

Herstructureringsprogramma

Bedrijventerreinen Zeeland



1. Inleiding	3
2. Opgave en ambitie	5
2.1 Herstructurering in soorten	5
2.2 De provinciale herstructureringsopgave.....	5
2.3 Prioritering	6
3. Uitvoeringsstrategie.....	7
3.1 Bestuurlijk	7
3.2 Financiële instrumenten	8
3.3 Uitvoeringsorganisatie	9
3.4 Duurzaam beheer	9
4. Programma	13
4.1 Arnstein Middelburg	13
4.2 Stadshavens Vlissingen	15
4.3 De Poel III Goes	18
4.4 Poelpolder Sas van Gent	18
4.5 Groslijst overige projecten.....	20
4.6 Doorkijk naar periode 2014-2020	29
5. Financiering 2009-2013	30
6. Monitoring en evaluatie.....	31
Bijlagen.....	32
a. Overzicht verouderde bedrijventerreinen in Zeeland.....	33
b. Kaart verouderde bedrijventerreinen in Zeeland	34
c. Overzicht overige t.b.v. herstructurering bestede provinciale, rijks- en Europese subsidiemiddelen.....	35

1. Inleiding

Bedrijventerreinen vervullen een belangrijke functie voor de (regionale) economie, maar zijn steeds vaker middelpunt van kritiek. Ze zouden onnodig veel worden gepland, onnodig veel ruimte innemen en vaak bedrijven huisvesten waarvoor deze terreinen niet zijn bedoeld. Veroudering speelt hierbij een belangrijke rol: omdat veel terreinen verouderd zijn, willen bedrijven verhuizen naar nieuwe. En het aanleggen van nieuwe terreinen is voor beheerders (vaak gemeenten) goedkoper en eenvoudiger dan herstructurering van verouderde terreinen. Hiermee is de cirkel rond: door de moeizame aanpak van verouderde terreinen worden meer nieuwe terreinen aangelegd op waardevolle open plekken in het landschap. En dat raakt de kern van het tweesporenbeleid van de provincie Zeeland: een (economisch) dynamisch én (landschappelijk) aantrekkelijk Zeeland.

Beleidskader

In het provinciale Omgevingsplan (structuurvisie Wro) is een stringentere koers in bedrijventerreinbeleid ingezet, en is bijvoorbeeld de regionale programmering (afstemming en samenwerking) ingevoerd. Zuinig ruimtegebruik, duurzame inrichting en ruimtelijke kwaliteit zijn rode draad in het Omgevingsplan. Daarnaast is de subsidieregeling Impuls Herstructurering en Transformatie opgezet, en wordt voor de uitbreiding van het bedrijventerreinareaal gestuurd op concentratie en bundeling. Deze beleidslijn wordt verankerd in de ruimtelijke verordening Wro, en maakt een wezenlijk deel uit van de met het rijk opgestelde Gebiedsagenda Zeeland. Inmiddels geven ook de ministers van EZ en VROM prioriteit aan dit onderwerp, via de Agenda Bedrijventerreinen. De reden hiervoor is dat werd geconstateerd dat regionale regie, samenwerking en afstemming te gering en vrijblijvend zijn, de SER-ladder nauwelijks wordt toegepast, herstructurering van verouderde terreinen te langzaam gaat en er onvoldoende aandacht voor kwaliteit van terreinen is.

Commissie Noordanus

De ministers hebben daarom de Commissie Noordanus ingesteld (volledige titel: Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen), die eind 2008 een gedegen en goed ontvangen advies heeft uitgebracht. Het advies van Noordanus heeft ruwweg twee poten: Economische stadsvernieuwing en een Duurzame vastgoedmarkt. Economische stadsvernieuwing richt zich op het maken van een inhaalslag inzake herstructurering, bijvoorbeeld door het oprichten van regionale ontwikkelingsbedrijven (vgl. het Brabantse Herstructureringsbedrijf) en door het instellen van een Nationaal Herstructureringsfonds (vgl. Groenfonds en Restauratiefonds). Bovendien legt de commissie de rekening voor herstructurering bij alle partijen neer: rijk, provincies, gemeenten en de ondernemers zelf (via een grondprijsverhoging van minimaal 10%).

Met een Duurzame vastgoedmarkt wordt vooral bedoeld het voorkomen van veroudering door fundamenteel anders met bedrijventerreinontwikkeling om te gaan. Zo ziet de commissie veel kansen in 'vermarkting', legt ze een sterkere regierol bij de provincies neer en wordt voorgesteld parkmanagement op grotere schaal toe te passen.

In reactie op dit advies heeft het kabinet aangegeven voor de periode tot 2013 €400 miljoen rijksgeuld voor herstructurering in te zetten. Hoewel deze €400 miljoen voor een deel geld betreft dat reeds aan bepaalde projecten of doelen is toegezegd (er blijft ca. €160 miljoen over), kan dit een enorme stimulans betekenen voor de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen in Zeeland.

Zeeuwse visie op herstructurering

Zoals vermeld is het Zeeuwse beleid voor bedrijventerreinen is opgenomen in het Omgevingsplan. Het bedrijventerreinbeleid richt zich op twee onderdelen; enerzijds de kwantiteit en anderzijds de kwaliteit van bedrijventerreinen. Van de visie op de kwaliteit van terreinen is herstructurering en transformatie een wezenlijk onderdeel. Als één van de specifieke doelstelling van het Omgevingsplan is opgenomen het "Bevorderen van herstructurering en revitalisering van bedrijventerreinen" (p. 109).

In de provincie Zeeland zijn ongeveer 2300 hectare grond bestemd als bedrijventerrein (exclusief zeehaventerreinen, inclusief pijplijnprojecten). Jaarlijks is de afgelopen jaren gemiddeld ongeveer 25 hectare uitgegeven, d.w.z. iets meer dan 1% van het totaal areaal. De verwachting is dat de behoefte de komende jaren lager zal liggen (20 ha/jaar), en bovendien geleidelijk zal marginaliseren. Deze cijfers maken duidelijk dat de beleidsfocus niet alleen op de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen moet liggen. De aandacht zal zich ook (en vooral) moeten vestigen op de bestaande terreinen en hoe deze in de toekomst geschikt blijven voor de huidige en toekomstige vestigingseisen/wensen van ondernemers en de maatschappelijke context (duurzaamheid, functiemenging). Bedrijventerreinen moeten daarom gemonitord worden op hun onderhoudsstatus en vitaliteit en de invloed op de omgevingskwaliteiten. Op basis van deze uitkomsten kan overgegaan worden tot een vorm van herstructurering of een andere vorm van beheer. Hier ligt dan ook een belangrijke opgave.

Hoewel in Zeeland een aantal herstructureringsprojecten zijn gestart, komt herstructurering doorgaans moeilijk van de grond omdat het vaak ingewikkelde, kostbare projecten zijn. Wanneer de noodzaak voor herstructurering ontbreekt omdat elders in een regio voldoende bedrijventerrein beschikbaar is, zijn de opbrengsten bovendien bij lange na niet kostendekkend. In herstructureringsprojecten gaat dan ook veel overheidsgeld zitten. Dit kan (deels) in de toekomst voorkomen worden door een goed beheer en door overaanbod tegen te gaan.

De onrendabele top van gemeentelijke herstructureringsprojecten kan worden gefinancierd door bijdragen van andere overheden (bijvoorbeeld provincie en rijk), maar ook door bijvoorbeeld een gedeeltelijke transformatie als kostendrager. Daarnaast ligt het voor de hand dat gemeenten zelf een significant deel van de onrendabele top voor rekening nemen.

Naast financiële ondersteuning zal de provincie Zeeland herstructurering indirect stimuleren door een gezond evenwicht tussen vraag en aanbod aan bedrijventerreinen te creëren (kwantiteit). Ook het Convenant Bedrijventerreinen, eind 2009 ondertekend door rijk, IPO en VNG, richt zich voor een belangrijk deel op een gezond evenwicht tussen vraag en aanbod.

Status van het Herstructureringsprogramma

Onderdeel van de kabinetsreactie op het advies van de commissie Noordanus was het ter beschikking stellen van een nieuw budget van ca. €160 miljoen ter stimulering van de herstructurering. De voorwaarden die het rijk aan bijdragen in herstructureringskosten stelt, zijn:

- Het betreft cofinanciering, tegenover de rijkssubsidie staat minimaal 50% financiering uit de regio;
- De zgn. 'facelift', dat wil zeggen een kleine opknapbeurt c.q. het inhalen van achterstallig onderhoud, komt niet in aanmerking voor subsidie. Er moet sprake zijn van zgn. 'herprofilering' of 'revitalisering' (zie §2);
- Ook 'transformatie' valt buiten de regeling. De gedachte hierachter is dat de transformatie van de bedrijfsfunctie naar bijvoorbeeld woningbouw, een jachthaven of kantoren, voldoende geld oplevert om het project rond te krijgen;
- Tot slot verwacht het rijk van iedere provincie een herstructureringsprogramma waarin de projecten die voor subsidie in aanmerking komen, onderbouwd worden benoemd en geprioriteerd. Provincies worden daarmee verantwoordelijk voor een nuttige en goede besteding van dit geld, waarbij doelbereik en bovengenoemde voorwaarden leidend zijn. Deze voorwaarde vormde de directe aanleiding voor opstelling van dit Herstructureringsprogramma.

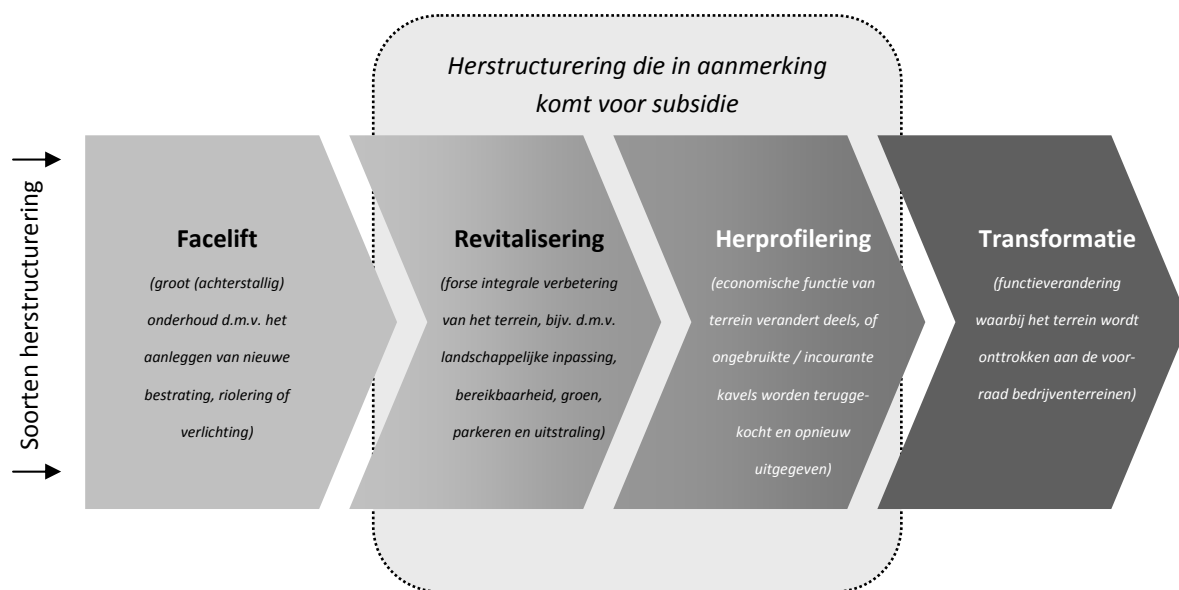
Het Herstructureringsprogramma is één van de uitvoeringsinstrumenten van het Zeeuwse Omgevingsplan, en werkt de details uit van de visie op hoofdlijnen uit de Gebiedsagenda Zeeland. Het is dan ook een provinciedekkend document, vastgesteld door GS. Vervolgens is instemming van het rijk noodzakelijk.

Het Herstructureringsprogramma is een sectoraal uitvoeringsplan, hetgeen betekent dat geen dwingende uitspraken worden gedaan over andere beleidsvelden. Wel kunnen als onderdeel van de uitvoering van het programma suggesties worden gedaan over het benutten van andere sectorale beleidsdoelen en –budgetten, zoals ISV, BDU en bodemsanering.

2. Opgave en ambitie

2.1 Herstructurering in soorten

Herstructurering van een terrein omvat alle eenmalige ingrepen die tot doel hebben veroudering van het terrein als geheel te bestrijden en die niet tot het reguliere onderhoud gerekend worden. Herstructurering is een containerbegrip voor vier typen van maatregelen die genomen kunnen worden om de veroudering van bedrijventerreinen op te lossen:



De ingrepen die worden gepleegd bij herstructurering, hebben dus betrekking op het bestrijden van de verouderingssymptomen, zoals slechte ontsluiting en een lelijk aanzicht (onder andere leegstaande gebouwen en rommelig parkeren vanwege beperkte parkeermogelijkheden).

Niet alle herstructureringsvarianten komen in aanmerking voor een rijks- of provinciale bijdrage. Een facelift kan worden gezien als het inhalen van achterstallig onderhoud; transformatie heeft met een functieverandering naar bijvoorbeeld woningbouw, kantoren of jachthavens, voldoende opbrengend vermogen.

2.2 De provinciale herstructureringsopgave

Landelijk ligt er een zeer forse herstructureringsopgave. Een vaak gebruikte vuistregel stelt dat 30% van het bedrijventerreinareaal in meer of mindere mate verouderd is. Onze inschatting is dat de opgave in Zeeland lager ligt. De inventarisatie, uitgevoerd in het kader van dit Herstructureringsprogramma, komt uit op ca. **479** ha. bruto verouderd bedrijventerrein, op een totaal areaal van ca. 2300 ha. (zeehaventerreinen niet meegerekend). Deze inventarisatie is opgenomen in bijlage a.

Voor een deel van deze 479 ha. is planvorming aan de orde, in verschillende stadia. In het kader van dit Herstructureringsprogramma zijn alle herstructureringsplannen tegen het licht gehouden en bekeken of plannen wellicht versneld kunnen worden opgepakt, of dat aan 'slapende' initiatieven een nieuwe impuls kan worden gegeven. Van de plannen voor de verouderde terreinen heeft een deel (154 ha.) betrekking op een facelift of transformatie, die buiten de scope van dit Herstructureringsprogramma. Daardoor komt het erop neer dat de herstructureringsopgave voor de komende jaren 325 ha. bruto betreft. De provincie Zeeland stelt zich als doel om hiervan **134** ha. versneld op te pakken, als aandeel aan de landelijke doelstelling van 6.500 ha uit het Convenant Bedrijventerreinen.

2.3 Prioritering

In deze paragraaf wordt uit de herstructureringsopgave een selectie gemaakt van plannen die op korte termijn kunnen worden uitgevoerd, dat wil zeggen de periode t/m 2013. Tussen haakjes zijn toegevoegd de omvang van de veroudering in hectares.

		Doelbereik →	
		Hoog	Matig
Haalbaarheid ↓	Hoog	Arnestein Middelburg (50) Stadshavens Vlissingen (60) De Poel III Goes (8) Poelpolder Sas van Gent (8)	Baskensburg I Vlissingen (8) De Statie Hulst (16) Deltahoek Breskens (23,5) Slabbecoornpolder St-Maartensdijk (10)
	In onderzoek	't Sas Zierikzee (11,5) Oostelijke Kanaaloevers Terneuzen (10) Oesterputten Yerseke (7,8) Sluiskileiland (24) Handelspoort Terneuzen (10)	Ramsburg Middelburg (12,5) Oude Zandweg Westkapelle (2) Oostzeedijk Colijnsplaat (3)
	Uitdagend	Waterfront Breskens (7,7) Bospad Clinge (6) Goese Poort/Klein Frankrijk (12)	Gentsevaart-West Kapellebrug (0,9) Rooseveltstraat Kloosterzande (3,4)

De minder urgente opgave betreft:

		Haalbaarheid →	
		Hoog	Uitdagend
2014-2020		Haventerrein Kats Eindewege	Waterlandkerkje Cadzand-Zuid Brugsevaart Oostburg Schanssestraat IJzendijke Sluis Noordwest

Onder haalbaarheid worden begrepen de bereidheid tot medewerking en/of financiële ondersteuning van de gemeente en draagvlak onder ondernemers, indien relevant. Bij doelbereik wordt gekeken naar mate van urgentie, omvang (tenminste 8 ha. om als provinciaal belang aan te merken), economische vitaliteit, de bundelings- en concentratiedoelstellingen en de mate van regionale samenwerking en kwalitatieve doelstellingen in de betreffende regio. De termijn heeft betrekking op het jaar waarin uiterlijk met de werkzaamheden kan worden begonnen, en/of het moment dat de benodigde financiering rond is.

Dit Herstructureringsprogramma richt zich in eerste instantie op de projecten die voorkomen in de velden met de twee donkerste grijs tinten in het overzicht. De projecten in de lichtgrijze velden worden in het programma opgenomen voor de periode 2014-2020.

3. Uitvoeringsstrategie

3.1 Bestuurlijk

Provinciale regierol

De provincie Zeeland neemt het decentralisatievoorstel t.a.v. bedrijventerreinbeleid uit het Bestuursakkoord rijk-provincies (2008) zeer serieus. Als invulling van onze verantwoordelijkheid op regionaal ruimtelijk-economisch gebied, heeft de provincie Zeeland reeds in 2006 een nieuw bedrijventerreinbeleid opgezet. Verankerd in het Omgevingsplan Zeeland en/of het Provinciaal Sociaal-Economisch Beleidsplan zijn o.a.:

- Het opstellen van bedrijventerreinprogramma's voor de Zeeuwse regio's waarin in kwantitatief en kwalitatief opzicht vraag een aanbod aan bedrijventerreinen worden geoptimaliseerd;
- Het hanteren van een maximale ijzeren voorraad bedrijventerrein per regio (5 maal de jaarlijkse behoefte);
- Aandacht voor duurzame inrichting en beheer;
- Bevorderen van herstructurering en transformatie van verouderde terreinen.

Door het hanteren van een maximale ijzeren voorraad per regio en de eis deze tussen samenwerkende gemeenten regionaal in een bedrijventerreinprogramma te vatten, heeft de provincie de in het Bestuursakkoord bepleitte regierol ingenomen.

Deze inzichten en de in het bestuursakkoord genoemde decentralisatie inzake bedrijventerreinen zijn uitgewerkt in het Convenant Bedrijventerreinen. Gezien de overeenkomsten tussen de uitgangspunten van het convenant en het vigerende Zeeuwse bedrijventerreinbeleid, ervaart de provincie Zeeland dit als een steun in de rug voor het ingezette ruimtelijk-economisch beleid.

Regionale programmering

Om een duurzame en (economisch) toekomst-vaste bedrijventerreinmarkt te creëren, heeft de provincie Zeeland in 2006 het instrument regionaal bedrijventerreinprogramma geïntroduceerd. De provincie verleent geen medewerking aan (goedkeuring van) plannen voor nieuwe en te herstructureren bedrijventerreinen die niet verankerd zijn in een regionaal bedrijventerreinprogramma. Met inwerkingtreding van de nieuwe Wro (en het vervallen van het goedkeuringsvereiste) is door PS besloten deze harde eis tevens in de ruimtelijke verordening te verankeren. De regionale indeling voor samenwerking en het opstellen van bedrijventerreinprogramma's is zoals weergegeven op de kaart hiernaast.



De regio's Walcheren, Bevelanden, Zeeuws-Vlaanderen en Noord-Zeeland¹ stellen ieder, in samenwerking met de provincie, een bedrijventerreinprogramma op, waarin vraag en aanbod in een planning voor de toekomst

¹ Tijdens de opstelling van het Omgevingsplan hebben Tholen en Schouwen-Duiveland ervoor gepleit om beide gemeenten als afzonderlijke regio te beschouwen, omdat er geen economische en ruimtelijke relatie bestaat tussen beide gebieden. Op termijn is het wellicht mogelijk dat Tholen gaat samenwerken en afstemmen met de West-Brabantse gemeenten waarmee reeds een samenwerkingsverband is opgezet.

tegen elkaar worden afgezet. Daarmee richten de bedrijventerreinprogramma's zich met name op de kwantitatieve kant. Het bedrijventerreinenprogramma dient echter meerdere doelstellingen:

- Het beleid rond herstructurering en beheer van bestaande bedrijventerreinen qua planning en financiën beter op elkaar af te stemmen.
- Het beleid op het gebied van herstructurering en beheer in directe relatie te brengen met de (eventuele) ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen.
- Het bedrijventerreinenprogramma dient als beleidsbasis voor de planologische procedures rond herstructurering en ontwikkeling, zodat proceduretijd verkort kan worden.
- Via een regionaal bedrijventerreinenprogramma kan maatwerk worden afgesproken bij specifieke regionale problemen.

Deze aanpak gericht op niet-vrijblijvende samenwerking, moet gezien worden als een groeimodel. Het is de bedoeling dat de mate van afstemming zal groeien met de jaren. De nadruk zal bij het bedrijventerreinenprogramma moeten komen te liggen op kwaliteitsversterking, beheer en herstructurering van bedrijventerreinen, aangezien dit de grootste opgaven vormen voor de komende jaren op het gebied van bedrijventerreinen.

De stand van zaken t.a.v. de regionale bedrijventerreinprogramma's is als volgt:

	<i>Stand van zaken</i>	<i>Opmerking</i>
Noord-Zeeland	Vastgesteld	Beide eilanden Schouwen-Duiveland en Tholen hebben een eigen programma opgesteld, wegens de (zeer) beperkte economische relaties tussen deze twee gebieden.
De Bevelanden	Vastgesteld	
Walcheren	Ambtelijk gereed	Nog niet bestuurlijk vastgesteld, maar naar inhoud een zeer vooruitstrevende samenwerking en afstemming. E.e.a. wel al in structuurvisies en andere samenwerkingsdocumenten vastgelegd.
Zeeuws-Vlaanderen	Geen	Vooralsnog geen uitzicht op bestuurlijke afspraken.

3.2 Financiële instrumenten

Ten behoeve van procesmatige ondersteuning van complexe herstructurerings- en transformatieopgaven heeft de provincie Zeeland enkele jaren geleden een jaarlijkse subsidieregeling ter grootte van €150.000 ter beschikking gesteld. Deze regeling loopt nog t/m 2011, en kent in 2010 een (forse) inhaalslag waardoor in dat jaar meer geld voor herstructurering beschikbaar komt dan vorige jaren. In het kader van het Convenant Bedrijventerreinen betreft de rijksbijdrage aan de herstructureringsopgave in Zeeland €3.900.000 voor de periode t/m 2013. De beschikbare financiën zien er als volgt uit:

	<i>provincie</i>	<i>rijk</i>	<i>totaal</i>
2010	² €1.541.680	€1.950.000	€3.491.680
2011	€150.000	€975.000	€1.125.000
2012		€975.000	€975.000
2013			
totaal t/m 2013	€1.691.680	€3.900.000	€5.591.680

² Dit bedrag is inclusief:

- de in 2007 aan de gemeente Goes toegezegde bijdrage van €450.000 t.b.v. herprofilering van De Poel III (uitvoering 2010);
- de in 2009 aan de gemeente Middelburg toegezegde bijdrage van €116.000 t.b.v. herprofilering van Arnestein-Noord;
- de in 2008 aan de gemeente Terneuzen toegekende bijdrage van €510.000 t.b.v. herprofilering van de Glasfabriek (afrondding 2010);
- de in 2007 aan de gemeente Terneuzen toegekende bijdrage van €315.680 t.b.v. Sasse Poort die wegens het niet-uitvoeren van dit project opnieuw kan en zal worden ingezet voor een impuls aan herstructurering.

Het werkelijk nog vrij besteedbaar provinciaal budget t/m 2013 bedraagt daarmee €615.680.

Bovenop de in voorgaande tabel gepresenteerde budgetten voor herstructurering, zet de provincie ook andere gelden in ten behoeve van het (weer) aantrekkelijk maken en houden van terreinen. Dit is een indirecte manier om veroudering tegen te gaan, en om beginnende veroudering terug te draaien en zodoende een herstructureringsopgave in de toekomst te voorkomen. Van de budgetten die deze periode (deels) aan dergelijke doelstelling worden besteed, is in bijlage c een inschatting gemaakt

3.3 Uitvoeringsorganisatie

De eerst aangewezen uitvoeringsstructuur voor de Zeeuwse herstructureringsopgave wordt gevormd door de regionale bedrijventerreinprogramma's. Hierin worden per regio afspraken gemaakt over de regionale samenwerking en bedrijventerreinopgave. Hierbij wordt nadrukkelijk herstructurering betrokken.

Wanneer herstructureringsprojecten van een bepaalde maat en schaal zijn, worden hiervoor aparte project- of werkgroepen ingesteld waarin ook de provincie actief deelneemt. Voorbeelden hiervan zijn Ramsburg Middelburg en Stadshavens Vlissingen.

3.4 Duurzaam beheer

Analyse ruimtegebruik op de Zeeuwse terreinen

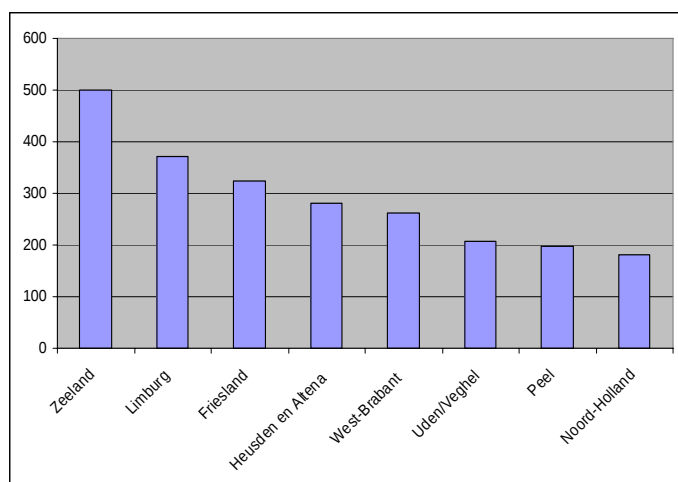
Centraal in het Zeeuwse beleid staat het voorkomen van veroudering. Naast herstructureren (het achteraf 'repareren' van veroudering), kan veroudering in de toekomst immers worden voorkomen door een duurzame inrichting en beheer van bedrijventerreinen. Om inzicht te krijgen in de staat van het ruimtegebruik op de Zeeuwse bedrijventerreinen, is een onderzoek uitgevoerd op 20 representatieve terreinen³, die gezamenlijk ongeveer de helft van het Zeeuwse bedrijventerreinareaal omvatten. De conclusies hiervan zijn als volgt:

Zorgvuldig ruimtegebruik

Op het oog wijkt het ruimtegebruik op de terreinen in Zeeland niet veel af van andere terreinen in vergelijkbare regio's in Nederland. Zo is gemiddeld een kwart van de ruimte op Zeeuwse bedrijventerreinen bestemd voor openbaar gebied, infrastructuur, groenvoorzieningen en water. Deze bruto/netto-verhouding van 74% is als normaal te bestempelen en wijkt niet veel af van het Nederlandse gemiddelde. Ook een gemiddelde floor space index (fsi) van 0,4-0,5 op Zeeuwse terreinen wijkt niet veel af van andere terreinen. Dit betekent dat op een kavel van 1 hectare 4 à 5.000 m² bedrijfsruimte aanwezig is. Een bebouwingspercentage van 50 á 60% ligt eveneens op het landelijk gemiddelde. We hebben verder geen aanwijzingen gevonden dat de kavelgroottes, rooilijnen en de omvang van de bebouwing op de Zeeuwse terreinen veel afwijken van terreinen in vergelijkbare regio's elders in Nederland. Wat wel afwijkt is de terreinquotiënt, de hoeveelheid restruimte en onbebouwde kavels, grondprijzen en oneigenlijk gebruik.

Hoge terreinquotiënt

De gemiddelde terreinquotiënt (TQ) op de Zeeuwse terreinen is wel een stuk hoger dan in andere regio's en provincies. Dit ligt op circa 500 m² per arbeidsplaats en is daarmee flink hoger dan het landelijke gemiddelde van 200 m². Een verklaring voor de hoge terreinquotiënt is lastig te vinden, mede door het feit dat de Zeeuwse terreinen op andere indicatoren voor zorgvuldig ruimtegebruik 'normaal' scoren. Ook de werkgelegenheidsstructuur op Zeeuwse droge terreinen verklaart niet de hoge terreinquotiënt en is niet heel anders dan elders in Neder-



TQ (m² per werknemer) in vergelijking met andere (perifere) gebieden

Bron: Stec Groep (2010) en Bureau Buiten (2008)

³ Stec Groep, 2010

land. Er zijn in Zeeland dus geen specifieke sectoren sterk oververtegenwoordigd die veel ruimte gebruiken.

Relatief veel restruimte en onbebouwde kavels

Een indicator voor zorgvuldig ruimtegebruik die minder goed scoort op de Zeeuwse terreinen is de hoeveelheid restruimte en onbebouwde kavels. Het gaat hier met name om lege paardenweides, extensief bebouwd of toekomstige uitbreidingsruimte en stukken onontwikkeld groen. Op de meeste onderzochte Zeeuwse terreinen zijn meerdere onbebouwde kavels aangetroffen. De restruimte en onbebouwde kavels trekken het ruimtegebruik per werknemer op Zeeuwse terreinen omhoog.

Lage grondprijzen geen prikkel voor zorgvuldig ruimtegebruik

De relatief grote hoeveelheid restruimtes en onbebouwde kavels hangt onder meer samen met de lage grondprijzen die op Zeeuwse terreinen worden gehanteerd. In de provincie Zeeland liggen de grondprijzen lager dan gemiddeld in Nederland. Volgens de recentste IBIS-gegevens liggen gemiddelde grondprijzen in Zeeland rond de €70 euro en in Nederland liggen deze iets boven de €100. Hierdoor is het aantrekkelijk voor ondernemers om grond in reserve te houden of een optie op een kavel aan te houden. Er zijn weinig prikkels voor zorgvuldig ruimtegebruik en een duurzame ontwikkeling van bedrijventerreinen. Een hogere prijs is een signaal dat grond een schaars goed is en zorgvuldig ruimtegebruik geboden is.

Oneigenlijk gebruik bedrijventerreinen drukt ruimtegebruik

Op de Zeeuwse terreinen is relatief veel sprake van oneigenlijk ruimtegebruik. Bedrijventerreinen zijn bedoeld voor bedrijven (met een laag aandeel kantoorvloer) en moeten in beginsel niet 'vervuild' worden door andere functies. Denk aan wonen, opslag, of detailhandel. Vooral wonen en opslag namen we veel waar op de Zeeuwse terreinen. Beide typen ruimtegebruik dragen niet bij aan de werkgelegenheid op een bedrijventerrein. Het aandeel kantoorachtigen is op de Zeeuwse terreinen overigens relatief laag, dit lijkt het gevolg van het maximum kantoordeel van 5-10% wat in de bestemmingsplannen is voorgeschreven.

Veel bedrijventerreinen in ontwikkeling

Tot slot is de constatering dat er in Zeeland veel nieuw terrein in ontwikkeling of in voorbereiding is. Dit terwijl een aantal bestaande terreinen er zeer verouderd bij liggen en de behoefteeraming door de huidige plannen reeds nagenoeg wordt gehaald. Nieuwe uitleg vindt te snel plaats, waardoor er minder zorgvuldig wordt omgegaan met de ruimte. Bovendien werd op een aantal nieuwe terreinen veel leegstand waargenomen. Dit hangt natuurlijk samen met de huidige economische recessie, maar is ook een teken dat er te snel nieuw terrein wordt ontwikkeld.

Acties t.b.v. zuinig ruimtegebruik

Beheer en onderhoud

Om bedrijventerreinen zo efficiënt en zo kwalitatief hoogwaardig mogelijk in te richten en te behouden is een professioneel uitgifte- en beheersbeleid van groot belang. Samenwerking en afstemming tussen overheden zijn hierbij sleutelwoorden. Om beheer goed in planvorming voor nieuwe bedrijventerreinen te verankeren, eist de provincie Zeeland in het kader van het Omgevingsplan voor ieder nieuw bedrijventerrein een beheersplan. Dit vereiste zal via de ruimtelijke verordening aan de toelichting van gemeentelijke bestemmingsplannen worden gesteld.

Regionaal uitgifteprotocol en toepassing SER-ladder

Aanpassing van het gemeentelijk uitgiftebeleid voor bedrijventerreinen is belangrijk om het ambitieniveau voor zorgvuldig ruimtegebruik op Zeeuwse terreinen mogelijk te maken. Door – bijvoorbeeld als onderdeel of uitvloeisel van een regionaal bedrijventerreinprogramma – gezamenlijk een gronduitgifteprotocol op te stellen, kan op heldere wijze worden aangegeven welke procedure nodig is bij het bepalen of een bedrijf wel of niet in

aanmerking komt voor een bepaalde kavel op een van de bedrijventerreinen. Belangrijk is een kernachtig en eenduidig uitgiftebeleid voor bedrijven, waarbij accountmanagers bij start van het bedrijfscontact een eenduidig pakket aan eisen en wensen meegeven aan bedrijven.

Zo kan bijvoorbeeld het criterium ruimtegebruik worden opgenomen met het minimum aantal medewerkers per hectare en het minimale bebouwingspercentage. Dit pakket van eisen en wensen zal gedurende de onderhandelingen tussen gemeente en bedrijf niet veranderen (niet afkalven, maar ook niet opschroeven dus!). Bedrijven weten dan duidelijk waar ze aan toe zijn en kunnen hiermee rekening houden bij de ontwerpopgave voor nieuwe bedrijfshuisvesting. De SER-ladder dient een prominente plaats in te nemen in het regionale uitgifteprotocol. Een goed voorbeeld van een regionaal uitgifteprotocol is die van Midden- en West-Brabant, dat eind vorig jaar is vastgesteld.

Inzet van de provincie Zeeland is om in of via de regionale bedrijventerreinprogramma's per regio een uitgifteprotocol vast te leggen.

Regionale grondprijzen omhoog

De grondprijzen voor bedrijventerreinen zijn in Zeeland relatief laag. Het ontbreekt hierdoor aan een extra prikkel voor zorgvuldig ruimtegebruik, omdat uitleg relatief goedkoop is. Door op een meer marktconforme wijze de grondprijzen te berekenen kunnen de huidige grondprijzen in Zeeland naar verwachting hoger. De provincie staat grondprijzberekening via de zgn. residuele waarde methode⁴ voor. Ondernemers zullen dan minder snel strategische reserve aankopen. Ook zullen ondernemers minder snel bedrijfshuisvesting ontwikkelen op nieuw terrein en de mogelijkheden voor intensivering op bestaand terreinen eerder in overweging nemen (wordt kostentechnisch een interessantere optie).

Voor de hand liggend, en doel van de provinciale strategie bij de totstandkoming/actualisatie van bedrijventerreinprogramma's, is de extra inkomsten van de verhoogde grondprijzen van bedrijventerreinen in te zetten voor de herstructurering en verhoging van de ruimtelijke kwaliteit op bestaande Zeeuwse bedrijventerreinen. Dit is geheel in lijn met de adviezen die de commissie Noordanus voorschrijft, en is bovendien ook goed te verkopen richting ondernemers. Het 'extra' geld dat ze betalen komt immers direct ten goede door een up-to-date vestigingslocatie.

Duurzaamheid

In 2008 heeft de provincie Zeeland een Strategienota Energie- en Klimaatbeleid (2008-2012) vastgesteld. Vertrekpunt van deze nota is mitigatie, d.w.z. het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen. Deze nota heeft een veel bredere scope dan bedrijventerreinen, anderzijds dekt het niet geheel de lading van duurzaamheid. Toch geeft het goede aanknopingspunten en biedt de nota inzicht in de Zeeuwse activiteiten t.a.v. duurzame energie.

De Nederlandse regering heeft in het werkprogramma "Schoon en Zuinig" besloten in te zetten op een reductie van de broeikasgasuitstoot met 30% in 2020 ten opzichte van het uitstootniveau in 1990. Daarnaast worden doelen gesteld met betrekking tot energiebesparing en duurzame energie. Het doel van de provincie Zeeland is het leveren van een evenredige bijdrage aan de nationale doelstelling op het gebied van energiebesparing, duurzame energie en de uitstoot van broeikasgassen.

Om dit te behalen is gekozen voor een fors aantal speerpunten die passen bij de geografische ligging van de provincie. Een groot deel van het energieverbruik in Zeeland komt voor rekening van een beperkt aantal grote

⁴ Bij de residuele waarde methode wordt een directe relatie gelegd tussen de marktwaarde, de bouwkosten en de grondwaarde van een onroerende zaak. De grondprijs is de prijs die je overhoudt (het residu) nadat van de (werkelijke) marktwaarde de bouwkosten e.d. zijn afgetrokken. De werkelijke marktwaarde van bedrijventerreingrond kan worden bepaald door te kijken naar grondtransacties tussen bedrijven onderling en (vooral) naar huurprijzen. De residuele waarde methode wordt reeds standaard toegepast voor grondprijzen op woningmarkt.

De residuele waarde methode onderscheidt zich van andere methodes voor grondwaardebepaling, zoals de vergelijkingsmethode (kijken naar buurgemeenten) en een methode waarbij grondprijs gelijk staat aan stichtingskosten (aankoop-, sanerings- en bouwkosten e.d.).

energie-intensieve bedrijven, die onder het Europese emissiehandelssysteem (ETS) vallen. Hoewel de provincie weinig bevoegdheden heeft om deze bedrijven direct aan te spreken zal zij de bedrijven die het betreft door middel van facilitering en overleg stimuleren hun energieverbruik (verder) te reduceren. Voor de overige bedrijven en sectoren wordt gebruik gemaakt van de provinciale doelstellingen, waaruit een aantal speerpunten volgt. Voor bedrijventerreinen, hoewel in Zeeland met name toegespitst op zeehaventerreinen, zijn de volgende speerpunten van belang:

- uitbreiden van het aantal windparken op land;
- benutting van restwarmte voor de verwarming van o.a. bedrijventerreinen en voor inzet van energie elders (bijvoorbeeld warmtenetten);
- opzetten van projecten op basis van kleinschalige bio-energie (verbranding en vergisting);
- volgen en stimuleren van energiebesparing en emissiereductie bij de grote bedrijven;
- inzetten op duurzame innovatieve chemie (o.a. proeflocatie voor de ontwikkeling van nieuwe industriële concepten);
- in kaart brengen en projecten ontwikkelen t.a.v. CO₂-afvang, -transport, -opslag en -hergebruik.
- ontwikkelen van een Zeeuwse biobased economy (hernieuwbare grondstoffen, bioraffinage).

Uiteraard wordt uitvoering van bovenstaande speerpunten met inachtneming van de provinciale rol en bevoegdheden ter hand genomen.

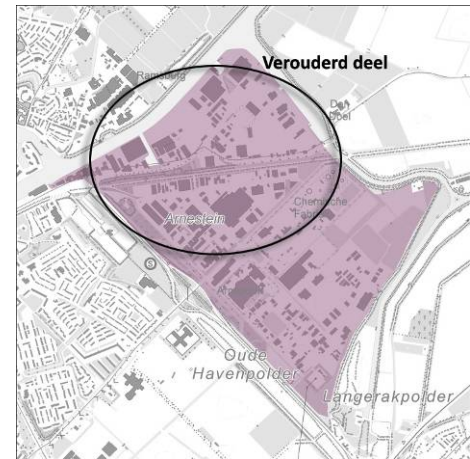
4. Programma

In dit Herstructureringsprogramma wordt absolute prioriteit gegeven aan de projecten die zowel haalbaar zijn als een hoog doelbereik kennen. De projecten waarvoor dit geldt, zijn hieronder weergegeven.

4.1 Arnestein Middelburg

Arnestein is ontwikkeld sinds de jaren 60 van de vorige eeuw. Inmiddels is het bedrijventerrein uitgegroeid tot de grootste van Zeeland, en is de maximale omvang bereikt doordat op natuurlijke grenzen wordt gestuit. Door private grondtransacties hebben zich in de zone langs het kanaal door Walcheren verschillende bedrijven gevestigd die geen relatie met het water hebben. Door de aanleg van het aquaduct voor de N57 is een insteekhaven komen te vervallen. Deze insteekhaven werd in het verleden gebruikt door een landbouwcoöperatie (CZAV).

Bedrijventerrein Arnestein is in totaal 182 hectare groot (netto). Aan het Kanaal door Walcheren zijn diverse bedrijven gevestigd die geen gebruik maken van transport over water. Naast twee gemeentelijke kaden zijn er verschillende bedrijven die een kade hebben op eigen terrein. Deze kades zijn echter wegens verschillende beperkingen nauwelijks in gebruik. Het projectgebied kent nu een extensief ruimtegebruik. Het terrein ligt weliswaar aan het Kanaal door Walcheren, maar er is geen goede bruikbare kade.



Het herstructureringsproject Arnestein bestaat uit een aantal deelprojecten:

Watergebonden terrein Arnestein-Noord

De ontwikkeling van een watergebonden bedrijventerrein met kade op bedrijventerrein Arnestein. Het betreft verregaande herprofilering van een deel van een bestaand bedrijventerrein waarbij een binnenvaartkade wordt gebouwd. De herprofilering heeft betrekking op het uitplaatsen van een niet meer passend bedrijf dat momenteel ruim 12 ha. in beslag neemt in de vorm van pure buitenopslag. Het westelijke deel (ca. 3 ha) van de hiermee vrijkomende kavel, plus een kavel die reeds in bezit is van de gemeente Middelburg (vml. CZAV á 2½ ha.), leent zich door de ligging aan het Kanaal door Walcheren goed voor de aanleg van een binnenvaartkade en dus de aanleg van een watergebonden bedrijventerrein. Onderdeel van het watergebonden bedrijventerrein wordt watersportboulevard ten behoeve van vestiging van jachtwerven, zeilmakers, etc. Plan is om een (deels openbare) laad- en loskade aan te leggen.

Op dit moment kent Arnestein reeds enkele kleinschalige kades en laad- en losmogelijkheden, maar geen van deze locaties zijn direct gekoppeld aan bedrijfskavels. Dit betekent dat bedrijven die voor hun bedrijfsvoering behoefte hebben aan direct toegang tot water op Arnestein niet terecht kunnen. Een gemiste kans, omdat de ligging aan het Kanaal door Walcheren veel meerwaarde en kansen biedt. Zo is Arnestein via het Kanaal door Walcheren te bereiken met schepen met een diepgang van 5 meter. Een nieuwe kade biedt ook voor de reeds op Arnestein aanwezige bedrijven extra mogelijkheden voor aan- en afvoer van goederen over water. Gelet op het grote aantal en het karakter van de aanwezige bedrijvigheid liggen hier kansen voor een flinke bijdrage aan de 'modal shift'.

Overige inbreiding Arnestein-Noord

Aansluitend aan het hierboven beschreven deelproject kan het oostelijk deel van de vrijkomende kavel (ca. 9 ha.) worden heringevuld voor reguliere gemengde bedrijvigheid. Dit gedeelte van Arnestein kan hierdoor opnieuw worden ingericht en een nieuwe impuls geven aan de vestiging van bedrijven in Middelburg.

Ten aanzien van de hierboven beschreven deelprojecten op Arnestein-Noord is de financiering als volgt:

	<i>Indicatie termijn</i>	<i>Kosten</i>	<i>Opbrengsten</i>
Aankoop gronden		€9.900.000	
Sanering		€2.700.000	
Bouwrijp maken		€5.100.000	
Aanleg kade		€1.250.000	
Gronduitgifte			€9.700.000
Bijdrage gemeente Middelburg			€2.800.000
Bijdrage provincie			€116.000
Subsidie rijk (quick wins)			€2.970.000
Subsidie OP-Zuid			€1.350.000
	Resultaat		- €1.953.000

Besluit

Toekenning €1.953.000 uit Convenantsgelden aan herprofilering Arnestein,
Voorwaarde is (gezamenlijke) vaststelling van het bedrijventerreinprogramma Walcheren.

RIKZ-kavel

Op bedrijventerrein Arnestein had Rijkswaterstaat een groot complex á 1,8 ha. in gebruik voor het Rijksinstituut voor Kust en Zee (RIKZ). Deze activiteiten zijn landelijk geconcentreerd in Lelystad, waardoor het RIKZ-terrein in Middelburg verlaten achter is gebleven. De opstallen waren vooral geschikt voor kantoren en laboratoria, hetgeen niet goed paste in de toekomststrategie die de gemeente Middelburg nastreeft voor Arnestein. Daarom heeft de gemeente deze gronden aangekocht, teneinde deze na sanering weer uit te kunnen geven aan vormen van stedelijke bedrijvigheid. De financiering hiervan is als volgt:

	<i>Indicatie termijn</i>	<i>Kosten</i>	<i>Opbrengsten</i>
Aankoop gronden		€2.270.000	
Sanering		€250.000	
Bouwrijp maken		€50.000	
Gronduitgifte			€1.620.000
Bijdrage gemeente Middelburg			€950.000
	Resultaat		€0

Overige revitalisering

Verder vindt verspreid op het terrein een doorlopende revitalisering plaats. De afgelopen jaren is de uiterlijke verschijningsvorm van het terrein al sterk verbeterd. In de periode 2005-2006 is rondom de Grenadierweg en de Waldammeweg ongeveer €1.000.000 geïnvesteerd in een facelift (verdeling provincie-gemeente 40/60). Ook in de toekomst zal de gemeente Middelburg hier geld, tijd en moeite in steken.

Nut van herstructurering van Arnestein

De provincie Zeeland en de regio Walcheren hechten veel waarde aan de herstructurering op Arnestein. Naast de doelstelling op het gebied van stimulering van de binnenvaart heeft de opgave op Arnestein ook een belangrijke uitstraling op het stedelijk gebied van Middelburg, en wordt bovendien een belangrijke doelstelling op het gebied van herstructurering bedrijventerreinen in de regio behaald:

Uitstraling en ontsluiting Middelburg:

Bedrijventerrein Arnestein ligt prominent en centraal binnen de gemeente Middelburg. Momenteel wordt door Rijkswaterstaat de nieuwe N57 aangelegd, met als belangrijkste onderdeel een aquaduct (tunnel) onder het Kanaal door Walcheren. Hiermee wordt het grootste deel van Walcheren, ten westen van het kanaal, beter

ontsloten richting het oosten (snelweg A58 e.d.). Dit is van groot belang voor de bereikbaarheid van en binnen de stad en voor recreatief-toeristisch verkeer van en naar de Walcherse kust. De kanaalovergangen in Middelburg vormen momenteel immers een groot verkeerskundig knelpunt.

Door de aanleg van de nieuwe N57 krijgt Middelburg echter een nieuwe 'voordeur'. De locatie van het aquaduct ligt pal naast de planlocatie zoals beschreven in deze aanvraag quick scan. Deze locatie is momenteel (zwaar) verouderd en heeft een verpauperde en laagwaardige uitstraling. Door het ontwikkelen van een watergebonden bedrijventerrein wordt aan deze entree van Middelburg een nieuw en fris gezicht gegeven, versterkt door op dit watergebonden terrein ook een gedeelte te reserveren voor watersportgerelateerde bedrijven. Deze kunnen een goede overgang vormen van de kantorenzone langs het kanaal via de nieuwe N57 naar bedrijventerrein Arnestein.

Verstedelijking i.r.t. nationaal landschap:

Zoals hierboven genoemd kan de ontwikkeling op Arnestein leiden tot enorme ruimtewinst als gevolg van inbreiding. Door het herstructureren van de (aan elkaar grenzende) locaties Herstaco en CZAV, en de verplaatsingsmogelijkheden van Herstaco-activiteiten naar bedrijventerrein Poortersweg in Vlissingen, kan de Walcherse behoefte voor 4 jaar binnenstedelijk worden opgevangen. Wanneer we ons vervolgens realiseren dat de verwachte behoefte aan bedrijventerrein tot 2020 gaat afvlakken tot het 0-punt, is dit goed nieuws voor het Nationaal Landschap Walcheren, dat zeer strak rondom de steden Middelburg en Vlissingen is begrensd. Eventuele (aanspraak op) uitbreiding in het buitengebied is namelijk per definitie direct gelegen in het Nationaal Landschap. Deze win-win situatie is ook prominent opgenomen in het document "Kiezen & Delen", waarin het Stedennetwerk Zeeland haar verstedelijkingsvisie voor de periode 2010-2020 neerlegt. Herstructurering en zuinig ruimtegebruik omwille van de demografische tendens en kwetsbaarheid van het omliggende (nationaal) landschap staat hierin centraal. Deze verstedelijkingsvisie zal op verzoek van VROM integraal worden overgenomen in de Gebiedsagenda Zeeland. In deze Gebiedsagenda zal ook het onderdeel herstructurering van bedrijventerreinen overigens prominente plaats krijgen.

4.2 Stadshavens Vlissingen

Stadshavens is de naam voor het haven- en bedrijventerreincomplex van (bruto) ruim 170 ha. aan de oostzijde van Vlissingen. In dit gebied bevindt zich tevens het NS-station, het vertrek van de voet-fiets veer richting Zeeuws-Vlaanderen en de Hogeschool Zeeland. Voor dit gebied heeft de gemeente Vlissingen een ambitieus plan opgesteld met herstructurering, transformatie en nieuwbouw. De provincie Zeeland ondersteunt de gemeente hierin, ook havenschap Zeeland Seaports is als terreinbeheerder bij de plannen betrokken.

Het gebied bestaat uit meerdere deelgebieden (Poortersweg, Buitenhaven, Binnenhavens, Souburg (Olau) en Kenniswerf). Enkele hiervan kennen een opgave die pure herstructurering van verouderde bedrijventerreinen is, in andere deelgebieden vindt bijvoorbeeld jachthaven- en watersportgerelateerde ontwikkeling plaats, of transformatie naar woningbouw. Meer informatie over het gehele project Stadshavens is te vinden in de structuurvisie van de gemeente Vlissingen, de relatie van deze opgave met andere opgaven in Zeeland is te vinden in de Gebiedsagenda Zeeland.

De herstructurering van Stadshavens Vlissingen is van nationaal belang, en komt daarmee in aanmerking voor een FES-bijdrage. Hiertoe is het project dan ook aangemeld, via bovengenoemde Gebiedsagenda. Op dit moment wordt op verzoek van de minister van EZ een FES-aanvraag voorbereid door de provincie, gemeente en havenschap. De volledige herstructurering van Stadshavens valt daarom vooralsnog niet onder de (financiële) reikwijdte van dit Herstructureringsprogramma. De problematiek en aanpak worden hieronder dan ook op hoofdlijnen geschetst.

Buitenhaven

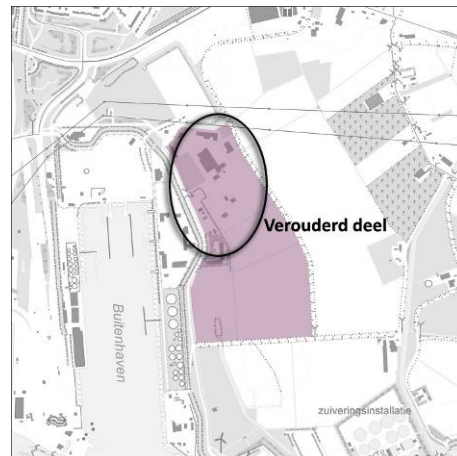
De Buitenhaven (in beheer bij havenschap Zeeland Seaports) is de oude zeehaven van Vlissingen. Voordat Vlissingen-Oost (Sloegebied) in de jaren '70 als grootschalig zeehavengebied werd aangelegd bij inpoldering van zeearm het Sloe, was de Buitenhaven het economische hart van Vlissingen (en Midden-Zeeland). De Buitenhaven is een gebied met veel meer economisch potentieel dan nu benut wordt; enkele grote grondgebruikers

voegen weinig toe aan het economische nut van het terrein, en houden kostbare kaderuimte bezet. Ook liggen in de directe omgeving nog grote kavels braak, zoals het vml. Terrein van Olau grenzend aan bedrijventerrein Souburg.

Wegens verdichting en containerisatie in Vlissingen-Oost is behoefte aan ruimte voor bedrijven die niet passen in de strategie voor Vlissingen-Oost. Daarbij: er is een grote insteekhaven aanwezig direct aan open zee. Om deze reden heeft het havenschap in haar strategische visie gekozen voor een strategie gericht op (her)ontwikkeling van de Buitenhaven als strategische toevoeging aan en als overloop van Vlissingen-Oost. Herprofilering van de Buitenhaven moet de economische potentie volledig benutten. Detail is dat er ook openbare overslag mogelijk moet zijn, hetgeen nu niet in voldoende mate mogelijk is.

Poortersweg

Poortersweg kampt met verschillende knelpunten en problemen, die elkaar (deels) versterken. Allereerst imago. Het gebied is bedoeld voor de vestiging van productie-, constructie- en opslagbedrijven. Er is sprake van eenvoudige, goedkope en functionele bouw. De aard van de bedrijvigheid brengt met zich mee dat er grote behoefte is aan buitenopslag, hetgeen leidt tot een rommelig beeld. Bovendien kampt het terrein hier en daar met leegstand van gebouwen en verkrotting van bouwwerken. Bijzondere aandacht verdient een deel van het gebied, Verholen Vliet. Het zwaar vervuilde gebiedje net achter de dijk aan de Oostelijke Bermweg, is na sanering van een woonwagenkamp elders, ontstaan als “hobbyterrein” waar handel wordt gedreven in (sloop)auto's, autowrakken, oude metalen en dergelijke.



Daarnaast worden er dieren gehouden (paarden, kippen), die, in combinatie met de waterrijke omgeving, ongedierte (ratten) aantrekken. Voorts is er sprake van illegale bewoning. Met enige regelmaat zijn er incidenten.

Vervolgens het aspect bereikbaarheid. Poortersweg ligt verscholen achter (de primaire waterkering van) de Buitenhaven en is niet of nauwelijks zichtbaar vanaf de Veerhavenweg of de A58. Hoewel de ligging van het gebied op zich niet ongunstig is, het terrein ligt op enkele autominuten van de A58, is de auto-ontsluiting van het gebied matig. Hetzelfde geldt voor de bewegwijzering. Het gebied wordt ontsloten door middel van één bochtige toegangsweg door een stuk niemandsland. De (gebrekkige) ontsluiting vormt een belangrijke negatieve vestigingsfactor en bekrachtigt als het ware het “achterafkarakter” van het bedrijventerrein.

Tot slot milieu/bodemverontreiniging. Bekend is dat de bodem op met name Poortersweg op een aantal plaatsen flink verontreinigd is. Al genoemd is de bodemverontreiniging van Verholen Vliet en directe omgeving. Maar ook ten zuiden van het huidige Poortersweg zitten enkele hotspots. De locatie van het voormalige woonwagenkamp De Windhoek is er zo een. De aanwezigheid van bodemverontreiniging blokkeert of bemoeilijkt de verkoop van gronden en de sanering ervan is een kostbare aangelegenheid.

Kenniswerf

Al geruime tijd zijn er plannen voor het versterken van de Kenniswerf. Het gaat dan vooral om de panden van het ROC en de Hogeschool Zeeland (HZ) en de zones die daar direct aan grenzen. Het ROC heeft de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in nieuwbouw en concentreert zich nu op de afronding van de vernieuwing door de realisatie van een kantine en een bestuursgebouw. Ingezet is op het behoud van de HZ op de Kenniswerf door ze een aantrekkelijk aanbod te doen voor de vernieuwing van de huisvesting op de Kenniswerf. Daarbij is ook een voorstel gedaan voor de mogelijke financiering. Verder wordt de mogelijke verkoop van onderwijspanden aan



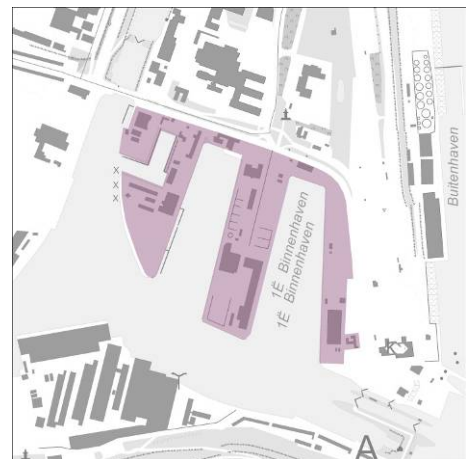
de Boulevard voorbereid.

Het concept van de Kenniswerf bestaat echter uit veel meer dan alleen panden voor onderwijs. Een belangrijke gemeentelijke en provinciale ambitie is om van de Kenniswerf een broedplaats te maken voor de ontwikkeling van de Vlissingse- en Zeeuwse Kenniseconomie. In het structuurplan Edisongebied wordt hier nader op ingegaan. Naast maatregelen in de sfeer van het versterken van de samenwerkingen tussen bedrijfsleven, onderwijsinstellingen en overheden wordt ook gezocht naar fysieke ruimte voor starters.

Ook rondom de onderwijspanden vinden ontwikkelingen plaats. Het gaat dan om het aantrekkelijker maken van de spoor- en kanaalzone. Het gaat daarbij vooral om ingrepen als het slopen van niet meer in gebruik zijnde opstallen, het bouwrijp maken van gronden voor kantoren en bedrijven en het investeren in de openbare ruimte.

Binnenhavens

Het gebied aan de binnenhaven kenmerkt zich door extensief ruimtegebruik, deels braakliggend, en opstallen die sterk verouderd zijn. Ook hebben de verschillende lobben verschillende functies. Op de eerste lob bij Keersluisbrug is de Vlissingse zeilvereniging gehuisvest. Verder is daar een bedrijf gehuisvest dat echter in de nabije toekomst verhuist naar een terrein aan de Oude Veerhavenweg een onderdeel van de Kenniswerf. De middelste en tevens grootste lob huisvest de Vlissingse vismijn en een voor de lokale markt opererende betonmortelcentrale en dien ten gevolge overslag van zand uit binnenvaartschepen. In het weekend worden de kades gebruikt voor het afmeren van de schepen van de vissersvloot uit Vlissingen en Arnemuiden. De derde lob aan de 2^e binnenvaarthaven huisvest ter hoogte van NS station een onderdeel van Rijkswaterstaat en op de kade liggen vaarwegtonnen opgeslagen. Voor het overige ligt de grond braak, en wordt de kade incidenteel gebruikt voor het afmeren van schepen waar beslag is op gelegd.



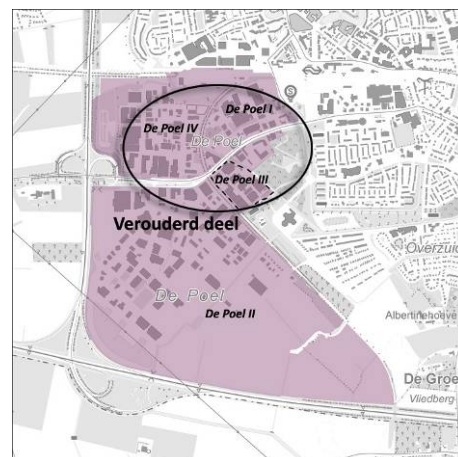
Naar een grondige sanering blijven in ieder geval de jachthaven van de zeilvereniging en de Vismijn behouden. Zo ook de functie van ligplaatsen voor de vissersvloot. In het verlengde van het project Scheldekwartier waar ook een uitbreiding van de jachthaven is voorzien wordt ook gedacht aan een uitbreiding van de jachthaven hier. In dit concept past ook de inrichting van een watersportboulevard aan een van de binnenhavens, waarvoor deels bedrijven, die nu nog in het gebied van de kenniswerf zijn gevestigd, worden verplaatst. Op de kop van de 1ste binnenhaven wordt als uitvloeisel van de Kenniswerf de Delta-academie gedacht. Op deze wijze wordt deze academie, met als speerpunt delta(water)technologie, in relatie met het water gebracht. Tenslotte langs de Prins Hendrikweg, na een grondige reconstructie, bestaat de mogelijkheid om kantoorachtige ontwikkelingen mogelijk te maken die een relatie hebben met de op de Kenniswerf gevestigde onderwijsinstellingen.

Besluit

De herstructurering van Stadshavens past binnen de doelstellingen en criteria van de FES-middelen. Daarom wordt hiervoor een FES-aanvraag voorbereid. In afwachting van toekenning van een eventuele FES-bijdrage, wordt €1.000.000 van het in dit Herstructureringsprogramma beschikbare budget nog niet besteed.

4.3 De Poel III Goes

De Poel III behoort tot de oudere terreinen van Goes, en is in de jaren '60 van de vorige eeuw aangelegd. Aansluitend aan De Poel III liggen bedrijventerreinen van recentere datum, danwel delen die in het verleden reeds zijn geherstructureerd en daarmee beter voldoen aan de eisen van deze tijd. Deze aangrenzende verzameling van terreinen wordt De Poel II genoemd. De Poel III is thans slecht ontsloten, namelijk via een doodlopende weg die direct ontsluit op de Fokkerstraat, hetgeen in de spits tot gevaarlijke situaties leidt.



De inrichting en uitstraling van De Poel III voldoet niet meer aan de eisen van een modern bedrijventerrein. Een kwaliteitsslag is noodzakelijk om het proces van veroudering en verval een halt toe te roepen. Daartoe heeft de gemeente Goes ugesproken om een aantal maatregelen te gaan doorvoeren die de ruimtelijke kwaliteit verhogen. De noodzaak en de aard van de maatregelen is in een tweetal sessies met de gebruikers van het terrein besproken en bepaald. In de sessies is ook besproken dat de bedrijven hun gebouw en de niet-bebouwde ruimte gaan opknappen.

Grootste consensus bestaat over een maatregel die de toegankelijkheid van het terrein vergroot. Hiervoor wordt een verouderd pand opgekocht en gesloopt. Hiermee kan een weg worden aangelegd richting de Livingstoneweg op De Poel II. Deze toekomstige weg kruist het spoor van de stoomtrein, er moet dus een AHOB (Automatische Halve Overweg Bomen) worden aangelegd. Gevolg van deze nieuwe ontsluiting is dat De Poel III op deze wijze langs twee zijden wordt ontsloten in tegenstelling tot de huidige eenzijdige ontsluiting d.m.v. een doodlopende weg. Een klein deel van de hiertoe aan te kopen kavel is niet noodzakelijk voor het aanleggen van de weg, en kan weer worden uitgegeven als bedrijfskavel.

Verder wordt de openbare ruimte opgeknapt en er wordt een scheiding aangebracht tussen openbaar en privé. De klinkerbestrating wordt vervangen door asfalt en krijgt daarmee een duurzamere invulling. Riolen worden tevens vervangen waarbij voor het hemelwater een aparte voorziening wordt getroffen.

Voor de herprofilering en revitalisering van De Poel III is in het kader van de provinciale regeling Impuls Herstructurering en Transformatie reeds een provinciale bijdrage van €450.000 toegezegd. De financiering van het project is daarmee rond en er is geen bijdrage uit de Convenantsgelden meer noodzakelijk:

	<i>Indicatie termijn</i>	<i>Kosten</i>	<i>Opbrengsten</i>
Aankoop gronden	2010	€675.000	
Sanering en aanleg	2010	€935.000	
Gronduitgifte restkavel	2011		€50.000
Bijdrage gemeente Goes			€1.110.000
Bijdrage provincie Zeeland			€450.000
Resultaat			€0

4.4 Poelpolder Sas van Gent

Aan de zuidrand van Sas van Gent ligt een zeer oud (en verouderd) bedrijventerrein. Op het terrein zijn nog enkele grote industriële bedrijven aanwezig, die herinneren aan de zeehavengebonden industrie die de ontwikkeling van Sas van Gent kenmerken; Zuid Chemie, een Glasfabriek en een Gieterij. Een Suikerfabriek is begin jaren '90 verdwenen en heeft een enorme kavel achtergelaten. Deze kavels liggen er thans leeg en verwaarloosd bij. In eerdere pogingen het gebied te revitaliseren zijn wel nagenoeg alle gebouwen gesloopt. Het grootste oppervlak dat omgebruikt achterbleef, de zgn. vloeivelden die aan de andere zijde van de spoorlijn zijn ge-

legen en daarmee voor herinvulling met bedrijvigheid ongeschikt, hebben inmiddels hun bedrijfsbestemming verloren en hebben een groenbestemming gekregen. Het overgebleven deel van Poelpolder wacht echter nog voor een nieuwe invulling:

Sasse Poort en de kavel achter Zuid Chemie

Het noordelijk deel van Poelpolder, met een oppervlak van ca. 22 ha., is al eerder onderdeel geweest van een herstructureringsplan. De noordelijke zone, Sasse Poort (9 ha.) genaamd, is door een projectontwikkelaar aangekocht en gesaneerd en bouwrijp gemaakt voor woon-werkkavels en kleinschalige bedrijvigheid. Wegens tegenvallende marktvraag is dit project echter niet tot ontwikkeling gekomen. Voor de locatie achter Zuid Chemie (13 ha.) geldt dat deze zeer slecht bereikbaar is, bovendien is de in het gebied aanwezige milieuruimte reeds voor een groot deel door Zuid Chemie 'opgesoupeerd'. Invulling van deze zone lijkt dus op korte termijn weinig kansrijk.



Glasfabriek

De Glasfabriek van Sas van Gent is nu nog gevestigd op een terrein van ruim 8 ha. aan de zuidkant van Sas van Gent. Het bedrijf is ontstaan in 1899 en sindsdien wordt in de fabriek glas gesmolten en geproduceerd. In de jaren '70 is een loods aan het bestaande complex gerealiseerd en eind jaren '90 is een productiehal aangebouwd. Dit ging gepaard met een aanpassing van het productieproces en een verschuiving in de eindproducten. Smelten van glas is niet aan de orde en nu wordt het aangeleverde glas verwerkt tot hoogwaardige producten zoals de productie van dubbelglas, zonwerend glas etc. Eind jaren '90 begon men met de productie van glas met motieven door zeefdruk en in 2004 is dit verder doorontwikkeld tot glas met reliëf met of zonder kleuren.

Het plan bestaat uit onderstaande elementen, waarvan de uitvoering nagenoeg is voltooid en in 2010 zal worden afgerond. Inmiddels is gebleken dat de consequentie van deze herstructurering is dat de continuering van de Glasfabriek, en daarmee het behoud van werkgelegenheid, gegarandeerd is.

- Sloop van verouderde productiehallen;
- De enige productiehal die niet wordt gesloopt en aansluit op uitbreidingen uit de jaren '90, wordt opgeknappt en ingericht als kantoor, showroom en personeelsruimte.
- Na de sloop van het oude kantoor wordt deze grond, inclusief de gronden waar de productiehallen op stonden, bouwrijp gemaakt. Deze gronden worden overgedragen aan havenschap Zeeland Seaports, die deze gronden (ruim 3 ha.) in de markt zullen zetten.

Dit herstructureringsproject is eind 2008 ingezet, en heeft loopt door tot eind 2010. Financiering is als volgt:

	<i>Indicatie termijn</i>	<i>Kosten</i>	<i>Opbrengsten</i>
Aankoop gronden	2008/2009	€1.300.000	
Sanering en aanleg (incl. rente)	2009/2010	€1.159.000	
Gronduitgifte	2010		€1.560.000
Bijdrage rijk (grondsanering)			€154.000
Bijdrage gemeente Terneuzen			€235.000
Bijdrage provincie Zeeland			€510.000
	Resultaat		€0

4.5 Groslijst overige projecten

Naast de hierboven genoemde prioritaire projecten, worden op korte termijn plannen uitgewerkt voor overige herstructureringsprojecten. De hieronder genoemde projecten zijn dan ook te beschouwen als een soort groslijst. De haalbaarheid van deze projecten is momenteel nog niet te bepalen, maar ongetwijfeld zullen enkele van onderstaande terreinen de komende jaren aangepakt kunnen worden. De prioritering die zal worden aangebracht binnen onderstaande projecten, heeft dan ook in belangrijke mate te maken met ambitie en investeringsbereidheid van de betreffende gemeente en daarmee de kans op uitvoering t/m 2013.

't Sas Zierikzee

Bedrijventerrein 't Sas is de oudste van Zierikzee. De eerste industriële activiteiten dateren reeds uit de Middeleeuwen, waarbij de locatie langs het kanaal werd gebruikt voor (brand)gevaarlijke activiteiten. Bovendien kon hierbij het kanaal goed benut worden. Thans wordt het gebied gekenmerkt door veroudering en verrommeling, en zijn door de gemeente Schouwen-Duiveland een masterplan en structuurvisie voor het hele gebied in voorbereiding, met als doel het gebied te revitaliseren en (deels) transformeren. De locatie 't Sas is ruwweg in te delen in twee deelgebieden, het noordelijk deel met de voormalige CZAV-kavels (het feitelijke Sas) en het gedeelte ten zuiden van de Julianastraat, Groeneweegje genoemd. De in dit Herstructureringsprogramma benoemde opgave heeft betrekking op het gebied Groeneweegje.



Dit gebied is in de jaren '50 tot '70 van de twintigste eeuw in z'n huidige vorm aangelegd. Aansluitend aan de westzijde van Groeneweegje liggen bedrijventerreinen van jongere datum, die in het recente verleden (gedeeltelijk) zijn gerevitaliseerd. Deze terreinen, Straalweg/Zuidhoek genaamd, voldoen nu beter aan de eisen van deze tijd en worden bovendien in zuidelijke richting d.m.v. een (laatste) uitbreiding afgerond. Aan de oostzijde wordt het Business Park Zierikzee ontwikkeld, als nieuwe stadsentree van Zierikzee.

De inrichting en uitstraling van het gebied Groeneweegje voldoet niet meer aan de eisen van een modern bedrijventerrein; een kwaliteitsslag is noodzakelijk om het proces van veroudering en verval een halt toe te roepen. De bebouwing en openbare ruimte in het gebied Groeneweegje hebben weinig ruimtelijke en functionele kwaliteit. Het vraagt om de aanpak van veroudering, verrommeling en onduidelijke structuur. De aanpak richt zich op twee hoofddoelen:

Groene bedrijfscampus

In het ten noorden van Groeneweegje gelegen deelgebied (het feitelijke Sas) wordt een transformatie voorbereid naar woningbouw, hetgeen moet leiden tot een aantrekkelijk stadshaven-woonmilieu. Deze ontwikkeling staat enigszins op gespannen voet met de in datzelfde gebied nog aanwezige bedrijvigheid, alsmede met de bedrijvigheid in het gebied Groeneweegje waaronder op dit moment nog enkele hoge milieucategorieën. De relocatie van dergelijke bedrijven maakt dus (actief) onderdeel uit van de voorgestane aanpak. De aanpak is er daarnaast op gericht om Groeneweegje te herprofilieren tot een zgn. groene bedrijfscampus, om de gewenste bedrijfsactiviteiten toch goed te kunnen faciliteren en een goede overgang naar het toekomstig te transformeren gebied te creëren.

Stadsentree

Daarnaast is een aanpak van Groeneweegje ook gericht op het verbeteren van de toegankelijkheid en uitstraling van het stedelijk gebied van Zierikzee. Beleid van de gemeente is gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van Zierikzee aan de zuidwestzijde. Hiervoor is eind 2008 een begin gemaakt met een 1^e fase, gekoppeld aan het hierboven genoemde Business Park Zierikzee. Echter, met de aanleg van dit eerste gedeelte van de nieuwe stadsentree is het gewenste einddoel nog niet bereikt. Om het (toeristisch-recreatief) verkeer vanuit

deze richting goed te faciliteren is, naast een goede toerit als 'visitekaartje', een kwalitatief goed ingerichte parkeerlocatie nabij het centrum van Zierikzee noodzakelijk. Hiervoor is een aanpak van (de rand van) Groenweegje noodzakelijk.

Samengevat kan worden gesteld dat het gebied Groenweegje onsamenhangend is ingericht, zwaar verouderd is en een laagwaardige uitstraling heeft die niet past bij de toekomstige wensen voor deze zijde van Zierikzee. Een aanpak gericht op een betere, heldere ontsluitingsstructuur, het amoveren van leegkomende bedrijfspanden, herinvulling doorkleinschalige bedrijvigheid in een groene omgeving en het bieden van een parkeeroplossing moet zorgen voor een sterke (economische) aantrekkingskracht van het gebied en een goede ruimtelijke presentatie van Zierikzee. De gemeente is voornemens het elders in de gemeente reeds toegepaste parkmanagement in te zetten om in het gebied vervolgens een duurzame levenscyclus te garanderen.

Het is nog te prematuur om van de groene bedrijfscampus een financiële inschatting te maken, een indicatie van de financiering van de vernieuwde stadsentree is als volgt:

	<i>Indicatie termijn</i>	<i>Kosten</i>	<i>Opbrengsten</i>
Aankoop gronden	2011	€1.750.000	
Sanering	2011	€250.000	
Aanleg ontsluiting (fase 2 stadsentree)	2011	€300.000	€300.000
Revitalisering (fase 3 stadsentree)	2012-2013	€1.225.000	
Aanleg parkeerterrein stadsentree	2013	€750.000	
Gronduitgifte	2013-2014		€2.000.000
Bijdrage gemeente Schouwen-Duiveland			€600.000
	Resultaat		- €1.375.000

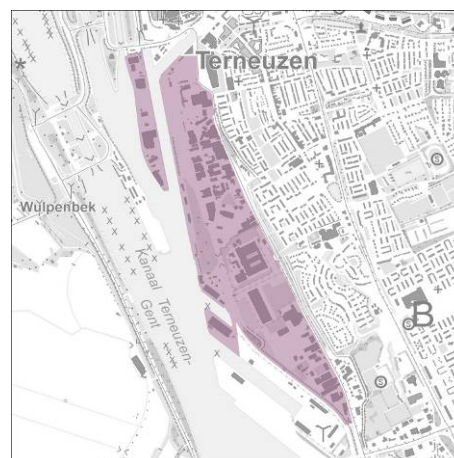
Besluit

Herprofilering van 't Sas Zierikzee sluit aan bij de doelstellingen en is van provinciaal belang. De omvang van 11 ha. gecombineerd met de centrale ligging van het terrein aan de entree van Zierikzee maakt het project van voldoende omvang, bovendien kunnen met de herstructurering van dit terrein ruimtelijke en milieuhygiënische doelen worden behaald. Financiering en planvorming zijn echter nog prematuur. De gemeente Schouwen-Duiveland wordt daarom uitgenodigd de herstructureringsopgave verder uit te werken en financieel te onderbouwen. Als deze nadere uitwerking daartoe aanleiding geeft, kan een bijdrage uit de Convenantsgelden worden verleend.

Oostelijke Kanaaloevers Terneuzen

De Oostelijke Kanaaloevers zijn een verzameling van verschillende, soms verouderde en soms extensief gebruikte bedrijventerreinen tussen de Haarmanweg en het Kanaal van Gent naar Terneuzen. In het gebied liggen de Axelsedam, het schiereilandje Schependijk en de Noorderdokken.

Door herstructurering kan het gebied beter benut worden, en kan ruimte worden geschept voor de uitvoering van een grotere zeesluis en (als onderdeel daarvan) mogelijke verbreding en verdieping van het Kanaal. Mogelijk dat een gedeelte van Schependijk hiervoor vrijgemaakt moet worden. Mogelijke uitplaatsing van het goederenemplacement en het daarmee mogelijk maken van kadegebonden ontwikkelingen t.b.v. de binnenvaart maakt ook onderdeel uit van het project.



De kernkwaliteiten van de te herstructureren gebieden vloeien voort uit de unieke ligging: enerzijds gelegen direct aan het Kanaal, anderzijds gelegen nabij het centrum van Terneuzen met zijn stedelijke voorzieningen. De specifieke ligging biedt kansen voor een zonering van bedrijven; logistieke bedrijven met een niet al te hoge milieucategorie kunnen een plek kunnen vinden in de zone direct tegen het Kanaal, kleinschaliger lokale bedrijven van hoge kwaliteit kunnen gesitueerd worden richting de stadszone met zijn stedelijke voorzieningen. Er zijn ook kansen voor dienstverlenende sectoren, zoals scheepsbenodigdheden, wachtruimten en overstappunt voor scheepsbemanningen, bevoorrading, kantoorachtige functies e.d.

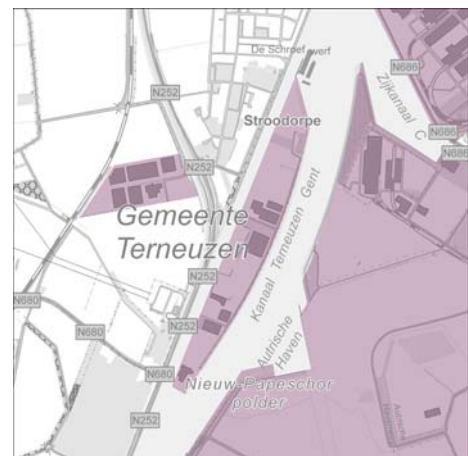
Herstructurering zal in verschillende fasen plaats moeten vinden, waarbij nauw wordt aangesloten op de opgaven in het kader van de aanleg van een nieuwe sluis. De onderdelen die daarop in de toekomst betrekking hebben, zullen gefinancierd worden door V&W. Het is een proces waarbij allerlei maatregelen in samenhang met elkaar zullen moeten worden getroffen, die deels betaald zullen moeten worden door Vlaanderen en V&W en voor het overige vanuit de regio zelf.

De te herstructureren deelgebieden zijn onderdeel van de haveninfrastructuur van de Kanaalzone Zeeuws-Vlaanderen, één van de economische kerngebieden van Zeeland (en Zuidwest-Nederland). Met de herstructurering kan wellicht tevens worden ingespeeld op de totstandkoming van de zogenaamde Seine-Schelde verbinding (Seine-Nord), die een enorme stimulans voor de binnenvaart kan betekenen omdat via hoogwaardige binnenvaartverbindingen achterland tot Parijs bereikbaar wordt.

Over financiering is op dit moment nog niets bekend.

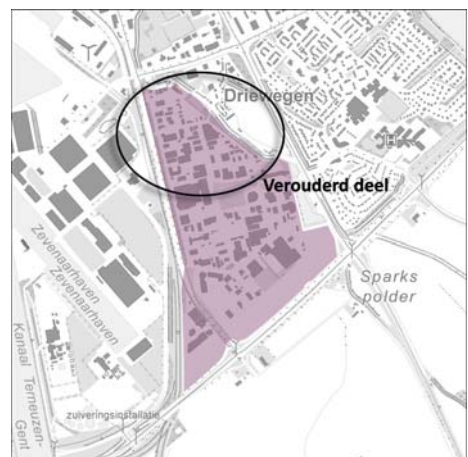
Sluiskileiland

Op Sluiskileiland (Stroodorp) bevinden zich diverse bedrijven welke niet per definitie kadegebonden zijn. Gelet op de schaarste aan bedrijventerrein direct aan het water gelegen, is het zinvol om te inventariseren of het mogelijk is om bedrijven te verplaatsen, waardoor er kavels vrijkomen die direct aan het water zijn gelegen, waardoor er meer op- en overslagactiviteiten kunnen plaatsvinden. Omdat er op dit moment, ook vanuit de bedrijven, geen noodzaak wordt gevoeld voor herstructurering is onderzoek naar mogelijke verplaatsing tot nu toe niet uitgevoerd. Gelet op de verwachte toename van transport via binnenvaartschepen waarvoor het beschikbaar zijn van op- en overslagfaciliteiten essentieel zijn, wordt voorgesteld om de mogelijkheden voor verplaatsing van bedrijven inclusief herstructurering van het gebied te onderzoeken. Op dit moment zijn nog geen exacte bedragen bekend die nodig zijn voor de herstructurering.



Handelspoort

Bedrijventerrein Handelspoort ligt aan de zuidzijde van Terneuzen en is met een omvang van ca. 70 ha. het belangrijkste stedelijke bedrijventerrein van Terneuzen. Het noordelijke deel van Handelspoort is van oudere datum dan de zuidflank, waar momenteel nog gebouwd wordt en nog kavels beschikbaar zijn. In het middengebied van Handelspoort heeft de afgelopen jaren een bescheiden revitalisering plaatsgevonden, het noordelijk deel is echter nog steeds sterk verouderd en kent enkele bedrijven met een zeer laagwaardige uitstraling en milieuhinder voor de omgeving. Vanwege het belang van Handelspoort voor Terneuzen is aanpak van deze veroudering urgent.



Het schrootbedrijf SZV is de grootste overlastgever, de uitstraling van dit bedrijf (t.a.v. transportbewegingen, stank en geluidsoverlast) wordt door de nabijgelegen woonwijken als hinderlijk ervaren. In de Koegorspolder,

net ten zuiden van Terneuzen, is een nieuw bedrijventerrein in ontwikkeling, waar ruimte is voor milieuhinderlijke bedrijven. De milieustraat, een groot recyclingbedrijf en een autosloopbedrijf zijn hier reeds gevestigd. Dit gebied is ruimtelijk uitstekend geschikt voor de vestiging van een bedrijf als SZV. Het huidige perceel van SZV is echter ernstig vervuild. Uitplaatsing van het bedrijf zal dan ook een kostenpost met zich meebrengen. Door heruitgifte van de kavel (7000 m²) kan een deel van de kosten worden terugverdiend. Naast de verplaatsing van SZV is een revitalisering van het overige gedeelte van Handelspoort noodzakelijk.

Besluit

Uit bovenstaande beschrijving blijkt dat in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone enkele ingrijpende herstructureringen aan de orde zijn. Wegens het belang voor de Zeeuwse economie kan hieraan uit het Herstructureringsprogramma worden bijgedragen. De bovenstaande planbeschrijvingen zijn echter nog prematuur, en nog niet financieel uitgewerkt. De effectiviteit van de ingrepen is dan ook nog niet goed in te schatten. De Stuurgroep Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone wordt daarom uitgenodigd de herstructureringsopgave in de Kanaalzone verder uit te werken en financieel te onderbouwen. Als deze nadere uitwerking daartoe aanleiding geeft, kan voor één herstructureringsproject in de Kanaalzone een bijdrage uit de Convenantsgelden worden verleend.

Baskensburg I Vlissingen

Op Baskensburg heeft in 2005 een revitalisering plaatsgevonden waarbij het openbaar groen en de infrastructuur zijn aangepakt (m.n. President Rooseveltlaan en de Gildeweg). In 2010 zal deze revitalisering een vervolg krijgen met de aanpak van de Industrieweg en omgeving. Planning op langere termijn is dat in 2014 de rest van het revitaliseringsplan wordt uitgevoerd. Met de afronding van het revitaliseringsplan Baskensburg I is in totaal een bedrag gemoeid van €2.300.000, betaald door de gemeente Vlissingen. Plannen worden ter hand genomen in nauw overleg met de betrokken ondernemers en de Vlissingse Bedrijven Club.



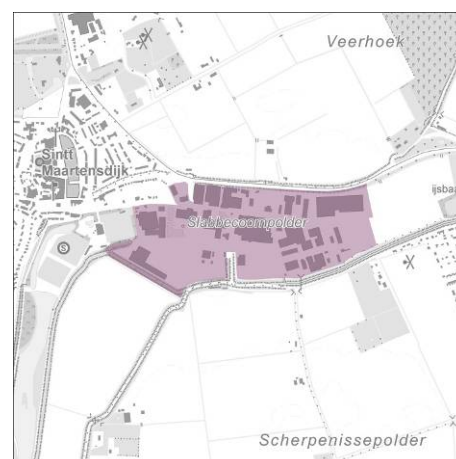
De financiering is als volgt:

	<i>Indicatie termijn</i>	<i>Kosten</i>	<i>Opbrengsten</i>
Revitalisering	2005	€700.000	
Revitalisering	2010	€700.000	
Revitalisering	2014	€900.000	
Bijdrage gemeente Vlissingen			€2.300.000
Resultaat			€0

Slabbecoornpolder Sint Maartensdijk

Het project is gericht op het omleggen van een wegprofiel waardoor een inbreiding gerealiseerd kan worden. Door omlegging van het wegprofiel geeft dit mogelijkheden voor een herstructurering en als extra het uitvoeren van een facelift. Onderhandelingen met de huidige eigenaar zijn nog gaande. Een bodemsanering is noodzakelijk. Het project is grofmazig in beeld. Door herstructurering is mogelijk een areaal van 0,5 ha nieuw uit te geven. Mogelijk zal nog een facelift worden toegepast op het terrein.

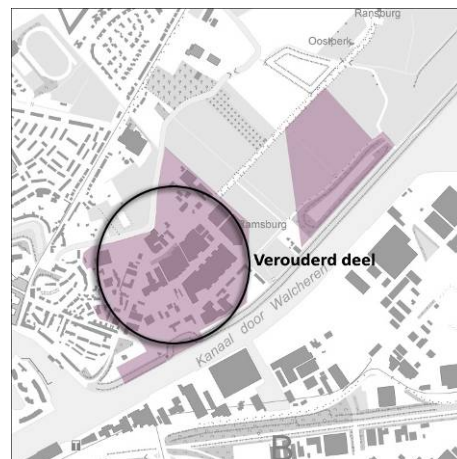
Er is nog geen begroting opgesteld. Het project kan komende 4 jaar worden uitgevoerd, afhankelijk van de financiering.



Ramsburg Middelburg

Ramsburg heeft een slechte uitstraling, maar kent wel een intensief ruimtegebruik. De bedrijfspercelen op Ramsburg zijn veelal ver volgebouwd en de panden hebben verschillende verbouwingen en uitbreidingen gehad. Vanwege de aanleg van de N57, waarmee Ramsburg als het ware één van de nieuwe 'voordeuren' van Middelburg wordt, zijn plannen in ontwikkeling om Ramsburg te ontwikkelen. Enerzijds wordt gedacht aan een transformatie naar woningbouw (de locatie ligt immers tegen de Middelburgse binnenstad aan), anderzijds zal het gebied voor een deel in gebruik blijven als bedrijventerrein.

Het oostelijk deel van Ramsburg op het kaartje betreft een bedrijfsbestemming uit het verleden die nooit geëffectueerd is. De locatie ligt thans in het Nationaal Landschap Walcheren. De gemeente Middelburg heeft daarom deze grond inmiddels aangekocht met als doel de bedrijfsbestemming te saneren. Gezocht wordt naar een alternatieve invulling, waarbij de vestiging van een grootschalig kantorencomplex ingepast in een groene omgeving onderzocht wordt.



Oostzeedijk Colijnsplaat

Het vissersdorp Colijnsplaat staat aan de vooravond van een rigoureuze stap naar verduurzaming. De visserij staat al jaren onder druk en door de ontwikkeling van diverse concepten van kweek op het land kunnen er duurzame alternatieven gevonden worden.

Het project "Zeeuwse Tong" met veel landelijke aandacht en een breed scala aan private en publieke partners heeft een perceel ten oosten van Colijnsplaat verkozen om de pilot uit te ontwikkelen. Zeeuwse Tong is niet het enige bedrijf dat interesse voor Colijnsplaat heeft. Er zijn ook gegadigden voor de bedrijfsgronden aan de oostzijde van het gebied. Ook deze gegadigden hebben aspiraties op gebied van aquacultuur.

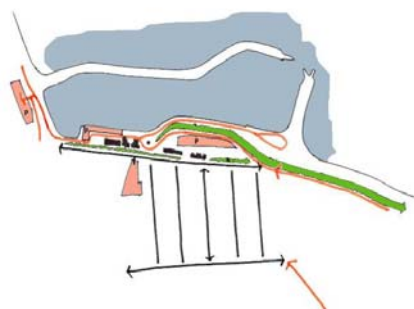


Om het product van aquacultuur goed op de markt te zetten, zoekt de gemeente aansluiting met de faciliteiten van de vismijn op het havenplateau. Deze afzetstructuur naar de markt heeft zich bewezen in het verleden en biedt perspectief op goede prijzen.

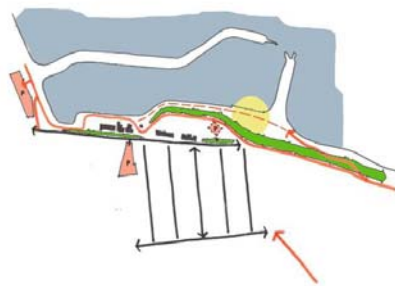
Voorstel 1: Verbeteren ontsluiting

De vismijn is slechts via een grote omweg te benaderen. Dit komt de relatie tussen de geprojecteerde aquacultuur aan de Oostzeedijk enerzijds en de vissershaven anderzijds niet ten goede. De wens is daarom om een nieuwe dijkovergang aan te leggen en het terrein vanaf de oostzijde te benaderen. De verkeersstromen hoeven dan niet langs het dorpscentrum en langs de jachthaven. Kosten van deze dijkovergang worden geschat op €250.000.

Overigens kunnen ook recreanten gebruik maken van de nieuwe ontsluitingsweg, en zo de jachthaven bereiken zonder het dorp te belasten. Ook de grootschalige botenstallingen aan de Oostzeedijk zijn via deze dijkovergang makkelijker benaderbaar vanuit de jachthaven.



Huidige ontsluiting



Beoogde ontsluiting

Vanaf de Oostzeedijk dient deze nieuwe ontsluiting ruimte te krijgen. De intensivering en concentratie van het verkeer van en naar de vismijn vraagt ook om een aanpassing van het bestaande wegprofiel.

Voorstel 2: Herstructurering vismijn

De gebouwen van de vismijn zijn gedateerd en lastig binnen de restricties van de AID te beheren. Nieuwbouw is gewenst, en door functies te integreren kan het gebouw multifunctioneel gebruikt worden. Door een nieuwe situering kan tevens een duidelijker scheiding worden aangebracht tussen het bedrijfsmatige en het recreatieve deel van de haven.

De Statie Hulst

De ontwikkeling van De Statie betreft de herprofilering van bedrijventerrein Tol/Morres tot een gemengd terrein met bedrijvigheid en (grootschalige perifere) detailhandel. De Statie bestaat uit ruwweg twee deelgebieden: Tol-Morres (zuidelijk deel) en Havenfort/Stationsplein (noordelijk deel). Deze twee plandelen zijn van elkaar gescheiden door de Absdaalseweg, die grotendeels een woonfunctie heeft. De Absdaalseweg is in het kaartje hiernaast zichtbaar als witte zone die de twee plandelen van elkaar scheidt.



Een groot deel van de herprofileringsopgave wordt door marktpartijen uitgevoerd. De gemeente staat aan de lat voor verbetering van de infrastructuur aan de westzijde van Hulst. In de plannen gaat men uit van de aanleg van twee rotondes (incl. ontsluiting daarop) in de provinciale weg N290. De noordelijke rotonde, waarmee de bestaande kruising N290/Absdaalseweg wordt vervangen, speelt een belangrijke rol in de algehele verkeersontsluiting van Hulst en wordt daarom grotendeels door de provincie betaald (o.a. Brede Doel Uitkering). De zuidelijke rotonde, ter hoogte van De Statie (oostzijde N290) en bestaand bedrijventerrein Hogeweg (westzijde N290) is een wens van de gemeente t.b.v. een optimale ontsluiting van de herontwikkelde delen van De Statie alsmede ter optimale ontsluiting van het bedrijventerrein Hogeweg.

Deelgebied Tol-Morres

Het bedrijventerrein Tol-Morres dateert uit de jaren '70 van de vorige eeuw en wordt grotendeels in gebruik genomen door Morres Wonen, thans in handen van De Mandemakers Groep. De Mandemakers Groep is voornemens om de bestaande panden op te knappen en een nieuwe uitstraling te geven. De stijgende omzet zorgt voor een hogere bezettingsgraad van de opslagloodsen en logistiek, wat weer spin-off genereert voor omliggende toeleverende bedrijven. Intensivering van het gebruik van het gebied zal het gevolg zijn, en op termijn zal e.e.a. resulteren in zuiniger ruimte gebruik omdat kantoor/opslag en winkelfuncties beter gecombineerd zullen worden. Aan de randen van het terrein (Absdaalseweg en Steensedijk) liggen enkele kleinere bedrijfs-

panden, die gezien de visie voor het gebied, ook investeringen overwegen. Het totale terrein omvat 32 ha. (bruto).

De ingrepen die worden gepleegd hebben betrekking op het bestrijden van de verouderingssymptomen van het terrein. Onder andere het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar gebied met water, groen en een ruimer verblijfsgebied. Maar ook het aanpakken van de slechte ontsluiting en het oplossen van het rommelig parkeren, zullen het gebied een nieuwe impuls geven.

Deelgebied Havenfort/Stationsplein

Het gebied Havenfort/Stationsplein (het noordelijk deel van het kaartje hierboven) wordt deels ingericht als gemengde zone, waarbij ruimte is voor nieuwvestiging van bedrijven in milieucategorie 1 en 2, (bedrijfs)woningen (met vrijstelling) en functies op het gebied van ontspanning en vermaak (bijvoorbeeld een fitnesscentrum), onder andere op het terrein dat vrijkomt door het verplaatsen van de gemeentewerkplaats, brandweerkazerne en milieupark. Dit gebied moet vooral gezien worden als stedenbouwkundige afronding van het bestaande gemengde gebied aan het Havenfort/Stationsplein.

Ook hier geldt dat in het terrein een kwaliteitsslag gemaakt wordt door o.a. het weghalen van bedrijven met een te zware milieubelasting op de omgeving en daar ruimte te creëren voor lichtere bedrijven. Dit alles kwalitatief, hoogwaardig inpassend richting de bewoners van de Absdaalseweg. Intensiever ruimtegebruik wordt gestimuleerd door functies in het gebied te plaatsen die buiten reguliere werktijden het gebied levendig houden, zoals bijv. een fitnesscentrum.

Oesterputten Yerseke

De oesterputten in Yerseke dateren uit circa 1870 en zijn de in loop van de tijd qua gebruik en verschijningsvorm niet of nauwelijks gewijzigd. De oesterputten en de bebouwing erom heen vervullen nog steeds hun oorspronkelijke bedrijfsmatige functie. Daarmee zijn ze te beschouwen als een uniek levend "monument". De oesterputten zijn beeldbepalend voor Yerseke en haar imago van schaal- en schelpdierdorp. De slechte staat waarin de putten verkeren zijn symbolisch voor de ups en downs in de schaal- en schelpdiersector en voor de sociaal-economische perspectieven van het laatste decennium voor Yerseke.

Deze situatie is voor de gemeente Reimerswaal in 2008 aanleiding geweest om een participatief gebiedsontwikkelingsproces in Yerseke te starten. Doelen zijn zowel de schaal- en schelpdiersector te versterken als ook de sociaal-economische basis voor Yerseke te verbreden, met het toevoegen van verdergaande kennisontwikkeling binnen aquacultuur en het toevoegen van een toeristisch-recreatieve component in Yerseke. Fase 1 van het proces wordt op 16 februari 2010 afgesloten met de vaststelling van een ontwikkelingsvisie en projectenportfolio door de gemeenteraad. Fase 2 wordt aansluitend gestart met het opstellen van een gebiedsontwikkelingsplan (ontwikkelstrategie). Het doel is om na de zomer van 2010 te beginnen met de feitelijke realisering van projecten.



Eén van de projecten betreft de herstructurering van de oesterputten. Het gaat daarbij om de revitalisering met behoud van de economische functie en met oog voor het historisch karakter van het gebied. Parallel daaraan wordt gekeken naar mogelijkheden voor een vitaliteitsimpuls voor de bedrijven zelf, met het bieden van planologische mogelijkheden voor verbreding richting toeristisch recreatieve bedrijvigheid. Een benadering dus van behoud door ontwikkeling en verbreding en met respect voor het cultuurhistorisch waardevolle karakter van de oesterputtencomplexen. Door het terrein op te knappen, te voorzien van een betere ontsluitingstructuur voor zowel gebruikers als bezoekers en daarbij nadrukkelijk het historische karakter te betrekken, wordt het terrein beter te gebruiken voor de bestaande bedrijven, maar biedt het tevens een mogelijkheid voor nieu-

we bedrijvigheid. Gedacht wordt aan de aanleg van een nieuwe extra ontsluiting langs de buitenrand van de putcomplexen. Deze extra ontsluiting biedt tevens de mogelijkheid om toeristen langs de putten te leiden, gescheiden van het logistieke- en bestemmingsverkeer op de Havendijk. Tevens betekent een dergelijke aanpak dat de uitstraling van het gebied een kwaliteitsprong kan maken. Het optimaliseren van de gebruiksmogelijkheden van de oesterputten zal mogelijk nieuwe perspectieven voor Yerseke als geheel gaan bieden.

Als onderdeel van fase 1 van het proces is gestart met intensief overleg met de ondernemers op de oesterputten. Dat is gebeurd om de betekenis van het totale gebiedsproces voor de putten en omgekeerd helder te krijgen en om een plan van aanpak voor de oesterputten op te kunnen stellen, met draagvlak bij de betrokken ondernemers. De opstelling van dit plan van aanpak verkeert in een eindfase.

Het plan van aanpak voor de oesterputten bevat een aantal onderdelen. Een belangrijk onderdeel vormt de afspraak om gezamenlijk (bedrijven en gemeente) een herinrichtingsplan uit te werken. Component daarvan is het ontwikkelen van een zogenaamde "Oosterscheldeboulevard" langs de waterkant, buitenom de bestaande oesterputtencomplexen. Langs deze extra ontsluitingsmogelijkheid kan de toeristische bedrijvigheid zich ontwikkelen. Tevens ontstaat hiermee een goede mogelijkheid voor een evenwichtige scheiding tussen verschillende modaliteiten en bedrijvigheid,

hetgeen weer ten goede kan komen aan een betere sanitaire omstandigheid binnen de putten.

Het verkrijgen van een zakelijk recht is hierbij nadrukkelijk aan de orde. Of dit kan leiden tot een herverkaveling van putten, dan wel tot het ontsluiten van het terrein via een boulevard, moet nog worden onderzocht. Andere componenten zijn het aansluiten van het terrein op de riolering en het kunnen leiden van een toeristenstroom, waarbij heel nadrukkelijk een evenwicht gevonden moet worden tussen de bedrijfseconomische randvoorwaarden, het historische karakter en de dagrecreatieve attractie van het gebied. Tenslotte vormt afstemming met een belendend toeristisch ontwikkelingsperspectief een onderdeel van het herinrichtingsplan. In de directe nabijheid van de putten wordt gekeken naar de mogelijkheid om via een zogenaamde schaal- en schelpdieren-"experience" het toeristisch bezoek aan Yerseke te vergroten.

Voor een definitief financieringsoverzicht is het nog te prematuur, maar voorlopig kan de onderstaande schatting worden gemaakt. De investeringen betreffen de aanleg of verbetering van een kade, aanleg van een ontsluitingspad, enkele kunstwerken, riolering en verlichting.

	<i>Indicatie termijn</i>	<i>Kosten</i>	<i>Opbrengsten</i>
Aankoop gronden		n.v.t.	
Sanering en investering	2010/2011	€2.700.000	
Gronduitgifte		n.v.t.	
Bijdrage gemeente Reimerswaal			€300.000
Bijdrage bedrijfsleven			€1.400.000
	Resultaat		- €1.000.000

Deltahoek Breskens

Uit een analyse in opdracht van de provincie Zeeland⁵ blijkt dat de ruimte op bedrijventerrein Deltahoek (omvang 24 ha.) zeer extensief wordt gebruikt. Het terrein is bovendien verouderd. Een aantal panden zou opgeknapt moeten worden, bovendien is de openbare ruimte enigszins verwaarloosd. De bedrijvigheid die er is gevestigd, is voornamelijk logistiek en nautisch van aard.

Op Deltahoek zijn de komende jaren door de gemeente grote werkzaamheden gepland (hemelwaterafvoer groet gebouwen in gescheiden rioolstelsel leiden), waarbij het wegdek volledig moet



⁵ Stec Groep, 2010

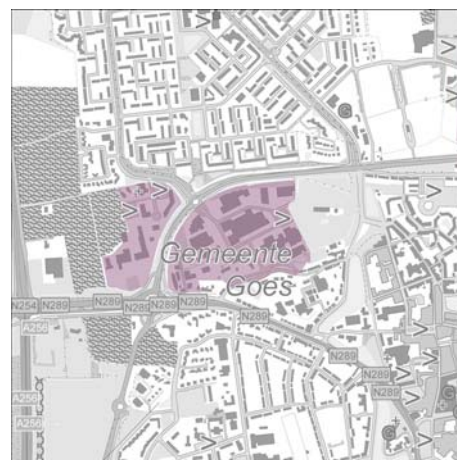
worden opgebroken. Er komt een nieuw wegdek met aandacht voor toeritten naar de bedrijven. Er is bovendien behoefte aan een fraaiere uitstraling (groen, bewegwijzering) van het terrein en een grote parkeerplaats voor vrachtwagens. Geparkeerde vrachtwagens zorgen momenteel in de kern van Breskens voor overlast. Voor de revitalisering van Deltahoek is nog geen financiering bekend.

Besluit

Revitalisering van Deltahoek sluit aan bij de doelstellingen en heeft wegens de omvang enig provinciaal belang. Met een relatief kleine investering, gecombineerd met het door de gemeente geplande groot onderhoud, kan op dit terrein een herstructureringsimpuls van 24 ha. worden gegenereerd. Financiering en planvorming zijn echter nog prematuur. De gemeente Sluis wordt daarom uitgenodigd de herstructureringsopgave verder uit te werken en financieel te onderbouwen. Als deze nadere uitwerking daartoe aanleiding geeft, kan een bijdrage uit de Convenantsgelden worden verleend.

Goese Poort / Klein Frankrijk

Klein Frankrijk is ooit opgezet als een hoogwaardig bedrijventerrein, maar is verouderd geraakt. Klein Frankrijk behoort tot de oudere terreinen van Goes, en is in de jaren '60 van de vorige eeuw aangelegd. De terreinen liggen aan weerszijde van de Ringbaan-West. Het westelijke deel heet tegenwoordig Goese Poort. Het deel van Klein Frankrijk ten zuiden van de Ringbaan-West is goed ontsloten door een rotonde op de Ringbaan, maar de verkeersdruk op deze enige toegangsweg is groot. De Goese Poort, westelijk van de Ringbaan West, is ronduit slecht ontsloten via een ventweg nabij één van de drukste verkeersknooppunten in Goes. Een zeer ongelukkige situatie en direct van invloed is op de kwaliteit en de ontwikkelbaarheid van deze locatie. Een structurele verbetering is nodig.



De ruimtelijke kwaliteit van bedoelde bedrijfsomgeving is gedateerd te noemen, ondanks het feit dat een behoorlijk deel van de ondernemers toch investeert in de kwaliteit van het vastgoed. De ruimtelijke kwaliteit van de bedrijfsomgeving tussen de Ringbaan-West en Klein Frankrijk is zeer matig en het terrein komt dan ook in aanmerking voor revitalisering. De verwachting is dat zo'n revitalisering niet automatisch meer areaal aan bedrijventerrein zal opleveren.

Voor de openbare (verkeers)ruimte is het knelpunt een te beperkte ruimte die ook nog eens intensief wordt gebruikt. Er is te weinig ruimte om voldoende parkeerplaatsen te kunnen maken op de bedrijfskavels en in de openbare ruimte. Plaats voor groen/bomen is al bijna helemaal niet (meer) aanwezig. Bovendien moest ruimte geboden worden voor de groei van het (regionale) onderwijs en parkeerplaatsen. Die ruimte kon destijds alleen gevonden worden op de beschermde agrarische kavel aan de Westerstraat.

De diversiteit aan functies, de inrichting en de zeer beperkte openbare ruimte voldoen niet meer aan de eisen van een toekomstvast bedrijventerrein. Een oplossing is heterschikken c.q. verplaatsen van sommige soorten bedrijven, enerzijds om het bedrijfsterrein een identiteit te verschaffen en anderzijds om een kwaliteitsslag te kunnen maken. Gedacht wordt aan de volgende maatregelen:

- Bedrijven uitplaatsen (gefaseerd) om het bedrijventerrein een identiteit te kunnen geven. Daardoor ontstaat er ruimte voor de bestaande bedrijven of kantoren en kan een kwaliteitsslag worden gemaakt voor de openbare ruimte (zoals parkeren, groen, enz).
- Een herstructurering van het (private) wegennet in De Goese Poort met een verbeterde aansluiting (bijvoorbeeld) op de Ringbaan-West, waardoor de unieke ligging bij de entree van Goes werkelijk kan worden benut.
- Revitalisering van het gebied tussen Klein Frankrijk en de Ringbaan-West.

4.6 Doorkijk naar periode 2014-2020

Verouderde bedrijventerreinen waar momenteel nog geen planvorming voor is, bepalen de opgave voor de periode na 2013. Wanneer zich op deze terreinen in de tussentijd kansen voordoen, of planvorming in een stroomversnelling komt, kunnen deze natuurlijk versneld worden opgepakt. Dit betreft:

- het resterende deel van Poelpolder in Sas van Gent;
- het resterende deel van De Poel in Goes;
- Eindewege;
- Gentsevaart-West Kapellebrug;
- Pres. Rooseveltstraat Kloosterzande;
- Waterfront Breskens;
- Bospad Clinge;
- Oude Zandweg Westkapelle;
- Haventerrein Kats;
- Waterlandkerkje;
- Cadzand-Zuid;
- Brugsevaart Oostburg;
- Schanssestraat IJzendijke;
- Sluis Noordwest.

5. Financiering 2009-2013

	<i>Indicatie termijn</i>	<i>Kosten</i>	<i>Opbrengsten</i>
Arnestein Middelburg	2010-2014		
- Investerings		€21.520.000	
- Gronduitgifte			€11.320.000
- Bijdrage gemeente			€3.750.000
- Bijdrage provincie			€116.000
- Bijdrage rijk (quick win min. V&W)			€2.970.000
- Bijdrage rijk (Convenantsgelden)			€1.953.000
- Bijdrage EU			€1.350.000
Stadshavens Vlissingen	2010-2020		
- Investerings		€2.000.000	
- Bijdrage gemeente			€1.000.000
- Reservering rijk (Convenantsgelden)			€1.000.000
De Poel III Goes	2010		
- Investerings		€1.610.000	
- Gronduitgifte			€50.000
- Bijdrage gemeente			€1.110.000
- Bijdrage provincie			€450.000
Glasfabriek Sas van Gent	2008-2010		
- Investerings		€2.459.000	
- Gronduitgifte			€1.560.000
- Bijdrage gemeente			€235.000
- Bijdrage provincie			€510.000
- Bijdrage rijk (grondsanering)			€154.000
Baskensburg Vlissingen	2010-2014		
- Investerings		€2.300.000	
- Bijdrage gemeente			€2.300.000
't Sas Zierikzee	2012-2020	n.t.b.	n.t.b.
Deltahoek Breskens	2011-2013	n.t.b.	n.t.b.
Kanaalzone Terneuzen	2011-2013	n.t.b.	n.t.b.
Totale kosten:			€29.889.000
Totale bijdrage regio:			€8.471.000
Totale bijdrage rijk:			€7.024.000

Bovenop de in bovenstaande tabel gepresenteerde budgetten voor herstructurering zet de provincie ook andere gelden in ten behoeve van het (weer) aantrekkelijk maken en houden van terreinen. Dit is een indirecte manier om veroudering tegen te gaan, en om beginnende veroudering terug te draaien en zodoende een herstructureringsopgave in de toekomst te voorkomen. Van de budgetten die deze periode (deels) aan dergelijke doelstelling worden besteed, is in bijlage c een inschatting gemaakt

6. Monitoring en evaluatie

Doelstelling

In het Convenant Bedrijventerreinen hebben rijk, IPO en VNG afgesproken in de periode t/m 2013 6.500 ha. verouderd bedrijventerrein op te knappen. Blijkens de tabel in bijlage a ligt in Zeeland een totale herstructureringsopgave van 325 ha. verouderd bedrijventerrein, dat komt neer op 2,1% van het Nederlandse totaal van 15.800. Wanneer we deze 2,1% doorvertalen naar de doelstelling voor de periode t/m 2013 (6.500 ha.), betekent dit dat het Zeeuwse aandeel in deze doelstelling ruwweg 134 ha. betreft.

Een eerste inschatting van herstructureringsprojecten die momenteel in uitvoering zijn, telt op tot 30 ha., ruim 22% van de doelstelling. Naast deze in uitvoering zijnde projecten, zit nog ruwweg 120 ha. areaal (rijp en groen) in planvorming. Van dit aantal is het overgrote deel echter te vinden in de twee grootste herstructureringsprojecten: Arnestein Middelburg en Stadshavens Vlissingen. Het moge duidelijk zijn dat uitvoering van deze projecten essentieel is voor het behalen van de Zeeuwse herstructureringsdoelstelling.

Monitoring

	<i>Nederland</i>	<i>Zeeland</i>
Totaal verouderd	15.800 ha.	315 ha. (2,1%)
Opgave t/m 2013	6.500 ha.	134 ha. ←
In uitvoering		30 ha. (22%)
Planvorming		120 ha.

Transformatie

Naast de herstructureringsopgave (revitalisering en herprofilering), kunnen verouderde bedrijven ook worden opgeknapt d.m.v. transformatie, een functiewijziging naar bijvoorbeeld woningbouw. Transformatie wordt niet in bovenstaande cijfers inbegrepen omdat in het Convenant Bedrijventerreinen zich beperkt tot de herstructureringsopgave.

Transformatie heeft echter in het Zeeuwse beleid de afgelopen jaren veel prioriteit gekregen. Wegens demografische veranderingen en het relatief hoge aandeel verouderde binnenstedelijke bedrijventerreinen in Zeeland (veelal oude havens), is transformatie naar andere functies vaak lokaal een goede oplossing. Door deze focus op transformatie is de voortgang van herstructurering beperkt (30 ha. in uitvoering), maar zijn in de transformatieopgave grote stappen gezet (82 ha. in uitvoering).

Bijlagen

a. Overzicht verouderde bedrijventerreinen in Zeeland

Bedrijventerrein		naam terrein		kern		Omvang terrein		Verouderd deel		Herstructurering		Prioritering		Voortgang	
gemeente	rhnr. IBIS	naam terrein				bruto	netto	bruto	netto	soort	Prio	urgent	overig	herstr.	transf.
Borsele	2607	Zwake		Heikenszand		2,7	1,9	2,7	1,9	Transformatie	-	-	-	-	-
Borsele	2613	Coudorp		Nieuwdorp		2,7	2	2,7	2	Transformatie	-	-	-	-	-
Goes	2632	Havenindustrieterrein		Goes		44	25,8	44	25,8	Transformatie	-	-	-	-	44
Goes	809102	De Poel I en IV		Goes		58,8	44,1	28	21,5	Geen plannen	-	-	-	-	-
Goes	809101	De Poel II en III		Goes		164,4	123,3	8	6	Revitalisering	1	8	-	8	-
Goes	2639 - 29201011	Klein Frankrijk / Goese Poort		Goes		12	8	12	8	Herprofilering	2	-	12	-	-
Hulst	2662	Kloosterzande Noord		Kloosterzande		2,1	2	2,1	2	Transformatie	-	-	-	-	2,1
Hulst	2663	Pres. Rooseveltstraat		Kloosterzande		3,4	2,8	3,4	2,8	Geen plannen	2	-	3,4	-	-
Hulst	2676	Gentsevaart West		Kapellebrug		9,7	8	0,9	0,8	Revitalisering	2	-	0,9	-	-
Hulst	2680	De Statie		Hulst		31,7	27,2	16	16	Herprofilering	1	16	-	4	4
Hulst	2681	Polenlaan		Heikant		1,8	1,4	1,8	1,4	Transformatie	-	-	-	-	-
Hulst	2684	Sint Janstraat/Gentsevaart		Kapellebrug		1,9	1,7	1,9	1,7	Facelift	-	-	-	-	-
Hulst	809105	Bospad/Tibergienweg		Clinge		9,3	6,5	6	4	Revitalisering	2	-	6	-	-
Kapelle	2692	Oude Velling		Kapelle		1,5	1,5	1,5	1,5	Transformatie	-	-	-	-	1,5
Middelburg	2725	Ramsburg, deel 1		Middelburg		25,8	19	8,5	6,4	Transformatie	-	-	-	-	-
Middelburg	2725	Ramsburg, deel 2		Middelburg				4	4	Herprofilering	2	-	4	-	-
Middelburg	809108	Anestein		Middelburg		207,7	150	50	40	Herprofilering	1	50	-	10	-
Noord-Beveland	809110	Oostzeedijk		Colijnsplaat		7,8	7	3	3	Herprofilering	1	3	-	-	-
Noord-Beveland	2711	Haven Kats		Kats		9	9	9	9	Revitalisering	2	-	9	-	-
Noord-Beveland	2893	Havens e.o.		Kamperland		6,2	4,6	6,2	4,6	Transformatie	-	-	-	-	-
Reimerswaal	2769	Burenpolder		Yerseke		10,6	9	10,6	9	Transformatie	-	-	-	-	-
Reimerswaal	2779	Julianastraat		Waarde		4	3,8	4	3,8	Transformatie	-	-	-	-	-
Reimerswaal	4969	Vellingterrein		Krabbenrijke		12,1	9	12,1	9	Transformatie	-	-	-	-	12,1
Reimerswaal	809112	Oesterputten		Yerseke		7,8	5,5	7,8	5,5	Revitalisering	1	7,8	-	-	-
Schouwen-Duiveland	2898	Haringvlietplein		Zierikzee		2,7	2	2,7	2	Revitalisering	2	-	2,7	-	-
Schouwen-Duiveland	809114	Straalweg		Zierikzee		49,2	39,2	14	10	Revitalisering	2	-	14	-	-
Schouwen-Duiveland	809115	't Sas		Zierikzee		11,5	9	11,5	9	Herprofilering	1	11,5	-	-	-
Schouwen-Duiveland	2620	Spuiewekken		Brouwershaven		9	7	4	3,5	Transformatie	-	-	-	-	-
Sluis	2742	Waterlandkerkje		Waterlandkerkje		1,7	1,3	1,7	1,3	Geen plannen	2	-	1,7	-	-
Sluis	2743	Waterfront		Breskens		7,7	5	7,7	5	Geen plannen	2	-	7,7	-	-
Sluis	2744	Cadrand-Zuid		Cadrand		1,9	1,5	1,9	1,5	Geen plannen	2	-	1,9	-	-
Sluis	2749	Brugsevaart		Oostburg		6,3	4,4	6,3	4,4	Geen plannen	2	-	6,3	-	-
Sluis	2750	Schanssestraat		IJzendijke		2,1	1,4	2,1	1,4	Geen plannen	2	-	2,1	-	-
Sluis	2751	Deltahoek		Breskens		23,5	18	23,5	18	Revitalisering	1	23,5	-	-	-
Sluis	2814	Sluis Noordwest		Sluis		3,6	2,7	3,6	2,7	Geen plannen	2	-	3,6	-	-
Terneuzen	809123	Buitenweg		Axel		5,3	4,3	3	3	Transformatie	-	-	-	-	-
Terneuzen	2582	Oudeweg/Nieuwendijk		Axel		6,7	5,4	2	2	Transformatie	-	-	-	-	-
Terneuzen	2578	Boskreeklaan		Koewacht		1,2	1	1,2	1	Transformatie	-	-	-	-	1,2
Terneuzen	2797	Poelpolder I		Sas van Gent		49,7	37,4	25	25	Herprofilering	1	25	-	8	-
Terneuzen	809121	Oostelijke Kanaaloevers		Terneuzen		85,6	68	10	10	Herprofilering	1	15	-	-	-
Terneuzen	809120	Haarmanweg/Handelspoort		Terneuzen		70,1	54,1	10	10	Revitalisering	2	-	10	-	-
Tholen	2840	Tholen-Noord		Tholen		4,3	3,9	4,3	3,9	Transformatie	-	-	-	-	-
Tholen	2851	Slabbecoornpolder		Sint Maartensdijk		32,1	24	10	8	Revitalisering	1	10	-	-	-
Tholen	189218	Havenweg		Sint Annaland		1,2	1,2	1,2	1,2	Transformatie	-	-	-	-	-
Veere	2889	Oude Zandweg		Westkapelle		5,6	5	2	2	Revitalisering	2	-	2	-	-
Vlissingen	n.v.t.	Scheldkwartier (KSG)		Vlissingen		17,5	17,5	17,5	17,5	Transformatie	-	-	-	-	17,5
Vlissingen	2863	Baskensburg I		Vlissingen		23,4	18	8	8	Herprofilering	1	8	-	-	-
Vlissingen	185016	Stadshaven ged. Poortersweg		Vlissingen		31	23	20	15	Revitalisering	1	20	-	-	-
Vlissingen	2865	Stadshaven ged. Kenniswerf		Vlissingen		21,9	15	12	10	Herprofilering	1	12	-	-	-
Vlissingen	2867	Stadshaven ged. Buitenhaven		Vlissingen		29,9	25	15	15	Herprofilering	1	15	-	-	-
Vlissingen	2866	Stadshaven ged. Binnenhavens		Vlissingen		13	11	13	11	Herprofilering	1	13	-	-	-
Totaal Zeeland						1155	878	479	391			237,8	87,3	30	82,4

Bruto verouderd

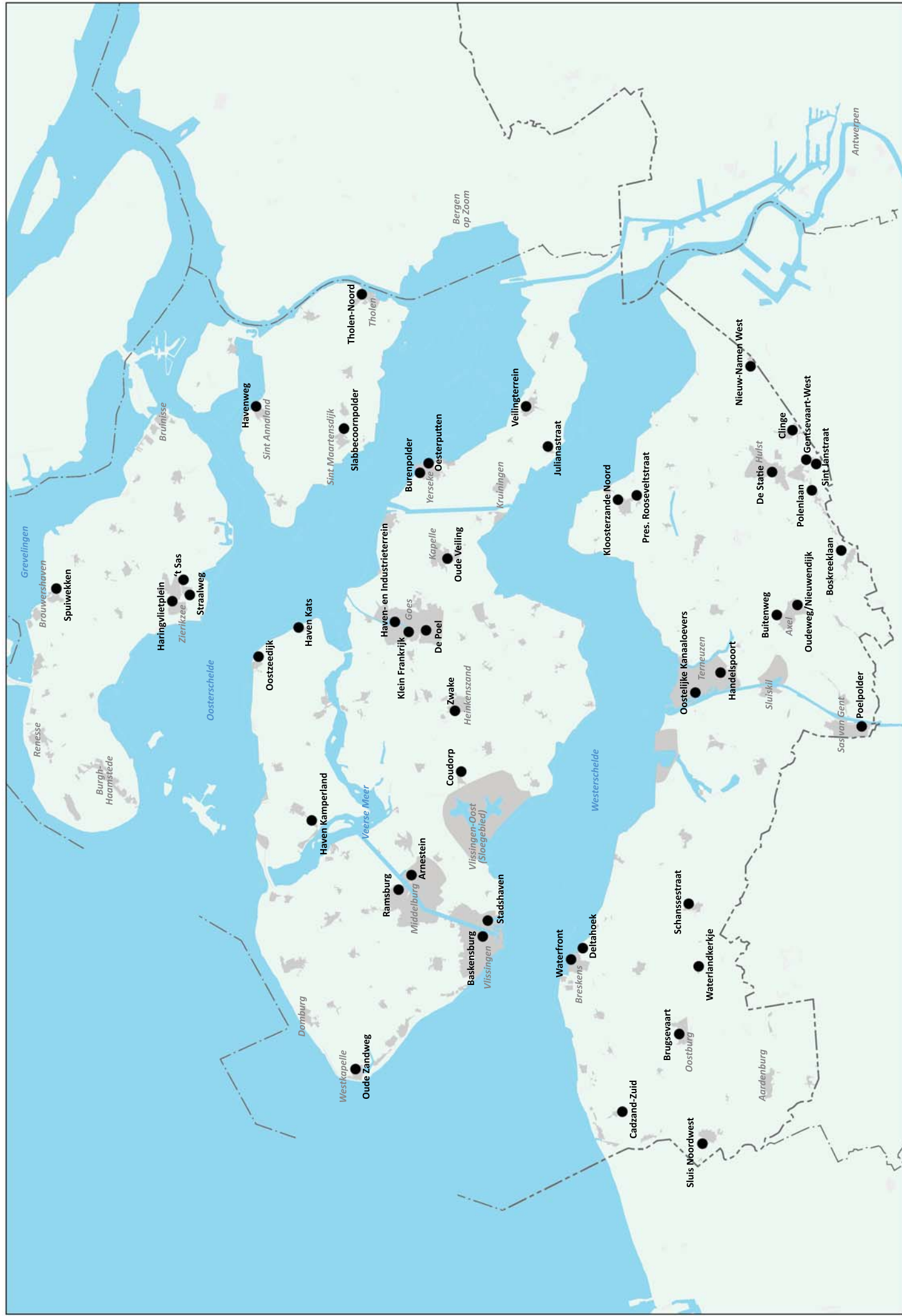
Voortgang herstructurering

325	Zeeuwse herstructureringsopgave
15.800	landelijke herstructureringsopgave
2,1%	Zeeuws aandeel

6.500	Herstructureringsopgave Convenant
134	Zeeuwse doelstelling

30	Voortgang Zeeuwse herstructurering
22%	Voortgang in %

b. Kaart verouderde bedrijventerreinen in Zeeland



c. Overzicht overige t.b.v. herstructurering bestede provinciale, rijks- en Europese subsidiemiddelen

Overige aan herstructurering bestede rijks- en Europese subsidiemiddelen

Regeling	Verlener	Projecten	Periode	Omvang subsidie	Waarvan herstr.	Cofinanciering regio
Bodemsanering*	Rijk	Hemelstraat 20, Sint Jansteen	2009	€ 38.820	€ 38.820	€ 38.820
		Rapenburg 74-78, Vogelwaard	2009	€ 40.171	€ 40.171	€ 40.171
EFRO - OP-Zuid	EU	C-energy-getijdenenergie voor Zeeland		€ 546.252	€ 0	€ 546.252
		Acquisitie Aziatische bedrijven		€ 126.555	€ 0	€ 126.555
		Portaal van Vlaanderen	2009-2013	€ 232.645	€ 0	€ 232.645
EFRO - Interreg IV	EU	Vital Rural Areas	2007-2013	€ 183.754	€ 0	€ 183.754
		MAYA II	tot 2007	€ 2.176.095	€ 0	€ 3.126.576
		North sea cycle	tot 2007	€ 26.250	€ 0	€ 26.572
		Comcoast	tot 2007	€ 1.427.000	€ 0	€ 1.427.000
		North Seafaring	tot 2007	€ 20.000	€ 0	€ 20.000
		Sustaces	tot 2007	€ 413.000	€ 0	€ 413.000
		Target 2	tot 2007	€ 60.000	€ 0	€ 60.000
		Chain of safety	tot 2007	€ 81.579	€ 0	€ 81.579
		FSI	tot 2007	€ 22.300	€ 0	€ 22.300
		Flapp	tot 2007	€ 30.000	€ 0	€ 30.000
		Aware	tot 2007	€ 0	€ 0	€ 0
		Time 2C	tot 2007	€ 50.000	€ 0	€ 50.000
EFRO - Interreg III**	EU	Westerschelde Planner	2003-2008	€ 833.321	€ 0	€ 1.547.595
		Quadrant	2001-2004	€ 185.036	€ 0	€ 277.553
		Grenswijzer	2003-2006	€ 265.323	€ 0	€ 265.321
		Strategische visie bedr.terreinen	2004-2006	€ 191.843	€ 0	€ 191.843
		Onderzoeksproject integratie havengebieden Gent en ZSP	2005-2006	€ 92.925	€ 0	€ 92.925
		Actieplan Kanaalzone werkgevers	2007-2008	€ 42.155	€ 0	€ 42.155
		Bedrijventerreinmanagement	2006-2008	€ 1.085.000	€ 0	€ 1.085.000
		Milieucusters op bedrijventerreinen	2003-2005	€ 672.575	€ 0	€ 672.575
Nota Ruimte budget	Rijk	Waterdunen	2009-2014	€ 18.000.000	€ 0	€ 18.000.000
Grote Stedenbeleid	Rijk	n.v.t.	-	€ 0	€ 0	-
Totaal Rijk en EU				€ 26.842.598	€ 78.991	€ 28.600.191
BDO	Provincie	Brede Doeluitkering infrastructuur en mobiliteit	2009-2013	€ 13.825.000	€ 2.500.000	
Infrastructuurprogr. ***	Provincie	Meerjarenprogramma Infrastructuur Zeeland	2009-2013	€ 275.827.753	€ 1.500.000	
Economisch sectorbeleid	Provincie	Verschillende projecten i.k.v. PSEB	2009-2013	€ 9.778.000	€ 488.900	
Totaal Provincie				€ 299.430.753	€ 4.488.900	

* = De provincie Zeeland heeft de afgelopen jaren vele bodemsaneringen op locaties uitgevoerd die zijn gesitueerd binnen en buiten de bebouwde kom. Dit betreffen echter geen in gebruik zijnde bedrijfsterreinen, en zijn daarom hier buiten beschouwing gelaten.

** = De lijst van projecten met Interreg III-subsidie is dusdanig lang, dat hier beperkt wordt tot de voor bedrijventerreinen relevante projecten. Een complete lijst van alle Europese subsidieprojecten is te vinden op <http://loket.zeeland.nl/europa/subsidies/goedgekeurd/>

*** = Dit budget betreft alle grootschalige infrastructurele investeringen van de provincie Zeeland de komende jaren, waaronder de verbreding van de gehele N62, de ondertunneling van het Kanaal Gent-Terneuzen bij Sluiskil e.d. Vandaar de hoogte van dit budget.