaan door het creëren van de goede randvoorwaarden voor de arbeidsmarkt, o.a. door het bieden van de gewenste aantrekkelijke woonmilieus en van goede voorzieningen in en rond Terneuzen. Daarnaast werkt een verbeterde kwaliteit van het landschap en van het milieu in en rond de Kanaalzone ondersteunend aan deze doelstelling.

De uitvoering van enkele belangrijke programma's in dit cluster is in voorbereiding of reeds gestart: de onderwijspilot onder regie van de onderwijsautoriteit voor Zeeland, het Actieplan demografische ontwikkelingen door de drie Zeeuws-Vlaamse gemeenten en het Landschapsuitvoeringsplan onder regie van de provincie. Het is de ambitie van de samenwerkende partijen in de Kanaalzone om in de uitvoering van projecten zoveel als mogelijk aan te haken op de prioriteiten en regie in deze programma's en deze waar mogelijk en nodig te ondersteunen.

[B2] In de periode tot 2014 wordt een concept voor het cluster beroepsonderwijs Terneuzen uitgewerkt, in samenwerking met de onderwijsautoriteit Zeeland en onderwijsinstellingen. Bij de inhoudelijke en praktische uitwerking wordt gezien hoe een optimale combinatie met praktijkonderwijs ten behoeve van de procesindustrie kan worden bereikt. Daarnaast wordt onderzocht in hoeverre fysieke concentratie van onderwijsvoorzieningen een realistische optie is voor de middellange termijn. Als onderzoeksgebied hiervoor wordt primair de locatie Zuidpoort aangewezen.

[B3] Het bij de drie Zeeuws-Vlaamse gemeenten in voorbereiding zijnde actieprogramma 'Kwaliteitsslag demografische ontwikkelingen' en het Masterplan Voorzieningen Zeeuws-Vlaanderen

worden actief ondersteund vanuit het project Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone. In overleg met de gemeente Terneuzen wordt gezien welke projecten uit het actieprogramma en het Masterplan in het kader van de ontwikkeling van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone kunnen worden opgepakt.

[B4] Het herstructureringsproject Axelse Dam is voor Terneuzen van dubbele relevantie; zowel de kwaliteit van de stedelijke inrichting en voorzieningen als de economie kan worden versterkt door het realiseren van economische functies die stad en haven met elkaar verbinden.

[B5] Het Landschapsuitvoeringsplan wordt waar mogelijk versneld tot uitvoering gebracht door extra investeringen door de provincie en de gemeente en door daar waar mogelijk met voorinvesteringen een koppeling te leggen met uitvoeringsprojecten in het kader van de gebiedsontwikkeling.

[B6] In de notitie 'Milieukader nieuwe industrieterreinen Kanaalzone' is beschreven wat op dit moment, mede op basis van de huidige betekenis van de ROM-afspraken uit 2003, het milieukader is voor havengebonden industrie in de Kanaalzone en wat dit betekent voor de ontwikkeling van nieuwe havengebonden industrieterreinen. De Stuurgroep heeft ingestemd met de conclusies in genoemde notitie, die in de ruimtelijke kaders voor het gebied worden vastgelegd.

[B7] De ruimtelijke en economische ontwikkeling van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone is en blijft uitgangspunt van de uitvoeringsagenda. De ambities ten aanzien van de milieukwaliteit kunnen echter concreter en beter zichtbaar worden gemaakt als onderdeel van het ruimtelijke en economische programma. Overheden, bedrijfsleven en milieuorganisaties spannen zich in om waar mogelijk tot een gezamenlijke aanpak te komen.

Foto Zeeland Seaports: Stroodorp-Oost / Sluiskil-Oost / Axelse Vlakte / verruiming Autichehaven



C. Regionale samenwerking en gebiedsmarketing

Het is de inzet van de regionale partijen om de regionale samenwerking verder vorm te geven, zowel tussen de drie gemeenten in Zeeuws-Vlaanderen onderling als tussen de provincie, gemeente en bedrijven in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone en de provincie Oost-Vlaanderen, de stad Gent en het (haven)bedrijfsleven in de Gentse regio. De ambitie om elkaar beter te vinden en samen te werken vormt de basis van gezamenlijke inspanningen het gebied beter te promoten. Gebiedspromotie zal zowel plaatsvinden op het vlak van wonen, leefklimaat en recreatie als op dat van de economische kwaliteiten en potenties, zowel voor bewoners, arbeidsmarkt en bezoekers als voor bedrijven.

De samenwerking met de Gentse regio kent een korte termijn aanpak, gericht op praktische zaken en een langere termijn inzet, gericht op structurele economische samenwerking en ontwikkeling.

[C1] De gebiedsgerichte samenwerking van de gemeente Terneuzen met de buurgemeenten Hulst en Sluis wordt uitgebreid tot regiobrede 'branding'. Inzet is een gebundelde inzet op gebiedsprofilering en gebiedsmarketing voor bewoners, bezoekers, potentiële nieuwe arbeidskrachten, bedrijven en instanties. Het bestaande initiatief 'Uw nieuwe toekomst' wordt zo mogelijk verdiept en uitgebreid.

[C2] De bestaande samenwerkingsprojecten met partijen in de Gentse regio worden gecontinueerd. Daarnaast worden initiatieven en nieuwe projecten die de samenwerking tussen de Zeeuws-Vlaamse gemeenten en de regio Gent/Oost-Vlaanderen kunnen verbeteren en die belemmeringen kunnen wegnemen waar mogelijk gestart of ondersteund. Met name de gemeente Terneuzen en de provincie Zeeland hebben hier een actieve rol in.

De aanpak op de korte termijn (2015) is vooral gericht op pragmatische samenwerking tussen bureaus, o.a. op het gebied van nautisch beheer, infrastructuur, onderwijs, uitwisseling van kennis en informatie. Ook de verbetering van verbindingen door verbeterde weginfrastructuur en realisatie van Hoogwaardig Openbaar Vervoer blijft onderdeel van de gewenste samenwerking, mede ter ondersteuning van de arbeidsmarkt en onderwijs.

Voor de langere termijn is het verminderen van de formele barrièrewerking van de grens een belangrijk aandachtspunt en structurele economische samenwerking een blijvende ambitie. Dit vereist een bredere inzet dan alleen vanuit de regio en zal mede door het Rijk worden opgepakt.

V. Financieel kader

In een eerste analyse van kosten en baten van de uitvoering van de ambities in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone wordt direct de spanning zichtbaar tussen de korte en lange termijn. De kosten bij gebiedsontwikkeling gaan altijd ver voor de baten uit en de ontwikkeling van de Kanaalzone vormt daarop geen uitzondering. Direct al, in de periode tot 2020, moeten we en willen we forse investeringen plegen en zullen we ook al zichtbare resultaten boeken, de baten in financiële termen zijn die periode echter zeer beperkt. Een financieel sluitende businesscase voor de korte termijn is dan ook niet realistisch.

Het perspectief op de langere termijn geeft wel voldoende vertrouwen om nu te starten met een inzet op het basisplus scenario, die de inleiding vormt op de schaa sprong in de ruimtelijke en economische ontwikkeling vanaf 2020 en op de ontwikkeling van een vitaal gebied qua leef- en werkomgeving. De resultaten van de schaa sprong zullen pas ver na 2020 zichtbaar worden, in de periode tot 2040. Om te zijner tijd die schaa sprong te kunnen inzetten moet in de komende jaren met extra financiële impulsen het tekort tot 2020 worden opgevangen en de versnelde ontwikkeling worden gestimuleerd.

De partners in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone hebben op basis van de nu voorliggende financiële gegevens geconcludeerd dat dit Strategisch Plan niet tot één totaalbesluit tot uitvoering van de Agenda 2020 kan leiden, er zal uiteindelijk sprake zijn van een samenhangend geheel van besluiten. Daarvoor moeten eerst die huidige gegevens en verwachtingen worden uitgewerkt in een alomvattend financieel overzicht van kosten, directe baten en benodigde bijdragen om tot een sluitend geheel te kunnen komen.

Voor een aantal projecten loopt de uitvoering al onder verantwoordelijkheid van één van de partners, op basis van een vastgestelde projectbegroting en gereserveerde budgetten. Voor andere onderdelen is nog geen projectplan en –begroting opgesteld of nog geen zicht op een sluitend financieel plaatje. Het financieel overzicht, de ‘businesscase’ voor de ontwikkeling van het gehele gebied in de periode tot 2020 in het perspectief van de ontwikkelingen daarna, wordt in 2011 opgesteld en zal voor het Rijk en voor de regionale partners één van de belangrijke afwegingspunten zijn bij de besluitvorming over de verdere inzet op het basisplus scenario en aansluitend de schaa sprong voor de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone.

De schets van het financieel kader in deze paragraaf gaat uit van de huidige inzichten en gegevens, opgebouwd uit de afzonderlijke exploitaties, begrotingen en budgetten. Het kader wordt per cluster gepresenteerd in onderdelen:

- Fysieke projecten gebiedsontwikkeling, opgenomen in de opgestelde gebiedsexploitatie en/of overige fysieke projecten, niet passend in de gebiedsexploitatie
- Niet-fysieke projecten, niet behorend tot de gebiedsexploitatie

A: Ruimtelijk economische ontwikkeling

Ruimtelijke projecten hebben een looptijd van jaren, zeker als realisatie en afronding worden bepaald op basis van vraag uit de markt. Te plegen investeringen om de ontwikkeling mogelijk te maken moeten zorgvuldig worden gepland, waarbij zicht moet zijn op baten uit gronduitgifte en/of op aanvullende bijdragen. In grondexploitaties worden de gemaakte en nog te verwachten kosten en baten bijgehouden en worden kostenstijgingen, rente-effecten en risico's verdisconteerd, waarbij met name voor effecten en baten op langere termijn op basis van aannames moet worden gewerkt. Projecten moeten in principe renderend of kostenneutraal gerealiseerd kunnen worden, al dan niet inclusief specifieke bijdragen. Als dat niet mogelijk blijkt moet de initiatiefnemer zich afvragen wat de meerwaarde van de gewenste ontwikkeling is.

Voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone is een voorlopige gebiedsexploitatie opgesteld waarin de grondexploitaties van vrijwel alle bekende projecten zijn opgenomen. Dit is gedaan om zicht te krijgen op de financiële aspecten van de gebiedsontwikkeling op de korte/middellange en de langere termijn en op de mogelijkheid van verevening tussen projecten met een verwacht positief resultaat en projecten met een geprognosticeerd tekort. Voor de pas na 2020

te starten projecten is het niet zinvol nu reeds een uitgebreide projectbegroting op te stellen en in de gebiedsexploitatie mee te nemen. Voor deze projecten is wel een globaal financieel beeld geschetst. Naast de gebiedsexploitatie is een overzicht van de overige fysieke projecten opgesteld. Dit betreft vooral infrastructuurprojecten, waarvan de kosten uit sectorale budgetten worden gedekt. Tenslotte zijn er de niet-fysieke economische projecten, die eveneens uit andere middelen dienen te worden gedekt.

Gebiedsexploitatie fysieke projecten gebiedsontwikkeling

In de Voorlopige Gebiedsexploitatie⁵ zijn de volgende projecten opgenomen:

- Basis scenario (continueren huidige inzet):
Glastuinbouw, Axelse Vlake II, Zijkanaal C zuid, Koegorsstraat, Zuidpoort, Herstructurering Oostelijke Kanaaloever, Value Park.
- Basisplus scenario (start ontwikkeling tot 2020):
projecten basis, daarnaast Axelse Vlake III, Koegorspolder 2^e fase, Axelse Dam en Maintenance Value Park.
- Schaalsprong scenario (start vanaf 2020):
projecten basisplus, daarnaast Westelijke Kanaaloever, Koegorspolder 3^e fase.

Een aantal projecten in het basis scenario is al (gefaseerd) in uitvoering, van de projecten in het basisplus scenario is de start van de uitvoering gepland in één van de komende jaren. De looptijd van de projecten verschilt maar zal in het basis- en basisplus scenario in vrijwel alle gevallen tot ongeveer 2025 zijn, met een doorloop tot 2030. De projecten in het schaalsprong scenario lopen door tot 2040.

Het basis scenario leidt tot een beperkt positief resultaat (€ 7 miljoen Netto Contante Waarde) op de grondexploitaties, vooral omdat sprake is van gefaseerde en kleinschalige ontwikkeling, waarbij een volgend (deel)gebied pas wordt ontwikkeld als lopende ontwikkelingen opbrengsten genereren.

Het resultaat van de gesaldeerde grondexploitaties in het basisplus scenario is ongeveer € 5 miljoen negatief in Netto Contante Waarde. De ontwikkeling van alle projecten in dit scenario zou in theorie met een beperkte publieke bijdrage kunnen plaatsvinden, ware het niet dat ze allemaal in dezelfde periode moeten worden ontwikkeld om de verschillende marktsegmenten goed te kunnen bedienen. Hierdoor wordt de financieringsbehoefte zo groot dat de inzet op dit scenario niet zonder een ruimere voorfinanciering en garanties tot stand kan komen. Vrijwel alle investeringen moeten in de periode tot 2020 worden gedaan, het overgrote deel van de baten wordt pas na 2020 gerealiseerd. De optelsom van al die investeringen legt een te groot beslag op de reserves en financieringsruimte van met name Zeeland Seaports maar ook van gemeente en provincie, waardoor ze niet alle in de periode tot 2020 kunnen worden gedaan. Als er geen extra bijdragen beschikbaar komen zal het gevolg zijn dat de ontwikkelingen niet volgens het gewenste tempo op gang zullen komen maar vertraagd en het basisplus scenario dus onvoldoende voortgang krijgt. Dit is een belangrijk punt van aandacht voor de in 2011 gedetailleerder uit te werken businesscase voor het basisplus scenario.

Het eindbeeld (2040) van de gebiedsexploitatie voor de volledige schaalsprong, na realisatie van ook de Westelijke Kanaaloever en de Koegorspolder laat een tekort zien van ongeveer € 57 miljoen Netto Contante Waarde. Dit tekort heeft o.a. te maken met de aanzienlijke extra infrastructurele kosten die zullen moeten worden gemaakt voor de aanleg van havenbekkens en faciliteiten, kosten die niet via een grondexploitatie kunnen worden terugverdiend maar pas op een veel langere termijn (na 2050) via de opbrengsten uit de reguliere havenexploitatie (haven- en kadegelden)⁶.

⁵ Voorlopige Gebiedsexploitatie Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone, opgesteld door Buck Consultants International, september 2010.

⁶ In de Gentse regio is recent het Kluizendok gerealiseerd, gebiedsontwikkeling op grote schaal met aanleg op voorhand van alle benodigde infrastructuur en terreinen. De ontwikkeling is grotendeels gefinancierd door bijdragen van de Vlaamse overheden, de uitgifte zal de komende twintig jaar plaatsvinden.

Overige fysieke projecten

Een aantal in voorbereiding zijnde projecten ter verbetering van de weginfrastructuur is reeds of wordt te zijner tijd gedekt via meerjarenbegrotingen infrastructuur en volgens afgesproken planningen uitgevoerd door de provincie, de BV Kanaalkruising Sluiskil of Rijkswaterstaat.

De verbreding van de Tractaatweg, de aanpassing van de N61 en de kanaaltunnel bij Sluiskil zullen binnen enkele jaren zijn gerealiseerd. De verbetering van de maritieme toegang tot het Kanaal van Gent naar Terneuzen is ondergebracht in een apart project. Eind 2010 wordt de uitkomst verwacht van onderhandelingen tussen de Vlaamse en Nederlandse overheid over kosten, wederzijdse bijdragen en overige te maken afspraken. De uitkomst van die onderhandelingen, mede gebaseerd op een extern opgestelde businesscase, bepaalt in grote mate de start van de uitvoering. Volgens de huidige planning is deze start voorzien in de periode rond 2015, oplevering wordt niet voor 2020 verwacht.

Aanleg van de spoorverbinding van Axel naar Zelzate om ook de bedrijventerreinen rond de Axelse Vlakte op de Oostelijke Kanaaloever direct aan te sluiten op het Belgische spoornet is voorzien in de periode na 2020, overigens pas nadat een nadere economische onderbouwing van de noodzaak is opgesteld. De aanleg zal uit budgetten voor infrastructuur gefinancierd dienen te worden.

Herstructurering van bestaande bedrijventerreinen in de Kanaalzone, onder andere gewenst voor Sas van Gent, is niet meegenomen in de gebiedsexploitatie, met uitzondering van een deel van de Oostelijke Kanaaloever vanwege de relatie met het Masterplan Axelse Dam. De herstructurering van verschillende terreinen is nog niet in plannen en programma's vastgelegd en valt dus ook nog niet te begroten. Extra aandacht voor herstructurering is van groot belang, zowel in relatie tot nut en noodzaak van de aanleg van nieuwe terreinen als voor de leefbaarheid en milieukwaliteit van omliggende gebieden. Voor de financiering van herstructurering zullen externe bijdragen noodzakelijk zijn.

In 2010/2011 wordt door Zeeland Seaports de haalbaarheid van een Multi Utility Provider in het gebied Axelse Vlakte en Koegorspolder onderzocht en in een Plan van Aanpak en aparte businesscase uitgewerkt. Het betreft een ondergronds buizenstelsel waardoor de uitwisseling van (rest)stoffen tussen bedrijven op grotere schaal mogelijk wordt, tot wederzijds voordeel van die bedrijven en van het milieu. Op basis van het reeds lopende onderzoek en de businesscase zal te zijner tijd een beslissing over het wel of niet aanleggen worden genomen.

Niet-fysieke projecten

Een aantal projecten is primair een economisch project, dat wil zeggen dat er geen ruimtelijke component in zit en dat dekking ook niet via baten uit ruimtelijke projecten kan geschieden maar uit algemene of specifiek vrij te maken middelen dient te komen. Voor een aantal van deze projecten zijn de kosten geraamd of begroot en is dekking reeds geregeld, voor andere nog niet.

Het betreft de volgende projecten uit de Gebiedsvisie:

- Biopark Terneuzen
- (Uitbouw van) Biobase Europe
- Agri- en Foodport Zeeland
- CO2, de Zeeuwse ambitie, Eco3 programma

B. Kwaliteit van werk- en leefomgeving

Vrijwel alle in dit cluster opgenomen projecten zullen uit andere middelen dan te genereren baten uit gebiedsontwikkeling gedekt moeten worden. De kosten van deze projecten horen ten principale niet thuis in de gebiedsexploitatie, bovendien genereert die exploitatie onvoldoende baten om indirect (via afdracht of fondsvorming) projecten te financieren. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de meeste projecten ligt bij de gemeente en de provincie maar doordat ze onderdeel vormen van de brede ambities voor de ontwikkeling van de Kanaalzone kunnen de kosten niet zomaar uit sectorale of algemene middelen worden gedekt, aanvullende bijdragen en impulsen zijn noodzakelijk.

Fysieke projecten

In de gebiedsexploitatie zijn de bij ontwikkeling van haven- en droge bedrijventerreinen te nemen maatregelen voor milieu- en groeninpassing opgenomen. De kosten worden op basis van aannames begroot in de grondexploitatie, later per project uitgewerkt. Bij de uitvoering wordt bezien hoe de specifieke maatregelen voor groeninpassing optimaal kunnen worden gekoppeld aan projecten in het kader van het Landschapsuitvoeringsplan.

De kwaliteit van werk- en leefomgeving heeft een belangrijke ruimtelijke component: de kwaliteit van de woningvoorraad, van de buitenruimte in en rond woonkernen en van natuur en landschap, fysieke voorzieningen, recreatieve en openbaar vervoerverbindingen en milieukwaliteit zijn allemaal aspecten die bijdragen aan een prettig en veilig leef- en vestigingsklimaat. Extra investeringen zullen nodig zijn ter ondersteuning van de integrale en versnelde uitvoering van de in de gebiedsvisie benoemde projecten, waarvan de kosten niet in een gebiedsexploitatie passen. Het betreft de volgende projecten:

- Pareltes en voorzieningen: gekoppeld aan woningbouw- en/of herstructureringsprojecten in de stad Terneuzen en in woonkernen, te financieren uit baten van de woningbouw en uit aanvullende middelen van corporaties en de gemeente.
- Herstructureringsprojecten Sas van Gent, Axelse Dam en overige woongebieden: inzet door en uit middelen van de corporaties en de gemeente, daarnaast provinciale bijdrage ISV en eventuele rijkssteun in het kader van de demografische ontwikkelingen.
De bijzondere situatie dat bijna 80 % van de woningvoorraad in het gebied particulier eigendom is maakt de aanpak complex en kostbaar. De te nemen maatregelen en de financiering daarvan zijn opgenomen in het 'Actieprogramma bevolkingsontwikkelingen Zeeuws-Vlaanderen'.
- Recreatieve ontwikkeling 'Veerhaven Terneuzen': projectbegroting nog op te stellen, uitvoering en dekking via de gemeente Terneuzen.
- Openbaar vervoer verbinding met Gent: een belangrijke verbinding, zowel in het kader van onderwijs en arbeidsmarkt als voor de stedelijke voorzieningen die Gent de regio te bieden heeft. Samen met de Gentse regio wordt het project voorgedragen voor een Europese bijdrage, verdere dekking loopt via de provincie Zeeland.
- Versterken fietsverbindingen: gezamenlijke inzet gemeente en provincie, dekking via het provinciaal meerjarenprogramma infrastructuur/fietspaden.
- Realiseren Ecologische Hoofdstructuur EHS: gefaseerde aanleg, dekking uit provinciaal budget ILG, mogelijk aanvullende bijdragen voor landschappelijke inpassing uit projecten gebiedsontwikkeling bij ligging nabij bedrijventerreinen.
- Landschapsuitvoeringsplan, inclusief het in het landschap zichtbaar terugbrengen van de historische Staats-Spaanse linies: gefaseerde uitvoering, dekking hoofdzakelijk uit provinciale middelen, deels ook via de gemeente.

Niet-fysieke projecten

De niet-fysieke projecten hebben op andere wijze hun invloed op de kwaliteit van werk- en leefomgeving:

- Vermindering milieubelasting: maatregelen en investeringen van bestaande bedrijven ter ondersteuning van het transitieproces naar een duurzame economie hebben direct hun invloed op de kwaliteit van de leefomgeving en de gezondheid van bewoners en medewerkers. De overheid kan met projectbijdragen dit proces versnellen.
- Projecten in het kader van saldering van milieuhinder en van milieucompensatie, voor zover niet in projectexploitaties opgenomen, komen primair ten laste van bedrijven. Door een creatieve aanpak met voorbeeldprojecten en stimulerend beleid van de overheid kan een groter positief effect op de kwaliteit van werk- en leefomgeving worden bereikt.
- Een periodiek op te stellen gezondheidskaart maakt bewoners, bedrijven, gemeente en provincie bewust van de situatie maar ook van de mogelijke verbetering door genomen maatregelen. De kosten, primair ten laste van de gemeente Terneuzen en de provincie Zeeland, kunnen beperkt blijven.

In dit cluster zijn twee aparte programma's voorbereid: het Actieplan demografische ontwikkelingen en de Onderwijspilot. Bij die programma's zal zoveel mogelijk worden aangesloten, ook financieel. Er bestaat op dit moment geen inzicht in gereserveerde of geclaimde budgetten voor uitvoering van projecten binnen deze programma's.

C. Regionale samenwerking en gebiedsmarketing

De projecten in het kader van regionale samenwerking en gebiedsmarketing liggen voor het grootste deel in de niet-fysieke sfeer, zowel voor de Kanaalzone / Zeeuws-Vlaanderen als voor de grensoverschrijdende projecten. Dekking dient uit andere middelen dan die voor de gebiedsexploitatie plaats te vinden.

Regiomarketing kan het best vanuit één programma plaatsvinden met bijdragen van alle partners, de kostenverdeling in specifieke samenwerkingsprojecten hangt af van de doelstelling per project en de deelnemende partners.

Fysieke projecten

- Grensoverschrijdende afstemming weginfrastructuur
- Informatiepunt Kanaalzone

Niet-fysieke projecten

- Totaalproduct Kanaalzone: regiomarketing in combinatie met de gebiedsmarketing van geheel Zeeuws-Vlaanderen, partners zijn de gemeenten, provincie, bedrijfsleven, onderwijsinstellingen. Lopende projecten en nieuwe initiatieven worden waar wenselijke en mogelijk gekoppeld.
- Grensoverschrijdend Openbaar Lichaam Gent – Terneuzen
- Gemeenschappelijk nautisch beheer
- Onderzoek woonbelemmeringen
- Eures Scheldemonde
- Vestigingsportfolio Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone

Foto Zeeland Seaports: omgeving zijkanaal C



VI. Organisatie van de uitvoering

Om tot uitvoering van de ambities in de Gebiedsvisie Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone te komen is regie nodig: niet alles kan en moet immers tegelijkertijd. Door afspraken over fasering en volgtijdelijkheid wordt duidelijkheid geschapen voor zowel de partners onderling als voor bedrijven en burgers, daarnaast kan door goede afstemming en samenwerking worden gekomen tot tempoversnelling of kostenbesparing. Er zullen afspraken komen over de uitvoering van projecten onder de gezamenlijke noemer van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone en daarnaast zijn er sectorale programma's en projecten met eigen budgetten en aansturing door of namens één van de partners. Een uitvoeringsorganisatie waarin recht wordt gedaan aan beide uitgangspunten en die compact en overzichtelijk blijft is uitgangspunt.

Het Strategisch Plan biedt nog niet alle ingrediënten om nu reeds te kunnen besluiten zo'n organisatie in te richten, daarvoor is een korte tussenfase nodig waarin de businesscase voor de periode tot 2020 verder wordt uitgewerkt en afgerond en besluitvorming over de (mate van) verdere betrokkenheid van partijen wordt voorbereid. De afweging over verdere betrokkenheid zal met name gelden voor het Rijk, maar wellicht ook voor Zeeland Seaports, die als partner in een gezamenlijke aanpak cruciaal is maar als zelfstandige uitvoeringsorganisatie ook een andere verantwoordelijkheid heeft dan de drie overheidslagen.

Voor de tussenfase, naar verwachting lopend van oktober 2010 tot uiterlijk eind 2011, is afgesproken de huidige werkorganisatie en de inzet van de partners daarvoor te continueren. Dat betekent dat er sprake blijft van een bestuurlijke Stuurgroep en een ambtelijke Projectgroep en dat in werkgroepen gewerkt wordt aan specifieke onderwerpen of projecten. Daarnaast loopt natuurlijk al de uitvoering van projecten onder verantwoordelijkheid van Zeeland Seaports, de gemeente Terneuzen of de provincie Zeeland. Die uitvoering moet vooral doorgang vinden maar afstemming en waar nodig een gezamenlijke aanpak zijn wel wenselijk om overzicht te kunnen houden en om te kunnen sturen op de integraliteit van de aanpak.

Bestuurlijke Stuurgroep / Breed Bestuurlijk Overleg

De periodiek bijeen te roepen bestuurlijke Stuurgroep fungeert als bestuurlijk opdrachtgever voor de volgende fase en voor gezamenlijk uit te voeren projecten en programma's. Hier vindt ook bestuurlijke afstemming plaats met de door partners zelf uitgevoerde projecten en programma's. De Stuurgroep zal zich in de eerste helft van 2011 met name richten op de financiële aspecten van de uitvoeringsagenda in relatie tot de ambities, om tijdig tot een sluitend geheel te kunnen komen en uitvoeringsafspraken definitief te kunnen maken.

Deelnemers zijn de gemeente Terneuzen, de provincie Zeeland, het Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf namens het Rijk en Zeeland Seaports. Gezien de gewenste integraliteit van de uitvoering en de gewenste bestuurlijke continuïteit in de regionale inzet worden vanuit gemeente en provincie in principe twee bestuurders afgevaardigd.

Rekening dient te worden gehouden met het gegeven dat Zeeland Seaports een andere positie heeft als ontwikkelende en uitvoerende organisatie, met zeker na de voorgenomen verzelfstandiging een eigen zakelijke afwegingsverantwoordelijkheid. Gezien echter de prominente rol van Zeeland Seaports in de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de Kanaalzone is deelname aan het Bestuurlijk Overleg noodzakelijk.

Het is wenselijk frequent op bestuurlijk niveau in bredere kring met een afvaardiging van betrokken belangenorganisaties te blijven spreken over de inhoudelijke ambities en projecten, zoals ook tot heden het geval is geweest. De Stuurgroep overlegt daartoe een aantal keren per jaar met deze organisaties in het Breed Bestuurlijk Overleg Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone.

Ambtelijk managementoverleg

Periodiek komen op managementniveau de gemeente Terneuzen, de provincie Zeeland, het Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf en Zeeland Seaports bijeen, als ambtelijk opdrachtplatform

voor de projectgroep. Het overleg creëert en bewaakt de randvoorwaarden waarbinnen door de betrokken medewerkers wordt gewerkt.

Belangrijke onderwerpen voor het ambtelijk overleg zijn in de komende periode het sluitend krijgen van de businesscase, de te stellen prioriteiten en daarvoor beschikbaar te stellen capaciteit uit de eigen organisatie, de afstemming met eigen programma's van de afzonderlijke partners en de inzet op extra inzet en financiële steun van het rijk.

Programmastaf / projectgroep

De kracht van de uitvoering zit mede in de organisatie ervan: veel projecten kunnen door één van de partners zelf worden uitgevoerd, al dan niet in samenwerking met andere partijen, een aantal projecten zal mede gezien de ambities te komen tot een integrale en versnelde aanpak juist centraal moeten worden aangestuurd en/of uitgevoerd.

Een compacte centrale uitvoeringsorganisatie blijft daarom verantwoordelijk voor het proces en de sturing op de afgesproken acties en projecten: een programmastaf onder leiding van een strategisch projectmanager en een projectgroep met deelname vanuit alle partners. Hier komen alle centrale en decentrale projecten en activiteiten samen en vindt deels ook aansturing en budgettoedeling plaats, evenals coördinatie en afstemming met andere programma's.

Bijlage 1

PROJECTENOVERZICHT

Bij het opstellen van de Gebiedsvisie Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone is ter bepaling van de uitvoeringsagenda een 65-tal projecten gedefinieerd. Deze projecten zijn in het visiedocument opgenomen als bijlage.

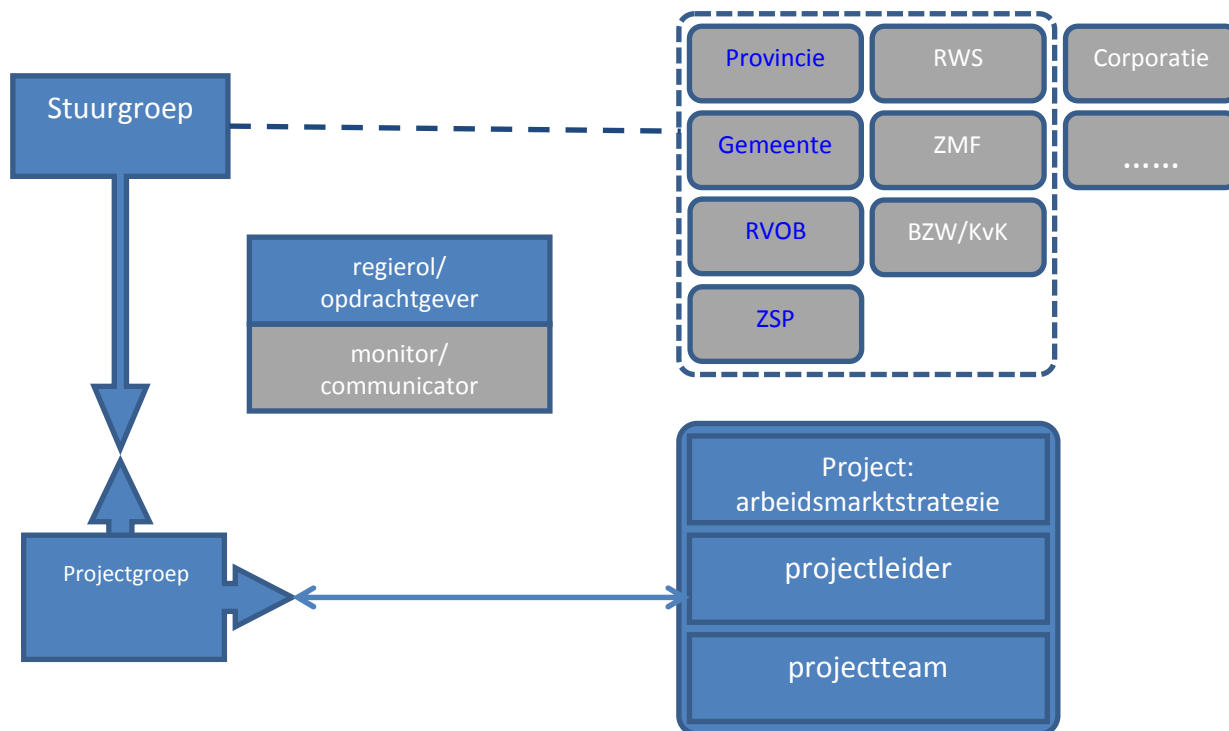
De vaststelling van het strategisch plan geeft aanleiding om dit aantal projecten nader te beschouwen. Sommige projecten kunnen worden geclusterd, anderen zijn niet of niet meer aan de orde. Het resultaat is vervolgens dat er drie projectcategorieën resteren.

Uiteraard heeft de projectenlijst een dynamisch karakter opdat onderlinge verschuivingen en toevoeging van nieuwe projecten niet worden belemmerd.

De onderstaande clustering is een eerste stap richting een nadere uitwerking overeenkomstig de ordening zoals deze in het strategisch plan is opgenomen en vervolgens een opdeling naar fysiek, niet fysiek en (voor zover mogelijk) chronologisch. Voor de verdere uitwerking van aan de orde zijnde projecten wordt een standaard format ontwikkeld.

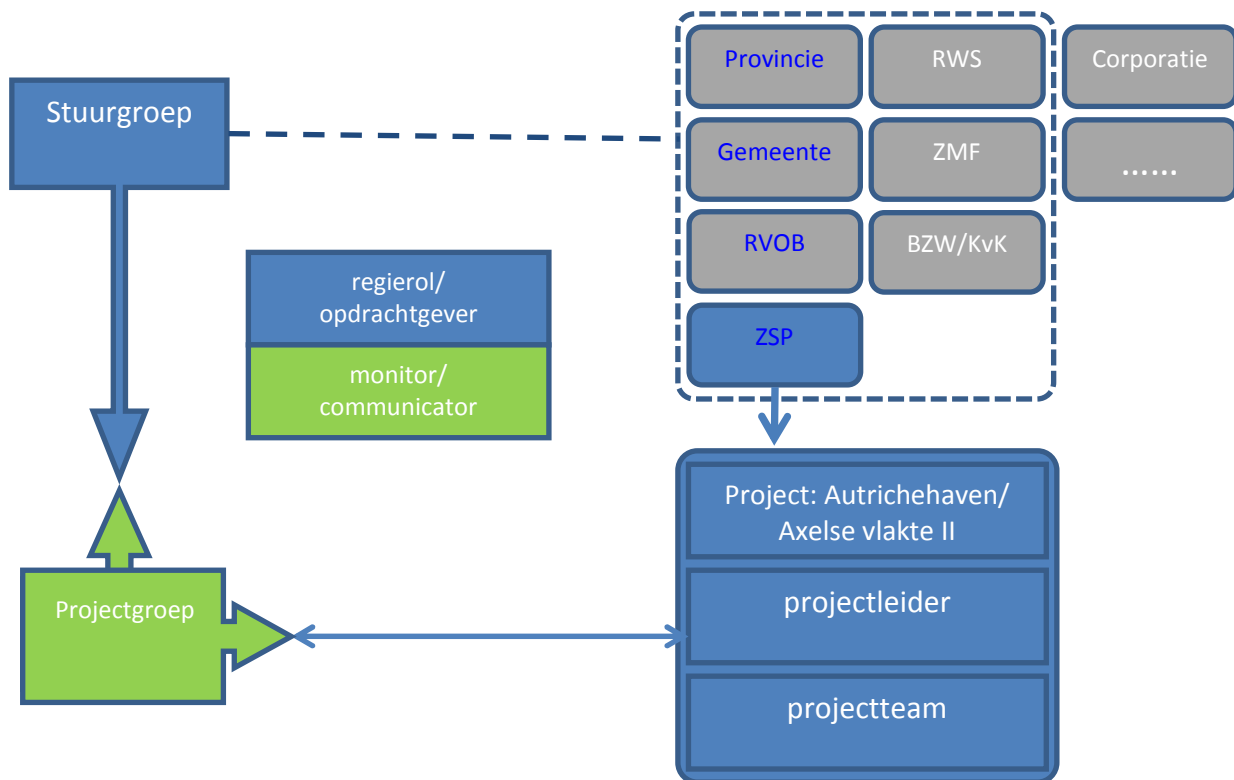
1. (Geclusterde) projecten rechtstreeks vallend onder regie van de Stuurgroep.

De stuurgroep is regisseur/opdrachtgever voor het project en legt de uitvoering daarvan in de handen van de projectgroep, na de vaststelling/goedkeuring van de projectopdracht. De projectgroep voorziet in de uitvoering door de aanwijzing van een projectleider. Zonodig wordt externe bijstand ingehuurd. Over de voortgang van het project wordt door tussenkomst van de projectgroep gerapporteerd aan de Stuurgroep. De communicatie wordt onder de verantwoordelijkheid van de stuurgroep door de projectgroep georganiseerd. Het projectresultaat is de verantwoordelijkheid van de stuurgroep.



2. (Geclusterde) projecten welke door een partner of samenwerkende partners regulier worden uitgevoerd maar waarvan kennisname via een voortgangsrapportage voor de stuurgroep van belang is.

De stuurgroep heeft de rol van monitor/communicator, waarbij de uitvoering van het project onder de verantwoordelijkheid van een betrokken partij ter hand genomen wordt. De stuurgroep wordt via het projectbureau op de hoogte gehouden van voortgang en resultaten en neemt daarvan kennis. De projectleider rapporteert daartoe zowel aan zijn opdrachtgever als aan het projectbureau. De communicatie wordt onder verantwoordelijkheid van de stuurgroep door het projectbureau georganiseerd. Het projectresultaat is de verantwoordelijkheid van de uitvoerende partner(s).



3. Projecten welke buiten de scope van het gebied vallen, voorshands geen activiteiten van de projectorganisatie vergen, anderszins tot uitvoering komen en/of waarvan rapportage aan de stuurgroep van geen belang is.

De onder deze noemer vallende projecten worden geparkeerd en komen op termijn, afhankelijk van het onderwerp/belang voor de stuurgroep terug op de rol.

CATEGORIE 1 PROJECTEN

1.1 (verzamelnaam wordt arbeidsmarktstrategie)

gebiedsvisieprojecten: 3, 11,12, 35, 36, 50 en 51

Arbeidsmarktstrategie

Bedrijfsleven, overheden en maatschappelijke partners gaan samenwerken om de arbeidsmarktstrategie te ontwikkelen en te versterken. Hierbij wordt gewerkt aan het werven van nieuw personeel (in relatie tot bouwen aan het imago).

Creëren Vestigingsportfolio

De te ontwikkelen vestigingsportfolio bevat alle informatie die voor het bedrijfsleven noodzakelijk is om de afweging te kunnen maken om zich in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone te vestigen. Om kansen op een duidelijke manier te formuleren en te communiceren en om de samenwerking tussen de informatieleverende partijen te organiseren.

Werving en selectie

Met name de grotere bedrijven hebben een werving- en selectiebeleid voor het aantrekken van de benodigde arbeidskrachten. Dit is gericht op zowel binnen- als buitenland.

Scholing

Bestaande scholing wordt in Zeeland verzorgd door onder andere de Roosevelt Academy, Hogeschool Zeeland en ROC Westerschelde

Leven lang leren

In samenwerking met bedrijven en opleidingsinstituten wordt een opleidings- en trainingsprogramma opgezet, waarin een duidelijke koppeling wordt gelegd met de speerpuntsectoren van de Kanaalzone.

Bèta-college Zeeuws-Vlaanderen

Het initiatief om te komen tot een Zeeuws-Vlaamse bèta-college wordt ondersteund en verder uitgewerkt. Hierbij vindt onder meer koppeling plaats met het Bio Base Europe Training Center, een evt. Kenniscentrum Binnenvaart Zeeland en een mogelijk kenniscentrum voor ondergrondse veiligheid.

Bevordering grensoverschrijdende samenwerking onderwijs

De grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van onderwijs (met Vlaamse en met name Gentse onderwijsinstellingen) wordt verder versterkt.

1.2

gebiedsvisieproject: 10

Maintenance Valuepark

Onderzoek naar de mogelijkheden voor de fysieke concentratie van multidisciplinaire maintenance en service bedrijven, met integratie van kennisontwikkeling en bedrijfsopleidingen dicht op de maintenance business.

1.3

gebiedsvisieproject: 31

Herstructurering bedrijventerreinen

Uitwerking van herstructureringsmogelijkheden voor de Oostelijke Kanaaloevers Terneuzen, Kanaaleiland Sluiskil en invulling gebied Sasse Poort.

1.4

gebiedsvisieproject: 32

Axelse Vlake, fase 1

Ontwikkeling van terreinen langs het Zijkanaal C. Deze terreinen worden gericht op binnenvaartoverslag.

1.5

gebiedsvisieproject: 33

Ontwikkeling Westelijke Kanaaloever

De westelijke kanaaloever is vooral bestemd voor Value Added Logistics en (proces-)industrie. Door uitwerking van de fasering en de planologische en milieuvoorwaarden wordt ervoor gezorgd dat bij voldoende vraag de eerste fase van het gebied in een relatief korte tijd (2 à 3 jaar) beschikbaar kan worden gemaakt voor ontwikkeling.

1.6

gebiedsvisieproject: 48

Agri & Foodport Zeeland

Bepaling van de wenselijkheid en haalbaarheid voor het bieden van ruimte aan logistieke, toeleverende en verwerkende bedrijven uit de Agri-Business in de Zeeuws Vlaamse Kanaalzone.

1.7 (verzamelnaam wordt regiomarketing) gebiedsvisieprojecten: 13, 37, 38 en 52
Regiomarketing Opzetten van een nieuwe campagne dan wel in aansluiting op bestaande initiatieven werken aan regiomarketing en positionering van de Zeeuws-Vlaamse kanaalzone. Uw nieuwe toekomst Initiatief van bedrijfsleven en Zeeuws-Vlaamse gemeenten om sturing te geven aan initiatieven om het profiel/imago van Zeeuws-Vlaanderen positief te beïnvloeden. Ambassadeurs Voor de drie doelgroepen wordt uitgewerkt op welke manier deze kunnen worden benaderd en op welke wijze gebruik gemaakt kan worden van bestaande initiatieven, de uitstraling van bedrijven en bewoners als ambassadeurs. Totaalproduct Kanaalzone De Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone wordt als totaalproduct in de markt gezet met een economisch kerngebied en een groene contramal waar het goed wonen en verblijven is en waar alle voorzieningen binnen handbereik liggen.
1.8 gebiedsvisieproject: 16
Ruimtelijke reservering Axel-Zelzate De ruimtelijke reserveringen voor de ontwikkeling van de spoorverbinding Axelse Vlakte-Zelzate zullen worden gehandhaafd.
1.9 (verzamelnaam wordt buisleidingen) gebiedsvisieprojecten: 18 en 56
Ruimtelijke reservering buisleidingen Ruimtelijke reserveringen voor buisleidingenstroken en/of –straten (zie Omgevingsplan) worden gehandhaafd. Multi Utility Provider Ontwikkeling systeemconcept buisleidingenstelsel voor ondergronds transport van stoffen. Naar aanleiding van het haalbaarheidsonderzoek worden de noodzakelijke ruimtelijke reserveringen voor eventuele aanleg en exploitatie van dit systeem gemaakt.
1.10 gebiedsvisieproject: 40
Ontsluiting Axelse Vlakte en de Westelijke Kanaaloever Voor de Axelse Vlakte en de Westelijke Kanaaloever wordt ingezet op een quatromodale ontsluiting (water, weg, spoor en buisleiding).
1.11 gebiedsvisieproject: 55
Ontwikkeling binnenvaart/zeehaven Terneuzen Versterken binnenvaart door het benutten en ontwikkelen watergebonden terreinen, duurzame verbinding Terneuzen met haven, voorzien in voldoende ligplaatsen voor de binnenvaart nu en in de toekomst, opvolgen kansen die de Seine-Schelde verbinding biedt voor bedrijven, onderzoeken of een regionaal overslagcentrum in de Kanaalzone voor bundeling goederenstromen kansrijk is, ontwikkelen verdere integratie onderwijsaanbod binnenvaart in Zeeland.
1.12 gebiedsvisieproject: 20
Masterplan Axelse Dam Stedelijke herontwikkeling aan de zuidelijke rand van de binnenstad van Terneuzen.
1.13 (verzamelnaam wordt milieu) gebiedsvisieprojecten: 23, 42, 43, 59, 60 en 61
Vastleggen milieuzones Vastleggen of herbevestigen van milieuzones rond bestaande locaties, zowel in het milieuspoor als in het ruimtelijk ordeningsspoor voor het einde van 2010. Mogelijkheden vermindering milieubelasting Beoordelen van de mogelijkheden om de milieubelasting te verminderen door bronmaatregelen,

handhaving, overdrachtsmaatregelen of door bedrijfsverplaatsingen, in aanvulling op reguliere werkzaamheden in het kader van de vergunningverlening.

CO2 – de Zeeuwse ambitie

De doelstelling van dit project is een CO2 neutraal Zeeland in 2050, In de eerste stap heeft de samenwerking tussen chemiebedrijven Yara, Termphos en de ZMF een besparing van 11% van de Zeeuwse productie aan broeikasgassen opgeleverd

Uitwerken van de beschikbare milieuruimte

Voor nieuwe bedrijventerreinen uitwerken van de beschikbare milieuruimte en in de planologische instrumenten vastleggen. In de relatie tot de clustering en de fasering wordt gekeken naar de zonering van nieuwe terreinen.

Uitwerken saldering/milieucompensatie

De toe te passen methodiek van saldering/milieucompensatie wordt uitgewerkt voor de Kanaalzone.

Gezondheidskaart

Op basis van de methodiek Gezondheids Effect Screening in beeld brengen van de huidige milieusituatie en gezondheidsaspecten.

1.14 (verzamelnaam wordt landschap)

gebiedsvisieprojecten: 24, 25, 26, 45 en 62

EHS

Stapsgewijs wordt een ecologische verbindingszone over het kanaal heen aangelegd. Deze ecologische verbinding sluit aan op groenzones en natuurgebieden aan weerszijden van het kanaal.

Landschapsuitvoeringsplan

Inzetten op versterking van de landschappelijke kwaliteit door uitvoering van projecten voor de omgeving Westdorpe, de Koegorspolder en het gebied tussen Hoek, Dow en de Westelijke Kanaaloever.

Staats-Spaanse Linies

Er wordt gewerkt aan het herwaarderen van de relictten van de Staats-Spaanse linies. Door de samenhang tussen de relictten van de linies en landschapspatronen op de regionale schaal te versterken wordt de geschiedenis op een vanzelfsprekende manier verteld.

Landschappelijke inpassing Glastuinbouw

Aanleg van een groenstrook ter inpassing van de glastuinbouw en aanleg van de Groene Knoop in het glastuinbouwgebied.

Landschappelijke inpassing bedrijventerreinen

Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen zal een goede landschappelijke inpassing worden gerealiseerd. Hierbij wordt gestreefd naar samenhang met bestaande groenontwikkelingen en voorinvesteringen in natuur en landschap. Ook zal worden gezocht naar locaties waar landschapselementen kunnen worden gebruikt voor het afvangen van fijn stof.

1.15

gebiedsvisieprojecten: 63 en 65

Infopunt Kanaalzone (communicatie)

Opzetten van een grensoverschrijdend informatiepunt voor de Kanaalzone Gent-Terneuzen. In eerste vorm digitaal; in de toekomst mogelijk als fysiek informatiepunt.

Beeldvorming Grenzeloze Kanaalzone

Beeldvorming Kanaalzone Gent-Terneuzen: uitwerken van beeldmerk en beeldvorming gericht op bedrijven en inwoners.

1.16 (verzamelnaam wordt grenzeloze kanaalzone)

gebiedsvisieprojecten: 41, 46, 47 en 64

Grenzeloze Kanaalzone

De samenhang met de economische ontwikkeling in het Gentse Kanaalzonegebied wordt zo mogelijk versterkt. Uitwerking van deze keuze vindt plaats op basis van samenhang tussen het Strategisch Plan Gentse Kanaalzone en de gebiedsvisie voor de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone.

Openbaar vervoer

Realiseren van een hoogwaardige frequente OV-verbinding met Gent.

Grensoverschrijdende afstemming wegeninfrastructuur

In het project Grenzeloze Kanaalzone wordt gezien op welke wijze de verbinding tussen het Oost-Vlaamse wegennet en de Zeeuwse-Vlaamse wegenstructuur kan worden geoptimaliseerd. Hierbij wordt vooral aandacht besteed aan de “flessenhals” tussen de grensovergang en de aansluiting met de R4. In de Gebiedsvisie Beveren-Hulst vindt de afstemming van de wegenstructuur plaats voor de gemeenten Beveren en Hulst.

Onderzoek Woonbelemmeringen

Onderzoek naar de belemmeringen voor een grensoverschrijdende woonmarkt.

CATEGORIE 2 PROJECTEN

2.1
gebiedsvisieproject: 2
Biobase Europe
Samenwerkingsproject voor oprichting van een proeffabriek en opleidingscentrum voor biogebaseerde productie.
2.2
gebiedsvisieproject: 3
Autrichehaven/Axelse Vlakte II
Fase II wordt met ontwikkeling van de Autrichehaven en het bouwrijp maken gereed gemaakt voor uitgifte op korte termijn.
2.3
gebiedsvisieproject: 4
Sluiskil Oost
Ontwikkelingen op het terrein Sluiskil Oost, waaronder bouw van een nieuwe Ureumfabriek en ontwikkelingen Heros en Rosendaal Energy.
2.4
gebiedsvisieproject: 6
Glastuinbouw
Ontwikkeling van ruim 200 hectare glastuinbouw, met een hoogwaardige duurzame inrichting, in de Smidsschorrepolder, de Autrichepolder en het zuidelijk deel van de Koegorspolder.
2.5
gebiedsvisieproject: 9
Valuepark Terneuzen
Samenwerking tussen DOW Benelux en Zeeland Seaports voor ontwikkeling van het Valuepark voor chemische productie en distributie.
2.6
gebiedsvisieproject: 14
Verbreding Tractaatweg
Uitbouw van de Tractaatweg/N62 tot regionale stroomweg.
2.7
gebiedsvisieprojecten: 27 en 39
Verbetering van de maritieme toegang
Uit de probleemanalyse die in het kader van het onderzoek naar de maritieme toegang is gemaakt (KGT2008) blijken problemen met betrekking tot de capaciteit en betrouwbaarheid van het sluizencomplex, die benutting van het economisch potentieel van de Kanaalzone voor de toekomst belemmeren. Lokale en regionale, zowel Vlaamse als Nederlandse, partijen adviseren gezamenlijk vanuit het Stakeholdersadviesforum voor de aanleg van een Zeesluis (gedimensioneerd voor een maatgevend schip van 366 x 49 x 14,5 meter) binnen het bestaande complex, waarbij zes (bredere) voorwaarden zijn benoemd.
Stakeholders Adviesforum KGT2008
Gezamenlijke Nederlands-Vlaamse advisering aan de bewindslieden over de verkenning maritieme toegang Kanaalzone Gent-Terneuzen.
2.8
gebiedsvisieproject: 22
Veerhaven Terneuzen
Recreatieve ontwikkeling van de veerhaven in Terneuzen.
2.9
gebiedsvisieproject: 57
Herstructurering woongebieden/krimpstrategie
Uitwerking van de noodzakelijke herstructureringsopgave op het gebied van wonen gekoppeld aan de demografische ontwikkeling. Herstructurering van bepaalde wijken voorbeeldfunctie (krimpregio) geven en Z-V aan laten merken als pilotproject van VROM, IPO en VNG.

CATEGORIE 3 PROJECTEN

3.1
gebiedsvisieproject: 1
Biopark Terneuzen
Een innovatief project met als doel het koppelen van activiteiten tussen bestaande en nieuwe agro- en industriële bedrijven in de Kanaalzone.
3.2
gebiedsvisieproject: 5
Ghellinckpolder-Noord
Ontwikkeling gericht op biobased economy met voordelen door koppelingen, duurzame inrichting en clustering. Invulling wordt gezien in relatie tot ontwikkeling Axelse Vlake en marktontwikkelingen.
3.3
gebiedsvisieproject: 49
Dow Paulinapolder
Voor de periode na 2020 heeft met name Dow aangegeven voor verdere ontwikkeling van haar industriële activiteiten ruimte willen zoeken in westelijke richting (Paulinapolder). Op termijn is een onderzoek nodig om voor- en nadelen van een dergelijke ontwikkeling inzichtelijk te maken.
3.4
gebiedsvisieproject: 53
Parels en voorzieningen
De pareltjes worden aangeduid, waar een hoge woonkwaliteit is of kan worden bereikt. Daar wordt het samenspel van voorzieningen samenhangend in beeld gebracht.
3.5
gebiedsvisieproject: 17
Aanpassing N61
Reconstructie van de N61 Hoek-Schoondijke ten behoeve van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van West Zeeuws-Vlaanderen.
3.6
gebiedsvisieprojecten: 19
Sas van Gent – renaissance (herstructureringsopgave)
Project van Woongood Zeeuws-Vlaanderen ten behoeve van de verbetering van de woningvoorraad van Woongood Zeeuws-Vlaanderen.
3.7
gebiedsvisieproject: 21
Planningslijsten woningbouw
Afstemming tussen Zeeuws-Vlaamse gemeenten en provincie Zeeland ten behoeve van de geplande woningbouw.
3.8
gebiedsvisieproject: 58
Versterken fietsverbindingen
Versterken fietsverbindingen tussen woonkernen, bedrijventerreinen en voorzieningen.
3.9
gebiedsvisieproject: 44
Actualisering bestemmingsplannen
Actualisering van de verouderde bestemmingsplannen binnen de gemeente Terneuzen, waaronder die voor de Koegorspolder, voor het einde van 2012.
3.10
gebiedsvisieproject: 28
Grensoverschrijdend Openbaar Lichaam (GOL) Gent-Terneuzen
Samenwerkingsverband tussen de gemeente Terneuzen en de Stad Gent met als doel om sociaal economische ontwikkelingen aan beide zijden van de grens te stimuleren en hiervoor concrete projecten te ontwikkelen.

3.11
gebiedsvisieproject: 29
Eures Scheldemonnd
EURES is een netwerk van openbare arbeids-bemiddelingsdiensten dat actief is in alle landen van de Europese Unie. De gresnregio waarin EURES Scheldemonnd actief is wordt gevormd door de provincies Oost- en West-Vlaanderen in België en Zeeland in Nederland.
3.12
gebiedsvisieproject: 30
Gemeenschappelijk nautisch beheer
Voor het Scheldegebied, waaronder het Kanaal Gent-Terneuzen, zijn en worden tussen Nederlandse en Vlaamse overheden samen de instrumenten voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer ingezet.
3.13
gebiedsvisieproject: 7
Bedrijventerreinenprogramma Zeeuwsch-Vlaanderen
Afstemming tussen de drie Zeeuws-Vlaamse gemeenten ten behoeve van de ontwikkeling van (droge) bedrijventerreinen, waaronder Handelspoort en Koegorspolder.
3.14
gebiedsvisieproject: 8
Parkmanagement bedrijventerreinen
Samenwerking tussen bedrijven en terreinbeheerders ten behoeve van beheer van en faciliteiten voor bedrijventerreinen.
3.15
gebiedsvisieproject: 15
Kanaalkruising Sluiskil
Aanleg van een tunnel onder het Kanaal Gent-Terneuzen ten noorden van Sluiskil.

Bijlage 2

Werkprogramma Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone 2010 / 2011

Inleiding

De Stuurgroep Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone heeft op 15 september 2010 ingestemd met de inhoudelijke koers van het Strategisch Plan, inclusief zeventien expliciet benoemde ambities en het continueren van de huidige inzet van medewerkers en van de huidige projectorganisatie tot tenminste eind 2011. Ook werd ingestemd met het voorgestelde werkprogramma voor het laatste kwartaal 2010 en de eerste drie kwartalen van 2011.

Het werkprogramma is ter voorbereiding op de uitvoering in een tweetal sessies van de projectgroep besproken, waarbij afspraken zijn gemaakt over inzet, trekkerschap, planning en eventueel benodigd budget voor externe ondersteuning of uitvoering.

Agenda 2010/2011

Om alle conclusies en aanbevelingen uit het Strategisch Plan tijdig in actie te kunnen omzetten is continuïteit in de inzet van alle partners nodig. Met de inhoudelijke agenda voor het komend jaar is door de Stuurgroep ingestemd, de acties liggen de komende tijd vooral op het vlak van uitwerking van randvoorwaarden en daarnaast op dat van concrete uitvoering van lopende en nieuw te starten projecten. Er dient de komende maanden op zowel een strategisch, tactisch als operationeel niveau te worden gewerkt en resultaat te worden geboekt.

De strategische agenda 2010/2011 is in drie punten te vatten:

- Van huidig financieel kader en voorlopige gebiedsexploitatie naar een sluitend financieel kader op basis van financiële toezeggingen en afspraken,
- Van verkenningen naar commitment en naar een samenwerkingsovereenkomst tussen de regio en het Rijk,
- Van commitment tussen de partners over keuzes en prioriteiten tot 2020 naar een definitief Uitvoeringsprogramma 2011 – 2020, met investeringsagenda en ‘investeringsfonds’.

De strategische agenda en de gewenste inzet op uitvoering leiden tot een (erg vol) werkprogramma voor de periode oktober 2010 tot najaar 2011. Het werkprogramma wordt opgedeeld in drie tijdblokken:

- Oktober 2010 tot januari 2011, concrete acties en projecten, waar mogelijk met zichtbare besluiten en resultaten,
- Oktober 2010 tot april 2011, mede rekening houdend met de verkiezingen voor Provinciale Staten,
- Oktober 2010 tot oktober 2011, ter voorbereiding van definitieve besluitvorming over het Uitvoeringsprogramma 2011 – 2020 en samenwerking tussen Rijk en regio.

Eind december wordt bezien in hoeverre volgens de voorgestelde planning is gewerkt en of de afgesproken resultaten zijn behaald, opdat indien nodig aanscherping van het werkprogramma voor de eerste helft van 2011 kan plaatsvinden.

Het programma is op de volgende pagina's per punt kort toegelicht.

Werkprogramma 2010/2011

Oktober – december 2010

Het najaar van 2010 wordt benut om door communicatie over het Strategisch Plan het draagvlak en enthousiasme voor de ambities te versterken, om de genomen besluiten te verankeren en om concreet aan de slag te gaan met die zaken die niet kunnen of behoeven te wachten. Voor de uitvoering van projecten is in veel gevallen één van de partners primair verantwoordelijk en heeft de projectgroep een rol in afstemming, communicatie of ondersteuning. Op een aantal activiteiten en projecten projectgroep zelf aanspreekbaar als initiator en uitvoerder.

De acties zijn:

- Communicatie over Strategisch Plan en de daarin gemaakte keuzes.
Het Strategisch Plan wordt in een compacte versie uitgewerkt voor en toegezonden aan een beperkte groep stakeholders, met het verzoek om reactie en suggesties/gesprek over follow up, daarnaast wordt een korte weergave verwerkt in een nieuwsbrief over de Kanaalzone.
Actie: projectgroep en werkgroep Communicatie.
Budget: bestaande budgetten voor communicatie bij provincie en gemeente, beperkte bijdrage uit budget proces-/projectkosten voor redactie, opmaak.
- Uitwerken Plan van aanpak Maintenance Value Park.
Het Maintenance Value Park kan naar verwachting volgens planning tot ontwikkeling worden gebracht op de voorgestelde locatie ten oosten van de Westerscheldetunnel.
Actie: primair bij Dow, in samenwerking met Zeeland Seaports en actieve betrokkenheid van RVOB. De projectgroep faciliteert en signaleert indien nodig. De projectleider bij Dow wordt binnenkort uitgenodigd in de projectgroep een toelichting te geven.
Budget: geen noodzaak tot inzet middelen uit budget proces-/projectkosten.
- Uitwerken Plan van aanpak Zijkanaal C i.r.t. mogelijkheden voor externe bijdrage.
Het PvA dient om de ruimtelijke en inhoudelijke ambities scherp te krijgen: Zijkanaal C is onderdeel van de gewenste ontwikkeling van het multimodale knooppunt Terneuzen, er is sprake van zowel faciliteiten voor overslag voor de binnenvaart als van gebiedsontwikkeling, inhoudelijk speelt de vraag of focus op agribusiness, foodport wenselijk is. Het zal nodig zijn de kansen nader te onderzoeken en een gefaseerde aanpak te ontwikkelen.
Actie: Hoewel het PvA en daarna de uitvoering primair een verantwoordelijkheid van Zeeland Seaports is vinden ZSP en de projectgroep het gezien de brede insteek en de urgentie wenselijk in gezamenlijkheid te werken aan het opstellen van het PvA, naar verwachting met inzet van externe ondersteuning.
Planning: start vindt plaats in november, afronding zal naar verwachting pas in het eerste kwartaal 2011 geschieden. Indien onderdelen van de ontwikkeling in aanmerking kunnen komen voor een externe bijdrage zal een projectvoorstel die onderdelen versneld worden uitgewerkt.
Budget: eigen middelen ZSP, daarnaast aanjaagbudget projecten t.b.v. externe ondersteuning.
- Vastleggen koers Strategisch Plan in Structuurvisie Terneuzen en Omgevingsplan provincie.
In de Structuurvisie Terneuzen zijn naar aanleiding van de ingekomen reacties op het ontwerp de inhoudelijke keuzes en prioriteiten ten aanzien van de Kanaalzone vastgelegd. Het Omgevingsplan wordt de komende jaren opgesteld, de provinciaal projectleider wordt uitgenodigd in de projectgroep.
Actie: gemeente en provincie hebben hierin hun eigen verantwoordelijkheid, eventueel optredende spanningen met het Strategisch Plan worden gemeld in de projectgroep en aan de Stuurgroep.
Budget: eigen middelen gemeente en provincie.
- Uitwerken gewenste samenwerking tussen gemeente Terneuzen, provincie en Zeeland Seaports bij ruimtelijke procedures, vergunningverlening en begeleiding nieuwe bedrijven.
Het is wenselijk te komen tot werkafspraken over proces en communicatie, om enerzijds snelheid en anderzijds duidelijkheid aan bedrijven te kunnen bieden.

Actie: Zeeland Seaports, in samenspraak met gemeente en provincie.
Budget: geen inzet van middelen nodig.

- Uitwerken en indienen voorstellen voor herstructurering bedrijventerreinen.
Voor 1 november 2010 dienen bij de provincie voorstellen voor herstructurering te zijn ingediend om gebruik te kunnen maken van een provinciale bijdrage. In de Kanaalzone komen twee terreinen in aanmerking.
Actie: gemeente Terneuzen en Zeeland Seaports.
Budget: personele inzet eigen apparaat, eventueel aanvullend eigen middelen.
- Uitwerken voorstel voor arbeidsmarktstrategie.
In samenspraak met grote bedrijven en instellingen moet een Plan van aanpak worden voorbereid. In eerste instantie zal in gesprekken helder moeten worden welk belang partijen hebben in een goede aanpak en welke rol en inbreng zij voor zichzelf zien, pas daarna kan een strategie worden uitgewerkt.
Actie: projectgroep.
Planning: De aanzet zal worden geleverd in de laatste maanden van 2010, uitwerking zal plaatsvinden in 2011.
Budget: Externe inzet zal naar verwachting noodzakelijk blijken te zijn, te dekken uit budget proces- en projectkosten.
- Vastleggen ruimtelijke vertaling geactualiseerde ROM-afspraken.
Het milieukader industrieterreinen Kanaalzone is vastgesteld op basis van de actuele waarde van de oorspronkelijke ROM-afspraken. Anno 2010 zijn alleen de ROM-afspraken ten aanzien van geluid nog van toepassing, de bijbehorende geluidcontouren dienen op kaart te worden vastgelegd.
Actie: gemeente Terneuzen, provincie Zeeland, Zeeland Seaports.
Budget: eigen middelen partijen.
- Inzet op quick wins, zichtbare resultaten die de ambities Kanaalzone ondersteunen.
Naast de noodzakelijke procesinzet en lange termijn uitvoering van projecten zijn quick wins nodig om de moed er in te houden en draagvlak te creëren en vast te houden. Een periodiek overzicht van acties en resultaten wordt verspreid, communicatie daar omheen georganiseerd. In de nader uit te werken regiomarketing wordt gebruik van quick wins opgenomen.
Actie: projectgroep als opdrachtgever, provincie, werkgroep communicatie in uitvoering.
Budget: eigen middelen partners, eventueel bescheiden aanvulling vanuit procesbudget.

Oktober 2010 – april 2011

In de eerste zes maanden kan een fors aantal projectvoorstellen worden uitgewerkt en kunnen de eerste inzichten in het financieel kader en een investeringsagenda worden benut voor de inzet op externe middelen van provincie en Rijk.

De acties zijn:

- Uitwerken markt- en acquisitiestrategie op basis van marktanalyse en Masterplan Zeeland Seaports vervolgens operationeel acquisitieplan en samenwerkingsafspraken.
Hoewel Zeeland Seaports als gebiedsontwikkelaar en –beheerder primair verantwoordelijk is voor de marktstrategie en acquisitie vinden alle partners het mede gezien de ambities wenselijk een breed gedragen markt- en acquisitiestrategie als fundament onder de afzonderlijke en gezamenlijke inspanningen van partijen op te stellen.
Actie: projectgroep als initiator en ter ondersteuning, Zeeland Seaports, in samenspraak met Economische Impuls Zeeland en mogelijk bedrijfsleven Kanaalzone.
Budget: eigen middelen Zeeland Seaports, bijdrage uit aanjaagbudget projecten.

- Plan van aanpak cluster beroepsonderwijs Terneuzen.
Het is wenselijk om in samenspraak met de MBO- en HBO-onderwijsinstellingen en de onderwijsautoriteit te komen tot een toekomstagenda, zowel ruimtelijk (mogelijke verplaatsing en clustering) als inhoudelijk, om vervolgens een Plan van aanpak op te stellen.
Actie: primair onderwijsinstellingen en –autoriteit, projectgroep kan zorg dragen voor koppeling aan de ambities in de Kanaalzone en aan de ontwikkeling van deelgebieden, ondersteuning, wellicht versnelling in de aanpak, uitwisseling van informatie.
Budget: vooralsnog alleen personele inzet, geen procesbudget voor ondersteuning.
- Afstemming met en mogelijk gezamenlijke activiteiten in kader van het Actieplan demografische ontwikkelingen Zeeuws-Vlaanderen en Masterplan Voorzieningen.
Het actieplan wordt uitgevoerd door de drie Zeeuws-Vlaamse gemeenten maar betreft deels ook ambities en opgaven in de Kanaalzone.
Actie: primair gemeente Terneuzen, geen directe rol voor de projectgroep. Gemeentelijk trekker en provinciaal contactpersoon krimp worden uitgenodigd in de projectgroep.
Budget: eigen middelen, externe bijdragen, geen budget proceskosten nodig.
- Afstemming en koppeling van uitvoering Landschapsuitvoeringsplan en gebiedsontwikkeling Kanaalzone.
Het Landschapsuitvoeringsplan kent vele ambities maar nog geen volledige dekking, daarnaast is de koppeling aan de gebiedsontwikkeling in de Kanaalzone nog onvoldoende uitgewerkt. De projectgroep vindt het wenselijk de groene ambities nog eens in relatie tot het LUP te bezien en na te gaan of/waar versnelling en verknoping mogelijk is.
Actie: Coördinatie en uitvoering blijven een verantwoordelijkheid van de provincie Zeeland, de projectgroep ondersteunt actief en initieert de discussie over koppeling en versnelling.
Budget: eigen middelen provincie, daarnaast mogelijk ondersteuning uit aanjaagbudget projecten.
- Plan van aanpak cluster Agribusiness, gekoppeld aan ontwikkeling Glastuinbouw en aan ontwikkeling versketen.
De verschillende ambities en initiatieven dienen te worden gekoppeld om een heldere strategie die is gebaseerd op de kansen in de markt te kunnen ontwikkelen. In feite betreft dit punt de inhoudelijke component van het op te stellen PvA Multimodaal Knooppunt Terneuzen.
Actie: verschillende partijen zijn betrokken, zowel overheden, bedrijfsleven, belangenorganisaties en Zeeland Seaports. De projectgroep volgt actief de ontwikkelingen, prikkelt partijen, signaleert eventuele stagnatie.
Budget: in principe eigen middelen van betrokken partijen, mogelijk bijdrage uit aanjaagbudget projecten.
- Uitwerken Masterplan Axelsedam Terneuzen.
Het masterplan Axelsedam is opgemaakt als een ontwikkelingsmodel waarin deelprojecten gefaseerd worden uitgevoerd. Belangrijke uitgangspunten zijn o.a.: versterking van de positie van Terneuzen als regionaal centrum, uitbreiding stadscentrum door transformatie centrumrand, versterking kernwinkelgebied en water terug in de stad. Actuele ontwikkelingen zijn Kop van de Noordstraat en Kennedylaan West en Oost. Voor de uitvoering zal publiekprivate samenwerking uitgangspunt zijn.
Actie: gemeente Terneuzen.
Budget: eigen middelen gemeente.
- Uitwerken structuurvisie Koegorspolder, inclusief onderzoek wegnemen ruimtelijke en ondergrondse belemmeringen.
Nu besloten is de ontwikkeling van de Koegorspolder te faseren wordt het verstandig geacht voor de deelgebieden 2 en 3 en het Zuidpoort gebied een aparte structuurvisie te maken, enerzijds ter voorkoming van ‘gelegenheidsplanologie’, anderzijds om door goede voorbereiding het gebied te zijner tijd gericht in de markt te kunnen zetten.

Actie: gemeente Terneuzen, in afstemming met projectorganisatie en Zeeland Seaports.
Planning: in 2011 wordt voorrang gegeven aan een structuurvisie voor alleen het Zuidpoortgebied, de structuurvisie voor het resterende deel van de Koegorspolder wordt naar verwachting in 2012 opgesteld.

Budget: eigen middelen gemeente Terneuzen.

- Plan van aanpak gebiedsmarketing.
De gebiedsmarketing voor de Kanaalzone als onderdeel van Zeeuws-Vlaanderen dient op korte termijn serieus op gang te komen. Een planmatige aanpak in samenspraak tussen overheden, organisaties en bedrijfsleven is wenselijk, afstemming en gezamenlijke uitvoering met de taskforce Uw Nieuwe Toekomst, ligt voor de hand. Een Plan van Aanpak wordt voorbereid, eerste acties zullen zichtbaar worden in 2011.
Actie: de projectgroep is opdrachtgever voor het Plan van Aanpak, uitvoeringsafspraken worden op basis van de nader te bepalen aanpak gemaakt, een brede betrokkenheid is wenselijk.
Budget: externe ondersteuning/uitvoering wordt gedekt uit het budget proces-/projectkosten.
- Zichtbaar maken milieu- en duurzaamheidsambities
Het milieukader, waarin de ondergrenzen voor de milieukwaliteit in woonkernen zijn aangegeven, vormt in beginsel het uitgangspunt bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Bij de toepassing van het milieukader in concrete situaties spelen ook gemeentelijke en provinciale milieu- en duurzaamheidsambities een rol. Deze ambities moeten concreter en beter zichtbaar worden gemaakt als onderdeel van het ruimtelijke en economische programma.
Actie: Zeeland Seaports, gemeente Terneuzen, provincie Zeeland.
Budget: eigen middelen partijen, onderzoeksbijdragen uit aanjaagbudget proces- en projectkosten.

Oktober 2010 – oktober 2011

Om na de vaststelling van het Strategisch Plan tot commitment over een sluitend financieel kader en een investeringsagenda voor de ontwikkeling van de Kanaalzone te komen is een periode van een jaar realistisch. Veel voorbereiding en rekenwerk valt in het eerste half jaar, de periode daarna is nodig om de partners tot bepaling van de eigen inzet te kunnen laten besluiten. Het standpunt van een nieuwe College van GS van de provincie is daarvoor zeer belangrijk, ook voor de daaropvolgende standpuntbepaling door het Rijk.

Naast financiële kwesties spelen er natuurlijk inhoudelijke zaken, projecten die nog een nadere koersbepaling nodig hebben.

De gezamenlijk te ondernemen acties zijn:

- Opstellen Financieel Kader 2020 voor de ontwikkeling Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone, met afspraken over de periode 2010 – 2020 en een doorkijk naar de periode 2020 – 2030.
Het opstellen van een financieel kader is één van de belangrijkste acties voor het komend jaar. De eerste aanzet zoals opgenomen in het Strategisch Plan dient te worden uitgewerkt in een helder overzicht met verder uitgewerkte kostenramingen per onderdeel, met dekkingsafspraken en – voorstellen. Het totaaloverzicht zal naar verwachting leiden tot een ‘Investeringsagenda Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone’. Onderzocht wordt of een aan die agenda gekoppeld ‘investeringsfonds’ een werkbare en haalbare optie is.
Actie: de projectgroep is trekker van deze actie, primair in de persoon van de externe projectleider maar in samenspraak met de overige leden. Ter ondersteuning zal externe expertise worden ingehuurd.
Budget: dekking via het budget proceskosten.
- Opstellen definitief Uitvoeringsprogramma 2011 – 2020
Het opstellen van het financieel kader en het definitieve uitvoeringsprogramma voor de periode tot 2020 zijn nauw met elkaar verbonden. De ambities van de uitvoeringsagenda zijn vertaald in het concept-uitvoeringsprogramma en worden vervolgens financieel vertaald in het financieel kader. De mogelijkheden die het financieel kader tot dekking biedt bepalen uiteindelijk het definitieve

uitvoeringsprogramma.

Actie: projectgroep.

Budget: eigen middelen van partners, budget proceskosten (projectmanagement).

- Opstellen Samenwerkingsovereenkomst regio – Rijk.
De te maken inhoudelijke, procesmatige en financiële afspraken worden vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst tussen de regio en het Rijk. In de overeenkomst dienen afspraken te worden vastgelegd over o.a. de betrokkenheid van partners in de uitvoeringsfase en de financiering van de ambities, waaronder de investeringsagenda en bijdragen, mogelijk via een Investeringsfonds Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone.
Actie: de projectgroep, primair in de persoon van de externe projectleider.
Budget: eigen middelen partners, daarnaast is naar verwachting beperkt externe ondersteuning wenselijk, te dekken uit budget proceskosten.
- Uitwerken Uitvoeringsorganisatie 2011 – 2015.
In de nader uit te werken uitvoeringsorganisatie zal zowel de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de partners voor de inspanningen in de Kanaalzone tot uitdrukking moeten komen als de eigen verantwoordelijkheid van partners voor specifieke onderdelen en projecten.
Actie: projectgroep.
Budget: eigen middelen partners.

De bovengenoemde vier acties moeten tijdig leiden tot het voor de besluitvorming door de partners noodzakelijke eindproduct.