Projectenboek Zeeland 2010

Behorende bij Gebiedsagenda Zeeland

Provincie Zeeland

www.zeeland.nl

Toelichting op het projectenboek

Dit is het projectenboek 2010 behorende bij de Gebiedsagenda Zeeland. Hierin zijn projecten en programma's opgenomen die de uitvoering vormen van de fysieke opgaven die er de komende jaren in Zeeland liggen. Dit kunnen projecten zijn van de rijksoverheid, provincie, (samenwerkende) gemeenten of marktpartijen, of een combinatie daarvan. Alle in dit boek opgenomen projecten hebben volgens rijk en regio een toegevoegde waarde voor de gebiedsagenda Zeeland.

De projecten zijn gesorteerd op basis van status: in het eerste deel worden nieuwe projecten geïntroduceerd. In sommige gevallen betreft het onderzoeken of verkenningen, waarbij nog niet altijd zicht is op de uitkomst en de voorgenomen beslissing door de overheid. In andere gevallen betreft het concrete uitvoeringsprojecten die in 2010 zullen starten en waarover consensus bestaat. In het tweede deel worden projecten beschreven die reeds in uitvoering zijn of waarvan de verkenning is uitgevoerd en nu wordt voorgesorteerd op realisatie.

Binnen deze twee delen zijn de projecten gesorteerd op thema en integraliteit. Hiervoor zijn de 5 thema's uit de Gebiedsagenda Zeeland gebruikt. Projecten die onder meerdere thema's vallen, worden eerst genoemd. Hiermee wordt nadrukkelijk geen prioritering aangegeven of geïmpliceerd, het is een wijze om overzicht in de projecten aan te brengen. De thema's zijn:

1. Duurzame en veilige Delta

2. Havens en bedrijvigheid

3. Verstedelijking en demografie

4. Recreatie, toerisme en cultuur

5. Natuur en landschap

Achter in dit projectenboek is een **kaart** opgenomen. Op deze kaart zijn alle projecten weergegeven, voor zover deze locatiegebonden zijn. Generieke projecten, dus van toepassing op heel Zeeland of op plaatsen verspreid over Zeeland, zijn wel in de legenda opgenomen, maar niet op de kaart. Deze zijn immers niet-locatiegebonden.
De kleur van de projecten op de kaart komt overeen met de laag cf. de **lagenbenadering** waarop de projecten primair actief zijn: ondergrond (blauw), netwerk (rood) en occupatie (geel).
De locatieaanduiding op de kaart is tevens bij alle projectbeschrijvingen weergegeven ter verduidelijking van de ligging van het project. Generieke, niet-locatiegebonden, projecten zijn aangeduid met een **foto**.

Inhoudsopgave

Deel 1: Nieuwe projecten

Herstructurering Stadshaven Vlissingen p. 1
Integrale gebiedsopgave kust Zuidwest Walcheren p. 1
Zandsuppleties p. 2
Innovatief kustbeheer Banjaard p. 2
Herstructureringsprogramma Zeeland p. 3
Overgang stad en landschap p. 3
Aanpassing Kreekrak- en Volkeraksluizen p. 4
Grenzeloze Kanaalzone p. 4

Volkerak-Zoommeer p. 5
Aanvoer nutriënten op Oosterschelde p. 5

Grootschalige windenergielocaties p. 6
Goederenspoorlijn Axel-Zelzate p. 7
380 KV elektriciteitsvoorziening p. 7
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen binnenvaart p. 8
Oriëntatie zeehavens p. 8

Herstructureren woongebieden Stedennetwerk p. 9
Ruimtelijke effecten van demografische transitie p. 9
Bereikbaarheid stedennetwerk Zeeland p. 10

Vaarroutenetwerk Oost-Zeeuws-Vlaanderen p. 10
Brouwersdam p. 11
Revitalisering verblijfsrecreatie p. 11

Deel 2: Lopende projecten

Perkpolder p. 12
Waterdunen p. 12
Zwakke Schakels p. 13
Vervolmaking hoefijzer p. 13
Gebiedsvisie Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone p. 14
Verruiming vaargeul Westerschelde p. 14
Recreatie en toerisme Zeeuwse kust p. 15
N57 Veerse Dam-Middelburg p. 15
Spoor verdiept door Goes p. 16

Water & Getij Grevelingen p. 16
Zandhonger Oosterschelde p. 17
Herstel steenbekledingen p. 18

Beheer & onderhoud vaarweg R'dam-Frankrijk p. 18
Pieken in de Delta p. 19
Containerisatie zeehavens p. 19
Goederenspoorlijn VeZA p. 20
Kanaalkruising Sluiskil p. 20
N62 Goes-Westerscheldetunnel p. 21
N62 Terneuzen-Zelzate p. 21
Maritieme toegang Kanaal Gent-Terneuzen p. 22
Beheer & onderhoud Kanaal Gent-Terneuzen p. 22

Transformatie sleutelprojecten Stedennetwerk p. 23

N61 Hoek-Schoondijke p. 23
Versterking cultuurhistorische elementen p. 24
Staats Spaanse linies p. 24
Herinrichting Veerse Dam p. 25
Transformatie Cadzand-Bad p. 25
Recreatieverdeelweg Renesse p. 26
Verkenning N57-N59 p. 26

Ecologische Hoofdstructuur Zeeland p. 27

Deel 1

Nieuwe projecten

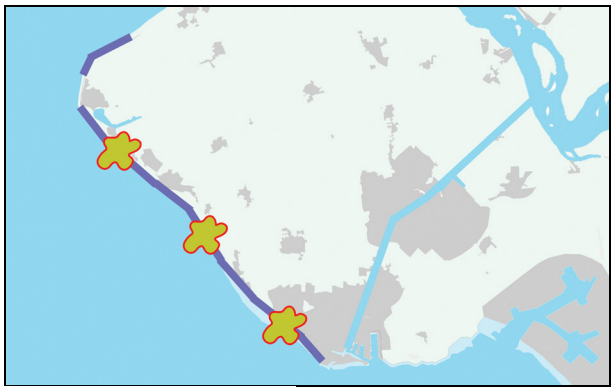
Herstructurering Stadshaven Vlissingen

Trekker: Gemeente Vlissingen
Fase: Voorbereiding
Volgende mijlpaal: Gezamenlijk PvA gemeente-provincie
Knelpunten: financiering in relatie tot ambitie

Het project Stadshaven in Vlissingen is een majeure herstructureringsopgave die in Zeeland absolute prioriteit heeft in verband met de regionale impact van het project en de veelheid aan belangen die ermee gepaard gaan. Deze opgave is onderverdeeld in verschillende deelprojecten, die allen een component herstructurering kennen. In alle deelgebieden is de huidige en toekomstige functie economisch, variërend van hoogwaardige werklocaties en "broedplaatsen" tot laagwaardige terreinen die geschikt zijn voor zware (watergebonden) bedrijven in de hogere milieucategorieën.

Stadshaven heeft een belangrijke regionale impact vanwege de relaties tussen Middelburg en Vlissingen. In dit stadsgewest hebben revitalisering maar ook uitbreiding van bedrijventerrein wederzijds effect. Door de Stadshavens te herstructureren ontstaat ruimte voor de uitplaatsing van niet-passende bedrijven op stedelijke terreinen in Middelburg. Hierdoor kan de SER-ladder in het stadsgewest worden toegepast, en is uitbreiding in het buitengebied (Nationaal Landschap) niet aan de orde.

Het nationaal belang is gelegen in het feit dat de Vlissingse (Buiten)haven onderdeel uitmaakt van het in de Nota Ruimte aangeduide economisch kerngebied "Zeeuwse Sloehaven-Kanaalzone". Daarnaast is hierboven vermeld dat door deze herstructurering en inbreiding het Nationaal Landschap Walcheren voorlopig gevrijwaard kan blijven van grote ruimteclaims. Verder is de benodigde verregaande regionale samenwerking tussen Middelburg en Vlissingen een goede uitvoering van de door het rijk voorgestelde regionale samenwerking. Tot slot heeft het project een sterke relatie met rijksinfrastructuur: de vervallen veerverbinding in Vlissingen en in Middelburg de nieuwe N57 die indirect leidt tot de uitplaatsing van niet-passende bedrijvigheid.



Integrale gebiedsopgave kust Zuidwest Walcheren

Trekker: Provincie Zeeland + gemeenten Veere & Vlissingen
Fase: MIRT-onderzoek
Volgende mijlpaal: Startbeslissing MIRT-verkenning
Knelpunten: --

In het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma is voortvarend gewerkt aan het versterken van de acute zwakke Schakels bij Westkapelle en Nolle Westduin.
De duinen tussen Westkapelle en Zoutelande zijn geen acute zwakke schakel. Op dit moment wordt geëxperimenteerd met geulwandsuppletie in het Oostgat; het is lastig aan te geven op welk moment versterking noodzakelijk wordt en welke oplossing dan de beste is. In het gebied spelen een aantal knelpunten die binnen een korter tijdsbestek spelen dan de kustversterking, zoals de veelal verouderde dag- en verblijfsrecreatieve voorzieningen, zaken rondom verkeerscirculatie, inpassing en ontsluiting van recreatiepark Kustlicht en de ligging van de Zoutelandse sportvelden.

Toegewerkt wordt naar een integrale en uitvoeringsgerichte visie voor de lange termijn, die de basis kan vormen voor de uitvoering van projecten in deze kustzone. Deze visie kan tevens een antwoord bieden op de vraag hoe belangrijke projecten kunnen worden gerealiseerd, zonder dat hiervoor op de lange termijn belemmeringen ontstaan voor een eventuele kustversterking. Voorafgaand zal een verkenning worden uitgevoerd van de mogelijkheden om tot een integrale visie te komen. Onder meer de landbouwnota en landschapsvisie van Veere bieden aanknopingspunten.

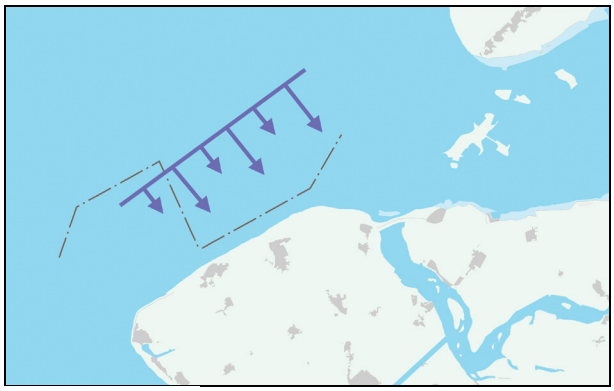
In het voorjaarsoverleg BO MIRT 2009 heeft het Rijk toegezegd te willen participeren in een door de provincie te trekken MIRT-onderzoek Houtenburg. In het najaarsoverleg is afgesproken om dit MIRT-onderzoek te verbreden met elementen uit de pilot "Waterfronten Walcheren".

Zandsuppleties

Trekker: n.t.b.
Fase: MIRT-onderzoek
Volgende mijlpaal: starten MIRT-onderzoek
Knelpunten:

Het strand in Nederland heeft, naast de waterkerende functie, een belangrijke toeristische functie. Daarmee is de economische betekenis van het strand voor Zeeland ook groot. Een belangrijke bedreiging voor de toeristische functie in delen van het kustgebied is het afkalven van het droge deel van het strand. Het huidige suppletiebeleid richt zich primair op het handhaven van de basiskustlijn die tot doel heeft de veiligheid te garanderen. In de loop der jaren is de suppletiestrategie gewijzigd van suppleties direct op het strand naar suppleties onder water. Hiermee wordt de veiligheid weliswaar gewaarborgd, maar neemt de hoeveelheid droog strand af. Deze strategie draagt dan ook niet bij aan een strand dat ook benut kan worden voor de toeristische en recreatieve functies. Zonder het droge strand zijn de toeristische functie en verdere ontwikkeling van het toerisme niet mogelijk. Hierdoor kan strandafslag economische schade veroorzaken.

De provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Zeeland hebben gezamenlijk een studie uitgevoerd naar de economische effecten van strandafslag en de kosten die nodig zijn om deze effecten te compenseren, waaruit blijkt dat de economische verliezen bij een aantal uitgewerkte pilots aanzienlijk zijn.
Ook in het ontwerp Nationaal Waterplan wordt aangegeven dat de wijze waarop zandsuppleties vorm krijgen meerdere doelen kan dienen, op grond waarvan een onderzoek wordt aangekondigd. Deze integrale benadering komt geheel overeen met de benadering vanuit de gebiedsagenda.
Het aangekondigde onderzoek in het ontwerp-NWP is wellicht uit te voeren als MIRT-onderzoek op basis van (onder meer) de Zeeuwse gebiedsagenda, met als doel om gezamenlijk een suppletiebeleid te ontwerpen dat niet alleen recht doet aan kustveiligheid maar ook aan het economisch belang van stranden.



Innovatief kustbeheer Banjaard

Trekker: Rijkswaterstaat directie Zeeland
Fase: -
Volgende mijlpaal: Integratie in Nationaal Deltaprogramma
Knelpunten: Financiering

Zand is de drager van alle functies in de kustzone. Zeespiegelstijging leidt tot een (relatieve) afname van de zandhoeveelheid; de kustfuncties komen onder druk. Een “zandmotor” kan een goede oplossing bieden. Hierbij wordt een overmaat aan zand aan de kust toegevoegd. Gebruik makend van stroming, golven en de wind wordt dit zand op natuurlijke wijze over de kust verdeeld. De vorm van een zandmotor moet worden afgestemd op de regionale kenmerken van de kust en op de te realiseren doelen.
In het kader van het nationale MIRT programma Innovatie Delta Technologie zouden middelen vrijgemaakt kunnen worden om de inzet van zandmotoren op Zeeuwse schaal nader te onderzoeken.

Door de geulen dicht langs de kust kan de basiskustlijn ter plaatse van de "Banjaard" niet met reguliere zandsuppleties onderhouden worden. Onderzocht zal gaan worden of dit wel met het concept van de zandmotor kan. Daarbij wordt tevens verkend in hoeverre dat kan bijdragen aan het tegengaan van opdringende geulen langs de kust, de bestrijding van de zandhonger in de Voordelta en Oosterschelde en tenslotte de vergroting van natuurwaarden en recreatiemogelijkheden

In het BO-MIRT najaar 2009 is door het Rijk aangegeven dat het starten van een MIRT-verkenning niet mogelijk is vanwege het ontbreken van zicht op financiering van het V&W-aandeel voor de realisatie. Het project Banjaard wordt daarom uit het MIRT-programma gehaald en zal gaan meelopen in de afwegingen die in het kader van het Deltaprogramma plaatsvinden.
Elementen van verbreding (bezien welke oplossingen ter plaatse op de langere termijn wenselijk en haalbaar zijn en zo mogelijk een relatie leggen tussen de korte en de langere termijn oplossing) meenemen in het onderzoek van Rijkswaterstaat dat in het kader van onderhoud van de basiskustlijn plaatsvindt.

Herstructureringsprogramma Zeeland

Trekker: provincie Zeeland
Fase: Voorbereiding
Volgende mijlpaal: Vaststelling Herstructureringsprogramma
Knelpunten: Financiering

Herstructurering van verouderde terreinen is één van de beleidsprioriteiten van het ruimtelijk-economisch bedrijventerreinbeleid. In het provinciale Omgevingsplan is aandacht voor zuinig ruimtegebruik, duurzame inrichting en ruimtelijke kwaliteit op terreinen, daarnaast is de subsidieregeling Impuls Herstructurering en Transformatie ingesteld. Voortbouwend op het advies van de commissie Noordanus zijn rijk, provincies en VNG aan de slag gegaan met een Convenant Bedrijventerreinen.
Eén van de verplichtingen die daaruit voortvloeit, is het opstellen van een provinciaal herstructureringsprogramma. Ten behoeve van de herstructurering ontvangt de provincie Zeeland €3,9 miljoen via een decentralisatie-uitkering. In het herstructureringsprogramma wordt de veroudering van bedrijventerreinen in beeld gebracht, en worden projecten beschreven en geprioriteerd voor uitvoering. Enkele terreinen die in het herstructureringsprogramma genoemd zijn: Stadshavens Vlissingen, Arnestein in Middelburg, Groeneweegje Zierikzee, Kanaalhavens Terneuzen en De Statie in Hulst.
De herstructurering van Arnestein behelst o.a. de aanleg van een nieuwe binnenvaartkade aan het Kanaal door Walcheren; hiervoor is in het BO-MIRT van november 2009 een bedrag van circa €3 miljoen als subsidie inzake "quick win binnenvaart" beschikbaar gesteld. Het project Stadshavens in Vlissingen is een majeure herstructureringsopgave van nationaal belang.

Overgang stad en landschap

Trekker: Gemeenten
Fase: Van planvorming tot uitvoering
Volgende mijlpaal:
Knelpunten:

Stadsranden worden gelet op demografische ontwikkelingen steeds definitiever, hetgeen pleit voor een zorgvuldige afweging van ruimtegebruik.
In het stedennetwerk werken Middelburg en Vlissingen samen aan de tussenliggende Geledingszone. Voor de overgang naar het Nationaal Landschap ten noordoosten van Middelburg (Ramsburg e.o.) is de inzet van de Rijksbouwmeester voor het landschap gewenst.
In de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone wordt aan het Landschapsuitvoeringsplan Terneuzen gewerkt, waarbij de overgangen van het stedelijk gebied en de industriële zones enerzijds en het agrarische gebied in het gebied tussen Terneuzen, Axel en Zaamslag centraal staat.
Rondom het stedelijk gebied van Goes worden verder ideeën uitgewerkt voor een uitloopgebied bij het Poelbos en een groene gordel in de vorm van het Schenge-gebied bij Goes, dat ook is aangemerkt als aardkundig waardevol gebied.

Bij de kleinere kernen in een waardevolle landschappelijke omgeving wordt geëxperimenteerd met de zogenaamde pilots Organisch Groeien. Hierbij wordt samengewerkt aan een plan ter afronding van de kern. Uitgangspunten zijn inachtneming van het landschap en versterking van de dorpsstructuur.

Aanpassing Kreekrak- en Volkeraksluizen

Trekker: Rijkswaterstaat
Fase: MIRT-onderzoek
Volgende mijlpaal: Resultaten quick-scan sluiscapaciteit
Knelpunten: Geen

In het Scheldegebied verkennen Vlaanderen en Nederland samen de verkeers- en vervoersprognoses voor de binnenvaart en recreatievaart via de Rijn-Schelde Corridor.

De resultaten van de verkenning zijn in maart 2009 besproken in de Vlaams Nederlandse Schelde Commissie. Als vervolgstap wordt nu een gezamenlijke quick-scan naar de capaciteit van de sluizen uitgevoerd.

De eventuele aanpassing van de sluizen ten behoeve van de scheepvaart kan worden gecombineerd met maatregelen voor de waterkwaliteit c.q. waterberging voor het Volkerak-Zoommeer.

Grenzeloze Kanaalzone

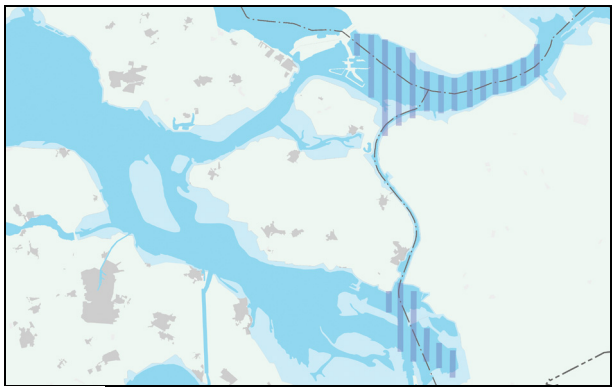
Trekker: Provincie Zeeland en projectbureau Gentse Kanaalzone
Fase: Onderzoek en (deels) uitvoering
Volgende mijlpaal:
Knelpunten:

Het project Grenzeloze Kanaalzone richt zich op het in verbinding brengen van twee integrale gebiedsgerichte projecten, de projecten Gentse Kanaalzone en Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone, op de thema's economie, infrastructuur & mobiliteit, omgevingskwaliteit en beeldvorming. Het beoogt door grensoverschrijdende samenwerking een extra impuls te geven aan de duurzame ontwikkeling van de infrastructuur, economie en omgevingskwaliteit in de Kanaalzone tussen Gent en Terneuzen.

Vanuit de gebiedsprojecten Gentse Kanaalzone en Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone wordt geconstateerd dat die meerwaarde van samenwerking, vanuit de wederzijdse belangen, op meerdere terreinen kan worden bereikt. Dit willen we bereiken door:

1. Op thema's beleid en strategische keuzes voor de Kanaalzone op elkaar af te stemmen;
2. gezamenlijk te werken aan projecten die bijdragen aan het vestigingsklimaat, de omgevingskwaliteit en de bereikbaarheid;
3. de Kanaalzone als één grensoverschrijdend gebied te presenteren;
4. van elkaars aanpak te leren (uitwisselen kennis en ervaringen).

Hiervoor worden de twee pilotprojecten, digitaal informatiepunt en afstemming wegeninfrastructuur, uitgevoerd. Voor de samenwerking in de periode 2010-2012 wordt een aanvraag voor een INTERREG bijdrage voorbereid, waarin een pakket aan uitvoeringsprojecten wordt opgenomen.



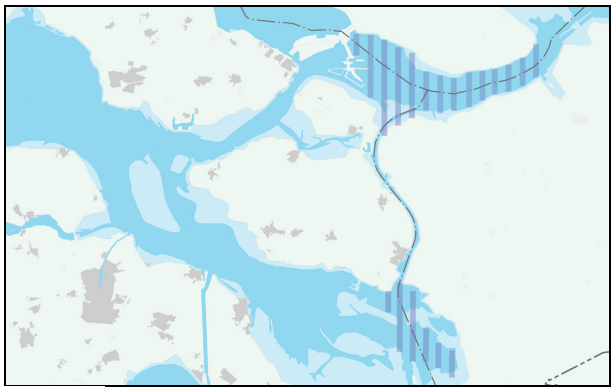
Volkerak-Zoommeer

Trekker: Rijkswaterstaat directie Zeeland
Fase: Planstudie (terinzagelegging MER Waterkwaliteit)
Volgende mijlpaal: Uitvoeringsbesluit medio 2012
Knelpunten: Zoetwatervoorziening en zoutlek

Ter bestrijding van blauwalgen kiest het Rijk voor (her)introductie van zout getij in het Volkerak-Zoommeer. Hiervoor is een doorlaatmiddel nodig in de Philipsdam. Daarnaast worden maatregelen getroffen om de zoetwatervoorziening op peil te houden in het gebied dat door een zout Volkerak-Zoommeer beïnvloed wordt. Om ongewenste zoutopdringing te verminderen zullen bestaande sluizen (Volkeraksluizen en sluizen bij de mondingen van Dintel en Steenbergse Vliet) aangepast worden. Waar nu nog rechtstreeks zoet water uit het Volkerak-Zoommeer wordt betrokken, wordt een alternatieve watervoorziening gerealiseerd. Voor de Reigersbergsepolder in Zuid-Beveland zal afstromend water uit de Brabantse Wal worden benut. Het West-Brabantse kleigebied, Tholen en Sint Philipsland zullen vanuit het Hollandsch Diep via de Rode Vaart worden voorzien. Indien het zoutlek door de Volkeraksluizen tot het verwachte niveau kan worden teruggebracht, komt de huidige zoetwatervoorziening in Zuid-Holland niet in het geding. In 2010 zal een proef met de sluis van Den Oever (Afsluitdijk) worden uitgevoerd om na te gaan of het inderdaad mogelijk is het zoutlek met 90% te reduceren. Pas wanneer de proef succesvol is afgerond zal een besluit over de verzilting worden genomen.

Er liggen economische kansen voor de (mossel)visserij, de recreatie en wonen aan of in de omgeving van het water. Een ander economisch voordeel is dat verzilting van het Volkerak-Zoommeer het zoet-zoutscheidingsysteem in de Krammersluizen overbodig maakt, waardoor de schuttijd fors wordt bekort. Ook betekent dit een aanzienlijke besparing op de beheer- en onderhoudskosten.

Het VZM is in het nationale kader van Ruimte voor de Rivier aangewezen als bergingsgebied voor het opvangen van overtollig rivierwater. Met behulp van het doorlaatmiddel in de Philipsdam kan de bergingscapaciteit met circa 30% worden vergroot. De effecten van de inrichting van het Volkerak-Zoommeer als waterbergingsgebied worden momenteel onderzocht in een MER. De uitvoering van de werken moet voor 2015 plaatsvinden.

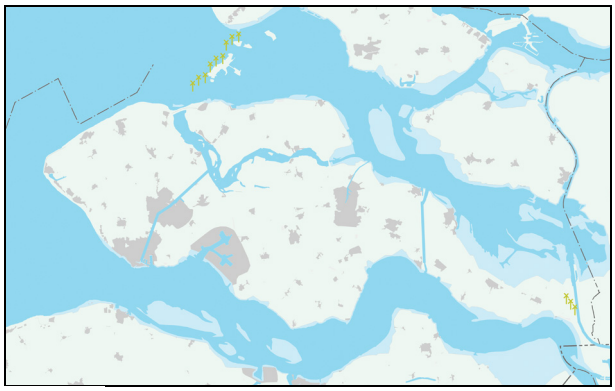


Aanvoer nutriënten op Oosterschelde

Trekker: Rijkswaterstaat
Fase: Proeffase
Volgende mijlpaal: Evaluatie proef
Knelpunten: -

Rijkswaterstaat, provincie en WNF starten in 2010 een proef om te onderzoeken en te etaleren wat voor effecten verbeteringen van het deltasysteem voor natuur en de economie hebben. Er wordt zoet water naar de Oosterschelde geleidt waardoor de omstandigheden voor natuur én schelpdierenteelt verbeteren en er een lokstroom ontstaat voor migrerende vissen die afhankelijk zijn van zoete en zoute watersystemen om te kunnen voortbestaan zoals zeeforel, zalm, steur, driedoornige stekelbaars en paling. Bij opkomend tij blijven de schuiven langer openstaan zodat de vissen naar binnen, tegen het water in, kunnen zwemmen.
De proef wordt in 2010 uitgevoerd bij de Krammersluizen en de Bergsediepsluis. Geanalyseerd wordt of en hoe de verbetering van een zoet-zout overgang in de Zuidwestelijke Delta bijdraagt aan de verbetering van natuurwaarden en de productieomstandigheden voor de schelpdierenteelt.

Dit project is onderdeel van het KRW-maatregelenpakket voor het beheergebied van RWS Zeeland en heeft een relatie met het herstelplan voor de Europese aal. De Bergsediepsluis en de Krammersluizen zijn in de huidige situatie belangrijke knelpunten. Bij een zout Volkerak-Zoommeer met doorlaat in de Philipsdam is de situatie anders. Maar ook voor die situatie is de proef zinvol, omdat in die situatie de zoet-zout overgangen verschuiven naar de Volkeraksluizen, de monding van de Brabantse rivieren Dintel, Mark en Steenbergse Vliet en naar het polderwater op Oostflakkee en West-Brabant. Het proefproject biedt goede kansen om kennis te ontwikkelen hoe in de toekomst met deze locaties om te gaan.



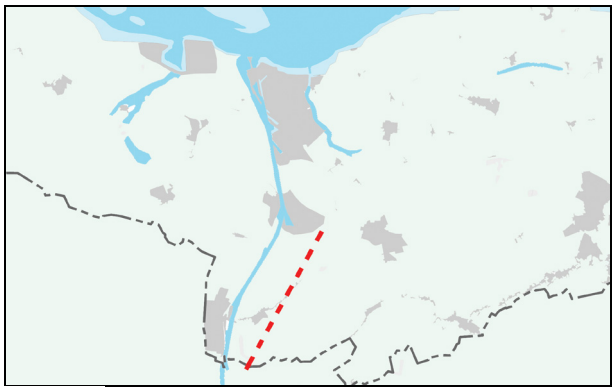
Grootschalige windenergielocaties

Trekker: Provincie
Fase: Van planvorming tot uitvoering
Volgende mijlpaal: Behalen doelstellingen 2010
Knelpunten: Procedures

Rijk, provincies en gemeenten zijn in 2001 overeengekomen in het jaar 2010 in Nederland ten minste 1.500 MW aan windvermogen op landlocaties gerealiseerd te hebben. Voor Zeeland is in die overeenkomst opgenomen een inspanningsverplichting van 205 MW. Deze taakstelling is zowel landelijk als door de provincie Zeeland in 2007 gerealiseerd.
De eigen doelstelling van de provincie is om in 2010 minimaal 250 MW extra gerealiseerd te hebben. Als alle inmiddels vergunde projecten gebouwd worden, dan wordt ook deze doelstelling gehaald. Verder zijn er voldoende projecten in voorbereiding om het in Zeeland geplaatste vermogen de komende jaren tot ca 450 MW te laten groeien. Daarmee speelt de provincie in op de doelstellingen van het kabinet om het niet bij 1.500 MW te laten maar in te zetten op 2.000 MW extra die vergund moet zijn in 2011. Vanuit de rijksoverheid wordt daarnaast gewerkt aan een landelijke visie die voor de periode 2011-2020 nog eens 2.000 MW extra moet opleveren.

In het Omgevingsplan zijn voor de realisatie van windenergie in Zeeland 4 concentratielocaties aangewezen. Dit zijn de Stormvloedkering, Kreekraksluizen en Schelde Rijnkanaal, het Sloegebied en de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone. Daarnaast is vastgelegd dat nog een aantal limitatief benoemde projecten uit de zogenaamde pijplijn gerealiseerd mogen worden.

Eind 2009 staat in Zeeland 205 MW aan windenergievermogen opgesteld. Wanneer de projecten op de hiervoor genoemde locaties gerealiseerd zijn, te weten Stormvloedkering, Kreekraksluizen en Schelde Rijnkanaal, zal dat vermogen in Zeeland ca. 400 MW bedragen.



Goederenspoorlijn Axel-Zelzate

Trekker: Provincie Zeeland
Fase:
Volgende mijlpaal: Start onderzoek
Knelpunten: Financiën

De Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone heeft op de westoever een rechtstreekse aansluiting op het Vlaamse spoor. Via de Sluiskilbrug wordt de oostoever op deze lijn aangesloten. Door middel van aanleg van een spoor tussen de Axelse Vlakte en Zelzate kan ook de oostoever een directe verbinding met Vlaanderen krijgen.

In het verleden (2000) is er een uitvoerige studie geweest naar de spoorinfra in de Kanaalzone. De noodzaak voor aanleg kon toen niet worden aangetoond. Sindsdien zijn de ontwikkelingen in de "spoorwereld" snel gegaan. Door liberalisatie zit spoorvervoer in de lift. Tarieven die in Zeeuws Vlaanderen traditioneel hoog waren zullen naar verwachting gaan dalen, waardoor het vervoer naar verwachting verder zal toenemen.

Belangrijk argument om Axel-Zelzate aan te leggen is door deze investering te zien vanuit een ontwikkelingsperspectief voor de bedrijventerreinen op de oostelijke oever. De daar gevestigde bedrijven hebben te maken met omrijafstand en wachttijden. Aanleg creëert extra mogelijkheden en leidt tot een verbetering van de spoorontsluiting. Ook het milieu is gediend met de nieuwe verbinding omdat via de westoever een aantal bebouwingsconcentraties gepasseerd moeten worden.

380 KV elektriciteitsvoorziening

Trekker: TENNET
Fase: Tracé verkenning
Volgende mijlpaal: MER-procedure
Knelpunten: Landschappelijke inpassing

In het kader van het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (SEV III) is door het kabinet de nut en noodzaak van vestigingslocaties voor elektriciteitscentrales en hoogspanningsverbindingen vastgelegd. Het SEV III bevat globale ruimtereserveringen voor 23 vestigingsplaatsen voor grootschalige elektriciteitsopwekking vanaf 500 MW en voor 38 hoogspanningsverbindingen van 220 kV en hoger. Dit om in de toekomst in de groeiende nationale elektriciteitsbehoefte te kunnen blijven voorzien.

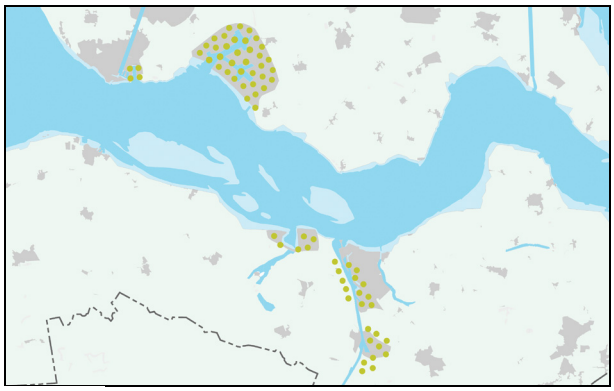
De verbinding vanuit het Sloegebied naar de Randstad is één van de aandachtspunten die in het SEV III wordt genoemd. Hiervoor worden in het SEV III meerdere mogelijke verbindingen gegeven. In het kader van de MER worden deze nader onderzocht.

Zeeland ziet de verbetering van de hoogspanningsverbinding als een cruciaal punt in de toekomstige economische ontwikkeling van de provincie. Dit punt staat daarom hoog op de agenda. Het provinciale bestuur wil graag meedenken over een kwalitatieve en innovatieve invulling van deze verbinding.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn-Scheldeverbinding

Trekker:
Fase:
Volgende mijlpaal:
Knelpunten:

In het kader van de Nota Mobiliteit is gesignaleerd dat er sprake is van een potentieel knelpunt ten aanzien van het aantal ligplaatsen op de Rijn-Scheldeverbinding. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaartondernemer in verband met de internationale wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op mogelijk onveilig vaargedrag. Naast veiligheid in het algemeen gaat het tevens om voldoende ligplaatsruimte voor schepen met gevaarlijke stoffen.
In de verkenning wordt aandacht besteed aan de benutting van bestaande ligplaatsen en overige knelpunten op de corridor, met name bij de sluizencomplexen Volkerak, Kreekrak, Krammer en Hansweert. De verkenning wordt in 2009 opgeleverd, nadere besluitvorming over een eventuele planstudie zal plaatsvinden in 2010.



Oriëntatie zeehavens

Trekker: Ministeries van EZ en V&W, Provincie en Zeeland Seaports
Fase: Onderzoek
Volgende mijlpaal: Start onderzoek
Knelpunten: Geen

In het nationaal beleid (Mainportvisie, de brief over havensamenwerking en de Randstadvisie 2040) wordt uitgegaan van het stimuleren van samenwerking en specialisatie tussen de zeehavens in Nederland en het streven naar een havennetwerk. Alleen door samenwerking kunnen de Nederlandse havens voldoende toegevoegde waarde creëren en kan de internationale strijd gewonnen worden. De havens zelf hebben hierin het voortouw. Hoe ver in de praktijk die samenwerking zal reiken en welke gevolgen die heeft is dus niet geheel te voorspellen. Dit beleid sluit aan op ideeën van het Havenbedrijf Rotterdam.

De Zeeuwse havens hebben een bijzondere positie binnen Nederland. Door de ligging nabij de rijksgrens ligt samenwerking met de Vlaamse havens (Gent en Antwerpen) voor de hand, en dit gebeurt dat ook in de praktijk. Gent werkt bijvoorbeeld al samen met de Terneuzense Kanaalzone (bijv. BioBase Europe) zodat feitelijk sprake is van één Vlaams-Nederlands netwerk. Samen met de haven van Gent wordt door Terneuzen en het Rijk gekeken naar het opwaarderen van de sluiscapaciteit bij Terneuzen. Daarnaast zijn er verschillende bedrijven aan weerszijden van de grens actief, met name tussen het Sloegebied (Vlissingen-Oost) en Antwerpen.

De positie van de Zeeuwse havens moet derhalve worden bezien vanuit zowel de mogelijkheden complementair te zijn aan Rotterdam als vanuit het benutten van de potentie van samenwerking met de Vlaamse havens. Bij deze positionering zal – analoog aan het Rotterdam Climate Initiative (RCI) - ook gekeken worden naar kansen die zich voordoen vanuit transport en opslag van CO_2.

Herstructureren woongebieden Stedennetwerk

Trekker: Stedennetwerk Zeeland
Fase: Van planvorming tot realisatie
Volgende mijlpaal: Akkoord over verstedelijkingsafspraken
Knelpunten: Financiële positie woningcorporaties

Door demografische processen verandert de huishoudensamenstelling waardoor de bestaande woningvoorraad niet meer goed aansluit bij de woonwensen. Daarnaast veroudert de woningvoorraad en voldoet niet meer aan de huidige eisen van comfort en energie. Niet-levensloopbestendige woningen zullen moeten worden aangepast, soms is sloop en herbouw nodig om te kunnen voorzien in de veranderende vraag. Doordat – variërend naar plaats - meer woningen aan de woningvoorraad zullen worden onttrokken dan er ter plaatse zullen worden teruggebouwd, kunnen voornamelijk 'stedelijke' woonmilieus (deels) getransformeerd worden naar 'groene' woonmilieus. De vervangingsopgave in de sociale sector is vooral een taak voor de corporaties, die deze opgave inclusief energiebesparingsmaatregelen en nieuwbouw niet geheel zelf kunnen financieren.

Bij herstructurering komt ook een gemeentelijke opgave bij inrichting in de openbare ruimte om de hoek kijken. Fysieke maatregelen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de sociale samenhang en leefbaarheid (sociaal stedenbeleid).

De herstructurering van de particuliere voorraad is een groot knelpunt omdat daar een nog grotere inspanning van de overheid wordt verwacht. Het stedennetwerk wil samen met de corporaties een strategie ontwikkelen om deze opgave uit te kunnen voeren. Deze opgave hangt onder meer samen met bevolkingskrimp. Ingezet wordt op herstructurering van een aantal (verouderde) wijken, waar een combinatie van fysieke en sociale maatregelen wordt ingezet voor het verbeteren van de leefbaarheid in de wijken. Provincie Zeeland zet ISV3 bij voorrang in op de wijken in het Stedennetwerk. Van het rijk wordt financiële ondersteuning verwacht door middel van "40+geld" en daarnaast de inzet van het Wijkimpulsteam.

Ruimtelijke effecten van demografische transitie

Trekker: Rijk (WWI-impulsteam en Topteam Dijkstal/Mans)
Fase: vooronderzoek
Volgende mijlpaal: Akkoord over verstedelijkingsafspraken
Knelpunten: Financiering

De bevolkingsontwikkeling in Zeeland is niet overal gelijk. Met name de gemeenten Terneuzen en Sluis kennen al een bevolkingsdaling terwijl dit in sommige delen van Zeeland pas op de lange termijn zal spelen. Binnen Nederland is de situatie van daadwerkelijke krimp in delen van Limburg en Groningen al langer aan de gang. Het is van belang daarvan te leren om op tijd en beter te kunnen inspelen op krimp. Rijk en regio gaan daarom gezamenlijk onderzoek doen naar de krimp in en rond het Stedennetwerk: karakter, gevolgen, mogelijke maatregelen.

Speciale aandacht daarbij is weggelegd voor de krimpopgave van Zeeuws-Vlaanderen. Deze raakt een groot aantal sectoren zoals wonen, werken, onderwijs, voorzieningen en sociale samenhang. Versterkte bundeling en bouwen in bestaand stedelijk gebied staan centraal. De in wording zijnde "houtskoolschets" van Terneuzen en het leefbaarheidsonderzoek in Sluis bieden hiervoor verschillende aanknopingspunten.

Het rijk zal het topteam Dijkstal/Mans en het WWI-impulsteam inzetten. In het kader van de Rijksagenda KRIMP / Actieplan Bevolkingsdaling wordt aandacht gevraagd voor de positie van corporaties in perifere regio's die veel investeringen hebben maar tegelijkertijd een solidariteitsheffing moeten afdragen.

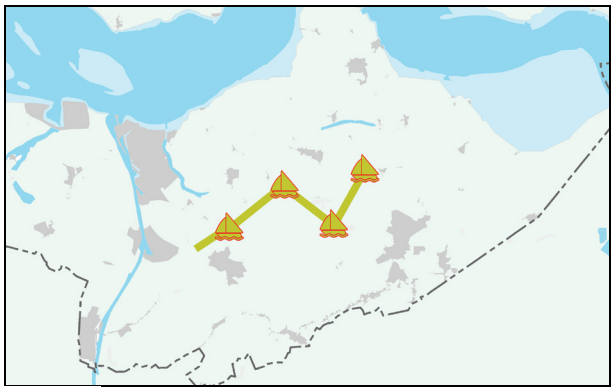
Bereikbaarheid stedennetwerk Zeland

Trekker: Rijk en provincie
Fase: per onderdeel verschillend
Volgende mijlpaal: per onderdeel verschillend
Knelpunten: Financiering

Bij het uitzetten van de verstedelijkingskoers voor het komende decennium is duidelijk geworden dat een verbetering van de bereikbaarheid cruciaal is. Eén en ander is nog niet uitgekristalliseerd en vraagt om een MIRT-vooronderzoek.

Ten eerste gaat het daarbij over een benodigde kwaliteitsslag ten behoeve van de aanknoping van de stedelijke hoofdinfrastructuur op het hoofdwegennet in de Delta. Goede voorbeelden hiervan zijn de aansluitingen van Goes op de A58 en A256, de oostelijke aansluiting van Terneuzen op de N253 en de aansluitingen van Middelburg op de N57. In Vlissingen, waar het Kanaal door Walcheren een barrière is, bestaat de wens om de verbinding tussen de A58 en de binnenstad te verbeteren.
Daarnaast zijn voor de bereikbaarheid van de stedelijke sleutelprojecten interne maatregelen nodig zoals een aquaduct onder het havenkanaal bij Goes en een brug over het zijkanaal bij Terneuzen. Aansluitend aan deze infrastructurele maatregelen zetten de steden in op flankerend beleid aan ten aanzien van het reguleren van parkeren (autoluwe binnensteden), het in ruimtelijk opzicht optimaal benutten van OV-knooppunten en het aanbieden van aantrekkelijke en korte langzaamverkeersrelaties.

Tenslotte is specifieke aandacht nodig voor de OV-bereikbaarheid van het Stedenwerk vanuit de Vlaamse Ruit, Randstad en Brabantstad (optimaliseren treinverbindingen en inzet interliners).



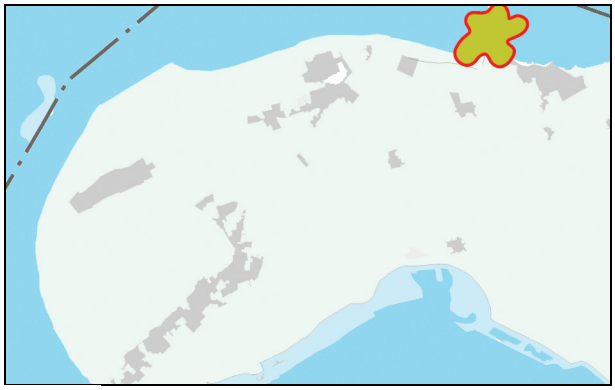
Vaarroutenetwerk Oost-Zeeuws-Vlaanderen

Trekker: Provincie Zeeland
Fase: Onderzoek
Volgende mijlpaal: Uitkomsten onderzoek
Knelpunten: Financiering en benodigde fysieke ingrepen

Het vaarroutenetwerk oost Zeeuws-Vlaanderen legt een koppeling tussen economische activiteit in de vorm van recreatie enerzijds, en natuurontwikkeling en bescherming anderzijds. Doel van het project is om het vaarroutenetwerk voor pleziervaart tussen een aantal kernen is oost Zeeuws-Vlaanderen op te waarderen en geschikt te maken voor intensiever gebruik. Tegelijkertijd wordt langs deze waterwegen gekeken voor mogelijkheden rond natuurontwikkeling en waterberging.

Momenteel is een eerste onderzoeksrapport voor dit project gereed, en wordt gekeken naar verdere mogelijkheden om het project in de praktijk te brengen. Daarbij wordt van meet af aan sterk rekening gehouden met de grensoverschrijdende dimensie met België. Het netwerk van kleine waterwegen dat kenmerkend is voor dit gebied stopt immers niet bij de grens. De opgave die hier ligt is ambitieus, en zal in de komende jaren verder worden uitgewerkt door de verschillende betrokken partners. Wellicht dat dit project tevens voor een Europese INTERREG bijdrage in aanmerking kan komen.

Binnen de MER studie van de verschillende varianten van de Tractaatweg ter hoogte van Axelse Sassing wordt ruimte gezocht voor de toekomstige ontwikkeling van het vaarroutenetwerk.

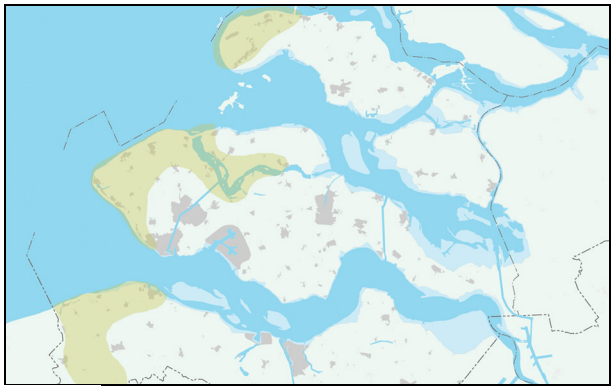


Brouwersdam

Trekker: Provincie Zeeland
Fase: Planvorming
Volgende mijlpaal: Uitvoering
Knelpunten: geen

In opdracht van de provincies Zuid-Holland, Zeeland en de gemeenten Goedereede en Schouwen-Duiveland is een economische visie uitgevoerd voor de Brouwersdam. Doel hiervan is om te bekijken op welke manier de unieke omgeving van de Brouwersdam beter benut kan worden vanuit recreatief en toeristisch perspectief.

Op grond hiervan is een plan van aanpak opgesteld waarin structurele projecten met betrekking tot mobiliteit (watertaxinetwerk, doortrekken stoomtramlijn etc.) worden uitgevoerd. Hiernaast worden investeerders aangetrokken voor nieuwe vormen van verblijfsrecreatie op de dam en worden projecten gerealiseerd als de Duurzame Jachthaven van de toekomst. Het project probeert op deze manier een recreatieve hotspot te realiseren op de Brouwersdam. Dit versterkt het toeristische karakter van Zeeland als geheel, en tevens de specifieke economische kansen van de regio.



Revitalisering verblijfsrecreatie

Trekker: Provincie Zeeland
Fase: Onderzoek en uitvoering van de eerste pilots
Volgende mijlpaal: Uitvoering 7 pilots
Knelpunten: Financiering voor opkopen bedrijven

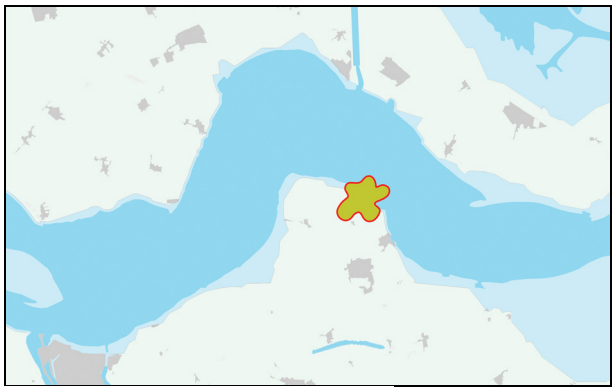
Zeeland kent een breed scala aan mogelijkheden voor verblijfsrecreatie. De provincie vindt het belangrijk een degelijk en ruim aanbod aan te bieden, in alle klassen van deze sector. Onder in de markt van de kampeersector zitten een aantal bedrijven (vooral langs de Zeeuwse kustgebieden) die de komende 10 jaar economisch niet zullen overleven met het gevaar dat deze bedrijven rijp worden voor de niet gewenste uitponding. Het uiteenvallen van recreatieve verblijfsaccommodatie tot private eenheden wordt door het provinciale beleid immers niet ondersteund.

Op initiatief van de Provincie Zeeland is overleg gestart met de betrokken gemeenten. Dit overleg loopt nog en samen wordt gekeken naar mogelijkheden van functieverandering van de gebieden en het instrument van handhaving met betrekking tot brandveiligheid. Vanuit de Provincie Zeeland zal gekeken worden of er middelen vanuit het EU-programma OP-Zuid kunnen worden ingezet. Via een proactieve aanpak wordt hier dus geprobeerd het aanbod van verblijfsaccommodatie in de provincie waar nodig te saneren en verder op een hoog niveau te houden.

I69

Deel 2

Lopende projecten



Perkpolder

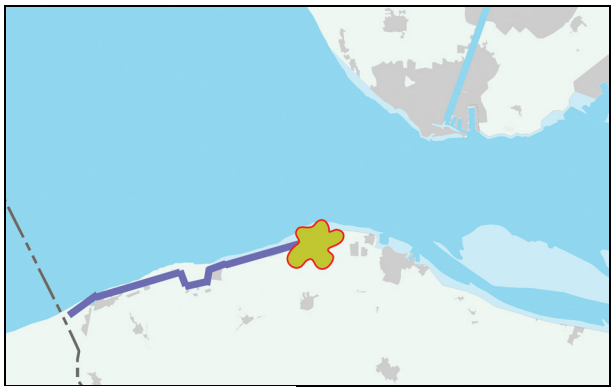
Trekker: Provincie Zeeland / Gemeente Hulst
Fase: Realisatie
Volgende mijlpaal: Bouwrijp maken
Knelpunten:

Een aantal overheden en marktpartijen werken samen aan de herinrichting van het gebied ten noorden van Kloosterzande in Zeeuws-Vlaanderen. Doel is het versterken van de economie en de leefbaarheid in dit gebied door het ontwikkelen van woningen, recreatie en natuur. Aanleiding voor de planontwikkeling is het wegvallen van de veerverbinding Kruiningen – Perkpolder in 2003. Om de leefbaarheid in het noordelijk deel van dit gebied voor de toekomst te waarborgen, willen de gemeente Hulst en de Provincie Zeeland de plaatselijke economische dynamiek stimuleren. Ontwikkeling van nieuwe functies moet deze impuls geven.

Daarnaast dient het natuurverlies ten gevolge van de Tweede verruiming (1997/1998) van de Westerschelde voldoende te worden gecompenseerd. Hiervoor is een programma opgesteld, dat zowel binnendijkse als buitendijkse projecten omvat. Een van de buitendijkse projecten wordt gerealiseerd als onderdeel van Perkpolder.

De gebiedsontwikkeling Perkpolder combineert de natuurdoelstelling met een sociaaleconomische doelstelling. In een plangebied ter grootte van 500 ha worden, naast een ontpoldering van 75 ha, 'wonen en recreatie' ontwikkeld. Van deze 75 ha natuurontwikkeling is 35 ha (als extra bovenop het oorspronkelijke plan voor 40 ha) opgenomen in het Natuurpakket Westerschelde (Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium). Bovendien etaleert de gebiedsontwikkeling klimaatadaptaties, ontwikkeld in het Europese project Com-Coast, waarbij een duurzame bescherming tegen overstroming wordt gecombineerd met meervoudig ruimtegebruik.

De voorbereidingen op de realisatie zijn gestart in een samenwerking tussen Dienst Landelijk Gebied en Rijkswaterstaat. De daadwerkelijke uitvoering zal zijn in de periode 2011-2013.



Waterdunen

Trekker: Provincie Zeeland i.s.m. private partijen
Fase: Planstudie
Volgende mijlpaal: Vaststelling inpassingsplan
Knelpunten: Aankoop gronden

Het project Waterdunen behelst een combinatie van kustversterking, recreatieontwikkeling en natuurontwikkeling. In een gebied met nieuwe duinen (waarmee tevens wordt bijgedragen aan de noodzakelijke kustversterking in het kader van Zwakke schakels), schorren, geulen en grasland zijn een duincamping, een hotel en recreatieverblijven gepland. Door het inlaten van zout water ontstaat in Waterdunen een uniek natuurlandschap, waar verschillende plant- en diersoorten kunnen leven.

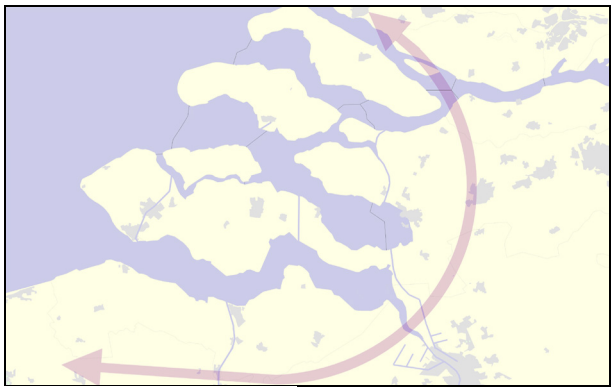
Het gebied is ongeveer 350 ha groot. Daarvan is 50 ha voor de kustversterking, circa 250 ha voor zoutwaternatuur (wetland) en 50 ha voor het recreatiecomplex. Dit recreatiecomplex bevat 400 recreatiewoningen, een camping met 300 staanplaatsen en een hotel met circa 80 kamers. De aantrekkingskracht die dit gebied zal hebben op dag- en verblijfsrecreanten betekent een aanzienlijke economische impuls voor de regio. Voor het gebied is een inrichtingsplan gemaakt en zal begin november de planologische procedure starten met de terinzagelegging van het voorontwerp inpassingsplan.
Met het project Waterdunen wordt concreet invulling gegeven aan de doelstellingen achter het gebiedsplan Natuurlijk Vitaal, het Nationaal Landschap en Zwakke schakels. Het project is in de Nota Ruimte aangemerkt als één van de 23 ruimtelijke projecten, die voor rijkssteun in aanmerking komen.
Waterdunen is in het Spoorboekje Middengebied opgenomen als alternatief voor de opgave in het kader van het Natuurpakket Westerschelde.

Zwakke Schakels

Trekker: Waterschappen
Fase: Realisatie
Volgende mijlpaal:
Knelpunten:

Acht kustgebieden in Nederland zijn bestempeld als Zwakke Schakel. Dat wil zeggen, dat ze tussen nu en het jaar 2020 niet meer bestand zullen zijn tegen een storm, zoals die gemiddeld eens per 4000 jaar plaats vindt. Twee Zwakke Schakels liggen langs de Zeeuwse kust: Zuidwest Walcheren en West Zeeuwsch-Vlaanderen. In september 2007 is uitvoering gestart. Beide waterschappen hebben de regie overgenomen van de Provincie Zeeland.

Het project Zwakke Schakels kent een dubbeldoelstelling: verhogen van de kustveiligheid en verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit is met name gericht op de belevingswaarde en dagrecreatieve mogelijkheden van de kust. Gedacht kan worden aan extra wandel- en fietspaden, uitkijkpunten, vogeltelpunten en verfraaien van de openbare ruimte (zoals Veerplein Breskens en Boulevard Cadzand). In West Zeeuws Vlaanderen liggen ook mogelijkheden voor versterking van de natuurwaarden (vogeleiland, tegengaan verzanding Verdronken Zwarte Polder, duinnatuur).
Financiering voor de eerste doelstelling komt uit het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) van het Rijk. Voor de tweede doelstelling staat primair de regio (gemeente, provincie) aan de lat. Met het oog op een mogelijke provinciale bijdrage is het project Zwakke schakels ook opgenomen in het Meerjarenprogramma Fysieke Leefomgeving.
De twee acute delen in het Walcherse deel zijn inmiddels (praktisch) uitgevoerd, in Zeeuws Vlaanderen wordt tot en met 2014 gewerkt aan uitvoering. Waterdunen is hier het meest prominente deelproject.

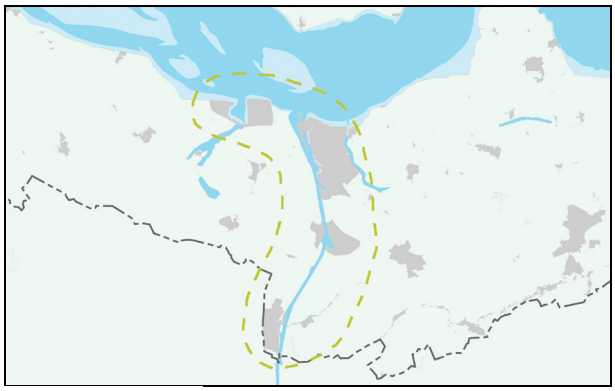


Vervolmaking hoefijzer

Trekker: Nederlandse & Vlaamse rijksoverheden
Fase: Van planvorming tot uitvoering
Volgende mijlpaal: Realisatie A4 Dinteloord-Bergen op Zoom
Knelpunten: capaciteit A58 Markiezaat-Zoommeer

Prominent onderdeel van het Zeeuwse mobiliteitsbeleid is de wens om geen doorgaand noord-zuid (vracht)verkeer via Zeeland af te wikkelen. Om dit te bewerkstelligen zal ingezet moeten worden op een combinatie van aantrekkelijke en snelle verbindingen "buitenom", met een terughoudende inrichting van regionale wegen in Zeeland. Dit laatste houdt in dat zowel de Dammenroute (N57) als de Midden Zeelandroute (N256/N59) niet opgewaardeerd zullen worden tot autosnelwegen.

Voor snelle wegen rondom wordt vervolmaking van het "hoefijzer" om Zeeland nagestreefd. Dit hoefijzer bestaat uit de autosnelwegen A15 (Maasvlakte-Rotterdam), A4/A16 (Rotterdam-Antwerpen) en A11 (Antwerpen-Zeebrugge). Dit hoefijzer omvat nu nog een aantal missing links c.q. zwakke schakels. Op afzienbare termijn zal de omlegging Steenbergen worden gerealiseerd. Hierdoor kunnen capaciteitsproblemen ontstaan op de traject Markiezaat-Zoommeer in de A58; hiervoor loopt momenteel een verkenning. Onder meer in het kader van de verkenning Rotterdam Vooruit en de verkenning Rotterdam-Antwerpen (VAR) wordt gestudeerd op de aanleg van de A4 op het traject Klaaswaal-Hoogvliet.
In Vlaanderen zijn vergevorderde plannen voor het kortsluiten van de Antwerpse Ring met de A11 door middel van de Oosterweelverbinding (waaronder de "Lange Wapperbrug"). Op langere termijn zal de A11 tot aan Zeebrugge worden opgewaardeerd tot autosnelweg.



Gebiedsvisie Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone

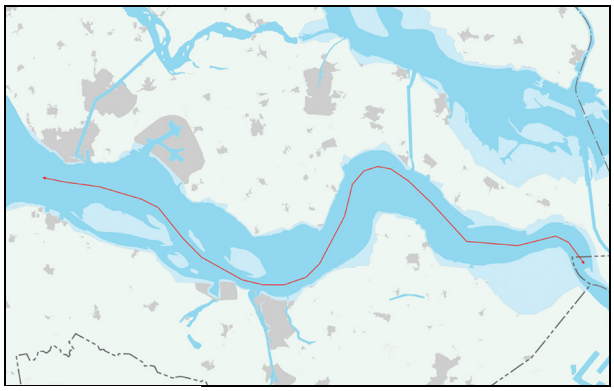
Trekker: Provincie Zeeland, gemeente Terneuzen
Fase: Van onderzoek naar uitvoering
Volgende mijlpaal: Intentieverklaring uitvoerende partijen
Knelpunten: geen

De Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone heeft de ambitie om een sprong te maken in de economische ontwikkeling. Daarnaast heeft het gebied te maken met bevolkingsdaling en een leefbaarheid die onder druk ligt. Om deze opgave integraal op te pakken is een gebiedsvisie opgesteld. Economisch heeft de Kanaalzone drie ijzers in het vuur: procesindustrie, logistiek en agribusiness. De Kanaalzone wil hierbij voorloper in duurzaamheid zijn.

Om te komen tot realisering van deze ambitie voor de langere termijn, zijn in de gebiedsvisie voor de periode tot 2020 acht opgaven benoemd:

- Verduurzaming en innovatie van het economisch kerngebied
- Vormgeven aan een arbeidsmarktstrategie
- Bouwen aan regiomarketing
- Duurzame multimodaliteit
- Differentiëren van woonmilieus en voorzieningenniveaus
- Werken aan milieukwaliteit
- Versterken van natuur en landschap
- Naar een Grenzeloze Kanaalzone

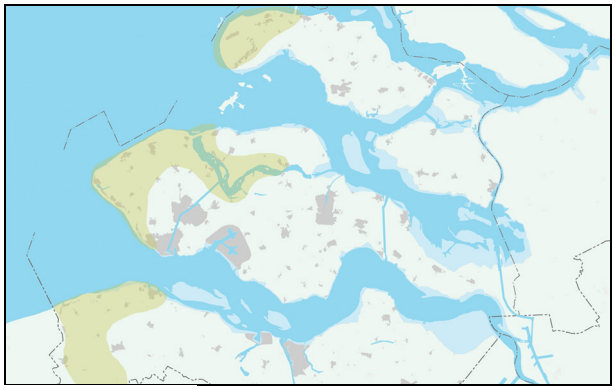
In de gebiedsvisie Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone zijn de lange termijnambitie en de acht opgaven uitgewerkt. Daaraan gekoppeld zijn projecten geïnventariseerd die hier invulling aan geven. Deze projecten worden voor een groot deel uitgevoerd door de verschillende projectpartners, en zijn voor een groot deel reeds bestaande autonome projecten. Een deel van de projecten wordt daarnaast uitgevoerd onder regie van de stuurgroep Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone.



Verruiming vaargeul Westerschelde

Trekker: Rijk
Fase: Realisatie
Volgende mijlpaal: Behandeling baggeren Raad van State
Knelpunten: Natuurherstel

De vaarweg naar Antwerpen is onvoldoende diep voor de verwachte groei van containerschepen. Een derde verruiming van de vaargeul in het Schelde-estuarium zorgt ervoor dat schepen met een diepgang van 13,10 meter onafhankelijk van het getij van en naar de haven van Antwerpen kunnen varen.
De derde verruiming is onderdeel van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium. De verruiming van de vaargeul wordt uitgevoerd en gefinancierd door Vlaanderen. Voor verruiming van de vaargeul op Nederlands grondgebied wordt de Tracéwetprocedure gevolgd. Nederland financiert maximaal €30 miljoen op Nederlands grondgebied voor wrakkenberging, bescherming van kabels en leidingen, geulwandverdediging en mogelijke herstelmaatregelen in de Westerschelde, waarbij niet duidelijk is dat de noodzaak tot herstel wordt veroorzaakt door de verruiming.
Over uitvoering van de Ontwikkelingsschets is op 21 december 2005 door Vlaanderen en Nederland een verdrag ondertekend, als onderdeel van in totaal vier Scheldeverdragen. Deze verdragen zijn in februari 2007 door het Vlaamse Parlement goedgekeurd. De Tweede Kamer is eind 2007 akkoord gegaan met de verdragen en de Eerste Kamer in juli 2008. Het Tracébesluit voor de vaarwegverruiming is genomen nadat de Eerste Kamer haar akkoord heeft gegeven. In 2009 zijn de uitvoeringsbesluiten genomen.
Tegen Tracébesluit en uitvoeringsbesluiten is beroep aangetekend bij de Raad van State, die de uitvoeringsbesluiten deels heeft geschorst. De definitieve uitspraak wordt januari 2010 verwacht. Met het kabinetsbesluit van 9 oktober 2009 om natuurcompensatie in de Hedwigepolder toe te passen, lijkt de procedurele belemmering uit de weg geruimd.



Recreatie en toerisme Zeeuwse kust

Trekker: Provincie Zeeland
Fase: Realisatie
Volgende mijlpaal:
Knelpunten:

Dit project richt zich op het gebruik en beheer van de stranden in Zeeuws Vlaanderen. Het is een samenwerkingsverband met Vlaanderen, geïnitieerd door de provincie Zeeland. Het project komt tevens in aanmerking voor Europese subsidies.

Doel van het project is om te komen tot een duurzaam strandgebruik. Hiervoor is een investeringsbudget van €3 miljoen gereserveerd. Hierbij worden een aantal facetten integraal versterkt. De toegang tot de stranden wordt aangepakt met een verbetering van de toeristische infrastructuur. Dit gaat hand in hand met ecologisch strandbeheer om de natuurlijke kwaliteiten van de Noordzee kust te waarborgen. Ten slotte wordt ingezet op communicatie. Via informatie en promotie worden de Zeeuwse stranden zowel de natuurlijke als de recreatieve kwaliteit onder de aandacht gebracht.

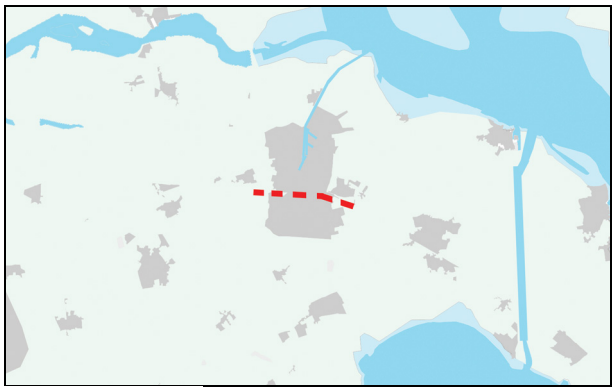
N57 Veerse Dam-Middelburg

Trekker: Rijkswaterstaat directie Zeeland
Fase: Realisatie
Volgende mijlpaal: Oplevering 2011
Knelpunten: geen

De huidige N57 doorsnijdt de bebouwde kom van Middelburg, wat leefbaarheidproblemen oplevert. Daarnaast is de verkeersveiligheid en de doorstroming onvoldoende. Gekoppeld aan de nieuwe N57 zijn plannen ontwikkeld voor de rondweg Serooskerke. Deze is bedoeld ter ontlasting van de traverse door Serooskerke en het middengebied van Walcheren. Voor de N57 is Rijkswaterstaat Zeeland de trekker, voor de rondweg Serooskerke is dit de provincie Zeeland. In 2009 zijn de afspraken over de financiering van het Veerse gedeelte van de N57 afgerond en zijn tevens afspraken gemaakt over de aansluitende realisatie van de rondweg Serooskerke. Het voortouw voor de uitvoering van Belvedere fase 2 ligt bij de gemeenten.

Op het gedeelte Veersedam – Middelburg wordt de weg omgebouwd tot gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Het nieuwe aquaduct onder het Kanaal door Walcheren krijgt 2 x 2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/uur.

Het accent van de nieuwe N57 ligt op verkeersveiligheid en niet op doorstroming. Hierdoor ontstaat een verbinding die met name bestemd is voor lokaal- en bestemmingsverkeer (hierbij dient ook gedacht te worden aan toerisme en recreatie), en is de weg minder geschikt als doorgaande verbinding tussen de A58 en de Randstad.

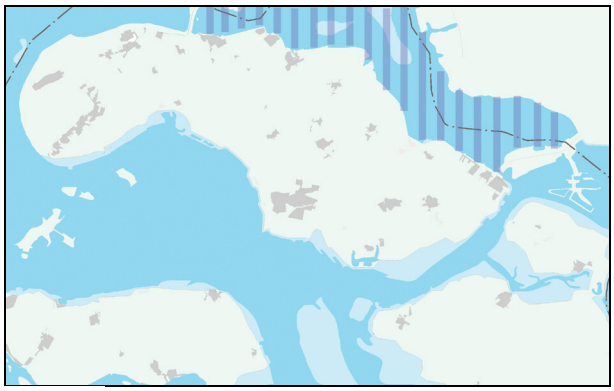


Spoor verdiept door Goes

Trekker: Gemeente Goes
Fase: Planstudie
Volgende mijlpaal: Variantkeuze
Knelpunten: Financiering in relatie tot ambitie

Inzet van het spoorproject in Goes is om de extra overlast die het toenemende goederenvervoer per spoor gaat veroorzaken terug te dringen en daarmee goederenvervoer per spoor voor de toekomst optimale kansen te bieden. Die extra overlast heeft betrekking op trillingen, geluidsoverlast en barrièrewerking voor het verkeer als gevolg van langere sluitingstijden van de overwegen.

Het project in Goes voorziet voor de aanpak van de trillingshinder in de bouw van een betonnen bak waar de spoorlijn dan doorheen loopt voor het spoortraject in de bebouwde kom van Goes ten oosten van het station. Deze bak zorgt ook meteen voor de geluidsafscherming. Voor verbetering van de doorstroming van het verkeer wordt gewerkt aan een onderdoorgang voor fietsers/voetgangers en een onderdoorgang voor al het overige verkeer. Havenschap/ provincie/ gemeente en ministerie V en W hebben hier 40 miljoen voor op tafel gelegd.



Water & Getij Grevelingen

Trekker: Rijkswaterstaat directie Zeeland
Fase: MIRT verkenning
Volgende mijlpaal:
Knelpunten:

In 2002 is geconstateerd dat de waterkwaliteit en de ecologie van het Grevelingenmeer achteruit gaan. Zo is er onder andere sprake van zuurstofloosheid, afname van vogels, verdwenen zeegras, overmatige algenbloei, afstervend zeesla (stankoverlast), afname van mossels en oesters en verruiging van de oevers. Doel van de verkenning is te onderzoeken welke mogelijke oplossingen er zijn om de waterkwaliteit te verbeteren en de natuurwaarden te versterken. Gedacht wordt aan het vergroten van de doorlaat in de Brouwersdam met de introductie van getij op het Grevelingenmeer tot gevolg. Ook andere oplossingsrichtingen zoals beheersmaatregelen (bijvoorbeeld baggeren) en doorspoelopties worden onderzocht. Daarnaast wordt bekeken in hoeverre een vergroting van de doorlaat in de Brouwersdam gecombineerd kan worden met andere functionaliteiten, zoals een scheepvaartverbinding of een getijdenenergiecentrale.

De verkenning is begin 2009 afgerond. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 is afgesproken de verkenning uit te breiden met elementen uit het MIRT Spelregelkader. Er zal onder andere een Plan-mer worden uitgevoerd naar de reconstructie van de Brouwersdam. Oplevering is voorzien in 2011.

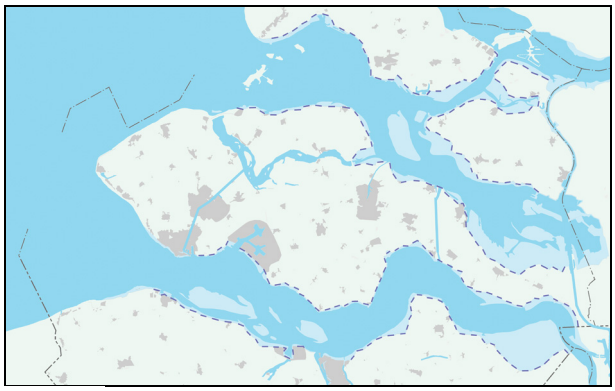
Zandhonger Oosterschelde

Trekker: Rijkswaterstaat directie Zeeland
Fase: MIRT verkenning
Volgende mijlpaal: Planstudiebesluit (2013)
Knelpunten:

Sinds aanleg van de Pijlerdam stroomt er minder water in en uit de Oosterschelde. Omdat de getijdengeulen te groot zijn voor de kleinere hoeveelheid water stroomt het daardoor langzamer dan voorheen en heeft onvoldoende kracht om sediment te verplaatsen van de geulen naar het intergetijdengebied. De afbrekende krachten werken nog wel, maar de opbouwende krachten niet meer.
Dit proces staat bekend als 'zandhonger' en heeft een negatieve invloed op de waterveiligheid, op gebruiksfuncties en op de natuurwaarden van dit als Natura 2000 aangewezen gebied. De erosie van de platen, slikken en schorren heeft effect op de golf- aanval op de dijken en daarmee op de levensduur ervan.

Momenteel erodeert zo'n 50 hectare intergetijdengebied per jaar. De verwachting is dat dit verdubbelt tot 100 hectare per jaar. Deze erosie heeft negatieve gevolgen voor de getijdennatuur, terwijl de stormvloedkering juist was bedoeld ter behoud van de natuur.

V&W en LNV zijn in 2007 gestart met een verkenning om inzicht te krijgen in de effecten van handhaving huidig beleid (= niets doen) en welke beheersmaatregelen mogelijk zijn. Onderdeel van de verkenning is het doen van proeven (proefsuppletie) om te testen of de maatregelen effectief zijn. In 2009 is een onderzoek gestart naar bandbreedte van de ingrijpmogelijkheden door een aantal toekomstbeelden te ontwikkelen met verschillende ambities, variërend van 'maximaal ingrijpen' (zandhonger stillen) tot 'niets doen'. Van deze toekomstbeelden worden de vereiste investeringen en baten (in termen van veiligheid en natuurbehoud) berekend. De verwachting is dat de verkenningsfase in 2013 zal zijn afgerond.



Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

Trekker: Rijkswaterstaat directie Zeeland
Fase: Realisatie
Volgende mijlpaal:
Knelpunten: Natuur- en cultuurhistorische waarden

In 1996 werd geconstateerd dat een groot deel van de dijkbekledingen van gezette steen niet meer voldeed aan de in de Wet op de waterkering gestelde veiligheidsnormen. Dit bleek na uitvoering van een globale landelijke inventarisatie van dijkbekledingen van gezette steen.
Naar aanleiding van het besluit van de Minister om zo snel mogelijk te starten is het projectbureau Zeeweringen opgericht, dat sinds 1997 werkt aan verbetering van 165 km dijkvak in de Westerschelde. Er is begonnen in de Westerschelde, waarbij gaande het project meer inzicht is verkregen in de problematiek. Een nadere inventarisatie heeft plaatsgevonden aan de hand van de uitkomst van de (vijfjaarlijkse) toetsing op grond van de Wet op de waterkering in 2001. Hierover is in februari 2003 aan de Tweede Kamer gerapporteerd. Op basis van deze rapportage is een inventarisatie van de nog uit te voeren werken in de Oosterschelde gemaakt. Hieruit is gebleken dat circa 173 km steenbekleding in de Oosterschelde verbeterd moet worden. De planning hiervoor loopt tot aan 2015.

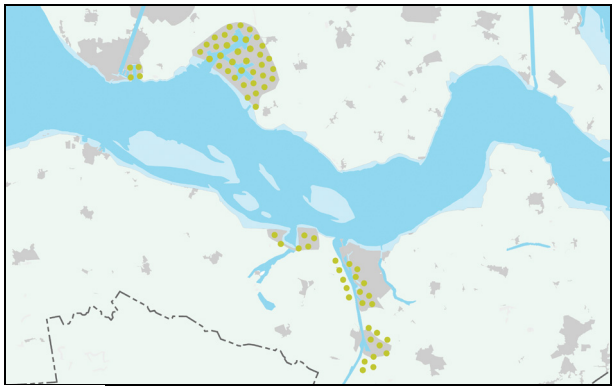
Kwaliteitseisen aan uitvoering die voortkomen uit wettelijke eisen (N2000, KRW, etc.) kunnen worden verbonden met lokale/regionale initiatieven of gebiedsontwikkelingen. Voorbeelden van verbinden herstelopgave natuur met dijkversterkingen en verbetering zijn Kruiningen-Perkpolder (Westerschelde) en SAMARES (Oosterschelde). Daarnaast dient aandacht te zijn voor de cultuurhistorische en natuurkundige waarden die deze dijken inmiddels hebben ontwikkeld.

Beheer & onderhoud vaarweg Rotterdam-België-Frankrijk

Trekker:
Fase:
Volgende mijlpaal:
Knelpunten:

Momenteel is een vlotte en veilige doorstroming van het scheepvaartverkeer over de corridor Rotterdam - Gent/Antwerpen niet te garanderen, wat deels veroorzaakt wordt doordat de bodems in deze hoofdtransportas niet op de gewenste diepte zijn. Op deze vaarroutes is de gegarandeerde diepgang 4 meter, dit geldt voor de Schelde - Rijn verbinding (SRV) en voor de route via het Kanaal door Zuid-Beveland (KZB). Om dat te waarborgen dient de vaarwegbodem in de Oosterschelde, KZB en SRV op NAP- 7,00 m te blijven. Hiervoor is onderhoudsbaggerwerk noodzakelijk.

Ook zijn deelinstallaties van de in deze vaarweg gelegen kunstwerken aan het eind van de technische levensduur. Hierdoor kunnen veelvuldig storingen optreden met mogelijk zelfs langdurig uitval van het complex. Daarom is op korte termijn renovatie van de Volkeraksluizen, Kreekraksluizen, Krammersluizen en sluizen bij Hansweert noodzakelijk.
De op korte termijn voorziene renovatie van de Kreekraksluizen omvat onder andere de elektrotechnische en de werktuigbouwkundige installaties en de bouw van een nieuw bedieningsgebouw. Daarnaast zouden de sluisdeuren geconserveerd worden, en wordt de huidige mechanische deurschuifbewegingswerken vervangen door hydraulische bewegingswerken.



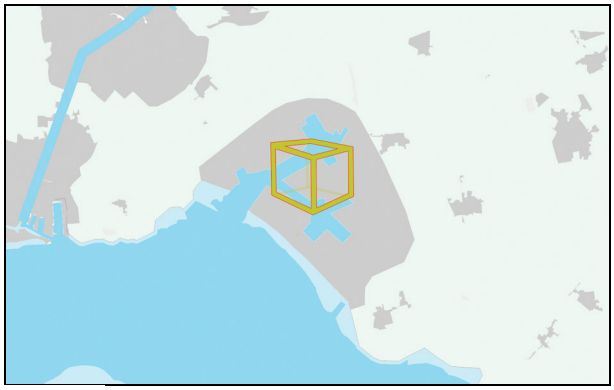
Pieken in de Delta

Trekker: Provincie Zeeland
Fase: Realisatie
Volgende mijlpaal: uitvoering deelprojecten
Knelpunten:

Binnen de nationale nota Pieken in de Delta is voor Zuidwest-Nederland het doel gesteld meer te profiteren van de strategische ligging in het hart van de Rijn-Schelde delta tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen/Gent. In de aanpak wordt ingezet op technologische ontwikkeling, innovatie en nauwe samenwerking tussen bedrijven, onderwijs en overheid. De drie speerpuntsectoren zijn procesindustrie, logistiek en (kust-)toerisme. Majeure fysieke onderdelen: Maintenance Value Park en Bio Base Europe.

Maintenance Value Park: In het kader van Pieken in de Delta is aan havenschap Zeeland Seaports en DOW Terneuzen een subsidie toegekend voor het ontwikkelen van het Maintenance Value Park (MVP). Dit is een concept en businessplan voor een fysieke concentratie van multidisciplinaire maintenance en service bedrijven, met integratie van kennisontwikkeling en bedrijfsopleidingen, dicht op de maintenance business, alsmede een vruchtbare omgeving voor startende of zich ontwikkelende maintenance bedrijven. In 2009 hebben de betrokken partijen een intentieovereenkomst ondertekend om dit project uiterlijk 2012 te realiseren. Beoogde locatie is de grond boven het 'tunneldak' van de Westerscheldetunnel (aangrenzend aan DOW Terneuzen). Het proces om grond te verwerven is in gang gezet. Vervolgens wordt acquisitie in gang gezet. Voorlopig wordt ingezet op start van de bouw in 2011.

Bio Base Europe: In de periode 2006-2008 is zowel voor het project Kenniscentrum Duurzame Technologie als voor het Expertise- en voorlichtingscentrum voor bio-energie en industriële technieken subsidie verleend vanuit Pieken in de Delta. Die subsidies voorzagen in het 'tot op de drempel van realisatie' brengen van beide projecten. Voor beide projecten bleek dat zij een grote economische potentie en haalbaarheid hadden. Daarom is nu ook de realisatie opgepakt door havenschap Zeeland Seaports i.s.m. Ghent Bio Energy Valley. Bio Base Europe bestaat uit een pilot plant, een training center en een network: een aan het trainingscenter gekoppelde locatie waar bedrijven en startende ondernemers terecht kunnen met vragen over bio-gebaseerde producten en processen. De pilot plant wordt ingericht in een voormalige brandweerkazerne in het Gentse havengebied. Het training center is beoogd in de Koegorspolder in de Terneuzense Kanaalzone.



Containerisatie zeehavens

Trekker: Zeeland Seaports + marktpartijen
Fase: Planstudie en realisatie
Volgende mijlpaal: aanvaarding MER WCT door PS
Knelpunten: procedurele risico's inpassingsplan

Het vervoeren van vracht per container is een ontwikkeling die zich in alle havens steeds meer profileert. In toenemende mate worden goederen wereldwijd in containers vervoerd. In de Terneuzense Kanaalzone vindt op kleine schaal reeds containeroverslag plaats. In het Sloegebied neemt het aantal verscheepte containers steeds verder toe. Om de unieke locatie tussen de wereldhavens van Rotterdam en Antwerpen optimaal te blijven benutten wordt in het Sloegebied op verschillende fronten gewerkt aan de ontwikkeling van containerfaciliteiten.

Een marktinitiatief is de Verbrugge Container Terminal (VCT), een binnen het bestaande havengebied gelegen grootschalige containeroverslagfaciliteit. Tevens in een vergevorderd stadium is het ontwikkelen van de Scaldiahaven. Deze containerterminal zal naar verwachting medio 2010 operationeel zijn.
Daarnaast is havenschap Zeeland Seaports bezig met planontwikkeling voor een Westerschelde Container Terminal (WCT). De WCT betreft de aanleg van een 2.000 meter lange kade aan de Westerschelde, gericht op containeroverslag. Bij de containerisatie is, gezien de omvang van de gezamenlijke initiatieven, de (beperkte) marktruimte een aandachtspunt.

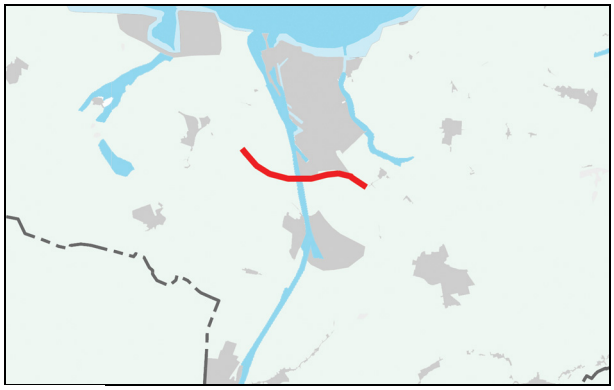
Belangrijk aandachtspunt bij containerisatie zijn de achterlandverbindingen. Ingezet moet worden op een zo groot mogelijk aandeel navervoer voor de binnenvaart wegens congestie- en leefbaarheidsproblemen die weg- en spoorvervoer met zich meebrengen.

Goederenspoorlijn VeZA

Trekker: Provincie Zeeland
Fase: Planstudie
Volgende mijlpaal: Resultaten Planstudie
Knelpunten: Afhankelijkheid België

Het project VeZA (verbinding Zeeland-Antwerpen) is afgeleid van het vroegere VERA-project. In de VERA-plannen (Roosendaal-Antwerpen) is altijd sprake geweest van een aanvullende bochtafsnijding waardoor de Zeeuwse havens een directe spoorverbinding met Antwerpen zouden krijgen. De meerwaarde van deze bochtafsnijding is – naast het evidente voordeel van een directe spoorverbinding en betere mogelijkheden voor samenwerking tussen de Zeeuwse havens en Antwerpen - vooral het feit dat wagons met gevaarlijke stoffen met een zuidelijke bestemming niet meer door de kernen van Bergen op Zoom, Roosendaal en de Drechtsteden naar Kijfhoek en weer terug hoeven te worden geleid.

Het VERA-project is stopgezet, omdat geen overeenstemming te bereiken was over de noord-zuid-routering door West-Brabant. Hierdoor is de gedachte ontstaan om dan alleen de bochtafsnijding te realiseren, waarvoor ca de helft van de voor VERA gereserveerde middelen benodigd zou zijn. In 2008 zijn de middelen voor VERA echter overgeboekt naar het programma hoogfrequent spoor. Onderzocht wordt nu of realisering via dat programma mogelijk is of dat andere wegen voor financiering moeten worden gezocht.



Kanaalkruising Sluiskil

Trekker: Provincie Zeeland
Fase: Realisatie
Volgende mijlpaal: Start bouw
Knelpunten: geen

In 2008 heeft de overdracht van het aandelenpakket van het Rijk in de Westerscheldetunnel aam de provincie Zeeland plaatsgevonden. Daarmee is het overrendement op de Westerscheldetunnel beschikbaar gekomen voor de realisatie van de Sluiskiltunnel. Omdat daarmee de financiering van de Sluiskiltunnel rond was, is in 2009 is een overeenkomst tussen het Rijk en de provincie getekend waarin de bijdrage van het Rijk is vastgelegd. Verder is afgesproken dat de realisatie van de Sluiskiltunnel een provinciaal project is geworden.
In 2009 is de keuze voor een geboorde tunnel gemaakt, en het bestemmingsplan ter inzage gelegd. Oplevering wordt verwacht in 2014.

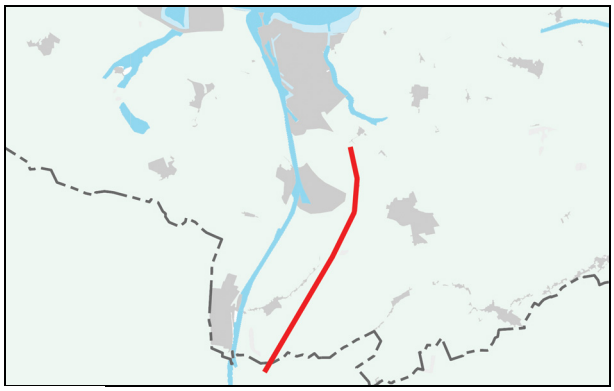
N62 Goes-Westerscheldetunnel

Trekker: Provincie Zeeland
Fase: Realisatie
Volgende mijlpaal: Start voorbereidingsfase definitief ontwerp
Knelpunten: geen

Door opening van de Westerscheldetunnel is de verkeersintensiteit tussen het Sloegebied en Goes sterk toegenomen. Om ervoor te zorgen dat de verkeersafwikkeling ook in de toekomst vlot en veilig verloopt, heeft de provincie Zeeland het initiatief genomen om de capaciteit van de Sloeweg te vergroten.

Provincie Zeeland is initiatiefnemer van het project, het bevoegd gezag ligt bij de gemeenten Borsele en Goes. In juni 2008 is de MER vastgesteld door de gemeenteraden van Borsele en Goes. Het vastgestelde plan voorziet in de ombouw van de bestaande 1x2 rijstroken naar een regionale stroomweg met 2x2 rijstroken. Volgens planning is de Sloeweg begin 2013 gereed. Bij 's-Heerenhoek wordt een nieuwe ongelijkvloerse aansluiting gerealiseerd. In aansluiting op de ombouw van de Sloeweg zal ook de aantakking van de N62 op A58 worden gewijzigd. Verder zal Heinkenszand bij de Drieweg een directe aansluiting krijgen op de A58.

Via het convenant tussen het Rijk en Zeeland ter uitwerking van de besluiten uit de Ontwikkelingsschets 2010 van het Schelde-estuarium wordt door het Rijk via het MIRT € 80 miljoen ter beschikking gesteld voor verdubbeling van Sloeweg en Tractaatweg (zie N62 Terneuzen-Zelzate). Daarnaast is afgesproken dat de tegenwaarde van de Hedwigepolder beschikbaar wordt gesteld via afspraken met Vlaanderen.



N62 Terneuzen-Zelzate

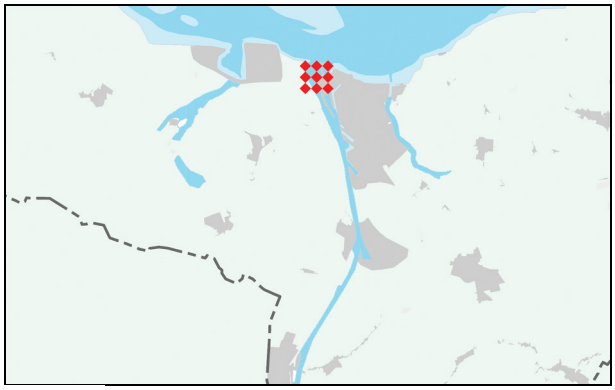
Trekker: Provincie Zeeland
Fase: Planstudie (MER)
Volgende mijlpaal: Vaststelling voorkeursvariant
Knelpunten: Financiering

Zowel voor Nederland als voor België liggen er economische kansen in de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Hiervoor moet de bereikbaarheid van dit gebied wel verbeterd worden. De N62 wordt gezien als belangrijke ontwikkelingsas, tussen de A58 in Zeeland en de Expressweg in Vlaanderen. Mede door de komst van de Westerscheldetunnel heeft de N62 een belangrijke rol gekregen als doorgaande regionale verbinding tussen de zeehavens en industriegebieden van Gent, Terneuzen en Vlissingen. Op groter schaalniveau ontstaat er ook een betere verbinding in een stedelijk netwerk dat wordt gevormd door de Randstad, de Brabantse Stedenrij en de Belgische steden Antwerpen en Gent.

De voorgenomen verdubbeling van de Sloeweg en aanleg van de Sluiskiltunnel zullen leiden tot een nog groter verkeersaanbod op de N62. Om dat goed te kunnen verwerken zal de Tractaatweg worden omgebouwd tot regionale stroomweg (2x2 rijstroken, 100 km/uur). Dit moet leiden tot waarborging van de verkeersveiligheid en de doorstroming bij de in de verkeersprognoses aangegeven verkeersintensiteit.

Bij de verbreding van de Tractaatweg moet zoveel mogelijk recht worden gedaan aan de belangen vanuit ruimtelijke ordening, natuur, milieu en economie in hun onderlinge samenhang. Daarnaast moet een goede ontsluiting van woon-, haven-, industrie- en glastuinbouwgebieden gefaciliteerd worden en sluipverkeer op het onderliggende wegennet worden voorkomen.

In het voorjaar van 2008 heeft de Startnotitie ter inzage gelegen. Inmiddels zijn ook de richtlijnen voor de MER bekend gemaakt. Volgens planning is de Tractaatweg begin 2014 gereed.



Maritieme toegang Kanaal Gent-Terneuzen

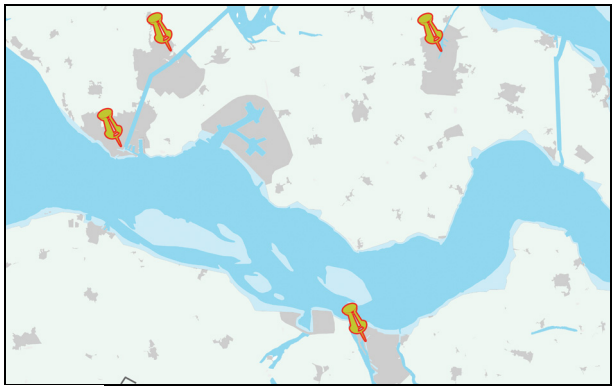
Trekker: Rijksoverheden Nederland en Vlaanderen
Fase: Verkenning
Volgende mijlpaal: Beslissing voorkeursvariant
Knelpunten:

Op basis van het Derde Memorandum van overeenstemming tussen Vlaanderen en Nederland is besloten tot het uitvoeren van een gezamenlijke Vlaams-Nederlandse grensoverschrijdende verkenning naar de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen, in het licht van de logistieke potentie van deze zone. De afmetingen van de huidige zeesluis betekenen een beperking voor de afmeting van schepen die doorgelaten kunnen worden. Daarnaast komt, zoals aangegeven in de Nota Mobiliteit, de maximum capaciteit van de sluizen te Terneuzen voor de binnenvaart in zicht, en komt de betrouwbaarheid van gehele complex onder druk te staan.
Op basis van de verkenning is besloten enkele varianten nader uit te werken in een planstudie, met inachtneming van aanvullende voorwaarden, wanneer overeenstemming bereikt kan worden over de kostenverdeling van de verschillende mogelijke oplossingen.

Beheer & onderhoud Kanaal Gent-Terneuzen

Trekker: Rijkswaterstaat
Fase:
Volgende mijlpaal:
Knelpunten:

Nederland heeft op grond van internationale afspraken betreffende de verbetering van het kanaal Gent-Terneuzen de verplichting tegenover België voor het in goede staat onderhouden van het kanaal, het sluizencomplex en de bediening van de objecten. De gegarandeerde diepgang voor zeeschepen bedraagt 12,25 m, wat inhoudt dat de kanaalbodem moet worden gehandhaafd op 13,50 m onder het Kanaalpeil.
Tevens is afgesproken dat de zoutbelasting vanuit de Westerschelde wordt tegengegaan.
Om de internationale afspraken na te kunnen komen is onderhoudsbaggerwerk noodzakelijk. De werkzaamheden bestaan uit het baggeren van het kanaal en renovatie van het sluizencomplex Terneuzen.

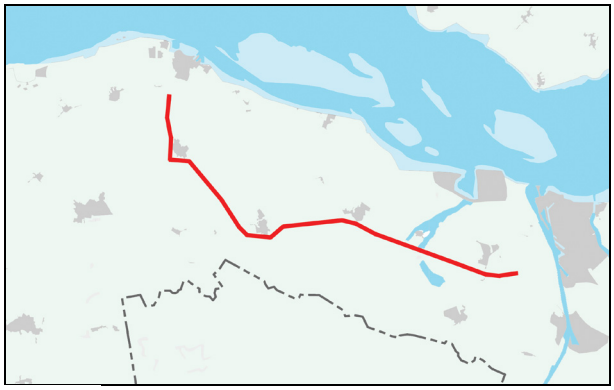


Transformatie sleutelprojecten Stedennetwerk

Trekker: Stedennetwerk Zeeland
Fase: van planvorming tot realisatie
Volgende mijlpaal:
Knelpunten:

Het Stedennetwerk Zeeland zet in op transformatie van dichtbij de stadscentra gelegen gebieden, die in het verleden of nu nog in gebruik zijn als (watergebonden) bedrijventerrein. Uitplaatsing van nog resterende bedrijven op deze verouderde terreinen biedt de bedrijven meer toekomstmogelijkheden. Vanuit het concept van compacte steden is woningbouw op dergelijke unieke locaties zeer gewenst. Woningbouw op deze locaties is onder meer vanwege noodzakelijke grondsaneringen aanzienlijk duurder dan het ontwikkelen van nieuwe terreinen op weilanden aan de buitenzijde van de stad.

Goese Schans betreft de transformatie van een verouderd bedrijventerrein. Het gebied wordt ontwikkeld in een waterrijke woonomgeving ten noorden van het centrum, met directe aansluiting op het Goese Meer en de Oosterschelde. Ruime kavels aan het water vormen passen bij het Zeeuwse karakter, en bieden een woonmilieu dat in de Randstad moeilijk te krijgen is.
Het voormalige terrein van de Koninklijke Schelde Groep (KSG) in Vlissingen vormt de achtergrond voor het stedelijk transformatieproject Scheldekwartier, waarin direct aansluitend aan de binnenstad functies als wonen, werken, detailhandel, voorzieningen voor recreatievaart en culturele voorzieningen zijn gepland.
Ramsburg betreft een verouderd bedrijventerrein dat tegen de historische binnenstad van Middelburg is gelegen. Door de eind 2010 te openen N57 wordt de bereikbaarheid sterk verbeterd; de achterdeur wordt de voordeur. Ramsburg is geschikt voor verschillende soorten woningbouw, maar ook voor hoogwaardige bedrijvigheid in de vorm van kantoren en beschikt over historische karakteristieken die het gebied een sterk imago kunnen geven.
De herontwikkeling van Axelse Dam in de Terneuzense binnenstad omvat een veelheid aan functies, het Masterplan valt uiteen in zes deelprojecten. Het plan draagt niet alleen bij aan de inbreidingsdoelen ten aanzien van woningbouw, maar kan voor een kwaliteitsimpuls voor het gehele stedelijke gebied van Terneuzen zorgen.



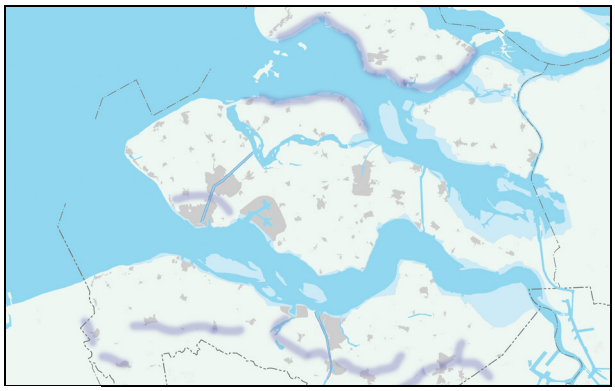
N61 Hoek-Schoondijke

Trekker: Rijkswaterstaat directie Zeeland
Fase: Planologische procedure (OTB)
Volgende mijlpaal: vaststellen tracébesluit
Knelpunten: geen

Het betreffende deel van de rijksweg N61 heeft als belangrijkste taak het ontsluiten van het deel van Zeeuws Vlaanderen ten westen van de Westerscheldetunnel. Door de weg op te waarderen tot een volwaardige stroomweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur wordt zowel gezorgd voor een betere doorstroming als een verbeterde verkeersveiligheid. Dit wordt tevens gerealiseerd omdat landbouwvoertuigen van de hoofdrijbaan worden gehaald en via parallelwegen worden geleid.

Beide aspecten sluiten naadloos aan bij het Zeeuwse beleid op het gebied van verkeer en vervoer. Ook ten aanzien van andere beleidsaspecten (zoals recreatie en toerisme, economie) is het omvormen van de N61 tussen Schoondijke en Hoek tot volwaardige stroomweg conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig wenselijk. Het gebied langs de kust wordt beter bereikbaar voor de dag- en verblijfsrecreant en de bedrijventerreinen in West-Zeeuws-Vlaanderen worden beter bereikbaar vanuit oostelijke richting.

Om snellere uitvoering mogelijk te maken is besloten de weg ter plaatse van het natuurgebied “De Braakman” als 2x1 uit te voeren. Oplevering is voorzien in 2013.

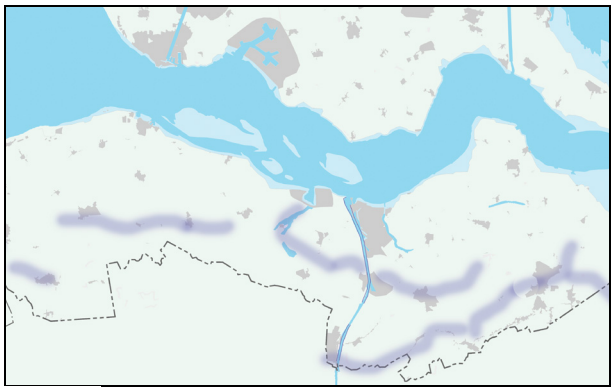


Versterking cultuurhistorische elementen

Trekker: Provincie Zeeland
Fase: Realisatie
Volgende mijlpaal:
Knelpunten:

Versterking van de cultuurhistorische elementen is één van de speerpunten van het provinciaal omgevingsbeleid. Dit beleid resulteert in een aanpak waarbij in alle plannen aandacht is voor de cultuurhistorische elementen. Hiertoe is de cultuurhistorische hoofdstructuur (CHS) opgesteld. Deze kaart, variërend van de waarde van boerderijen tot rijksmonumenten, wordt onder de aandacht van gemeenten en ontwikkelaars gebracht en bij ruimtelijk vooroverleg van plannen betrokken.
Daarnaast is de provincie actief met het behouden en ontwikkelen van enkele grootschalige of belangrijke cultuurhistorische speerpunten. Voorbeelden hiervan zijn het Landfront Vlissingen, De Meester van der Heijdengroeve te Nieuw-Namen, de Oesterputten in Yerseke en de Oosterscheldedijken.

Het Landfront Vlissingen (Bunkerlinie Walcheren 2e Wereldoorlog) staat op de Archeologische Monumentenkaart van Zeeland. Dit unieke landfront heeft een grote samenhang met andere waardevolle landschappelijke elementen in Zeeland. Doel is om conservatie en beleving van dit monument een nieuwe impuls te geven en de toegevoegde landschappelijke waarde beter te benutten.
De Meester van der Heijdengroeve in Nieuw-Namen is een zandgroeve in De Kauter, een heuvel waarop het dorp Nieuw-Namen gebouwd is. Het is in 1983 aangewezen als geologisch monument, omdat het de enige plek in Nederland is waar pliocene afzettingen aan het oppervlak voorkomen. Een groot deel van de groeve is echter door de jaren heen volgestort met afval. Er zijn plannen de groeve te saneren en weer in ere te herstellen.
Bij de Oesterputten in Yerseke ligt de uitdaging in het goed combineren van het (nog steeds!) bedrijfsmatig functioneren, het borgen van de cultuurhistorische waarde en het versterken van het toeristisch potentieel.
De Oosterscheldedijken van Schouwen-Duiveland en Noord-Beveland hebben, naast natuurwaarden, tevens een cultuurhistorische waarde ontwikkeld. Bij dijkverbeteringsprojecten moet dit een rol spelen.



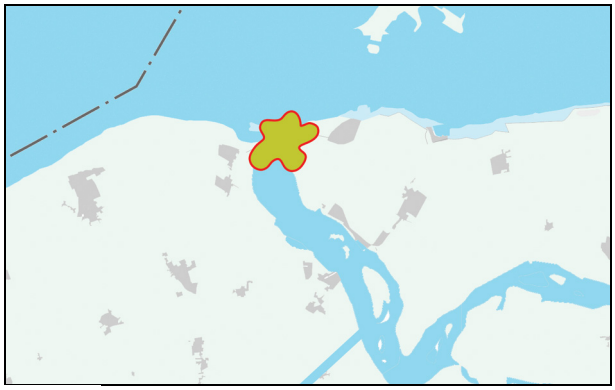
Staats Spaanse linies

Trekker: Provincie Zeeland
Fase: Realisatie
Volgende mijlpaal:
Knelpunten:

In Zeeuws-Vlaanderen is tijdens de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) stevig gevochten tussen Spanje en de toenmalige Nederlandse gewesten. De restanten van die tijd -vestingsteden, forten en schansen- liggen kriskras verspreid in het Zeeuwse en Belgisch-Vlaamse landschap.

De linies in het Zeeuws Vlaamse en Belgisch Vlaamse landschap zijn gemeente- en landsgrensoverschrijdend. Aan beide zijden van deze grenzen is er bereidheid om op enig niveau plannen te ontwikkelen en uit te voeren, met de vestingwerken als uitgangspunt. De integrale beleidsvisie heft versnippering rondom ontwikkeling van de linie op: alle handelingen rond de linie moeten worden ingebed in een uniforme aanpak, gericht op eenduidig beleid en uitvoering in behoud, beheer, inrichting en ontsluiting. Na de verkenning van de Staats Spaanse linies door het bureau HNS Landschapsarchitecten (2003) is er gestart met de aanvraag van subsidie vanuit het Interreg-programma en het kader Nationaal landschap. Het Interreg IIIA traject is intussen afgerond. Dit betreft o.a. de herontwikkeling van 3 forten onder Axel en de reconstructie van het Mauritsfort in Hoek. De aanvraag voor het Interreg IVA traject is op dit moment in voorbereiding. Het realiseren van een rolstoelpad op de wallen van Hulst en maakt onderdeel uit van de aanvraag.

Duidelijk is dat de integrale beleidsaanpak in combinatie met grensoverschrijdende samenwerking en subsidie op Europees niveau de ontwikkelingen van de Staats Spaanse linies een goede doorstart hebben gegeven.



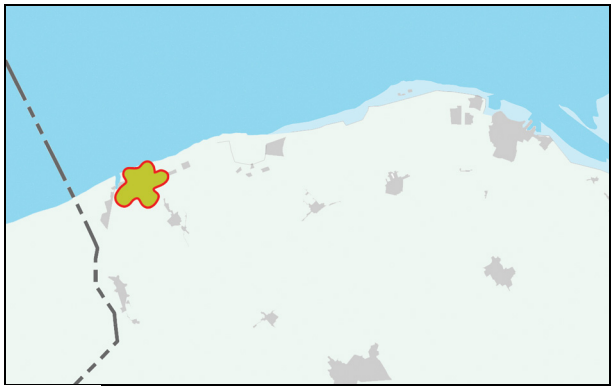
Herinrichting Veerse Dam

Trekker: Gemeente Veere
Fase: Onderzoek
Volgende mijlpaal:
Knelpunten:

Veerse Dam is in de gebiedsvisie Rondom het Veerse Meer aangewezen als ontwikkelingsgebied voor recreatie. Dit project kent dan ook een sterke link met de ontwikkeling van toerisme en recreatie in de provincie.

In een deelgebiedsvisie is de ruimtelijke herinrichting van Veerse Dam onder de loep genomen. Dit is uitgewerkt in een structuurschets, met als concrete planonderdelen onder andere: herinrichting en bouw van nieuwe verblijfs- en horeca locaties, vergroten van het strand en het ontwikkelen van kleinschalige infrastructuur rond het water. Met behulp van een door het kwaliteitsteam Zeeland opgesteld beeldkwaliteitsplan is een verdiepingsslag gemaakt. Dit heeft geresulteerd in de concentratie van verblijfs- en horecafaciliteiten en voorstellen voor een kwalitatieve impuls voor de inrichting van de openbare ruimte binnen het projectgebied. In het project wordt de recreatie-economie integraal uitgebouw met het behouden en versterken van de natuurwaarden van het Veerse Meer, de verbetering van de verkeersafwikkeling in en naar het gebied en de verkeersveiligheid.

Voor het project is een bestuurlijke begeleidingsgroep gevormd onder voorzitterschap van de betrokken gedeputeerde en met de betrokken gemeenten, Rijkswaterstaat en het waterschap als leden. Eind 2009 is besluitvorming gepland waarmee de onderzoeksfase wordt afgesloten en vervolgstappen worden gezet.



Transformatie Cadzand-Bad

Trekker: Gemeente Sluis
Fase: Realisatie
Volgende mijlpaal: geen
Knelpunten: geen

Cadzand-Bad is van oorsprong één van de belangrijkste toeristische trekpleisters binnen Zeeland, en de 'spil' voor kusttoerisme in Zeeuws Vlaanderen. Om deze status in de toekomst ook vast te kunnen houden is revitalisering echter noodzakelijk.

Uit onderzoek in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken, Provincie Zeeland en de gemeente Sluis is gebleken dat het centrumdeel van Cadzand-Bad in dit kader een facelift zou kunnen ondergaan. Deze verbetering van de centrumfunctie is op papier gereed en de financiering zou moeten geschieden via een PPS-constructie, waarbij de gemeente, de provincie en het bedrijfsleven participeren, De laatste groep pakt hierbij met name de bouw van nieuwe appartementen en renovatie van hotels op, terwijl de provincie en gemeente een sturende rol hebben en instrumenten inzetten. Het project kent ook een duurzame kant door de ontwikkeling van rood naar groen.

Inmiddels komen voor dit project de eerste private initiatieven binnen, welke door de gemeente worden getoetst aan de opgestelde beeldkwaliteitseisen. Dit gebeurt in het zgn. quality team, waarin integraliteit gewaarborgd is omdat o.a. bouw- en woningtoezicht, welstand en de provincie zitting hebben.

Recreatieverdeelweg Renesse

Trekker: Provincie Zeeland
Fase: Planstudie / Uitvoering
Volgende mijlpaal:
Knelpunten:

In het kader van de Gebiedsvisie Schouwen-West en het mobiliteitsplan van de voormalige gemeente Westenschouwen zijn plannen ontwikkeld voor aanleg van een recreatieverdeelweg en realisatie van een recreatietransferium. Deze weg maakt het mogelijk dat een de bestaande provinciale weg door kwetsbaar natuurgebied (Vroonweg) geamoveerd kon worden en zorgt er tevens voor dat de kernen Renesse, Ellemeet en Scharendijke worden ontlast van doorgaand (recreatief) verkeer.

De 1e fase van de weg, het gedeelte tussen Haamstede en (het recreatietransferium) Renesse, is in 2003 geopend. Amovering van de Vroonweg is inmiddels gebeurd. De 2e fase is het gedeelte tussen Renesse en de N57 bij Scharendijke. Uitvoering hiervan is voorzien in 2010. Bij de huidige plannen zal aansluitend aan de 2e fase de verbinding tussen de N57 en de kern van Scharendijke, de 3e fase van de RVW door de provincie worden gerealiseerd.

De gemeente Schouwen-Duiveland en het waterschap Zeeuwse Eilanden nemen eventueel nog een doortrekking vanaf Scharendijke tot aan Den Osse/Brouwershaven in beraad.

Verkenning N57-N59

Trekker: Rijkswaterstaat directie Zeeland
Fase: onderzoek
Volgende mijlpaal:
Knelpunten:

Het traject N57-N59 op Schouwen-Duiveland kenmerkt zich door zeer hoge onveiligheidscijfers, terwijl het Zuid-Hollandse gedeelte kampt met capaciteitsproblemen. De visie op deze route is dat deze, naast een functie voor woon-werk verkeer, ook vooral een functie voor de toegang tot Zeeland voor recreanten en toeristen biedt.
Hoewel een formele verkenning is toegezegd, is een MIRT-verkenning voor de gehele N57/N59 niet gestart vanwege gebrek aan middelen. Aangezien deze weg niet voldoet aan de EuroRAP-kwalificatie van drie sterren – waar alle N-wegen in 2020 aan zouden moeten voldoen – is in 2009 afgesproken te onderzoeken welke maatregelen nodig zouden zijn om de derde EuroRAP-ster te verdienen. De gedachte hierachter is dat deze route wellicht sneller tot een oplossing kan leiden dan een MIRT-verkenning.

Ecologische Hoofdstructuur Zeeland

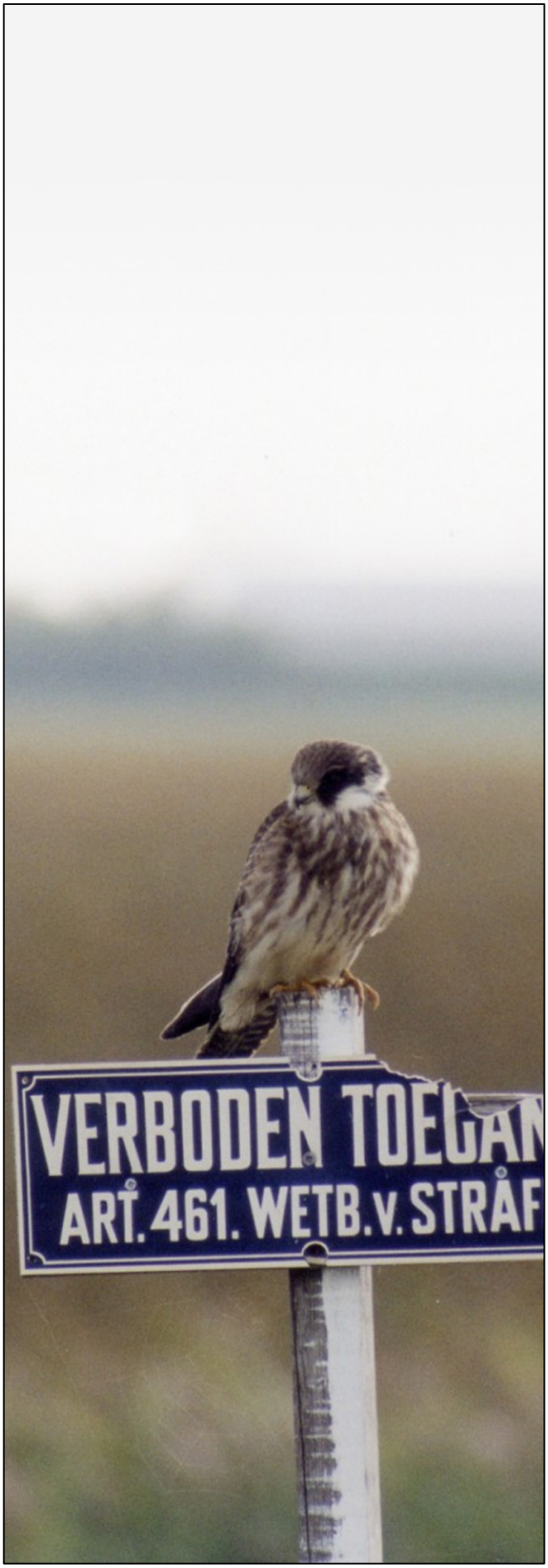
Trekker: Provincie Zeeland
Fase: Realisatie
Volgende mijlpaal:
Knelpunten:

In het Nationaal Natuurbeleidsplan is vastgelegd dat uiterlijk in 2018 de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) voltooid moet zijn. De EHS is het netwerk van natuurgebieden, agrarische beheergebieden en verbindingszones waarbinnen de flora en fauna van Nederland duurzaam moeten kunnen voortbestaan. De Zeeuwse EHS is 136.000 hectare groot en bestaat voor 90% uit water.

Om de doelstellingen te kunnen bereiken worden natuurgebieden veiliggesteld door middel van wetgeving, verwerving, inrichting en beheer en worden sommige landbouwgronden natuurvriendelijk beheerd. In bestaande natuurgebieden ligt het accent op wetgeving en beheer. De EHS bestaat echter ook uit nieuwe natuurgebieden; landbouwgronden die in natuur worden omgezet. In Zeeland gaat het om 5.400 hectare te realiseren nieuwe natuur, onder andere geconcentreerd aan de zuidkust van Schouwen (Plan Tureluur). Aanvullend wordt ingezet op realisatie van de Natte As Biesbosch-Deltagebied, waarvoor nog eens 1.400 hectare nodig is.

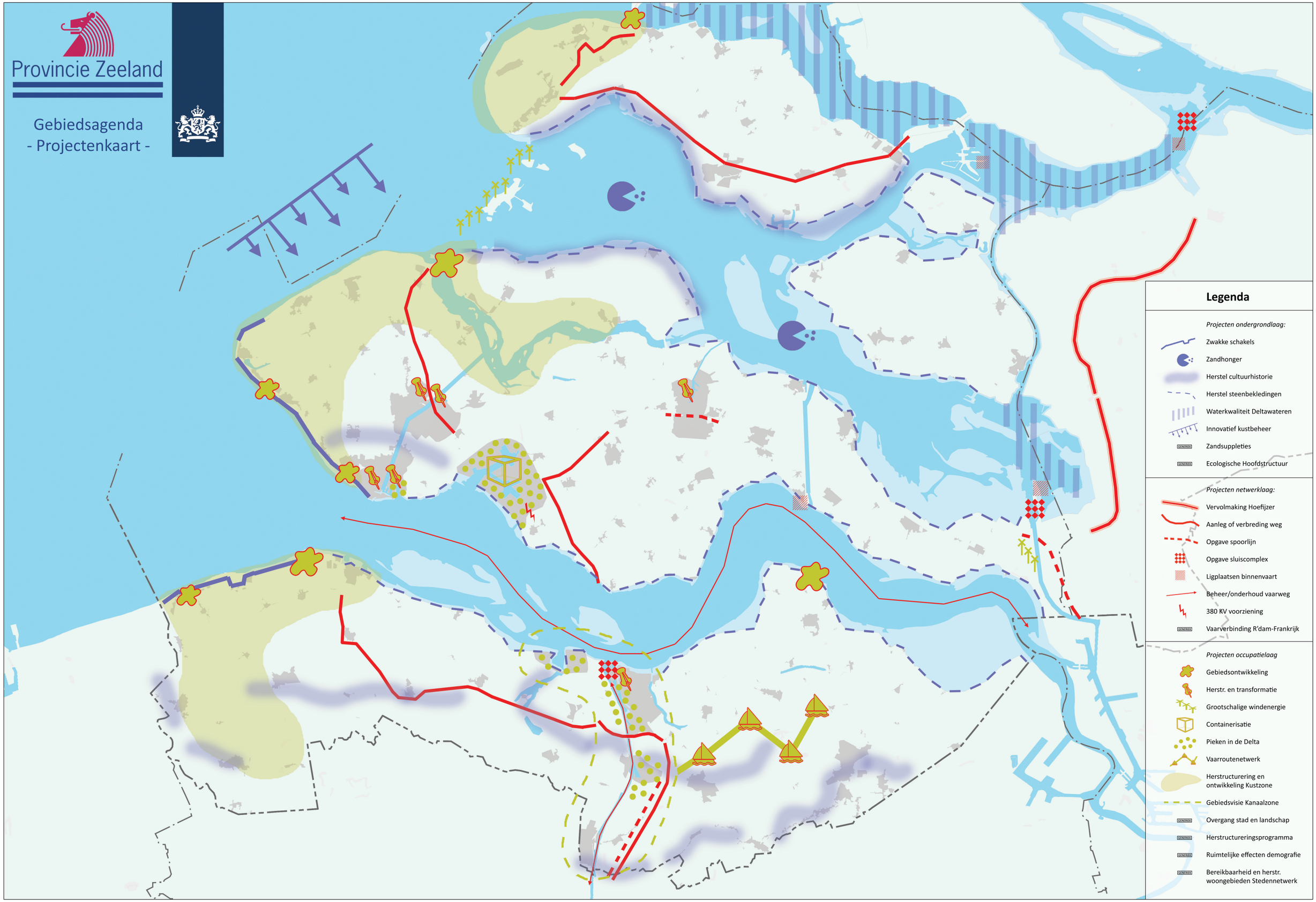
Daarnaast wordt in het kader van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) gewerkt aan het opheffen van barrièrewerking door bestaande Rijksinfrastructuur door middel van maatregelen zoals ecoducten, faunatunnels of diervriendelijke oevers. Bij nieuwe infrastructuur projecten is het bovendien de norm zoveel mogelijk rekening te houden met het ontsnipperingseffect, en in dit kader ook tijdens de aanleg maatregelen te nemen.

(foto Staatsbosbeheer)



Provincie Zeeland

Gebiedsagenda
- Projectenkaart -



COLOFON

Eindredactie
Evert Heringa (E&M)
Erik Schumacher (RMW)
Mathieu van Woerkom (RMW)
Caroline van Campen (RMW)
Paul Eversdijk (E&M)

Kaartmateriaal
Mathieu van Woerkom (RMW)

Fotografie omslag
Erik Schumacher (RMW)
Mathieu van Woerkom (RMW)

Prepress
Provincie Zeeland,
Afdeling I&D

Print
Provincie Zeeland,
Afdeling I&D