



Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied North Sea Port District

02 oktober, 2023

Toelichting voor de Vlaamse overheden:

- Het Ontwikkelperspectief is een nieuw Nederlands ruimtelijk beleidsinstrument dat voor alle NOVEX-gebieden wordt opgesteld.
- NOVEX gebieden (voorheen NOVI-gebieden) zijn door de Nederlandse overheid aangewezen. Het zijn gebieden met een nationaal belang die 'als gevolg van de nationale opgaven dusdanig worden getransformeerd dat ordening, prioritering en regie op regionaal niveau noodzakelijk is'. Het gaat dus om het snijvlak van Rijk en Regio ruimtevragen.
- North Sea Port District is het enige grensoverschrijdende NOVEX-gebied

Doel en status van dit Ontwikkelperspectief

Het doel van het grensoverschrijdende Ontwikkelperspectief North Sea Port District 2050 is het ruimtelijk samenbrengen van nationale en regionale ambities en opgaven rond de thema's bodem en water, leefbare kernen en regio's en energie en economie. Het Ontwikkelperspectief NSPD kijkt daarbij naar de kortere termijn in de vorm van een analyse en naar de langere termijn (2050) in de vorm van een perspectief. Het ontwikkelperspectief is een opmaat naar de uitvoeringsagenda en past in een adaptief en cyclisch proces. Dit betekent dat het geen vaststaand gegeven is maar op basis van nieuwe ontwikkelingen kan worden aangepast.

Het is via interviews en werksessies met betrokken stakeholders tot stand gekomen. Daarbij gaat het onder andere om provincie Zeeland en provincie Oost-Vlaanderen, Gent, Evergem, Zelzate, Terneuzen, Borsele en Vlissingen, havenbedrijf North Sea Port, de ministeries van EZK, BZK, LNV, IenW en OC&W (Nederland), het departement van Omgeving (Vlaanderen), Evides en het Projectbureau Gentse Kanaalzone. De Vlaamse ministeries van Omgeving, MOW en EWI hebben aangegeven dat ze de totstandkoming van het Ontwikkelperspectief voor nu bij het North Sea Port District en het Nederlandse rijk laten liggen maar dat ze graag op werfniveau (programma of breder projectniveau) worden betrokken bij het vervolg van het Ontwikkelperspectief.

Het Ontwikkelperspectief voor NSPD is agenderend van karakter en is bedoeld om de belangrijkste ruimtelijke vragen en bespreekpunten tussen rijk en regio in beeld te brengen. Er zijn daarnaast ontwikkelprincipes geformuleerd om toekomstige ruimtelijke keuzes te kunnen maken en het Ontwikkelperspectief brengt de eerste acties in beeld.

Het Ontwikkelperspectief vormt een belangrijke bouwsteen voor het Ruimtelijk Voorstel van de provincie Zeeland waarover een Ruimtelijk Arrangement zal worden gesloten tussen het Nederlandse Rijk en de provincie. Dit ruimtelijk arrangement is een set aan wederkerige, bestuurlijke afspraken over de ruimtelijke inpassing en uitvoering van de nationale opgaven. Over het Ontwikkelperspectief en het Uitvoeringsprogramma zelf wordt ook een bestuurlijke afspraak gemaakt met bijbehorende regionale investeringsagenda. Het uitvoeringsprogramma wordt in een volgende fase opgesteld.

Status

Het Ontwikkelperspectief heeft geen formeel juridische status zoals een Omgevingsvisie, een Omgevingsplan of een Rijks Coördinatie Regeling procedure die allen op de Nederlandse Omgevingswet zijn gebaseerd. Het dient wel als gemeenschappelijke basis en inspiratie voor (toekomstige) Omgevingsvisies of Omgevingsplannen. In het kader van het opstellen van deze wettelijke planvormen vindt ook de inspraak plaats en is er mogelijkheid voor het organiseren van burgerparticipatie.

Opbouw van dit Ontwikkelperspectief

Het North Sea Port District is van nationaal belang voor Nederland en België, onder andere vanwege zijn sterke grensoverschrijdende zeehaven en industriële cluster met meer dan 100.000 banen en het grote potentieel voor de nationale energie-hoofdstructuur. Het biedt óók een gekoesterd thuis aan alle mensen die er wonen en werken. En het is een gebied met een kwetsbaar bodem- en watersysteem. In het North Sea Port District gaat het om balans. Verduurzamen en versterken van de economie dient hand in hand te gaan met het versterken van de leefkwaliteit en kan niet ten koste gaan van bodem en water. Het streven naar 'brede welvaart' is in dit gebied bij uitstek van toepassing.

Inleiding

Perspectief

Analyse

Ontwikkel-

principes

Dit Ontwikkelperspectief wordt daarom telkens belicht vanuit de drie invalshoeken zoals hierboven beschreven, met nadrukkelijk oog voor onderlinge overlap, samenhang en balans:

1. Water en bodem;
2. Leefbare kernen en regio's;
3. Ruimte voor Economie en Energie

Dat gebeurt in vier delen:

- A. Waar streven we naar als District tegen 2050? (visie)
- B. Welke strategische ruimtelijke vragen zien we vandaag bij de ontwikkeling naar 2050? (analyse)
- C. Ontwikkelprincipes voor 2050 (gedeelde uitgangspunten)
- D. Basis voor Uitvoering (eerste acties om tot verdere keuzes en realisatie te komen)

Dit Ontwikkelperspectief bouwt voort op de inzichten, analyses en in gang gezette acties uit o.a. de Footprint atlas, de werkagenda NSPD, het Strategisch Plan Connect 2025 van North Sea Port, de Regiodeal en de Zeeuwse Omgevingsvisie alsook uit de verschillende Nationale Programma's en hun zoom-ins op het NOVEX-gebied North Sea Port District. Waar de Omgevingsvisies en de recent toegekende Regiodeal vooral ook de zachtere waarden en de brede welvaart meenemen, is de focus van het ontwikkelperspectief ruimtelijk-strategisch van aard.

Wat maakt dit Ontwikkelperspectief bijzonder en wat voegt het toe?

Voor het eerst wordt de ruimtelijke impact van (met name Nederlands) nationaal en Vlaams-Nederlands regionaal beleid inhoudelijk bij elkaar gebracht, wordt er over sectoren heen gekeken en staat het gebied als geheel centraal (Haven en District samen).

En hoe logisch ook, dat is nieuw. Want het Strategisch Plan Connect 2025 van North Sea Port gaat (vanzelfsprekend) over duurzame havenontwikkeling, de Werkagenda kijkt naar de leefkwaliteit in het 'ommeland' van de haven en de Nederlandse nationale programma's kijken allemaal door hun eigen sectorale en nationale bril naar het District. Het Ontwikkelperspectief brengt die invalshoeken inhoudelijk en ruimtelijk samen.

De toegevoegde waarde van dit Ontwikkelperspectief zit ook in het proces zelf. Voor het eerst werken de Nederlandse rijksoverheid, de Vlaamse en Nederlandse regionale en lokale overheden en het grensoverschrijdende havenbedrijf samen aan een gemeenschappelijk ruimtelijk Ontwikkelperspectief. Een positief resultaat van dit proces is dat de ruimtelijke vraagstukken en de bespreekpunten tussen het Nederlandse rijk en de regio scherper in beeld zijn gebracht. Hiermee ligt een goede basis voor het bestuurlijk gesprek over de te maken ruimtelijke keuzes.

Concreter gezegd, heeft dit Ontwikkelperspectief tenminste op vier punten het gesprek verdiept, verscherpt en versneld:

- De (on)houdbaarheid van een goede lange termijn zoetwaterbalans in het gebied en de benodigde externe aanvoer van zoetwater dienen meer aandacht te krijgen, in relatie tot de regionale en nationale ambities om groene waterstof te produceren en voor andere functies zoals de landbouw, de natuur en de industrie.
- De lange termijn ruimtelijke ontwikkeling van de haven (inclusief ruimte voor grootschalige energietransitie en circulariteit) dient snel duidelijker te worden en vertaald in afspraken met de ontwikkelprincipes uit het Ontwikkelperspectief als vertrekpunt. Dit is, zeker in het Sloegebied, urgent vanwege de vele ruimtelijke claims die nu al op het gebied afkomen en vanwege de breed gedeelde wens (bij Rijk en partijen in de regio) om ook aan Nederlandse zijde te investeren in groenblauwe koppelingsgebieden tussen haven en kernen.
- Het Ontwikkelperspectief formuleert ontwikkelprincipes die door alle nu betrokken partijen worden onderschreven. Ze bieden houvast bij de ruimtelijke keuzes die nog gemaakt moeten worden.
- Het Ontwikkelperspectief benoemt een aantal bespreekpunten tussen het Nederlandse rijk en de regio. Bespreekpunten zijn ruimtelijke onderwerpen waar rijk en regio (mogelijk) tegengestelde opvattingen over hebben.

Ontwikkelperspectief NOVEX-Gebied North Sea Port District

Inleiding

Perspectief
Analyse
Ontwikkel-
principes

1 2 3 4

A. Waar streven we naar als District tegen 2050?

In 2050 is het North Sea Port District een plaats waar klimaatneutraliteit en een kwalitatieve leefomgeving elkaar versterken.

Een District waar iedereen, jong en oud, aangenaam en gezond leeft, en waar wonen, werken, studeren en recreëren actief bijdragen **aan brede welvaart** en een beter klimaat. De nabijheid en nauwe grensoverschrijdende samenwerking tussen haven, kernen en landschap is hierbij een grote troef die met inbreng van bewoners, ondernemers en onderwijsinstellingen vorm krijgt.

De **internationale verbondenheid** is groot en er is een goed grensoverschrijdend vestigingsklimaat met een duurzame, toekomstgerichte en circulaire economie die past bij het gebied en de mensen en die **behoort tot de Europese top**. Het gebied heeft een leidende positie in de energietransitie en circulariteit van Nederland en België.



North
Sea Port
District

Hoe zouden we het District in 2050 omschrijven?

Zoetwaterbalans aan beide zijden van de Westerschelde

- Er is eindelijk een gezonde en veerkrachtige waterbalans aan beide zijden van de Westerschelde. Dit is bereikt met grote inspanningen van ondernemers, boeren en bewoners door drinkwater en industriewater te besparen en te hergebruiken, samen met grensoverschrijdende afspraken. Deze nieuwe balans is leidend bij het afwegen van nieuwe watervragers in het gebied.
- Daarnaast is volop ingezet op infiltratie en buffering door een sterk toegenomen waterrijk landschap en ondergrondse actieve buffering om de verzilting in te perken. Waar verzilting onvermijdelijk was, vooral in de oevergebieden van de Westerschelde, heeft het grondgebruik zich aangepast aan het water- en bodemsysteem.

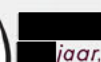
Grensoverschrijdend natuurlandschap verweven tussen haven en dorpen

- Er is een grensoverschrijdend regionaal groenblauwnetwerk dat begon bij de koppelingsgebieden en zo verder groeide. Dit netwerk versterkt de kwaliteit van de leefomgeving en de positieve gezondheid door bewoners uit de kernen uit te nodigen tot beweging en ontspanning. Het zorgt ook voor een ruimtelijke buffer tussen kernen en haven en beperkt zo de mogelijke overlast.
- Dit robuuste cultuur- en natuurlandschap levert belangrijke ecosysteemdiensten zoals waterinfiltratie en biodiversiteitsherstel. Ook recreatie en cultuurhistorie zitten er sterk in verweven. De echte invulling van het netwerk kwam tot stand door intensieve bewonersparticipatie in combinatie met een goede kennis van het gebied, de historie en de ruimtelijke kwaliteit. Dit heeft het netwerk door heel het District een eigen en divers karakter gegeven, zo is er voor ieder wat wils.

Waar spreken we over in 2050?

"Ik hoorde onlangs dat er een nieuw bedrijf bij mij in de buurt komt, dat uit hemelwater proceswater maakt en dat na gebruik opzuivert tot water voor de landbouw. Fijn dat we de wateruitdagingen in onze regio zo samen kunnen aanpakken. Naar die watercrisis van de jaren '30 wil niemand nog terug. Toen heeft het maar een haar gescheeld of velen van ons waren hun werk kwijtgeraakt."



 jaar,
havenarbeider Westdorpe

Een District voor en door bewoners

- Doordat de bedrijven, North Sea Port en de overheden burgers eerder en meer betrekken bij hun plannen, sluiten de bedrijfs- en gebiedsontwikkelingen nu beter aan bij wat de Zeeuwen en Vlamingen belangrijk vinden. Gezondheid en veiligheid staan voorop. Natuurlijk, omwonenden blijven kritisch als er overlast optreedt maar ze begrijpen dat bedrijven en overheden moeten investeren in duurzaamheid en circulariteit. En ze zijn trots op 'hun' duurzame vernieuwende haven die jonge mensen aantrekt en dat is goed voor het voorzieningenniveau en de levendigheid in de dorpen.

Grensoverschrijdend verplaatsen, wonen, werken en beleven

- De verbeterde bereikbaarheid, verdichting en verbeterde ruimtelijke kwaliteit van een aantal kernen zorgden ervoor dat mensen zich meer gingen thuis voelen in het gebied. Het schepte ook de goede randvoorwaarden voor meer en beter bereikbare voorzieningen, meer bewegen, spelen en ontspannen. Bewoners in het District hebben nu snelle toegang tot goede en voldoende zorg, onderwijs, cultuur – zoals podia en musea - en shopping maar ook recreatie en sportaccommodaties. Die laatste liggen vaak in en rond de groene koppelingsgebieden die iedereen makkelijk met de fiets kan bereiken vanuit de kernen. De realisatie van de Regiodeal zorgde hier voor een sterke start van de verbetering.
- De verbetering van het goederenspoor tussen Terneuzen en Gent en de Bus Rapid Transit (snelbus)verbindingen tussen Vlissingen/Middelburg en Gent legden de basis voor een personentrein tussen Gent en Terneuzen die vorig jaar is geopend. Op het traject sluit je aan op een fijnmazig netwerk van grote en kleinere multimodale hubs waar je je fiets kan parkeren of kan overstappen op verschillende soorten deelmobiliteit en lokaal ingerichte OV op aanvraag. Ook het snelfietsnetwerk sluit hierop aan en brengt zowel bewoners als werknemers en toeristen snel, gezond en makkelijk door het District.
- Het grensoverschrijdende woon-werkverkeer is toegenomen en een aantal kernen is verdicht mede door het succes van de snelbus (BRT) en het hubnetwerk. Zo werd het mogelijk om het woningtekort in Gent deels op te lossen in het District en werken en studeren steeds meer Zeeuwen in Gent en Vlamingen in Zeeland. De verbeterde bereikbaarheid heeft, samen met de realisatie van het regionale natuurnetwerk, wonen in een groen landschap, de versterking van de kernen, de kennisclusters en nieuwe economieën ervoor gezorgd dat jongeren graag in het District wonen en werken en dat het District zelfs mensen van buiten aantrekt.

Waar spreken we over in 2050?

"Toen ik 30 jaar geleden bij de F-jes begon was de voetbalclub op sterven na dood. Maar door de nieuwe woonwijk bij het station en de samenwerking met de jeugdafdeling van Sas van Gent hebben we nu weer een bloeiende jeugdafdeling. Zo bloeiend dat we met wat sponsorgeld van bedrijven een extra veld hebben kunnen aanleggen aan de rand van het nieuwe grensoverschrijdende koppelingsgebied."


jaar,
jeugdtrainer FC
Zelsas, Zelzate



Multimodaal, duurzaam, efficiënt en innovatief goederenvervoer op basis van robuuste ontsluitingen.

- Het goederenvervoer over het Kanaal Gent-Terneuzen alsook het bredere District, heeft een enorme boost gekregen door de begin jaren '20 geopende nieuwe sluis bij Terneuzen en het begin jaren '30 afgeronde Canal Seine-Nord. Nu profiteren ook de gebieden achter de sluis van de bereikbaarheid door grotere schepen.
- Op veel plaatsen in het District is er nu meer ruimte en aandacht voor langzaam verkeer en is de leefkwaliteit, de veiligheid en luchtkwaliteit sterk verbeterd. Met de realisatie van Rail Ghent-Terneuzen en de uitbreiding en modernisering van het lokale spoornetwerk in de Sloehaven is het veilig, duurzaam en efficiënt goederenvervoer over spoor toegenomen en is het wegennet aanzienlijk ontlast.

Geclusterde energieopwekking en -netwerken van (inter) nationaal én regionaal belang

- Het District en het Sloegebied in het bijzonder is één van de grote energieknooppunten van Nederland met een veerkrachtige combinatie van wind op zee, groene waterstof en kernenergie.
- Deze sterke positie in groene energie trekt heel wat kleine en grote bedrijven aan die de groene energie meteen ter plaatse inzetten voor o.a. het maken van groene waterstof, bio-based materialen, het uitwisselen van circulaire stromen, etc. Daarnaast draagt het ook bij aan de retentie en verduurzaming van bestaande bedrijvigheid.
- Er is een sterk grensoverschrijdend kenniscluster ontstaan van onderwijs en onderzoek op het gebied van groene- en nucleaire energie, waar steeds meer jonge mensen uit het District een opleiding volgen en een baan vinden.

De haven als zenuwcentrum van de duurzame economieën

- De ontwikkelde lokale en regionale biobased-, circulaire- en waterstofeconomie zet het District op de kaart als zenuwcentrum van de duurzame haveneconomie van Nederland, Vlaanderen en Europa. Deze nieuwe industrieën gaan spaarzaam en slim om met de beschikbare natte en droge bedrijfsruimte zodat de nieuwe koppelingsgebieden en de aansluitende kernen tot volle bloei kunnen komen. Door de verduurzaming van de industrie is ook de luchtkwaliteit, de leefomgeving en de gezondheid van de omwonenden verbeterd.
- Het uitwisselen van stromen en kennis – ook over de grens heen – is een structurerend principe voor de haven en de overige bedrijventerreinen geworden. Van water, energie (o.a. waterstof, warmte en elektriciteit) en CO2 tot materialen, alles wordt via nauwe samenwerking gedeeld.

Waar spreken we over in 2050?

"Ik fiets elke ochtend naar mijn werk in de waterstoffabriek. Dat geeft me zoveel energie! Door de verduurzaming van de industrie in ons District, is het zoveel gezonder geworden om hier te sporten. Fijn dat ik daar elke dag aan kan bijdragen met onze groene waterstofproductie. Ook de verbeterde fietsnetwerken en OV-verbindingen dragen veel bij aan de verbeterde leefkwaliteit."



1
jaar,
operator
elektrolyser.



Vanwege de vele voorgaande analyses en bestaande beleidsdocumenten, konden we in dit proces meteen inzoomen op de kritieke ruimtelijke punten. Sommige onderwerpen, zoals een aantal mobiliteitsverbindingen, kunnen ruimtelijk al meer onderbouwd worden omdat de doelstellingen en de uitwerking hiervan al verder ontwikkeld is. Voor onderwerpen als water en bodem of circulaire economie zijn de ambities helder maar is de uitwerking nog minder concreet. Deze onderwerpen vragen om snelle stappen om ze op een gelijkwaardig niveau te kunnen onderbouwen.

Met deze aanpak, konden we snel tot een scherp antwoord komen op de vraag: **"Welke kritieke strategisch-ruimtelijke vragen zien we vandaag bij de ontwikkeling naar 2050?"**

Diagram illustrating the 'Zachte criteria' (Soft criteria) for the 'Groei grens? (na 2050)' scenario. The criteria are represented by three colored segments within a circle:

- Duurzame energie en circulariteit** (Purple segment)
- Aantrekkelijk woonlandschap** (Light blue segment)
- Corridors, verbindingen en toegankelijkheid** (Orange segment)

The entire circle is labeled **Zachte criteria:** and is surrounded by a dashed line. A large plus sign (+) is positioned to the left of the diagram.

North Sea Port District

01 Water en bodem

Om tot een veilige en gezonde regio met hoge leefkwaliteit te komen en de sterke economie te behouden, is het cruciaal om een veerkrachtige waterbalans, een gezonde bodem en een sterk groen landschap te hebben. Zo blijft er voldoende zoetwater beschikbaar voor alle vragers en blijft de natuur haar hoognodige ecosysteemdiensten leveren, zoals het ondersteunen van gezondheid, luchtzuivering, waterbuffering, voedselproductie, etc. Om dit te kunnen behouden en versterken liggen een aantal opgaven op de tafel.

De mogelijkheden van de bodem voor waterberging, landschapsherstel, ondergrondse (energie)netwerken en andere functies moet verder onderzocht worden om beter inzicht te krijgen in de randvoorwaarden die de bodem stelt in dit gebied. Deze verdere verkenning wordt als actie meegenomen in de basis voor uitvoering maar lijkt voorlopig geen kritieke ruimtelijke onzekerheid te vormen. Wel wordt vanuit het programma water en bodem sturend voor dit gebied sterk aangemoedigd om de bodem niet verder af te dekken. Vanuit bodem en water zien we wel problemen met verzilting maar ook beperkte kansen voor infiltratie en buffering van zoetwater in de oude kreekruigten en onder kleilagen. De haalbaarheid en opschaling hiervan wordt al onderzocht met pilootprojecten op schaal van Zeeland in o.a. Braakman Zuid en Wolphaartsdijk.

De toekomstige veerkracht van het watersysteem en alle daaraan gelinkte opgaven in de regio wordt bedreigd door een aantal kritieke onzekerheden:

De **zoetwatervoorziening**: De huidige bronnen voor drinkwater en industriewater in North Sea Port District staan onder druk door waterschaarste of droogte, grondwaterdaling en verzilting, etc. en zitten dicht bij hun maximumcapaciteit. Klimaatverandering versterkt deze problemen vanwege extremer weer, opwarming en zeespiegelstijging. Bijna al het zoetwater in de regio wordt aangevoerd uit België, Brabant of de Biesbosch en verwerkt tot drinkwater of industriewater. In het NSPD zelf is quasi geen zoetwater voorradig. Het weinige water dat er is, is grotendeels afhankelijk van bovenstroomse afvoer onder invloed van neerslag. Deze fluctueert sterk doorheen het jaar en kan niet voldoende worden gebufferd worden momenteel. Dit draagt nog verder bij aan de kwetsbaarheid van de waterbalans in het District.

Daarnaast schatten experts in dat de watervraag en de bijbehorende kwaliteitsvraag door de toevoeging van waterstofproductie, bevolkingsgroei en groeiend toerisme toeneemt naar 2030 en 2050 toe. De toenemende verzilting van het Kanaal en andere waterwegen vermindert nog verder de kwaliteit van het zoetwatersysteem.

De fragiele waterbalans zal beïnvloeden hoe er met watervragers in het District kan omgegaan worden naar 2050 toe. Hoe de toekomstige wateraanvoer op lange termijn kan gegarandeerd worden, kan door de verschillende waterinstanties nog niet eenduidig beantwoord worden. De waterstofproductie en groeiende zoetwaterbehoefte in het District moeten verder onderzocht worden in relatie tot een veerkrachtige zoetwaterbalans van het gebied. Voor Nederland dient de rijksoverheid zich uit te spreken over de positie van waterstofproductie in de verdringingsreeks bij watertekort en over eventuele bijkomende aanvoer van zoetwater uit andere regio's.

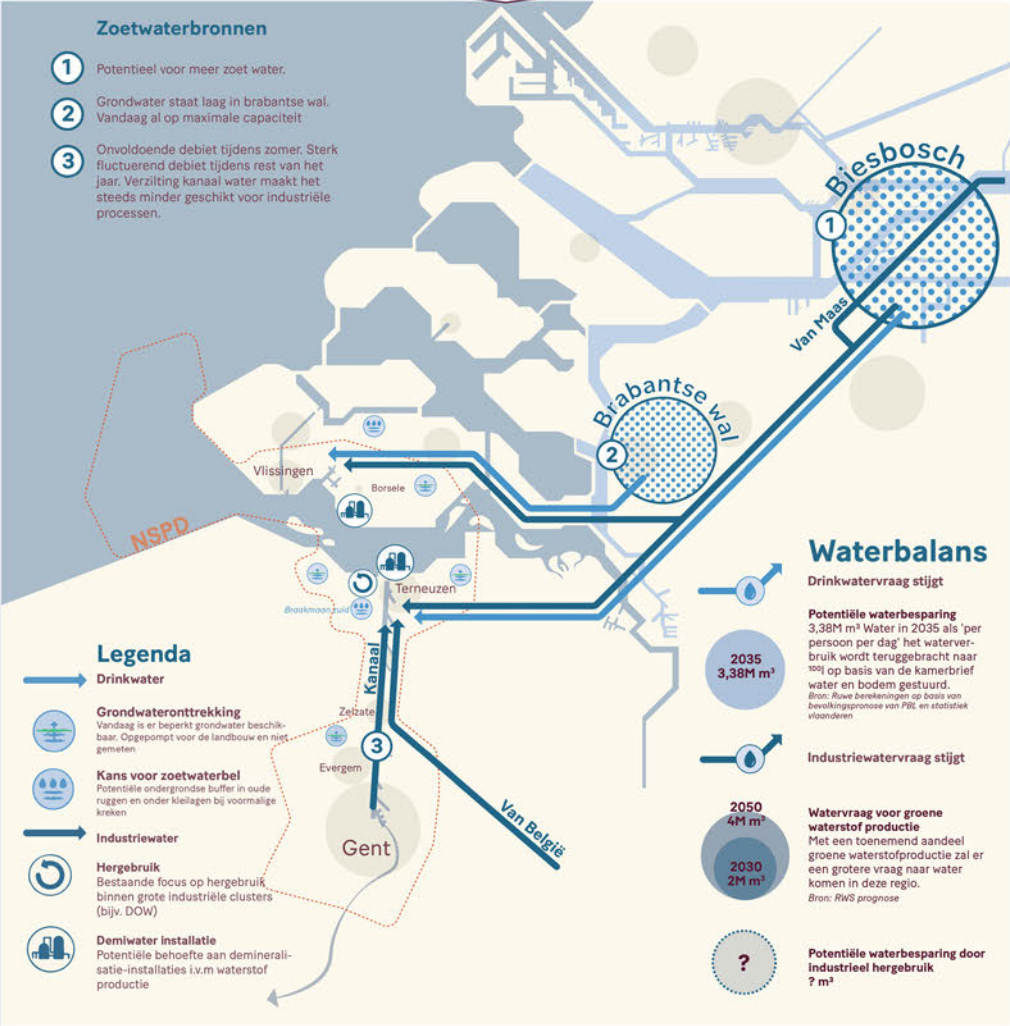
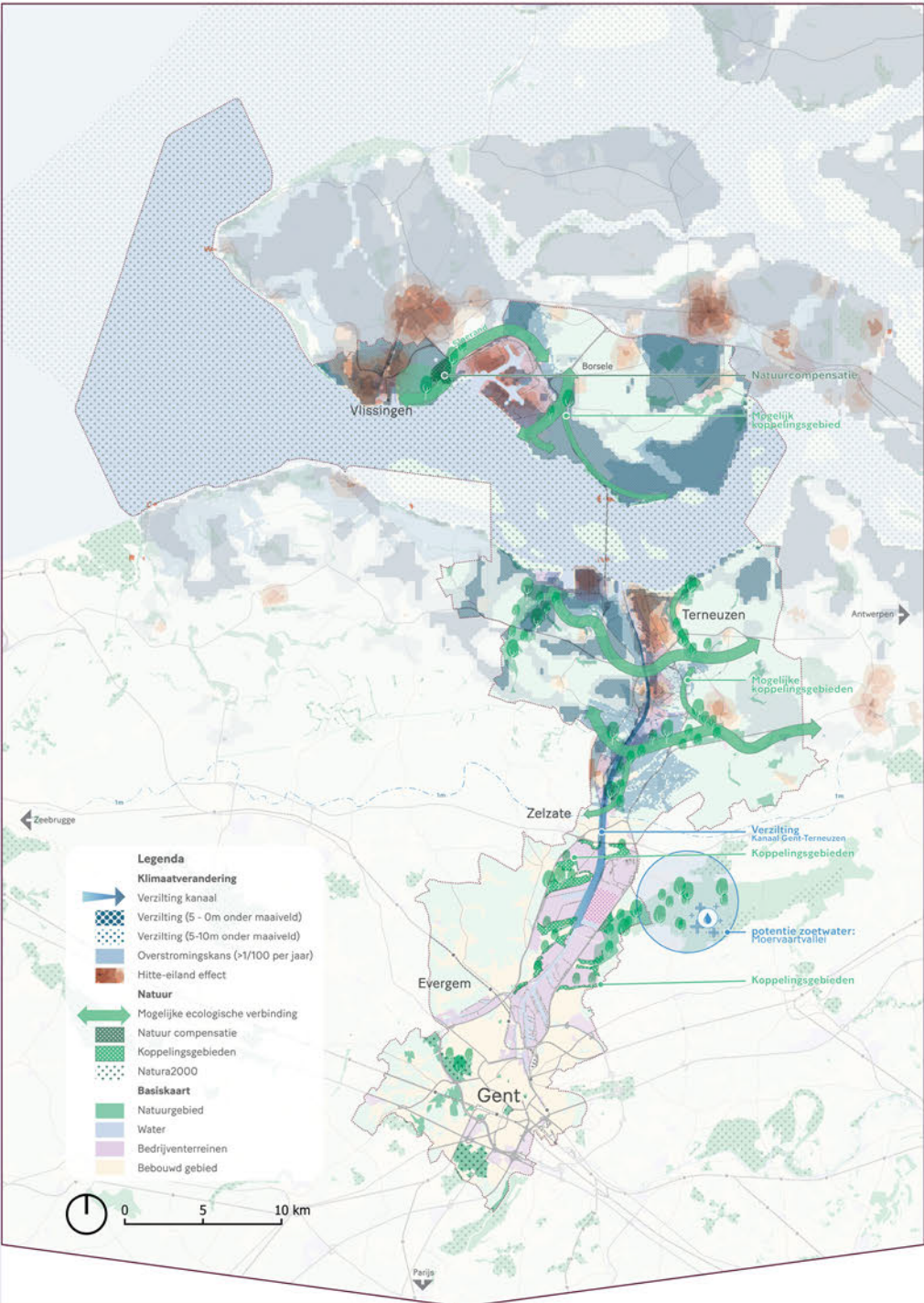
De **waterveiligheid** in het kader van de zeespiegelstijging: Binnen het hoogwaterbeschermingsprogramma worden alle waterkeringen uiterlijk in 2050 op orde gebracht. Gezien de lange levensduur van dijkversterkingen is het systeem dus minimaal tot 2050 op orde en vermoedelijk langer. Het Systeemanalyse Waterveiligheid Deelrapport Zuidwestelijke Delta geeft aan dat de huidige strategie in de Westerschelde ('beschermen open') is doorgerekend tot 3 m zeespiegelstijging. Tot 1.5m zeespiegelstijging vragen de reguliere versterkingen geen extra ruimte ten opzichte van wat vandaag al voorzien is. Op lange termijn, ook na 2050, is het mogelijk om tot 3m zeespiegelstijging de dijken/waterkeringen te blijven verzwaren. Dit heeft vermoedelijk wel grote (ruimtelijke) consequenties gezien de huidige bebouwing die aanwezig is in de nodige ruimte voor dijkverzwaring maar speelt dus eerder in 2050 en later.

De **veerkracht van bestaande natuurgebieden** staat onder druk bij verdere intensivering en eventuele uitbreiding van de industriële activiteiten en verstedelijking. Er zijn passende maatregelen nodig om de effecten tegen te gaan op stikstofgevoelige natuur (in Nederland) en op Natura 2000-gebieden (zowel in Nederland als België). Een sterk netwerk van koppelingsgebieden en ander groenblauw landschap is nodig om de leefkwaliteit in de regio te verbeteren. Een grensoverschrijdend groenblauw netwerk draagt bij aan het versterken van de zoetwaterbalans en het ondersteunen van de positieve gezondheid van bewoners en bezoekers. In de Regiodeal zijn al drie nieuwe koppelingsgebieden aangeduid aan Nederlandse zijde als pilootproject. Dit wordt aangevuld met de juridische natuurcompensatie waar deze volgens het geldende kader nodig is. Dit is een goede start, al zal er naar 2050 meer ruimte nodig zijn voor de uitbreiding van het netwerk van koppelingsgebieden.

Grensoverschrijdende opgaves

- Uitbouwen van een gezonde en veerkrachtige zoetwaterbalans met nadruk op het verminderen van de zoetwatervraag, efficiënter omgaan met water van verschillende kwaliteit en, waar nodig, opschalen van de aanvoer.
-
- Uitbouwen van een grensoverschrijdend groenblauw netwerk naar voorbeeld van de succesvolle koppelingsgebieden in de Gentse Kanaalzone.

Disclaimer: De ruimteclaims zijn een ruwe inschatting op basis van verschillende beleidsdocumenten uit de Nationale programma's, regio en binnen NSP. Informatie over zoetwater systemen en hun huidige toestand komt uit interviews met verschillende waterinstanties.



Strategische ruimtelijke vragen

- Hoe garanderen we en dragen we ruimtelijk bij aan een gezonde waterbalans en -kwaliteit in het District?
- Hoe garanderen we en dragen we ruimtelijk bij aan een kwalitatief groenblauw netwerk ten behoeve van woon- en leefomgevingskwaliteit?

02 Leefbare kernen en regio's

Om de leefkwaliteit in het District te verbeteren, wordt er o.a. in de Regiodeal en de Zeeuwse Omgevingsvisie ingezet op het **verbeteren van de bereikbaarheid, versterken van voorzieningen, het toevoegen van groene koppelingsgebieden en het vergroenen van de kernen**. Hierbij wordt uitgegaan van water en bodem sturend als basisprincipe om de kwaliteit te verbeteren en veiligheid op lange termijn te kunnen waarborgen.

Enkele ruimtelijke oplossingen voor het verbeteren van de leefkwaliteit zijn al geschetst in de **Regiodeal** en zullen richting 2050 verder uitgewerkt moeten worden:

- **HOV-verbindingen en mobiliteitshubs**
- **Snelbusverbinding (Bus Rapid Transit) Gent - Terneuzen** gelinkt aan het hub-netwerk
- Intensiveren voorzieningenniveau in de kernen en het ontwikkelen **van innovatieclusters tussen haven en kernen** waar onderzoek, cultuur en voorzieningen mekaar versterken. o.a. Kenniswerf Vlissingen, Cultuurkwartier Terneuzen, Bio Base Europe Gent.

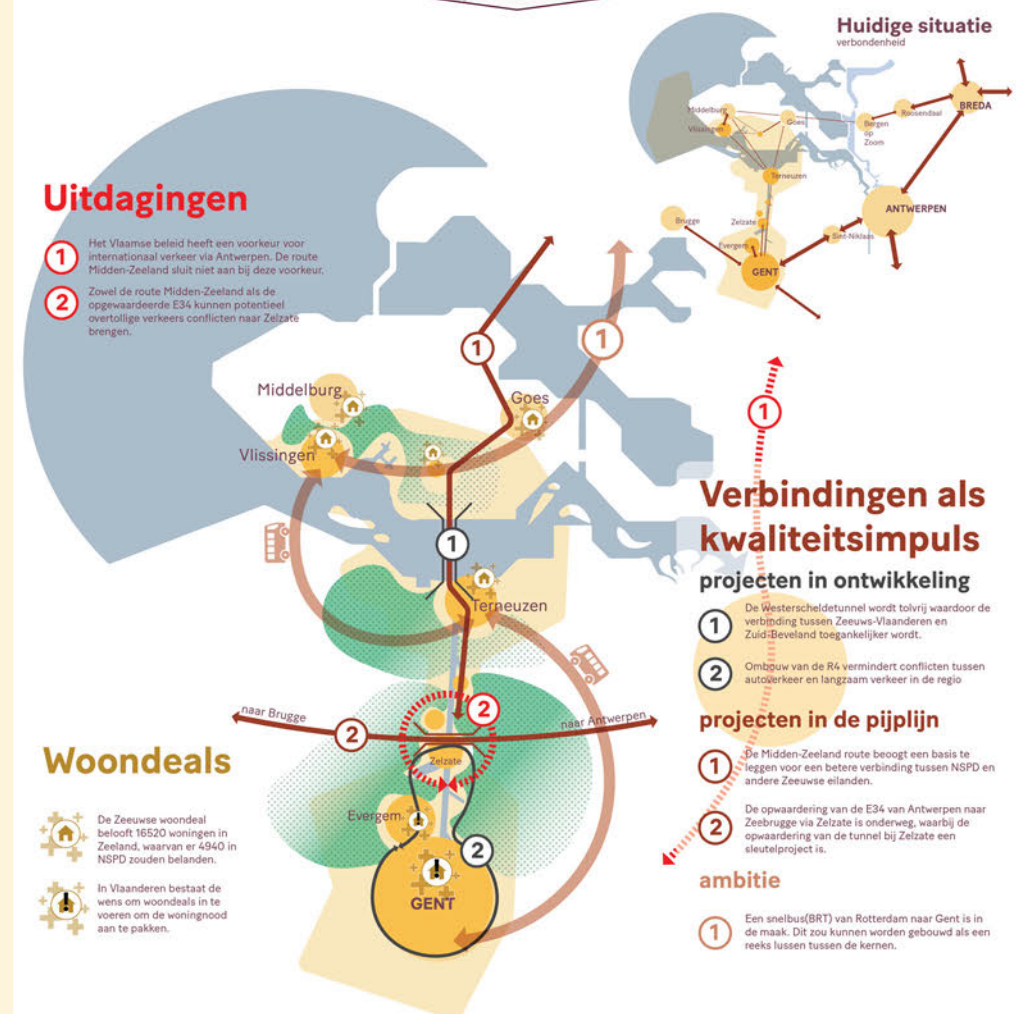
De verdere economische ontwikkeling van de regio en de haven zorgt voor een **grotere vraag naar diverse banen** en kan een kans vormen om de dichtheid aan te trekken die nodig is voor een goed werkend mobiliteitsnetwerk en voorzieningenniveau. De **beoogde innovatieclusters** voor de duurzame economieën van het District zijn een kans om onderwijs en ondernemen in de regio dichter bij elkaar te brengen en te stimuleren.

De verkeersgevolgen voor de R4 – Ring Gent, E34 Vlaanderen en Vlaamse visie op het afwikkelen van internationaal en regionaal wegverkeer in relatie tot een tolvrrije Westerscheldetunnel en de ontwikkeling van de Midden-Zeelandroute zijn vandaag nog in verkenning. Ook de mogelijke verbreding van het knooppunt Markiezaat moet in deze volledige context meegenomen worden. De toegankelijkheid van het District en het vlot verplaatsen binnen het District kunnen best bekeken worden in het kader van deze ruimere mobiliteitscontext op bovenregionale en internationale schaal om tot een volwaardige grensoverschrijdende mobiliteitsaanpak te komen voor zowel personen- als goederenvervoer.

Verder ligt de vraag op tafel of de beoogde woningtoename uit de Woondeal (ca. 5000 extra woningen) samen met de bestaande woningen voldoende draagkracht geeft voor het behouden en versterken van het voorzieningenniveau. Een grensoverschrijdende verstedelijkingstrategie met een kwalitatieve leefomgeving als uitgangspunt is aangewezen. Zo kan voor heel het District – over de grenzen heen – bepaald worden hoe de toename van groen, verbeterde mobiliteit, etc. tot een kwalitatieve inplanting van mogelijks bijkomende woningen kan leiden. In een dergelijke aanpak kan ook de tijdelijke woonopgave van de bouw van de kerncentrales slim meegenomen worden.

Grensoverschrijdende opgaves

- District brede kernversterkingstrategie met bijhorend onderzoek naar verdichting en woonbehoefte op basis van verbeterde grensdata.
- Een bovenregionale mobiliteitsstrategie over de verdeling van het verkeer op de lange termijn. Er is een balans nodig tussen het vervoer van personen en van goederen om conflicten tussen beiden te vermijden of aan te pakken. Binnen elke groep is verdere balans nodig tussen vervoerswijzen: meer wandelen, fietsen en openbaar vervoer voor de eerste groep. Meer vervoer via buisleidingen, water en spoor voor de laatste groep.
- Uitbouwen van volwaardige bovenlokale innovatieclusters met onderlinge verscheidenheid die voortbouwen op de aanwezige innovatiecentra.



Strategische ruimtelijke vragen

- Hoe zorgen we voor kwalitatieve en gebiedseigen verdichting in de kernen als drager voor bestaande en nieuwe voorzieningen en werkgelegenheid?
- Hoe faciliteren we een grensoverschrijdend fietsnetwerk en een OV-netwerk dat het District intern en met de omgeving verbindt?
- Hoe ontwikkelen de drie Europese (TEN-T) corridors zich, hoe versterken we daarin de positie van het District, en zorgen we voor grensoverschrijdende samenhang en verbeterde leefkwaliteit?

03 Ruimte voor energie en economie

North Sea Port is als haven-industrieel cluster van (inter)nationaal belang als derde haven van Europa (qua toegevoegde waarde) en van regionaal belang als werkgever van meer dan 100.000 mensen. Het cluster dient (net als de rest van Nederland en België) in 2050 klimaatneutraal te zijn. Dat vraagt een ingrijpende transitie die tijdelijke en permanente ruimtelijke gevolgen heeft. En die uiteindelijk de brede welvaart versterkt door minder uitstoot, minder energie- en materiaalgebruik, concurrentiekracht en behoud van werkgelegenheid. De Haven heeft, op basis van zijn aandeelhouderstrategie en strategisch plan Connect 2025, ingezet op de verdere ontwikkeling als Europese klimaat neutrale tophaven. Ook belangrijk zijn bijvoorbeeld de Cluster Energie Strategie van Smart Delta Resources en het concept Programma Energie Hoofdstructuur van EZK.

De verduurzaming vraagt o.a. om circulair grondstoffengebruik en om duurzamere en schone energiebronnen zoals windenergie en waterstof. Aangezien NSPD 34% van de Nederlandse waterstofbehoefte heeft en een van de grootste grensoverschrijdende industriële clusters is, lijkt het logisch om de productie dicht bij de vraag te brengen. De aanleg van een nationaal waterstofnetwerk, aan Nederlandse en aan Vlaamse zijde, de bijhorende groene waterstofproductie en elektrolyzers en de verzware van het elektriciteitsnetwerk dragen zo allemaal bij aan het verduurzamen van de industrie, het verbeteren van de leefkwaliteit en het toekomstbestendiger maken van de regio. De Nederlandse en Vlaamse waterstofbackbone zijn al in volle ontwikkeling en worden over de grens gekoppeld. Bij de waterstofproductie liggen nog meer ruimtelijke vragen.

De energie- en circulariteitstransities en bijbehorende nationale ambities zijn **grote ruimtevragers** in de regio. Zo schat het Rijk voor de energietransitie tot 2050 tussen 100ha en 325ha nodig te hebben in de regio Borsele-Terneuzen (zie ontwerpnota PEH).

Het grootste deel van de ruimtevraag voor deze transitie zal in en om de haven landen. Daar worden ontwikkelingen als een nationaal waterstofnetwerk aan beide zijden van de grens, verzware van het elektriciteitsnetwerk (met extra wind op zee, 380 kV verbinding naar Terneuzen, extra 380 kV station in Sloegebied en o.a. de mogelijke ontwikkeling van twee nieuwe kerncentrales en bedrijfsduurverlenging van de huidige kerncentrale), Carbon Capture Usage and Storage en verschillende warmtenetten, ingezet voor de verduurzaming van de industrie in het District en op (inter)nationale schaal. Dit laat de industrie en haven toe om de CO2-uitstoot terug te dringen.

In het North Sea Port District en meer bepaald in de haven, ligt momenteel een aanzienlijke opgave om voldoende ruimte te vinden voor deze transitie in combinatie met de voorspelde groei van de huidige bedrijven en ruimte bieden voor nieuwe havengebonden bedrijven. Sommige projecten zijn al in kaart maar er liggen nog heel wat ruimtelijke onzekerheden in het gebied, waaronder o.a.:

- Ruimte voor mogelijke nieuwe kerncentrales ten noorden van de Westerschelde met de bijbehorende ruimtelijke spin-off zoals bouwterreinen, bouwlogistiek, tijdelijke huisvesting van enkele duizenden werknemers, toename woon-werkverkeer, etc.
- Nog onbekende veiligheidscontouren van de nieuwe ontwikkelingen, bijv. waterstofinfrastructuur, opslag en transport van gevaarlijke stoffen (via spoor, pijpleidingen..) etc.
- De daadwerkelijke ruimtelijke voetafdruk van de circulaire economie en nieuwe havengebonden bedrijven.
- De grensoverschrijdende aanpak van de waterstofproductie met inzicht in de verhouding tussen potentiële lokale productie en externe aanvoer op basis van de beschikbaarheid van zoetwater, ruimte, elektriciteit. Lokale productie of aanvoer vragen elk andere ruimteclaims van de regio.
- De toekomstige behoefte aan batterijen en grootschalige elektrolyzers (>100MW) zoals in de ontwerpnota Programma Energie Hoofdstructuren benoemd.
- Door de opening van de sluis Terneuzen, de aanleg van het Seine Nord Canal en beleid van het Rijk (modal shift) ontstaat er mogelijk een tekort aan ligplaatsen op het water. Een recent marktonderzoek zal hier onderbouwing voor geven.

Er is nood aan een grensoverschrijdende inschatting van de effectieve ruimtebehoefte en de mogelijke inpassingsopties en het aantonen van nut en noodzaak van de verschillende ruimteclaims. Om het allemaal ruimtelijk in te passen, zal gezocht moeten worden naar clustering, meervoudig ruimtegebruik en intensiveren en waar noodzakelijk, ook uitbreiding van de haven. Daarvoor zijn o.a. in het structuurplan Terneuzen al zoekgebieden opgenomen. De opgave ligt er ook in om bij deze ruimtelijke inpassing niet alleen economie en energie maar ook de andere onderdelen van Brede Welvaart mee te nemen en te versterken.

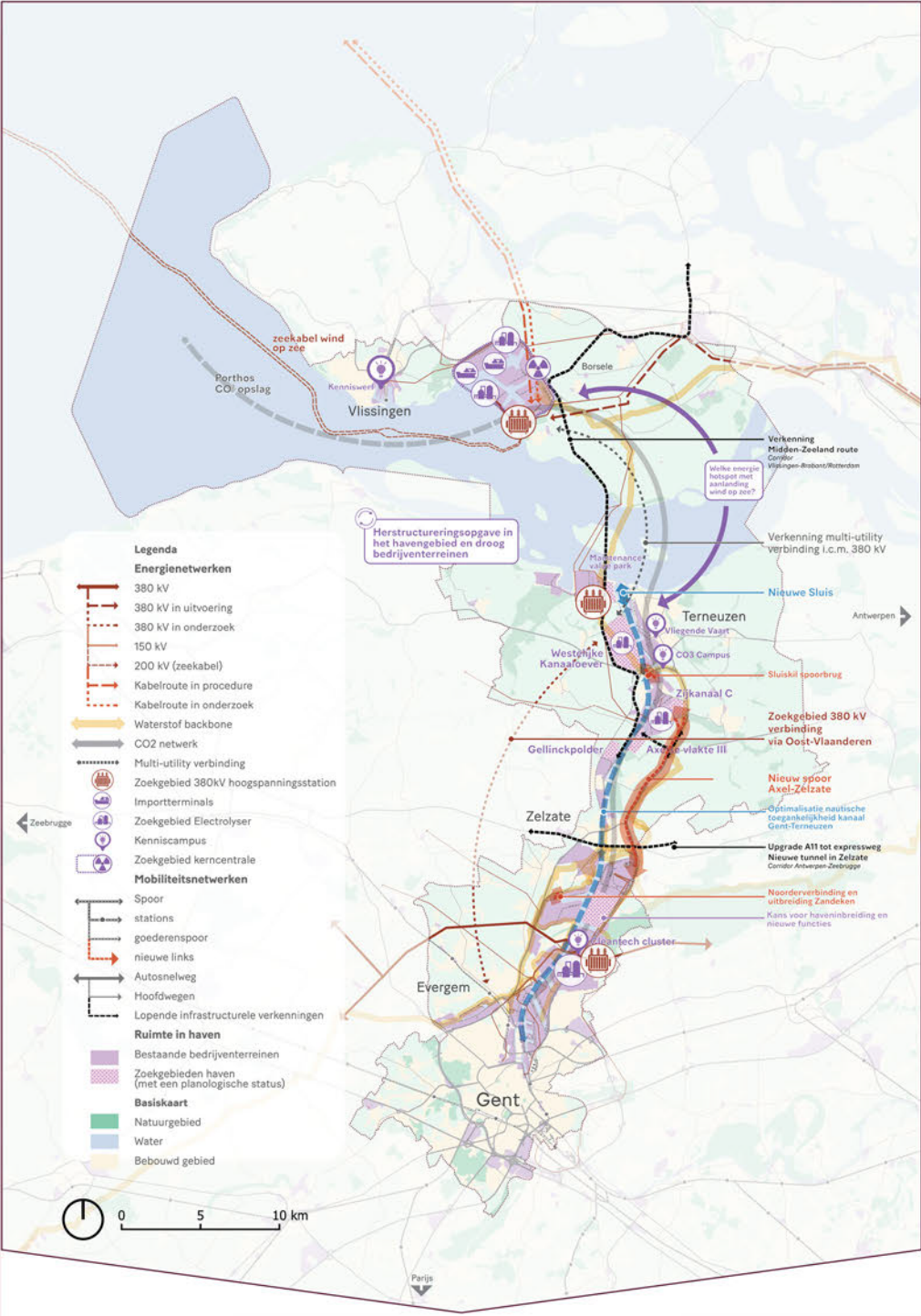
Naast het ruimtelijke inpassingsvraagstuk speelt ondertussen ook de congestie op het energienetwerk. Om alle opgewekte energie ten volle te benutten, is uitbreiding en verzware van het elektriciteitsnet urgent. Dit speelt over de grenzen heen. In samenwerking met TenneT en de landen in het Noordzee- en penta-lateraal verband verkent het Nederlandse kabinet wat strategische locaties voor nieuwe interconnecties kunnen zijn. In de ontwerpnota Programma Energie Hoofdstructuren worden al twee mogelijke gelijkstroomverbindingen op land geschetst richting Duitsland (via Limburg) en België (via Zeeland).

De circulariteitstransitie is nu nog weinig concreet in haar uitwerking. We zien vooral individuele acties vanuit industrie maar er is nog weinig zicht op de ruimtelijke voordelen van clustering op basis van stromenuitwisseling bijvoorbeeld. Dit zal verder onderzocht moeten worden in nauwe samenwerking met North Sea Port en de industrie. De intensivering van de industriële havenactiviteiten vraagt daarnaast ook om ruimte voor de benodigde groenbuffers rond de haven, ondergrondse ruimte voor de nieuwe energie infrastructuur, nieuwe innovatieclusters, betere toegankelijkheid voor goederen en personen, een gezonde kernversterking en het aantrekken van nieuw talent. Dit zijn de randvoorwaarden om de economische ontwikkeling, de nodige transitie en de leefbaarheid van de regio gelijkwaardig te laten groeien.

Grensoverschrijdende opgave

- De ontwikkeling van North Sea Port als Europese tophaven in de uitvoering van de aandeelhoudersstrategie en het strategisch plan Connect 2025.
- Uitwisselen van verschillende stromen zoals o.a. water, energie, CO2 en materialen.
- Inpassen en prioriteren van de ruimte voor transitie en economie in samenhang met het verbeteren van de leefkwaliteit en Brede Welvaart in de regio.
- Uitwerken van een logistiek netwerk met nadruk op spoor, water en ondergrondse buisleidingen.

North Sea Port District



Haven clusters	Vlissingen-Oost/ Borsele	Terneuzen	Gent / Zelzate / Evergem
Huidige situatie	1.327 ha 15,5 ha (Sloegebied west)	1.382 ha 487 ha (Maintenance value park), 162 ha (Westelijke kanaaloever), 125 ha (Gellinckpolder), 55 ha (Axelise vlakte III), 85 ha (Gellinckpolder)	3.462 ha (bruto) 253 ha
Ruimte voor transitie	2035: 55-82ha (hoge zekerheid), 245-440ha (hoge onzekerheid) 2050: 150-200ha (hoge onzekerheid)	2035: 24-30ha (hoge zekerheid), 90-139 ha (hoge onzekerheid) 2050: 150-200ha (hoge onzekerheid)	2035: 152-263 ha (hoge onzekerheid) 2050: 150-200ha (hoge onzekerheid)
Verdeling van de ruimtelijke vraag	Elektriciteit: 3x 380kV stations (8-10 ha), 3x 150kV stations (4-6 ha), 3x DC/AC converter (2x 4 ha, 5-10 ha), Energie opslag (50-150 ha), Waterstof: SMR/ATR (23-46 ha), Electrolyser (150-200 ha), CO2: CO2 terminals (12 ha), Circulair: Geschatte benodigde ruimte op basis van 20% circulair voor beperkt aantal grote bedrijven in de haven (190-280 ha)	Elektriciteit: 8-10 ha, 4 ha, 8-12 ha, 22-44ha, 2-3 ha per terminal, 80-120 ha	Elektriciteit: 8-10 ha, 4-6 ha, 10-20 ha, 2-3 ha per terminal, 140-240 ha

Disclaimer: De ruimteclaim-aannames in dit deel van de analyse komen uit het document Ruimte voor Transitie van NSP. De som van de zekerdere projecten voor 2030 en de onzekere projecten naar 2050 toe komt overeen met de bandbreedte uit het concept Programma voor Energiehoofdstructuren (robust 100ha - ambitieus 325ha). Voor een zeer beperkt aantal projecten kon er vandaag nog geen bandbreedte worden geverifieerd bij de bevoegde instanties (vb. Kernenergie). De aannames hiervan zijn best guesses van de bureaus op basis van referentieprojecten.

Strategische ruimtelijke vragen

- Waar en hoe maken we ruimte voor duurzame economie en energie in balans met de leefbaarheid van de regio?
- Welke ruimte kan worden vrijgemaakt binnen het huidige havenindustriële complex en op welke manier? En als er niet voldoende ruimte beschikbaar is, waar kan het havengebied worden uitgebreid?

C. Ontwikkelprincipes voor 2050

In dit deel verkennen we mogelijke richtingen voor de strategische ruimtelijke vragen en hun afhankelijkheden van elkaar en van andere onderwerpen. Op basis van deze eerste verkenning, is een aantal ontwikkelprincipes opgesteld die aangehouden moeten worden bij verdere ontwikkeling van het District naar 2050 toe om in de richting van het perspectief 2050 te evolueren. Deze ontwikkelprincipes laten toe om in de tijd concrete invulling te geven aan ruimtelijke vraagstukken zonder daarbij de beoogde visie en de ruimtelijke kwaliteit uit het oog te verliezen.

Doorheen het proces is er een aantal urgente bespreekpunten naar boven gekomen waar Rijk en Regio een andere ontwikkelrichting lijken te beogen. Deze zijn per thema ook benoemd. Ze zullen niet opgelost worden gedurende dit traject gezien de complexiteit van de discussie maar we willen ze wel helder agenderen en ze geven ook aanleiding tot een aantal van de acties benoemd in de basis voor uitvoering. Over 90% van de ontwikkelrichting zijn Rijk en Regio het overigens wel eens.

Het geheel is veel meer dan de delen

De onderlinge afhankelijkheid tussen de strategische ruimtelijke vragen is groot:

- Zonder goede grensoverschrijdende zoetwaterbalans geen veerkrachtige groene koppelingsgebieden én geen bloeiend waterstof- en industriecluster én geen intensief bevaarbaar kanaal.
- Zonder kernversterking, koppelingsgebieden en zorgvuldige bewonersparticipatie geen draagvlak voor intensivering van industrie, energietransitie, infrastructuur en haven, laat staan voor eventuele ruimtelijke uitbreiding daarvan.
- Zonder intensivering van industrie, energietransitie, multimodale infrastructuur en haven is het onmogelijk om te ontwikkelen naar een koolstof-

- en emissiearme economie met uiteindelijk een gezondere leefomgeving en met toekomstbestendige banen voor Districtenaren en mensen van elders.
- Zonder nieuwe werknemers en behoud van jongeren geen levendige dorpen en steden, geen bloeiend verenigingsleven en geen goed voorzieningenniveau. En geen draagvlak voor investeringen in OV en fietsverbindingen.

Positief gezegd: goede stappen in de ene opgave dienen vaak ook de andere opgaven. Negatief gezegd: Niet kiezen in deze opgaven is de slechtst mogelijke keuze.

00 Algemene uitgangspunten

De ontwikkelprincipes zijn opgesteld met een aantal algemene uitgangspunten in het achterhoofd die over alle thema's en ruimtelijke vragen heen gelden. Deze uitgangspunten vormen altijd de afweging bij nieuwe ruimtelijke invullingen, beleidsinstrumenten of projecten.

1. De NOVI-uitgangspunten:
 - Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies.
 - Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal.
 - Geen afwenteling naar tijd, plaats en derde-partijen.

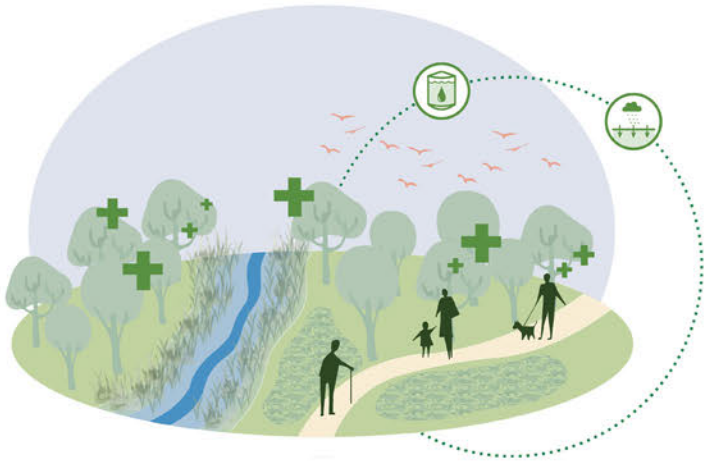
2. Burgers en andere stakeholders worden betrokken bij ruimtelijke ontwikkelingen die hun leefwereld raken, op een wijze die past bij de aard en schaal van de ruimtelijke ontwikkeling.

3. Water en bodem zijn sturend volgens de structurerende uitgangspunten zoals beschreven in de Kamerbrief Water en bodem sturend.

4. Toekomstige ontwikkelingen dragen bij aan het verbeteren van veiligheid, positieve gezondheid en omgevingskwaliteit in de regio.

01 Water en bodem

Hoe garanderen we en dragen we ruimtelijk bij aan een gezonde waterbalans en -kwaliteit in het District?



Inzetten op een circulaire waterketen op alle schalen.

Aftoppen van de zoetwatervraag door hergebruik en selectie watervragers. Industriële en stedelijke watervragers en landbouw werken toe naar een maximaal hergebruik van zoetwater, waar mogelijk in hun eigen keten.

Opschalen van natuurlijke grondbuffers en infrastructuurbuffers. Bufferen in de ondergrond in kreekruigten en onder kleilagen waar mogelijk verder opschalen in de regio en provincies in combinatie met de aanleg van (ondergrondse) infrastructurele buffers.

Bespreekpunt Rijk-Regio

Regio: Externe aanvoer van zoet water dient in de toekomst - tenminste in het Nederlandse deel - uitgebreid te worden om de ontwikkeling tot een leefbaar én klimaatneutraal District blijvend mogelijk te maken. Als één van de weinige regio's in Nederland kan Zeeland niet putten uit natuurlijke zoetwateraanvoer uit de Nederlandse rivieren en de aanvoer vanuit het Kanaal Gent Terneuzen is beperkt en aan grote fluctuaties onderhevig. Tegelijkertijd wordt in deze regio volop ingezet op akkerbouw en fruitteelt, industrie en duurzame energiebronnen zoals waterstofproductie waarvoor zoet water essentieel is. Of NSPD zelfvoorzienend kan zijn voor groene waterstofproductie in combinatie met de andere watervraagontwikkelingen en door de beperkte voorraad zoetwater in de regio blijft nog de vraag. Welke keuze is dan het beste, rekening houdend met alle aspecten: waterstof importeren uit het buitenland of water aanvoeren voor maximale binnenlandse productie?

Rijk: Industrie moet het watervraagstuk in principe zelf regelen (circulariteit) en dit moet gescheiden worden van de watervraag van huishoudens. Uitbreiden van de aanvoer van zoetwater uit andere regio's is niet in lijn met het NOVI-principe van niet afwentelen en kan enkel toegepast worden bij uitzondering. Dit is ook niet in lijn met de Kamerbrief water en bodem sturend. Het uitgangspunt is dat industrie (ook waterstofproductie) zelf het watervraagstuk moet regelen. Wel wordt op Rijksniveau onderzocht welke mogelijkheden importhavens voor ammoniak kunnen bieden om de waterstofproductie extern aan te vullen.

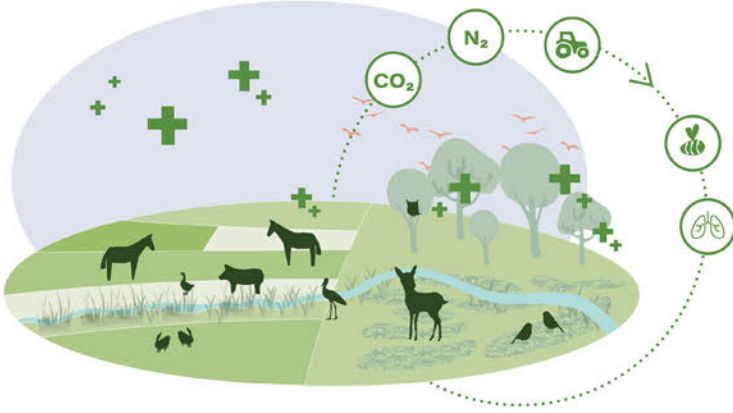
GELINKT AAN DE LOPENDE EN NIEUWE ACTIES:

Vanuit de werkgroep Droogte Kanaal Gent-Terneuzen wordt al gewerkt aan de droogteproblematiek van het Kanaal. Dit kan als input dienen voor een bredere zoetwaterstrategie. De nood hiervoor werd ook al geagendeerd in de grensvisie Grenswerk van Euregio Scheldemond in 2020. In het Nationale Programma Landelijk Gebied wordt o.a. een maatregel 'opwaarderen suboptimale zoetwaterstomen Zeeuwse industrie' uitgewerkt. Daarnaast werken partijen als het Waterschap Scheldestromen, Evides, de provincie Zeeland en hun Vlaamse evenknieën vanuit hun rol aan een betere zoetwaterbalans. Het wordt cruciaal om toe te werken naar een breder gedeeld begrip van de concrete lange termijn zoetwateropgave met een groter urgentiebesef en een grotere actiebereidheid van alle betrokken partijen op regionaal en landelijk niveau aan beide zijden van de grens. Dit dient te gebeuren op basis van inschattingen en bandbreedtes van de lange termijn vraagontwikkeling in de regio, waarbij groene waterstofproductie een belangrijke nieuwe zoetwatervrager is maar zeker niet de enige.

GELINKT AAN DE NIEUWE ACTIE:

Gedeeld inzicht toekomstige zoetwaterbalans aan Vlaamse en aan Nederlandse zijde. Mede door de gesprekken tijdens het proces van dit ontwikkelperspectief zijn ondertussen eerste gesprekken opgestart tussen EZK en lenW op Rijksniveau over waterbeschikbaarheid en groene waterstofproductie. Dit gesprek dient uitgebreid te worden naar alle betrokken partijen (Waterschap, Evides, Smart Delta Resource, etc.) om tot een gedeeld inzicht te komen.

Hoe garanderen we en dragen we ruimtelijk bij aan een kwalitatief groenblauw netwerk t.b.v. water, bodem- en leefomgevingskwaliteit?



Uitbouwen van een grensoverschrijdend groenblauw raamwerk dat voortbouwt op de koppelingsgebieden.

Uitbreiden van waterrijke landschappen (d.m.v. nieuwe koppelingsgebieden, grondgebruik transformatie, etc.) om de waterbufferingscapaciteit in het District te maximaliseren en droogte en verzilting te beperken.

Verbinden van bestaande en nieuwe koppelingsgebieden tot een netwerk dat aansluit op de omliggende natuurgebieden.

Hoe dichter kernen bij de haven/industrie liggen, hoe meer omvang, prioriteit en kwaliteit de daar gelegen koppelingsgebieden krijgen.

Koppelingsgebieden kunnen verschillende vormen krijgen, vb. groene recreatiezone, sponsnatuur, natuur-inclusieve landbouw zoals een voedselbos, etc. (geen industriële activiteiten). De focus ligt op versterking van het grensoverschrijdende groenblauwe netwerk en buffering van de mogelijke industrie-overlast. Beiden dragen actief bij aan een gezondere leefomgeving. In deze afweging dient ook het type industrie meegenomen te worden. Nabijheid, overlast en urgentie hangen immers af van het type industriële activiteit. De invulling van koppelingsgebieden gebeurt via bewonersparticipatie om het zo goed mogelijk af te stemmen met de noden van elke lokale gemeenschap.

GELINKT AAN DE LOPENDE ACTIES:

De reeds ontwikkelde koppelingsgebieden in de Gentse kanaalzone, de uitvoering van de drie beschreven Nederlandse pilotgebieden in de Regiodeal en het demo-project Gezonde koppelingsgebieden uit de Werkagenda NSPD kunnen een startpunt zijn voor de uitbouw van een breder netwerk.

02 Leefbare kernen en regio's

Hoe zorgen we voor een leefbare en voldoende grote woondichtheid in de kernen die als drager kan dienen voor bestaande en nieuwe voorzieningen en werkgelegenheid?



Kernversterking insteken vanuit positieve gezondheid en leefkwaliteit.

Kernversterking vertrekt vanuit de identiteit en kwaliteiten van een gebied met een balans tussen ruimte voor wonen en ruimte voor groen, recreatie, spelen, sport en cultuur en tussen rust en reuring op schaal van elke kern.

Kernversterking wordt ingezet als kwalitatieve verdichting. Er wordt prioritair ingezet op verdichting i.p.v. uitbreiding van de kernen zodat de realisatie van de woonopgave actief kan bijdragen aan een verbeteringslag op andere opgaven (voorzieningen, vergroenen, mobiliteitstransitie, etc.). Hierbij is bijzondere aandacht nodig voor de ruimtelijke en sociale kwaliteit van de verdichting. Alleen zo neemt de ruimtelijke druk op het buitengebied niet verder toe.

Kennisclusters worden als stedelijke groene campussen tussen haven en kernen of in kernen geplaatst. Bij het uitbouwen of opschalen van huidige en toekomstige kennisclusters van een gebouw naar een echte cluster of campus wordt bij voorkeur ingezet op ruimtelijke ontwikkeling als verbinding tussen haven en kernen of binnenin kernen (vb. Kenniswerf Vlissingen, CO3, Delta Kenniscentrum, Cluster Maintenance & Safety, Biobased cluster) met een focus op natuur inclusieve stedenbouw en gedeelde voorzieningen voor haven en kernen.

GELINKT AAN DE LOPENDE ACTIES:

In de Woondeal zijn afspraken gemaakt over het Zeeuwse aandeel in de Nederlandse woonopgave (tot 2030). In de Werkagenda NSPD is een grensoverschrijdende mobiliteits- en kernversterkingsstrategie benoemd als een van de demo-projecten. Dit nu actief opnemen is een goede stap richting uitvoering.

GELINKT AAN DE LOPENDE ACTIES:

In de Regiodeal wordt ingezet op het versterken van de innovatie-, onderwijs en kennisinfrastructuur bijvoorbeeld op de Kenniswerf en de Machinefabriek in Vlissingen en in het Cultuurkwartier in Terneuzen. Bij de toekomstige doorontwikkeling van dit soort infrastructuur kan het ontwikkelingsprincipe een leidraad zijn voor ruimtelijke integratie of uitbreiding van de clusters.

Hoe faciliteren we een grensoverschrijdend OV- en fietsnetwerk dat Gent, Evergem, Zelzate, Terneuzen, Borsele en Vlissingen verbindt met elkaar en met de regio?

Hoe ontwikkelen de Europese (TEN-T) corridors zich, hoe versterken we daarin de positie van het District, en zorgen we voor grensoverschrijdende samenhang en verbeterde leefkwaliteit?



Inzetten op slimme, CO2 neutrale en flexibele grensoverschrijdende mobiliteit en kernversterking.

Multimodale mobiliteitshubs bieden CO2 neutraal vervoer aan en voorzien de bereikbaarheid van nieuwe en bestaande woon- en werkgebieden. Ze verzorgen ook de verbinding van het snelfietsnetwerk in het buitengebied met de hoofdnetwerken zoals de snelbusverbinding en sluiten aan op de kernen.

Gezonde mobiliteitsnetwerken uitbreiden en verbinden. Het **snelfietsnetwerk** linkt het buitengebied, de kleinere kernen, werkomgevingen en de multimodale hubs met elkaar tot een gezond, groen en functioneel fietsnetwerk. Maar ook de Snelbus (Bus Rapid Transit) en de mogelijke **treinverbinding** overbruggen de grens en de Westerschelde.

GELINKT AAN DE LOPENDE ACTIES:

In de Regiodeal wordt vergroten van bereikbaarheid door o.a. de grensoverschrijdende Bus Rapid Transit en een regionaal hubnetwerk (waar snelle bussen en fijnmazige mobiliteit zoals deelfietsen samenkomen) voor mobiliteit al opgenomen. Daarnaast is een haalbaarheidsonderzoek gestart naar een reizigerstrein van Gent naar Zelzate. Om kernversterking en mobiliteit/bereikbaarheid voor iedereen goed aan mekaar te blijven koppelen, wordt de realisatie van het hubnetwerk best samengenomen met het demo-project Grensoverschrijdende mobiliteits- en kernversterkingsstrategie uit de Werkagenda NSPD. Daarnaast is er al een voornemen om aan te haken op een Interreg-project Landsgrensoverschrijdende Mobiliteit dat gericht is op alle modaliteiten.

03 Ruimte voor energie en economie

Waar en hoe maken we ruimte voor duurzame economie en energie in balans met de leefbaarheid van de regio?

Gericht kiezen voor de economie van morgen en hoe die ontsloten wordt in de regio.

Afwegen voor welke type bedrijvigheid en energie-infrastructuur we ruimte willen maken

Conform het Strategisch Plan van North Sea Port ‘Connect 2025’ ligt de focus op 7 speerpuntsectoren en 8 programma’s met thema’s als energietransitie, circulariteit en klimaatneutraliteit. Op basis van haar afwegingskader weegt North Sea Port, binnen de kaders van de aandeelhouders, af welke bedrijven toegelaten worden en zij gaat waar nodig het gesprek aan met bedrijven in de haven over verplaatsing, transformatie of in het uiterste geval uitfaseren. Hierbij is ook ruimte en aandacht voor MKB.

Het overwinnen van juridische en logistieke obstakels voor grensoverschrijdende energie-, logistiek en circulaire netwerken. Zoeken naar juridische oplossingen voor het delen van materialen en energie over de grenzen heen. Dit is zeer complex maar vormt een unieke kans voor het District en het Rijk om klimaatneutraal te worden. Dit houdt ook overeenstemming in over een internationale strategie voor vrachtvervoer, met meer focus op water en spoor, en een balans tussen de route via Antwerpen en de ontwikkeling van de Midden-Zeelandroute.

Bespreekpunt Rijk-Regio

Regio: Gezien de verwachte groei van de elektriciteitsvraag door o.a. verduurzaming en elektrificatie van de industrie en samenleving maar ook bevolkingsgroei en economische groei, wil de regio de lange termijn mogelijkheden van nieuwe interconnectoren tussen Zeeland en Vlaanderen verkennen. Ook de Vlaamse kant van de regio heeft hier interesse in.

Rijk: Het Rijk wil deze mogelijkheid bekijken vanuit het doel om het net in balans te houden maar schat momenteel in dat het vanuit elektrificatiestandpunt van de industrie niet nodig zal zijn. De 380kV verbinding onder de Westerschelde naar Terneuzen zou dit moeten afdekken.

GELINKT AAN NIEUWE ACTIES:

De mogelijkheid voor nieuwe grensoverschrijdende elektriciteitsverbindingen wordt benoemd in het Target Grid van Tennet en is kort aangestipt in de ontwerpnota PEH. Dit kan een basis vormen om het verdere gesprek te voeren met het rijk over de uitkomsten van de verkenning die het kabinet in samenwerking met Tennet en de landen in het Noordzee- en pentalateraal verband uitvoert.

Bespreekpunt Rijk-Regio

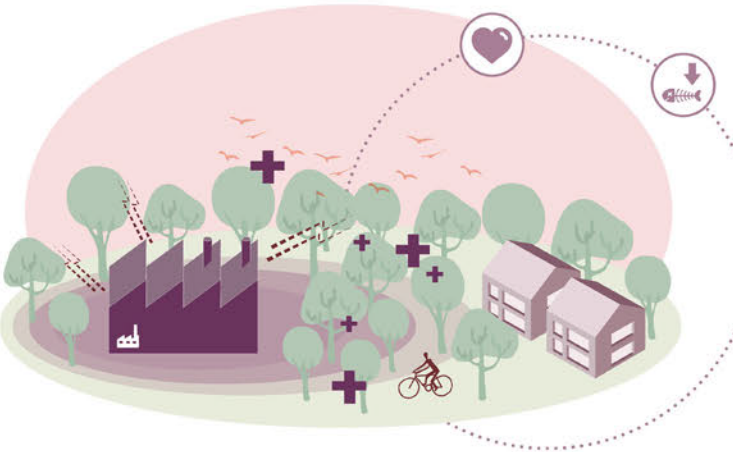
Regio: Voor de lopende Rijkscoördinatieregeling -procedures voor grootschalige energietransitie in het Zeeuwse deel van North Sea Port District is nut en noodzaak aangetoond en loopt nu het gesprek over inpassing. Het concept Programma Energie Hoofdstructuur laat zien dat het Rijk op langere termijn nog meer ruimte denkt nodig te hebben. De regio vraagt zich af wat het District ruimtelijk en qua omgevingsdraagvlak nog aankan, ook in relatie tot de leefbaarheid en de andere ruimtelijke claims binnen de haven. Er ligt een behoefte om dit integraler samen te bekijken voordat projecten worden toegekend aan de regio (denk aan nog meer aanlanding van Wind op Zee door het Veerse Meer).

Rijk: De huidige en toekomstige nationale energie-infrastructuur (PEH) heeft prioriteit gezien het nationale belang hiervan en de noodzaak tot het behalen van de klimaatdoelstellingen.

GELINKT AAN NIEUWE ACTIES:

Nut en noodzaak uitbreiding haven + Ruimtelijk toekomstperspectief Sloegebied en omgeving + Ruimtelijk toekomstperspectief Kanaalzone en omgeving.

Welke ruimte kan worden vrijgemaakt binnen het huidige havenindustriële complex en op welke manier? En als er niet voldoende ruimte beschikbaar is, waar kan het havengebied worden uitgebreid?



Scherpe keuzes om de schaarse ruimte efficiënter te benutten en de balans tussen lasten en lusten te waarborgen.

Eerst ruimte maken door intensivering in haven en industriegebieden

In natte en droge bedrijventerreinen maximaal inzetten op o.a. omvormen bestaande bedrijven, inbreiding, meervoudig ruimtegebruik, stapelen (logistieke hubs en light industry) en delen van voorzieningen om tot efficiënter ruimtegebruik binnen de grenzen te komen.

Waar uitbreiding echt noodzakelijk is (op land of water), wordt het gecombineerd met vooruitlopende of gelijktijdige aanleg van de randen tot volwaardige overgangszones.

Deze zones kunnen verschillende vormen aannemen:

- groene koppelingsgebieden
- innovatiecampussen tussen haven en kernen
- gedeelde voorzieningen tussen haven, industrie en kernen
- mobiliteitsinfrastructuur en hubs

Indien uitbreiding nodig blijkt, dan vindt die plaats in gebieden die daarvoor reeds planologisch zijn gereserveerd.

Dit betreft met name gebieden in het Nederlandse deel van de Kanaalzone. Bij de Borselse Sloerand zal geen uitbreiding plaatsvinden vanwege de nabijheid van omliggende woonkernen.

Bespreekpunt Rijk-Regio-NSP

Regio/Rijk/NSP: Tijdens het proces kwam vanuit verschillende partijen en op verschillende momenten de vraag of het überhaupt nog mogelijk is om de economische groei in het gebied ruimtelijk te accommoderen. Wanneer zijn de grenzen van de groei bereikt? Ook al verduurzaamd de industrie en economie in de regio, dit vraagt bijkomende ruimte voor circulariteit, duurzame energievoorziening, etc. Daarnaast impliceert groei ook dat de netto ruimtebehoefte voor bedrijven, werknemers, huisvesting, mobiliteit, etc. toeneemt. Waar is groei nodig en wenselijk voor het ondersteunen van brede welvaart en onder welke voorwaarden kan dit in de toekomst?

GELINKT AAN LOPENDE + NIEUWE ACTIES:

Dit is gelinkt aan de meeste acties die al bij de andere punten geformuleerd werden en waarbij de balans tussen economie, energie en leefbaarheid verder onderzocht wordt. Zie ook het opstellen van ruimtelijke toekomstperspectieven voor het Sloegebied en omgeving, en voor de kanaalzone en omgeving.

Colofon

Deze studie is uitgevoerd door PosadMaxwan en Arcadis

Posad Maxwan:

[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED]

Arcadis:

[REDACTED], [REDACTED]

Partners:

Provincie Zeeland en Provincie Oost-Vlaanderen, Gent, Evergem, Zelzate, Terneuzen, Borsele en Vlissingen, havenbedrijf North Sea Port, de ministeries van EZK, BZK, LNV, IenW en OC&W (Nederland), het departement van Omgeving (Vlaanderen), Evides en het Projectbureau Gentse Kanaalzone

Opdrachtgever:

Provincie Zeeland

POSADMAXWAN
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869

Oktober, 2023

**North
Sea Port
District**

