

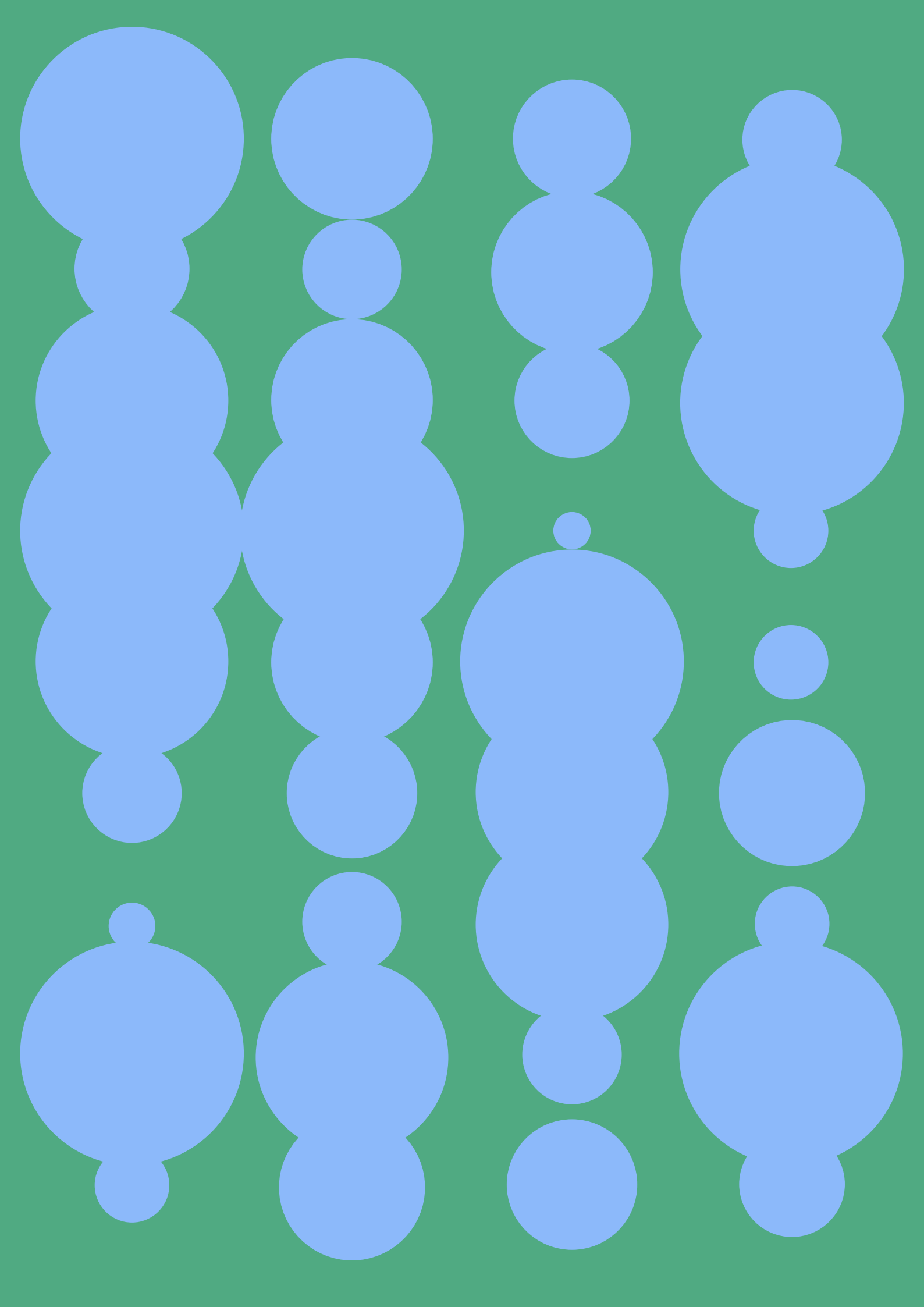
Concept Werkagenda North Sea Port District

Concept
Werkagenda
North Sea Port
District

Euregio Scheldemond
Stad Gent
Gemeente Evergem
Gemeente Zelzate
Provincie Oost-Vlaanderen

Gemeente Terneuzen
Gemeente Borsele
Gemeente Vlissingen
Provincie Zeeland
Architecture Workroom Brussels

Delta Atelier



**Euregio Scheldemond
Stad Gent
Gemeente Evergem
Gemeente Zelzate
Provincie Oost-Vlaanderen**

**Gemeente Terneuzen
Gemeente Borsele
Gemeente Vlissingen
Provincie Zeeland
Architecture Workroom Brussels**

Delta Atelier

**Euregio Scheldemond
Stad Gent
Gemeente Evergem
Gemeente Zelzate
Provincie Oost-Vlaanderen**

**Gemeente Terneuzen
Gemeente Borsele
Gemeente Vlissingen
Provincie Zeeland
Architecture Workroom Brussels**

Delta Atelier

Delta Atelier

Het Delta Atelier positioneert zich als een autonoom P2P kennis- en actieplatform bij meer dan 50 actoren die op innovatieve manieren werken aan de stedelijke landschappen van onze gezamenlijke Delta, bestaande uit: Nederland, Vlaanderen, Brussel en, bij uitbreiding, de regio's van Noord-Rijnland-Westfalen en Nord-Pas-de-Calais. Het platform bundelt verspreide kennis en praktische ervaring over de ruimtelijke impact van verschillende transitie (mobiliteit, energie, water, biodiversiteit, circulaire economie, landbouw, zorg) en organiseert interactie tussen collega's - zowel ontwerpers als beleidsmakers en organisaties als experts - zodat ze van elkaar leren en gezamenlijk nieuwe doorbraken formuleren en realiseren. Het Delta Atelier zet een programma op van debatten, workshops, projectinitiatieven, ontwerponderzoek, een fysieke werkplek, tentoonstellingen, virtuele uitwisseling (documentaires, podcast...) en een gemeenschapsgestuurd online uitwisselingsplatform.

Binnen het Delta Atelier positioneert deze 'Concept Werkagenda North Sea Port District' zich binnen het programma 'Circulaire Havens'. De hypothese dat havens een cruciale rol zullen spelen in de transitie naar meer circulariteit, wordt binnen het Delta Atelier gebundeld in een agenda van collectieve werkprogramma's, waarbij nieuwe soorten transformatieprojecten worden gebouwd vanuit nieuwe coalities. Binnen het programma 'Circulaire Havens' wordt ter gewerkte aan het Circulaire Mainframe (schaal XL) op de Delta als geheel, samen met de

Nederlandse en Vlaamse planningsautoriteiten; de brug tussen de havensteden en de havens, zogenaamd de "Stadshavens" (zoals Antwerpen Eilandje II of Rotterdam Makers District), wordt, samen met OVAM/Vlaanderen Circulair, 1010au en AWB, verkend als de katalysatoren van een nieuwe productieve en circulaire economie (schaal M); de IABR en gemeente Rotterdam werken samen met het havenbedrijf binnen het Rotterdam Makers District aan testlocatie M4H, waar strategieën bedacht worden voor de realisatie van een pilot voor circulaire bouweconomie, geïntegreerd met logistieke functies in Merwe Vierhavens, en dit op de schaal van een gebouwtypologie (schaal S). Het traject rond het North Sea Port District kan als de schaal L beschouwd worden: er wordt gezocht naar de samenwerking die opgezet kan worden tussen de haven en de ruimere omgeving, en dit in dit gebied eveneens over landsgrenzen heen. Het traject kijkt echter verder dan circulariteit en neemt andere aspecten zoals huisvesting, klimaatadaptatie, mobiliteit... mee in het verhaal.

Deze verschillende trajecten, elk met hun eigen coalities, zijn sinds hun eerste bijeenkomst in het kader van het Delta Atelier om de zes maanden bijeengekomen om hun onafhankelijke tests te coördineren. De ondersteuning die het Delta Atelier hen in dit verband biedt, is het opbouwen van een constructief verhaal voor de toekomst van de Delta: als we dingen aan elkaar gaan koppelen, kunnen we daadwerkelijk beginnen met het ontwerpen van de gewenste leefomgeving.

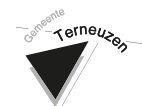
In opdracht van
Euregio Scheldemond

Met de partnerbesturen van
Stad Gent
Gemeente Evergem
Gemeente Zelzate
Gemeente Terneuzen
Gemeente Borsele
Gemeente Vlissingen
Provincie Oost-Vlaanderen
Provincie Zeeland

In samenwerking met
North Sea Port

Auteur
Architecture Workroom Brussels (AWB)

Grafisch design
Vrints-Kolsteren



Delta Atelier



Introductie	7
1 Het North Sea Port District	9
Waarom werken aan het District?	10
De fusie tot North Sea Port als een startpunt	12
Een duurzame haven met een diversiteit aan activiteiten vraagt om specifieke werkkrachten	14
Ruimte in het District voor deze jobs	16
Werken met het District aan de klimaattransities binnen de Delta	18
Een historisch geconnecteerd landschap	20
Een complementair landschap vandaag	22
Een traject met een totaalvisie	24
2 De concept werkagenda	27
Opzet en doel van de concept werkagenda	29
Methodologie per werklijn	31
Werklijn 1: Toegankelijkheid en verbindingen	33
Werklijn 2: Aantrekkelijk leeflandschap	61
Werklijn 3: Huisvesting, arbeidsmarkt en onderwijs	85
Werklijn 4: Energie en circulariteit	109
3 Volgende stappen	135
Uitgangspunt en doel van fase 2	136
Opdracht van de procesbegeleider	137
Tijdsschema	138



Vlissingen

Borsele

Terneuzen

Zelzate

Evergem

Gent

0 1 2 3 4 km
1:4500

Het North Sea Port District is een grensoverschrijdend traject dat een samenwerking zoekt in het ruimere gebied rond North Sea Port en bekijkt hoe deze samenwerking vormgegeven kan worden. Naar aanleiding van de grensoverschrijdende fusie van Zeeland Seaports en de Haven van Gent tot North Sea Port wil men samen met de omliggende gemeenten en provincies kijken hoe de krachten gebundeld kunnen worden. Het uitgangspunt voor de zoektocht naar deze samenwerking is de wil en het geloof dat de schijnbare tegenstelling tussen de hoog dynamische haven en de lage dynamiek van de woon- en natuurkernen overwonnen kan worden. Deze 'tegenstelling' wordt gezien als het belangrijke uitgangspunt van het District en is eerder een versterkende factor voor de regio dan iets dat tegenwerkt. Het doel van het eerste deel van dit traject is om een werkagenda op te stellen voor het gebied, waar de gemeenschappelijke opgaven en de mogelijkheden tot samenwerking in vervat zijn. Dit is de basis waarop verder kan gewerkt worden in de volgende fase(s).

Het traject ging van start in april 2019 met de eerste fase. Sindsdien werd er regelmatig samengezeten voor overleggen en werksessies met de acht partnerbesturen van North Sea Port: Stad Gent, gemeente Evergem, gemeente Zelzate, gemeente Terneuzen, gemeente Borsele, gemeente Vlissingen, Provincie Zeeland en Provincie Oost-Vlaanderen.

Dit document vormt de afronding van deze eerste fase en stelt de concept werkagenda voor. De informatie, die geoogst werd met de gesprekken en werksessies over de kansen, opportuniteiten, problematieken, dromen en visies voor dit gebied, werd vertaald in vier werklijnen. Deze werklijnen bundelen de verzamelde kennis en willen tonen hoe hierop ingespeeld kan worden door bepaalde gebieden aan te wijzen waar acties kunnen plaatsvinden.

Het traject zal echter niet stilvallen na dit document. Door de werksessies leerden de verschillende besturen elkaar kennen en zagen ze in dat het continueren van dergelijk proces belangrijk is om samen een beter District te maken. De concept werkagenda zal in een tweede fase afgetoetst worden bij verschillende stakeholders die de agenda verder zullen verdiepen, verfijnen en concretiseren. Dit moet zorgen voor een breed draagvlak, wat implementatie van projecten en initiatieven in de toekomst ten goede moet komen. Voor het aftoetsen bij de stakeholders zullen de krachten gebundeld worden met North Sea Port die eenzelfde oefening moet doen naar aanleiding van hun eigen traject "Haven met toekomst".

Een concept werkagenda opstellen voor het North Sea Port District kan niet zonder een introductie over het gebied te geven, waarbij de unieke karakteristieken en de mogelijke grensoverschrijdende samenwerking duidelijk toegelicht worden. Het North Sea Port District is een traject dat een co-ontwikkeling moet zijn van zowel de haven als het omliggende gebied.

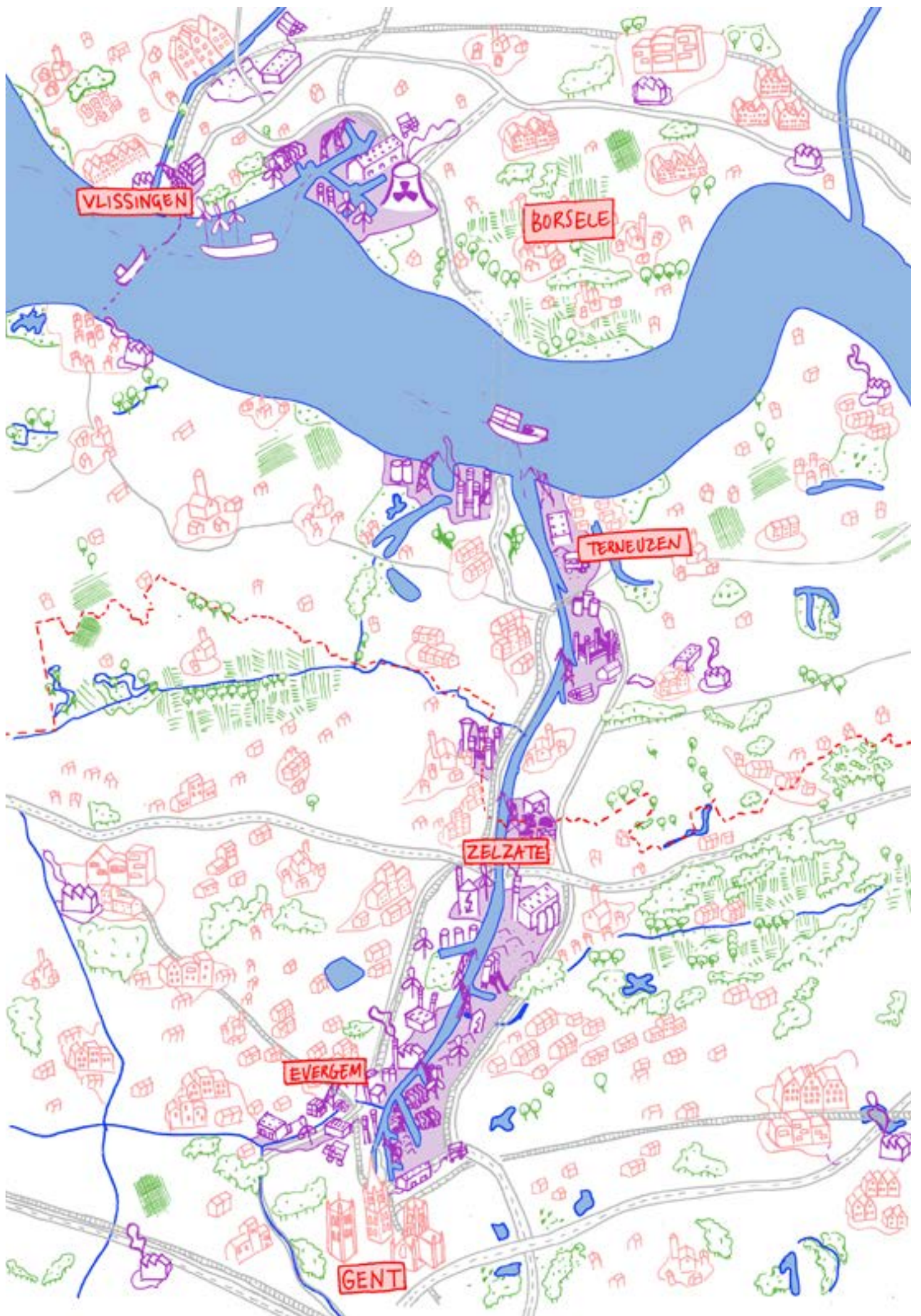
Het North Sea Port District is een uniek gebied. Het heeft als ruggengraat het recent gefusioneerde North Sea Port, dat over landsgrenzen en de Westerschelde heen gevormd is. Dit maakt dat de twee regio's rond de haven in Vlaanderen en Nederland ook kijken om een grensoverschrijdend samenwerkend gebied te vormen: een District rond North Sea Port. De verschillende stads- en dorpskernen in het District kennen een dubbele relatie met de haven. De haven is enerzijds constant aanwezig als plek van industriële en logistieke activiteiten en dus als belangrijke economische motor van het gebied, die evenwel de nodige hinder met zich meebrengt. Anderzijds maakt ze deze regio ook rijk aan werkgelegenheid, innovatie, connecties... Het ene staat niet los van het andere en daarom hebben de haven en het District elkaar nodig om samen naar een betere toekomst toe te groeien, die gezamenlijk urgente opgaves zoals klimaat, energie, welzijn, welvaart, leefkwaliteit... aanpakt. Het gehele North Sea Port District is een gebied waar wonen en werken sterk met elkaar verbonden zijn. De unieke omgevingen die zo gecreëerd worden, zijn een toonbeeld van hoe leven, bedrijvigheid en wonen met elkaar verweven worden.

Het District als één grensoverschrijdend geografisch geheel beschouwen is noodzakelijk om bepaalde gemeenschappelijke opgaven aan te pakken. De aanwezige steden, dorpen, landschappen en bedrijvigheden moeten sterker op elkaar afgestemd worden en samenwerken. De kansen, opportuniteiten en problemen die zich in de verschillende delen van het District afspelen, kunnen beter aangepakt worden als we naar het District in zijn geheel kijken. Vele uitdagingen stoppen immers niet aan de landsgrens of aan de Westerschelde, zoals de verschillende maatregelen die genomen moeten worden tegen de klimaatverandering, de uitstoot van

fijn stof, het invullen van vacatures... Het bundelen van de krachten is noodzakelijk om deze urgente grensoverschrijdende problematieken gezamenlijk aan te pakken, maar ook om kleinere, maar daarom niet minder belangrijke, problemen van elk op te nemen en samen naar een oplossing te zoeken. Kortom, werken aan het District is een manier om te focussen en samen in te zetten op het gebied met de diverse partners. Naast het overstijgen van de fysieke grenzen wil het traject ook de mentale grenzen wegwerken. Dit traject is het moment om elkaar op te zoeken vanuit de complementariteit, zowel over de landsgrens en Westerschelde heen alsook tussen haven en omgeving.

Het North Sea Port District is dus niet een naam die zomaar gegeven wordt aan een gebied. Het is een grensoverschrijdende regio die gegronde redenen heeft om te bestaan en die evenwaardig is aan andere trajecten rond bepaalde regio's, zoals het Oost-Vlaams Kerngebied. Een sterke profilering van het District is nodig om in de toekomst Europese en andere subsidies aan te trekken, die het District en haar partners kunnen helpen om sterke projecten en initiatieven uit te bouwen. Het North Sea Port District kan namelijk een voorbeeld zijn van een succesvolle grensregio. De Europese Commissie benadrukte in 2017 dat het groeipotentieel in de Europese Unie in grensregio's ligt, dit werd zo meegedeeld op de "Boosting Growth and Cohesion in Border Regions" in september 2017.

In wat volgt worden verschillende argumenten gegeven waarom het North Sea Port District als regio moet bestaan en waarom werken aan het District cruciaal is om bepaalde problematieken aan te pakken en om opportuniteiten maximaal te benutten.



Een belangrijk startpunt om naar het District te kijken, is de recente fusie van de Haven van Gent en Zeeland Seaports tot North Sea Port. Beide havens in de twee aangrenzende landen hadden reeds verschillende linken en gelijke karakteristieken. Historisch vormt het Zeekanaal Gent-Terneuzen een connectie tussen beide havens en hun geografische nabijheid en economische afhankelijkheid speelden altijd een belangrijke rol. Daarnaast hebben beide havens een gelijk profiel qua productoverslag, waarvan het merendeel bestaat uit bulkmateriaal en weinig containers. Daarom dat de fusie ook gezien wordt als een fusie van gelijken.

Met de fusie profileert North Sea Port zich als een sterke economische speler in Europa, met een strategische locatie binnen het Noordzeegebied. North Sea Port positioneert zich nu in de top drie qua toegevoegde waarde, na Antwerpen en Rotterdam, en in de top tien van Europa qua volume goederenvervoer per zeeschip. Door de vorming van één havengebied mikt North Sea Port erop om deze cijfers nog te verbeteren: hogere toegevoegde waarde, meer overslag via zeevaart én via binnenvaart, meer werkgelegenheid en meer innovatieve bedrijven op de nog uitgeefbare gronden.

Naast de sterke Europese economische positie zou de fusie andere voordelen aan beide havens geven.

De Haven van Gent kreeg een directe toegang tot de Westerschelde. Zeeland Seaports zocht reeds enkele jaren naar meer samenwerking en aangezien deze haven naast de Haven van Gent lag, dat een gelijk profiel qua overslag en productie heeft, kozen beide havens om te fusioneren. Ze hebben samen eveneens de juiste grootte. De uitbreidingsmogelijkheden aan beide kanten van de landsgrens gaven voor de havens de mogelijkheid om beter in te zetten op clustering van nieuwe innovatieve bedrijven. De sterkere positie van het grensoverschrijdende havengebied is aantrekkelijk voor investeerders en zorgt ook voor een hogere efficiëntie in de werking van de industrie en logistiek: bundeling van ladingstromen, goedkopere aankopen, vermijden van overlappende activiteiten, gedeelde investeringen... Dit is een groot voordeel voor bedrijven.

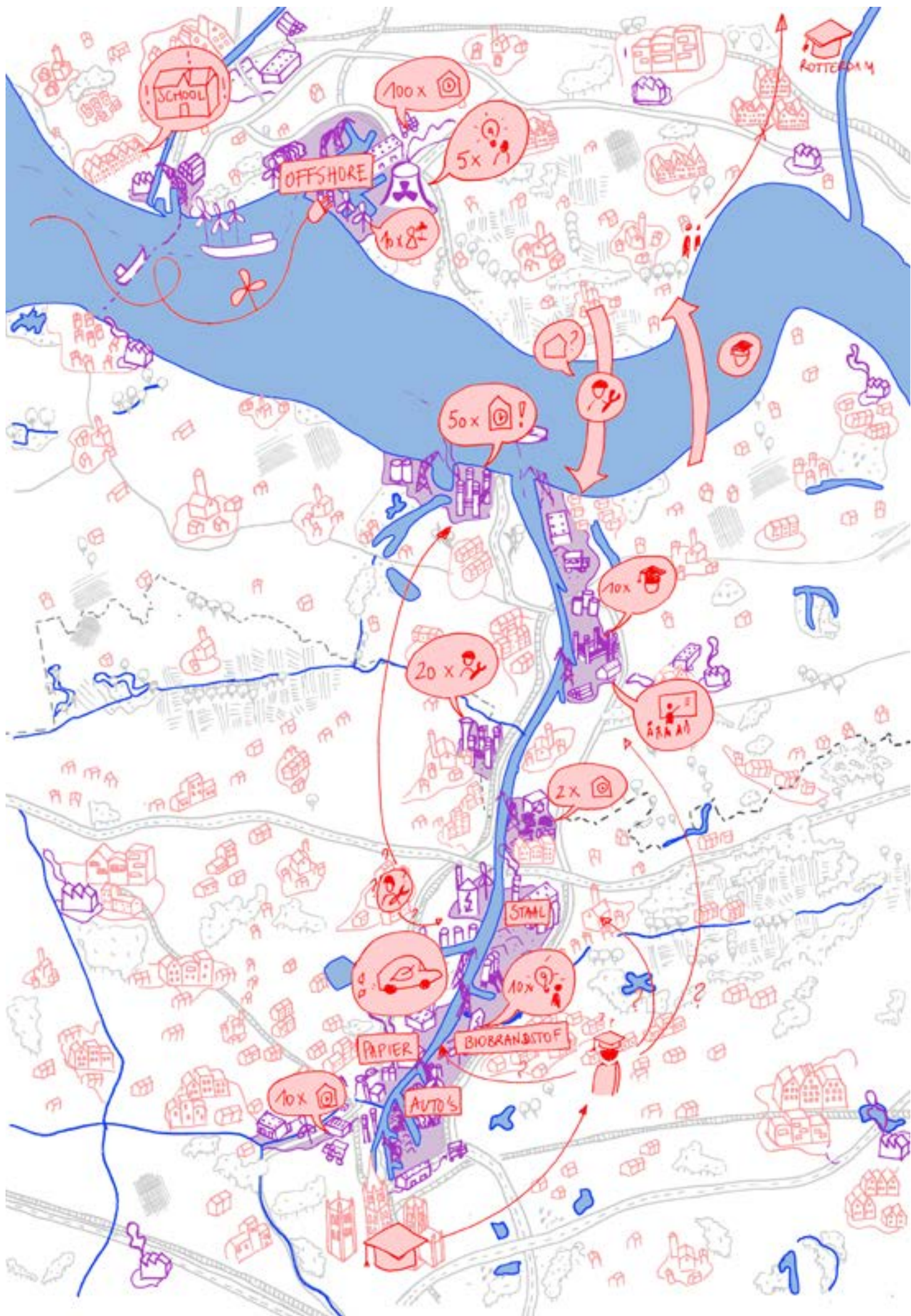
Het is duidelijk dat de fusie een grote stap voorwaarts was, maar North Sea Port wil nog verder groeien en vernieuwen naar meer duurzaamheid, jobs, innovatie... Dit is afhankelijk van de economische evolutie binnen de haven zelf, maar ook van de evolutie binnen de ruimere regio qua onderwijs, werkkrachten, mobiliteit en leven. Werken aan het District is dus aangewezen om deze economische positie van de haven binnen Europa te versterken en om samen te groeien tot een sterk gebied.

North Sea Port heeft door de fusie een diversiteit aan activiteiten binnen haar grenzen. Verschillende grote spelers in de verschillende industriesectoren hebben zich reeds gevestigd in het havengebied: ArcelorMittal (staal), Dow en Eastmann (chemie), Volvo (automobielbouw), Stora Enso Langerbrugge (papiernijverheid)... Hun grondstoffen en producten worden aan- en afgevoerd via het water. Deze industriële activiteiten zijn grotendeels terug te vinden in de kanaalzone Gent-Terneuzen, waar ook op- en overslagplekken aanwezig zijn. Aan de noordelijke zijde van de Westerschelde, in de haven van Vlissingen en Borsele, zijn er andere activiteiten aanwezig: bedrijven die zee- en marineschepen en megajachten bouwen en onderhouden, zoals DAMEN en Amels, en allerhande bedrijven die in de bouw en onderhoud van offshore windmolenparken voorzien, onder andere het Deense bedrijf Ørsted. Tenslotte is de aanwezige logistiek in North Sea Port zeer divers, zoals de op- en overslag en transport van onder andere droge en natte bulk en fruit.

Daarnaast is North Sea Port koploper op vlak van duurzaamheid en circulaire economie. Zo blijkt dat 90% van de Vlaamse biobrandstof afkomstig is uit de Gentse havenzone. Vlissingen en Borsele brengen een groot aandeel aan windenergie op zee binnen in Nederland, maar spelen ook een belangrijke rol in de opbouw en onderhoud van deze windmolenparken. Het platform van Smart Delta Resources is sterk aanwezig en zoekt naar hoe de klimaatdoelstellingen voor de grote industriële spelers verwezenlijkt kunnen worden, met als één van de eerste projecten het ombouwen van een oude gasleiding naar een waterstofpijpleiding tussen Dow en

Yara. Het uitbreiden van dit platform over de grens richting België zal veel impact hebben op de grote bedrijven aldaar. Daarnaast wil het platform zich in de toekomst eveneens richten op kleinschaligere bedrijven. Tenslotte heeft de haven een sterke ambitie om in te zetten op een betere 'modal split', waarbij vervoer via spoorwegen een belangrijke rol speelt. Het inzetten op spoorvervoer is eveneens een stap vooruit op vlak van duurzaamheid: de uitstoot van CO2 is beduidend minder bij spoorvervoer dan hetzelfde aantal goederen te transporteren via vrachtwagens. Inzetten op duurzaamheid binnen de haven kent reeds veel succes, maar zal, dankzij de aanwezige bedrijven en de visie op innovatie, nog verder kunnen groeien.

Aangezien North Sea Port een haven is met een diverse hoeveelheid aan verschillende industriesectoren, is er een grote vraag naar specifieke werkkrachten. De behoefte aan technische arbeiders en ingenieurs binnen de havenindustrie is hoog, en het nodige aantal is vaak niet meer te vinden in de eigen omgeving. Dit tekort wordt tegenwoordig ingevuld met tijdelijke werkkrachten uit het buitenland. Het is echter cruciaal voor de haven om deze arbeidsmarkt gezonder te maken en te houden: het is, naast andere vestigingsfactoren, een belangrijke drijfveer voor bedrijven om zich te vestigen in het havengebied. Het leveren en huisvesten van deze technische arbeiders, ingenieurs en kenniswerkers aan de haven is een belangrijke rol die het District kan spelen en is dan ook een essentiële drijfveer om de samenwerking tussen het District en de haven kracht bij te zetten.

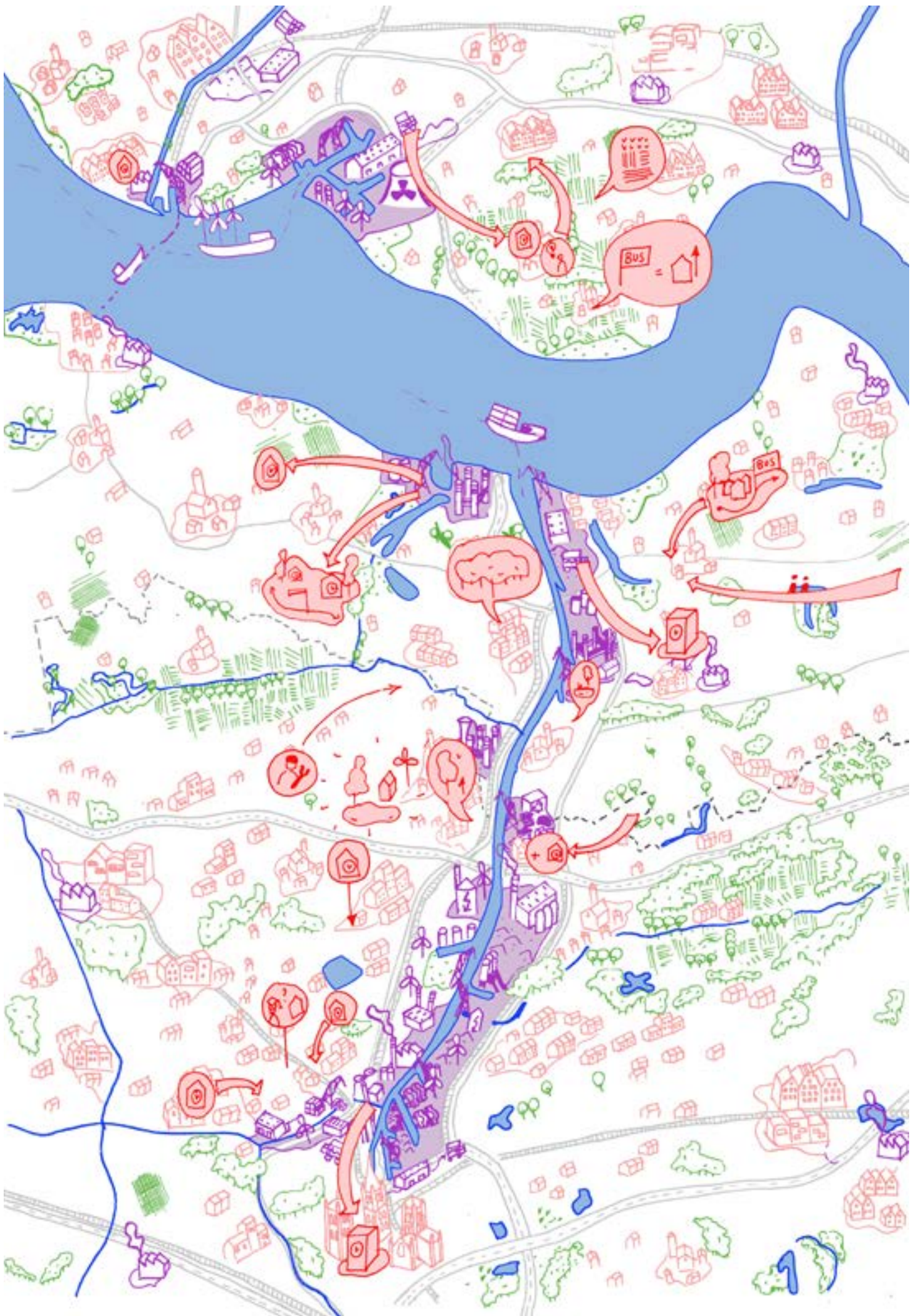


Een belangrijke verwevenheid van haven en omgeving kan gevonden worden in de vraag naar specifieke werkkrachten voor de diverse activiteiten in North Sea Port. De haven is namelijk afhankelijk van de condities binnen het District om deze werkkrachten te vinden, te huisvesten en kwalitatief goed te laten leven. De omgeving, die nu sterk georiënteerd is op logistiek, woon-werkverkeer en industrie, moet meer getransformeerd worden naar een omgeving waar het goed leven en werken is.

Binnen het vinden, huisvesten en kwaliteitsvol laten leven kunnen er verschillende kansen en problematieken gevonden worden. Zo ziet men dat er zich veel buitenlandse werkkrachten bevinden, die momenteel niet meer in eigen land te vinden zijn. Dit geldt voornamelijk voor technische arbeiders. Daarnaast zijn er expats die in de bedrijven in de haven, maar ook in de steden, tijdelijk of langdurig werken. Er is een nood aan huisvesting van kwaliteit, die sociaal inclusief is en voor alle profielen oplossingen biedt. De partners van het District kunnen de handen in elkaar slaan en in de diversiteit van het gebied mogelijkheden bieden voor deze nodige werkkrachten. Naast de grote stedelijke kernen, zoals Gent, is het belangrijk om hiervoor naar de kleinere kernen in het District te kijken. Zo zijn Zelzate en Sas van Gent dicht bij elkaar gelegen buuren, die in het District eerder een centrale functie spelen in tegenstelling tot hun huidig statuut als gemeente op de grens van het land. Deze centraliteit is een pluspunt om in te zetten op (tijdelijke) huisvesting.

Naast het kwaliteitsvol huisvesten van deze tijdelijke werkkrachten moet het District ook inzetten om in het eigen gebied de randvoorwaarden te creëren om jonge werkkrachten aan te trekken. Het District heeft een universiteit, hogescholen, technische scholen en een zeevaartschool. Het havengebied is rijk aan verschillende industriesectoren, die zowel vragen naar kenniswerkers als naar technisch opgeleide arbeiders. Toch zoeken vele pas afgestudeerde jongeren elders naar jobs. Het District heeft nood om deze link tussen educatie en bedrijven te versterken en om ze met elkaar kennis te laten maken, zodat het doorgroeien van deze jongeren van opleiden naar werken in hetzelfde gebied evident wordt. Hierbij spelen de leef- en woonomgevingen in de nabijheid van het werk, in het District, een belangrijke rol. Hoe beter men kan leven en wonen in het District, hoe evidenter het wordt om in eenzelfde regio naar school te gaan en nadien te werken. Daarnaast zijn er enkele educatieve instellingen die missen in de regio. Zo vinden bijvoorbeeld de scheepswerven geen directe opleidingsmogelijkheden in de omgeving. Het beter aansluiten van werken en educatie moet eveneens op deze manier beter bekeken worden.

Tenslotte zijn er ook verschillende mensen die over de grens heen gaan wonen, maar toch in eigen land blijven werken, leven en recreëren. De moeilijkheden die zij ondervinden met de regelgeving rond grensarbeid is een belangrijk werkpunt.



Op een grotere schaal heeft het North Sea Port District een strategische positie ten opzichte van het Noordzeegebied en de andere havens. Zo ligt de haven dichtbij de monding van de Westerschelde in de Noordzee, wat voor de havendelen van Vlissingen en Borsele optimaal is om in te zetten op de offshore windmolenparken en scheepsbouw. Het Zeekanaal Gent-Terneuzen zal binnen enkele jaren voorzien zijn van een nieuwe sluis, die de toegang voor grotere zeeschepen mogelijk maakt en veranderingen teweeg zal brengen in het functioneren van de kanaalzone. Daarnaast heeft North Sea Port een strategische ecologische positie in de Westerschelde. De stijging van de zeespiegel door de klimaatverandering en het intensief baggeren van de Westerschelde zorgen voor grote veranderingen in de biodiversiteit, bodem en ecosysteemdiensten van de Westerschelde en haar oevers. Dit negatief gevolg moet tegengegaan worden: de Westerschelde is in Europa aangewezen als Natura 2000-gebied. Dit betekent dat het een belangrijk gebied is voor het behoud van bedreigde diersoorten, dat het rijk is aan essentiële slikken en schorren, en dat het een groot scala aan ecosystemen heeft. Het is dus cruciaal om de reeds voelbare negatieve gevolgen tegen te gaan. Het natuurherstel en de preventie van verdere afname van de biodiversiteit en ecosystemen zal maatgevend zijn voor de toekomst van de ruimere regio. De Haven van Antwerpen is zeer afhankelijk van de goede bevaarbaarheid van de Westerschelde, terwijl North Sea Port dit minder heeft wegens haar geografische ligging. Meer inzetten op North Sea Port kan dus op zich wel als positief gezien worden voor een betere ecologie van de Westerschelde.

Daartegenover staat dat het District kampt met verschillende klimaatproblematieken. De verzilting van de bodem, gerelateerd enerzijds aan de geschiedenis van het landschap en anderzijds aan de klimaatverandering, is een grote opgave voor alle sectoren. Landbouwers kunnen hun gewassen niet met zout water besproeien, industriële activiteiten

hebben zoet proceswater nodig, drinkwaterproductie komt in het gedrang... De steeds vaker voorkomende periodes van droogte zorgen ervoor dat deze verzilting meer in het achterland aanwezig is en niet alleen meer aan landsdelen nabij de zee en de Westerschelde. Naast de verzilting creëren de periodes van droogte problemen op andere vlakken, zoals watertekort voor de landbouwers, daling van biodiversiteit... De manier hoe dit aangepakt moet worden door meer waterinfiltratie, -captatie, -buffering... te voorzien, is een urgent onderwerp, dat een rol moet spelen in alle toekomstige ontwikkelingen.

Tenslotte hebben North Sea Port en het District een belangrijke rol te spelen op vlak van de transitie naar duurzame en gedeelde mobiliteit. De huidige investeringen in het gebied leggen vooral de focus op weg- en waterinfrastructuur. Naast de noodzaak om deze te verbeteren, is het belangrijk om een deel van deze investeringen te richten op spoorinfrastructuur en -voorzieningen. De winst die gemaakt kan worden op spoorvervoer valt niet te onderschatten en is een belangrijke opdracht voor alle spelers in het District. Een goed verbinding via het spoor zal belangrijke spelers aanzetten om over te schakelen van vrachtverkeer naar spoorvervoer, wat positieve gevolgen heeft op de uitstoot van CO₂.

North Sea Port en haar District heeft vele mogelijkheden om in te spelen op verschillende belangrijke transitie zoals hernieuwbare energie, nieuwe vervoersmodaliteiten, verhogen van biodiversiteit, maatregelen tegen droogte, omgaan met verzilting... Door naar het District als één geografisch geheel te kijken, kan er samen ingezet worden op deze transitie. Het District kan zo in de Delta, maar ook in Europa haar positie nog sterker maken, door niet alleen een belangrijke speler te zijn als haven, maar ook door een voorbeeld te stellen van hoe om te gaan met de transitie waarmee gelijkaardige gebieden van productiviteit en wonen geconfronteerd worden.



Het gebied van het North Sea Port District kent een historische samenhang. De huidige geografie kent haar wortels in verschillende historische periodes en de landsgrenzen zoals ze vandaag zijn, waren niet altijd zo aanwezig.

De Westerschelde was eeuwenlang breder dan zijn huidige bedding en ook vele landsdelen in het huidige Zeeland waren zee. Grote delen van het landschap, die nu grenzen aan de Westerschelde, waren ondergelopen. Ook Borsele en Vlissingen waren ooit van elkaar gescheiden door de zee. Het westen van het huidige District is deel van het Meetjesland. Dit Regionaal Landschap heeft deze naam gekregen door de 'meetjes' aanwezig in het gebied. Dit zijn stukken land die begrensd zijn met sloten om het zo te cultiveren. Het Meetjesland is rijk aan dergelijke waterstructuren, en zelfs in Zeeland zijn deze nog terug te vinden. Tegenwoordig is het waterproductiecentrum Kluizen in het Meetjesland gesitueerd. Kortom, het huidige District was vroeger en is nog altijd een gebied waar water een heersende, verdeelende of sturende factor speelt.

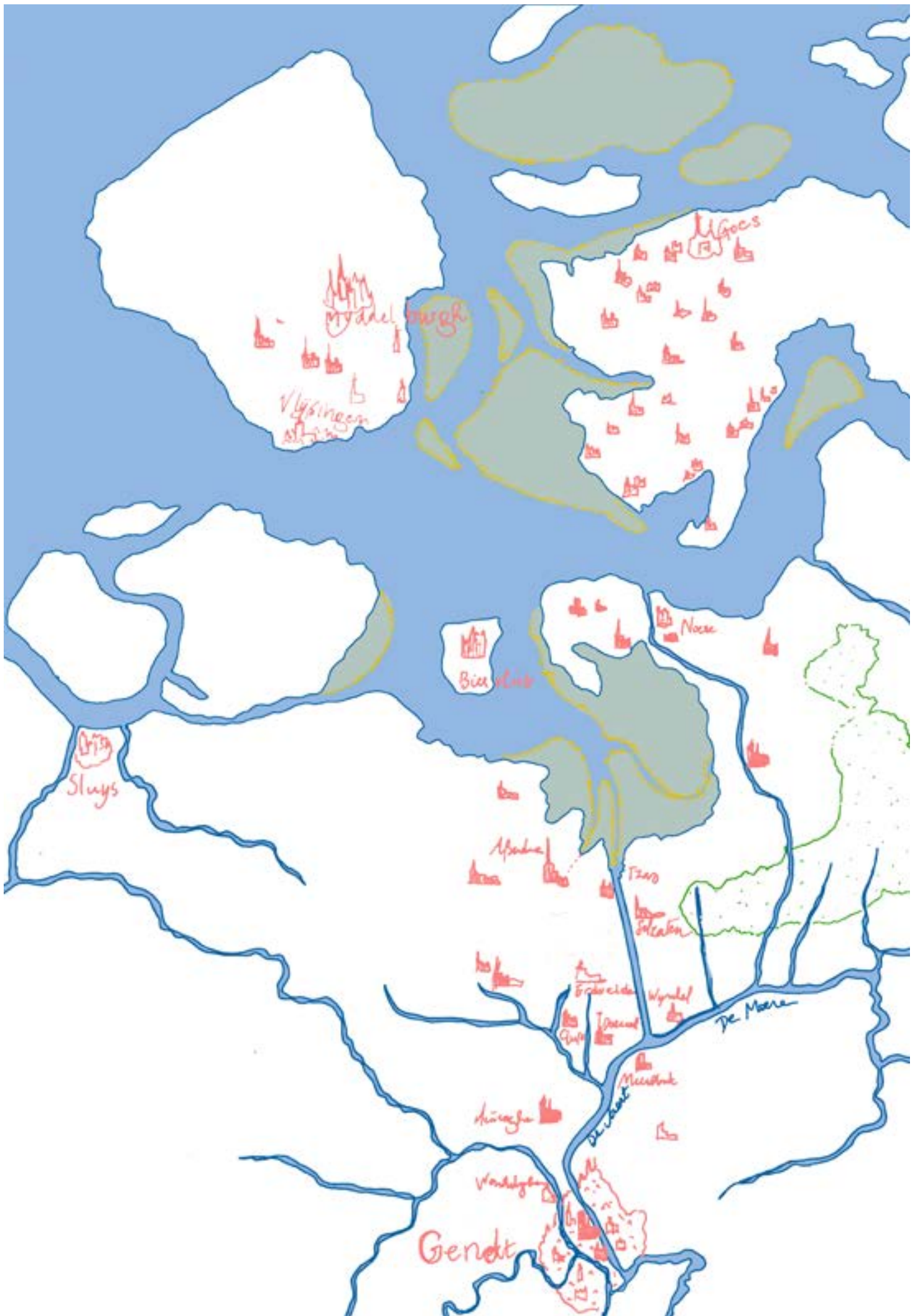
Het kanaal tussen Gent en Terneuzen, dat naast de Westerschelde een belangrijk structureel element in het District is, speelt een verbindende factor tussen Gent en Terneuzen. In de zestiende eeuw werd door de mens de Sassevaart aangelegd, die Gent rechtstreeks met de zee verbond, die toen dieper in het land lag. Aan de monding ontstond toen rond de sluis de vestiging Sas van Gent. In de negentiende eeuw werd de Sassevaart verlengd tot aan Terneuzen en sindsdien werd het kanaal regelmatig verdiept en verbreed en verschillende bochten werden verge-

makkelijkt. De bedding werd ook gewijzigd ter hoogte van Zelzate. In het midden van de twintigste eeuw werden verder aanpassingen gedaan, die het kanaal hebben gemaakt tot wat het nu is.

Doorheen de deels ondergelopen landschappen vindt men de Staats-Spaanse linie terug. Deze zestiende- en zeventiende-eeuwse militaire verdedigingswerken zijn terug te vinden vanaf Knokke-Heist aan de Belgische kust tot aan Antwerpen. Ter verdediging brachten de mensen veranderingen aan in het landschap, zoals vestigingswerken, dijken, forten en ingedijkte omgevingen die onder water gezet konden worden bij een aanval. Velen van deze landschappelijke structuren zijn terug te vinden aan weerszijden van de landsgrens en vormen dan ook voor een groot deel de basis voor de afbakening van de twee landen. De grote hoeveelheid aan verdedigingselementen op een dergelijk klein gebied is een uniek gegeven en ze zijn ook nog steeds zichtbaar.

Verder vindt men, grenzend aan het oostelijke deel van de haven langs het kanaal, de Moervaartvallei terug. Dit is een belangrijk gebied op vlak van archeologie, landschap, water, natuur, landbouw en recreatie. Een Strategisch Project is momenteel gaande om ook hiervoor een visie en actieplan op te maken.

Kortom, het District heeft historische connecties, die eeuwenlang over de huidige landsgrens heen kijken. De geschiedenis van de verschillende delen van het District is belangrijk om mee te nemen in het verdere verhaal voor toeristische en culturele doeleinden.



Het District is rijk aan verschillende dorps- en stadskernen en landschappen. Elke kern of landschap heeft zijn bepaalde specificiteiten, en daarmee ook bepaalde kansen of problematieken. Met de werkagenda voor het District wordt er gezocht naar een complementariteit in deze diversiteit. Deze complementariteit laat toe om het District zelf te profileren als een fantastische regio. Daarnaast laat het toe om elke kern of landschap een bepaalde rol binnen het District toe te kennen. Bij een eerste lezing van het gebied kunnen deze verschillende kernen of landschappen bepaald worden.

De grootste kern binnen het District is ontegensprekelijk Stad Gent. Deze historische stadskern heeft een universiteit met veel innovatie, waar een groot aantal studenten uit Vlaanderen studeren. Het aantal studerende Zeeuwen is echter miniem, terwijl de afstand en het aanbod ook voor hen geschikt is. Daarnaast kampt Stad Gent ook met een tekort aan huisvesting door een gestage groei, wat ook herkenbaar is aan de stijgende prijzen van woningen.

Andere grote kernen binnen het District, zoals Evergem, Zelzate, Terneuzen, Sas van Gent... zijn kernen waar wonen, faciliteiten en cultuur aanwezig zijn. Elk van deze kernen heeft daarnaast specifieke eigenschappen. Zo is Zelzate bijvoorbeeld een gemeente die doorgesneden is door het kanaal en dit ook duidelijk voelt in de beleving binnen de gemeente. Daarnaast zijn er vele arbeiders aanwezig, is er een historische tuinwijk 'Klein Rusland' en ligt ze vlak naast grote bedrijven zoals ArcelorMittal. Dit in tegenstelling tot de verschillende leefkernen van de gemeente Borsele, die in een open Waardevol Cultuurlandschap liggen en zo een totaal andere beleving en rol hebben. Vlissingen is dan weer een echte badstad aan de zee. Daarnaast is de haven van Borsele en Vlissingen beduidend anders dan het havengebied langs het kanaal Gent-Terneuzen. De open zeehaven van Vlissingen en Borsele heeft het voordeel om een directe connectie te hebben met de zee zonder wachttijden voor sluisen. Dit wordt reeds ingezet om zich te profileren als haven met belangrijke offshore bedrijven, scheepsbouw en logistieke activiteiten van op- en overslag en transport. Dit kan in de toekomst een duidelijke aantrekkingskracht zijn van dit deel van North Sea Port. Het havengedeelte tussen Terneuzen en Gent heeft het kanaal als ruggengraat met een sluisencomplex dat

in de eerstvolgende jaren vernieuwd en groter wordt. Dit lineair havengebied met vele grote bedrijven heeft hierdoor een goede connectie met het achterland van de haven. Dit kan sterker ingezet worden en het vinden van voordelige samenwerking tussen het havengebied en het achterland is dan ook een belangrijke rol die het District speelt.

Naast de grotere kernen en/of structuren, zijn er ook nog specifieke deelgemeenten of wijken aanwezig. Straatdorpen zoals Rieme en Doornzele, die naast de haven liggen, maar een oase zijn van groen, moeten gekoesterd worden en als voorbeeld dienen voor andere delen. Deze straatdorpen zijn ontstaan op een zandrug en het omliggende historisch nat groengebied vormen nu vaak de basis van de koppingsgebieden.

Als er gekeken wordt naar het landschap buiten deze kernen, valt de grens tussen de beide landsdelen duidelijk op. Het Vlaamse deel is herkenbaar aan de versnipperde ruimte door de lintbebouwing en verspreide kleine landbouwpercelen. Het Nederlandse deel is duidelijker leesbaar: grote landbouwpercelen en afgebakende kernen. Elk landschap heeft zijn specifieke eigenschappen en het is dan ook belangrijk om deze elk op hun manier uit te spelen en in te zetten voor verschillende kansen en problemen.

Verder is de Westerschelde het belangrijkste scheidend element: deze fysieke barrière was tot 16 jaar geleden, met de bouw van de Westerscheldetunnel, enkel te overbruggen via de veerpont in Breskens. Het blijft een opgave om de twee delen van het District te verbinden en te laten samenwerken tot één geheel.

Tenslotte is het relevant om de complementariteit van de twee landsdelen op grote schaal te beschouwen. Het District wil één samenwerkend grensoverschrijdend geheel vormen, maar dit betekent echter niet dat elk landsdeel zijn identiteit verliest, maar dat deze juist beter uitgespeeld kan worden. Tegenwoordig zoeken de Vlamingen en Zeeuwen de andere kant van grens op voor recreatie, cultuur, toerisme... en deze voordelen moeten ook binnen het traject van het District duidelijk voelbaar en versterkt worden.

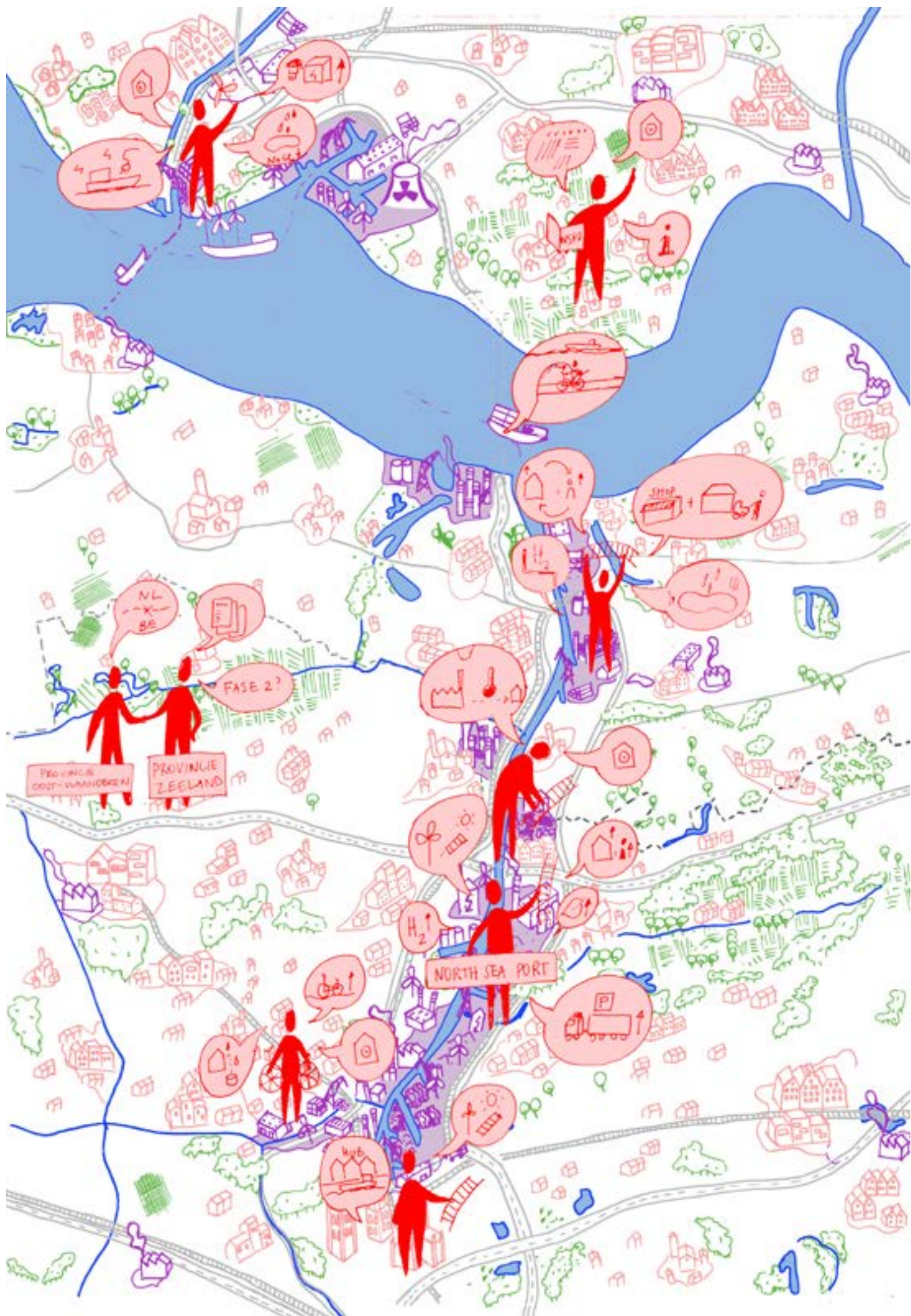
Het North Sea Port District moet gezien worden als een gemeenschappelijk traject van North Sea Port én het omliggende District. De ontwikkelingen en het toekomstbeeld van de haven en de vooruitgang van de steden, dorpen en landschappen in het District hebben elkaar nodig en versterken elkaar in hun eigen bestaansrecht. De ene zal niet kunnen groeien zonder de andere. Net zoals de Philips-fabriek in Eindhoven voorzag in de huisvesting en faciliteiten voor haar werknemers en zo de stad vormgaf, zo zal het District op een grotere schaal moeten functioneren. Het co-ontwikkelen van de productiviteit en de leefomgeving gaan hand in hand: nieuwe industriële activiteiten zullen zich pas vestigen als haar werknemers ergens goed kunnen leven in het District en makkelijk de weg daarheen vinden, maar andersom zullen nieuwe inwoners in het District werk moeten vinden, waarvoor meer en nieuwe industriële activiteiten nodig zijn. Dit co-ontwikkelen geldt op alle vlakken: huisvesting, educatie, innovatie, opbouw van bepaalde skills, faciliteiten, recreatie, mobiliteit, zorg, cultuur...

De werkagenda wil blootleggen welk pad het District moet uitstippelen om in te spelen op deze noodzakelijke co-ontwikkeling, met als doel elkaar te versterken over de verschillende grenzen heen. Iedereen is steeds op zijn eigen grondgebied bezig met het bedenken van toekomstvisies en het oplossen van problemen, maar door het North Sea Port District als één traject zien, één grens-

overschrijdend geografisch geheel, kan er samen gekeken worden om deze kansen en moeilijkheden collectief aan te pakken.

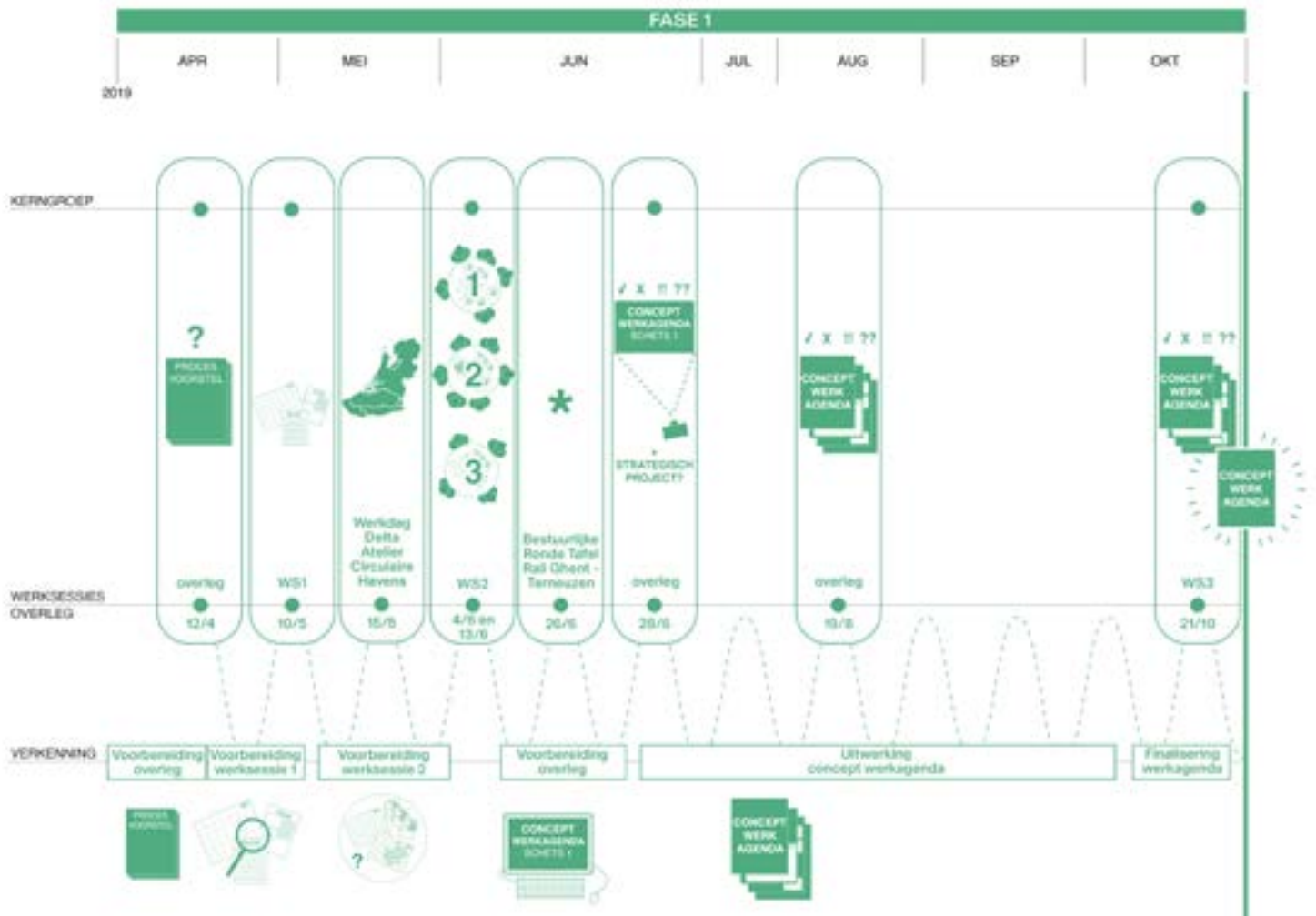
Door het North Sea Port District als een traject met een totaalvisie te zien, heeft het voldoende draagkracht om zich naast andere projecten en platformen in de ruimere regio van Oost- en West-Vlaanderen en Zeeland te plaatsen. Zo zijn er onder andere het Strategisch Project Oost-Vlaams Kerngebied en Energielandschap Denderland. In de Vlaamse kanaalzone is het Projectbureau Gentse Kanaalzone werkzaam dat opgericht is om te werken aan de spanningen tussen wonen en werken, op vlak van mobiliteit, hinder, milieu, natuurcompensatie, leefbare woonkernen... Daarnaast is Euregio Scheldemond eveneens bezig met de opmaak van een grensvisie, waarbij North Sea Port District één van de lokale verdiepingsoefeningen is. Tenslotte kan het traject van North Sea Port District de vorming van de Omgevingsvisie van Zeeland bijstaan en voeden. Een wisselwerking tussen verschillende projecten en platformen is dan ook wenselijk: we moeten leren van elkaars problemen, kansen, wensen, ideeën...

Werken aan het North Sea Port District met de concept werkagenda neemt dan ook alle karakteristieken, die op de voorgaande pagina's uiteengezet zijn, mee in het verhaal en zoekt hoe deze gehanteerd en versterkt kunnen worden, samen met andere opgaves die in het gebied spelen.



Om het North Sea Port District tot één grensoverschrijdend traject uit te bouwen, is er nood aan een werkagenda met duidelijke gemeenschappelijke taken en acties en hun ruimtelijke impact. Dit deel geeft de eerste krijtlijnen weer in de vorm van de concept werkagenda, die in de volgende fase van het traject verder zal verfijnd en aangescherpt worden tot concrete plannen.

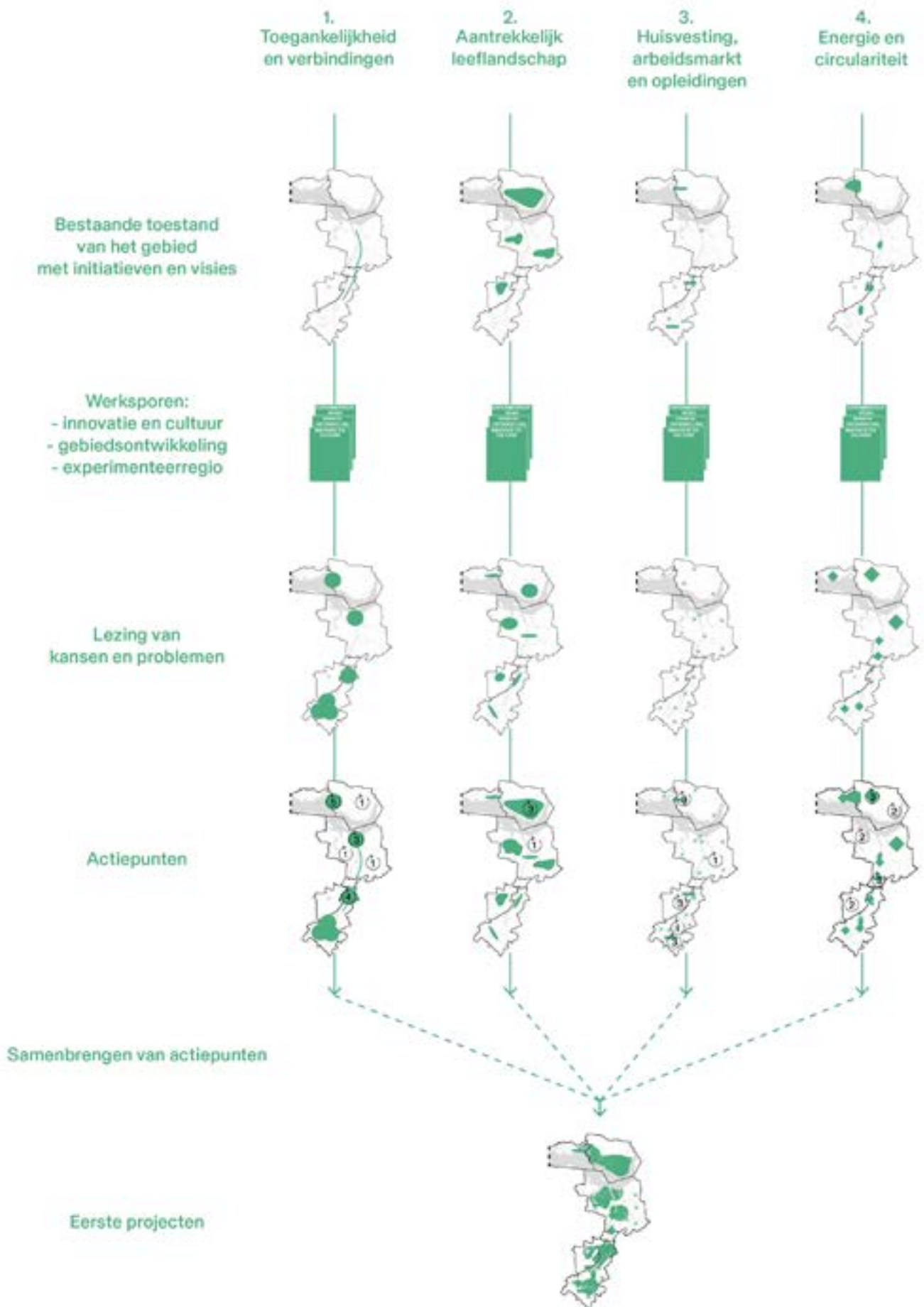
De kaarten die in de concept werkagenda voorgesteld worden, moeten gelezen worden als potentiekaarten, die kansen naar voren schuiven, en niet als kaarten die direct vertaald kunnen worden naar uitvoering. Ze zijn de eerste stap tot conversatie met de verschillende stakeholders in de volgende fase. Ze zullen dan scherper gesteld worden en ontbrekende facetten zullen toegevoegd worden.



Deze concept werkagenda zet een eerste stap naar concrete plannen voor het North Sea Port District. Aan de hand van verschillende werklijnen wil ze de aanwezige kansen en problematieken vastgrijpen, bewoorden en op de kaart zetten. Voor de volgende stappen binnen het traject kunnen eerste projecten benoemd worden waar bepaalde kansen en problematieken samenkomen. Op deze plekken kan er bovendien ingezet worden op verschillende kwesties tegelijkertijd.

Het vergaren van voldoende kennis over het gebied gebeurde aan de hand van een participatief traject, waarbij verschillende werksessies werden georganiseerd. De zoektocht naar wat er precies gaande is in het District startte met het opvragen van initiatieven, die gebundeld en besproken werden. Op basis hiervan werden drie thematische werktafels georganiseerd, waar er dieper op de overkoepelende thema's werd ingegaan. Dit werd gedaan aan de hand van kaartmateriaal, inspiratievoorbeelden, aanwezige initiatieven in het gebied... De actieve participatie leverde veel informatie op, die uiteindelijk werd vertaald in vier werklijnen. Deze werklijnen spelen elk in op een bepaald thema die een gedeeld probleem en/of kans in het North Sea Port District bundelt. De vier werklijnen zijn de volgende:

1. Toegankelijkheid en verbindingen
2. Aantrekkelijk leeflandschap
3. Huisvesting, arbeidsmarkt en opleidingen
4. Energie en circulariteit



Elke werklijn wordt ingeleid met een schets van de bestaande toestand. De initiatieven die tijdens het participatief traject vermeld werden, zijn opgelijst en kregen indien mogelijk een plaats op de kaart. Nadien wordt elke werklijn op twee manieren benaderd.

A Werksporen

Ten eerste worden er verschillende werksporen voorgesteld. Deze zijn gerelateerd aan de karakteristieken die het North Sea Port District in de verf moet zetten om zich als één sterke regio te profileren. Per werklijn worden deze werksporen op een andere manier ingevuld. De drie werksporen zijn als volgt:

Werkspoor 1: innovatie en cultuur

De haven is een broedplek voor innovatie en wil dit in de toekomst nog sterker uitbouwen. Verschillende bestaande of nieuwe projecten zitten reeds in de startblokken en verschillende innovatieve centra in het District of in de nabijheid kunnen het innovatief netwerk versterken. Daarnaast zijn de diverse universiteiten en technische scholen belangrijke plekken die deze innovatie verder kunnen ondersteunen met kennis en werkkrachten met de nodige vaardigheden. Per werklijn kunnen er echter nieuwe stappen gezet worden richting een District dat innovatie naar een hoger niveau brengt. Welke projecten kunnen als prototype dienen? Welke nieuwe initiatieven zijn er nog nodig? Kan er bij een herontwikkeling van bepaalde delen van het District een innovatief aspect meegenomen worden? Het is belangrijk om te vermelden dat innovatie hier breed wordt geïnterpreteerd. Het culturele aspect wordt indien mogelijk hier geïntegreerd.

Werkspoor 2: gebiedsontwikkeling

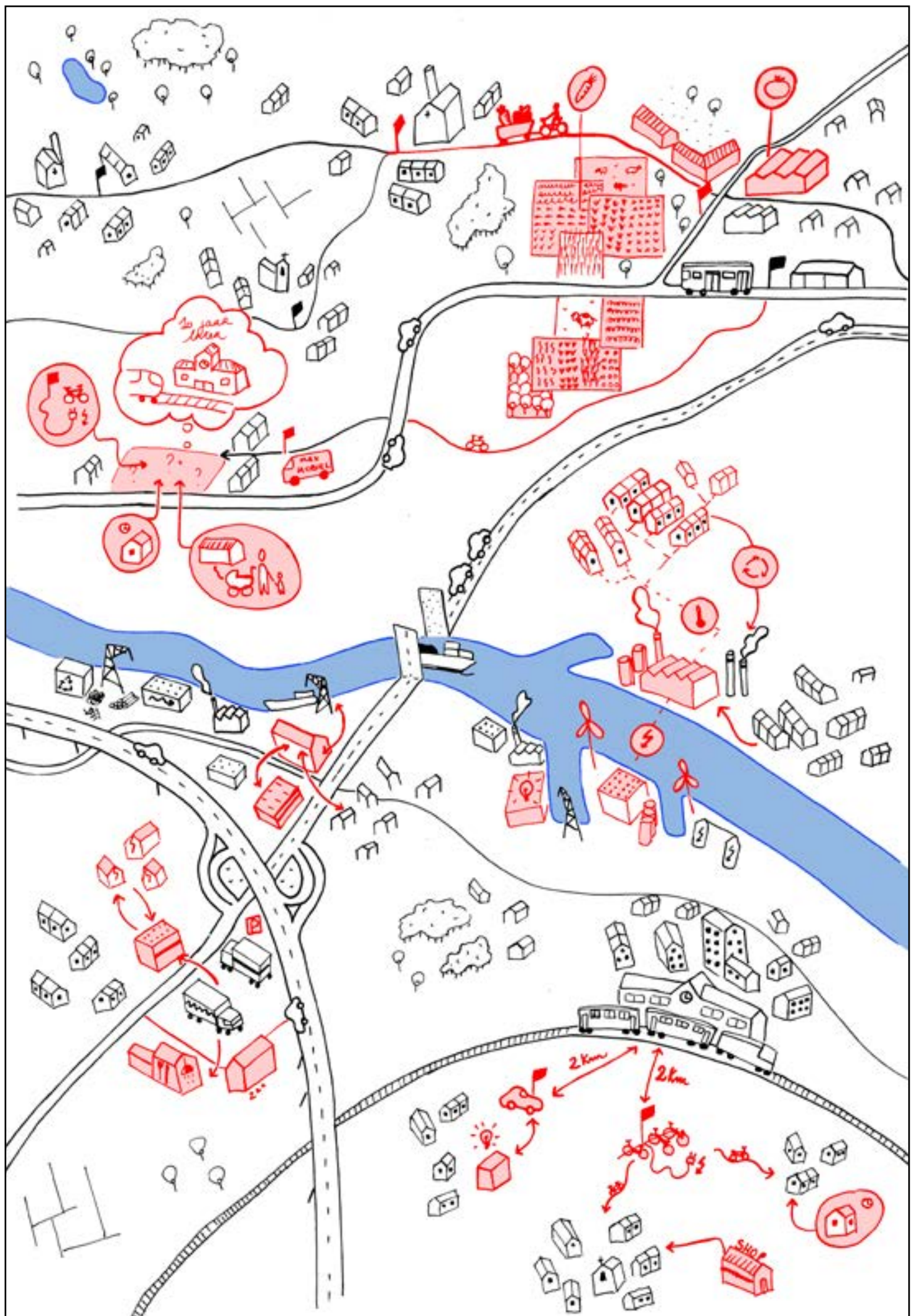
Verschillende gebieden binnen en buiten de haven worden reeds ontwikkeld binnen een bepaalde visie of project. Deze staan echter vaak los van elkaar, vooral aan de twee zijden van de landsgrens. Om tot een sterk District te komen, is er nood aan een overkoepelende visie op deze gebiedsontwikkelingen. Dit geldt zowel voor nieuwe ontwikkelingen als het herontwikkelen van bepaalde sites.

Werkspoor 3: experimenteerregio

De grensoverschrijdende havenfusie vraagt om een flexibelere toepassing van de regelgeving tussen de twee landen, waardoor de economische regio rond de haven als een experimenteerregio kan fungeren. Welke afspraken en wetgevingen zouden versoepeld of anders toegepast moeten worden om de grensoverschrijdende samenwerking te vergemakkelijken? Hier is het belangrijk te vermelden dat er een bestuurlijke taskforce opgestart is, onder andere met oud-minister Piet Hein Donner en Cathy Berx. Deze taskforce doet onderzoek naar een efficiënte en kwaliteitsvolle procesaanpak voor grensoverschrijdende projecten. Dit onderzoek moet ervoor zorgen dat deze dan ook voldoende gewaarborgd worden, zodat de projecten binnen een aanvaardbare termijn kunnen worden gerealiseerd, met een zo groot mogelijk draagvlak en een maximale rechtszekerheid.

B Actiepunten

Ten tweede wordt er een lezing gedaan van de kansen en problematieken via bepaalde invalshoeken, geconnecteerd aan de werklijn en met als basislaag de huidige percelen van wonen-leven en productiviteit. Deze benadering creëert een reeks 'domme' kaarten, aangezien ze maar vanuit een eenzijdig principe naar de regio kijken. Indien deze kaarten echter op elkaar worden gelegd, kunnen gebieden gevonden worden waar gelijkaardige acties kunnen plaatsvinden. Deze samengestelde kaart toont de huidige kwaliteiten van het North Sea Port District per werklijn aan, alsook het potentieel om deze kwaliteiten te versterken. Daarnaast zijn er verschillende plekken aanwezig waar deze kwaliteiten niet bestaande zijn en die dus als problematisch beschouwd kunnen worden. De actiepunten die uit deze kaart voortkomen, schuiven plekken naar voor waar acties en strategieën kunnen plaatsvinden, die in de volgende fase tot eerste projecten leiden. Elke actiepunt doet een uitspraak over de verschillende eerder aangehaalde werksporen en wat de kansrijke locaties zijn om eraan te werken. Indien de lokalisering van die actiepunten op één map worden gelegd, krijgen we een potentiële kaart, waar verschillende strategieën samen plaatsvinden.



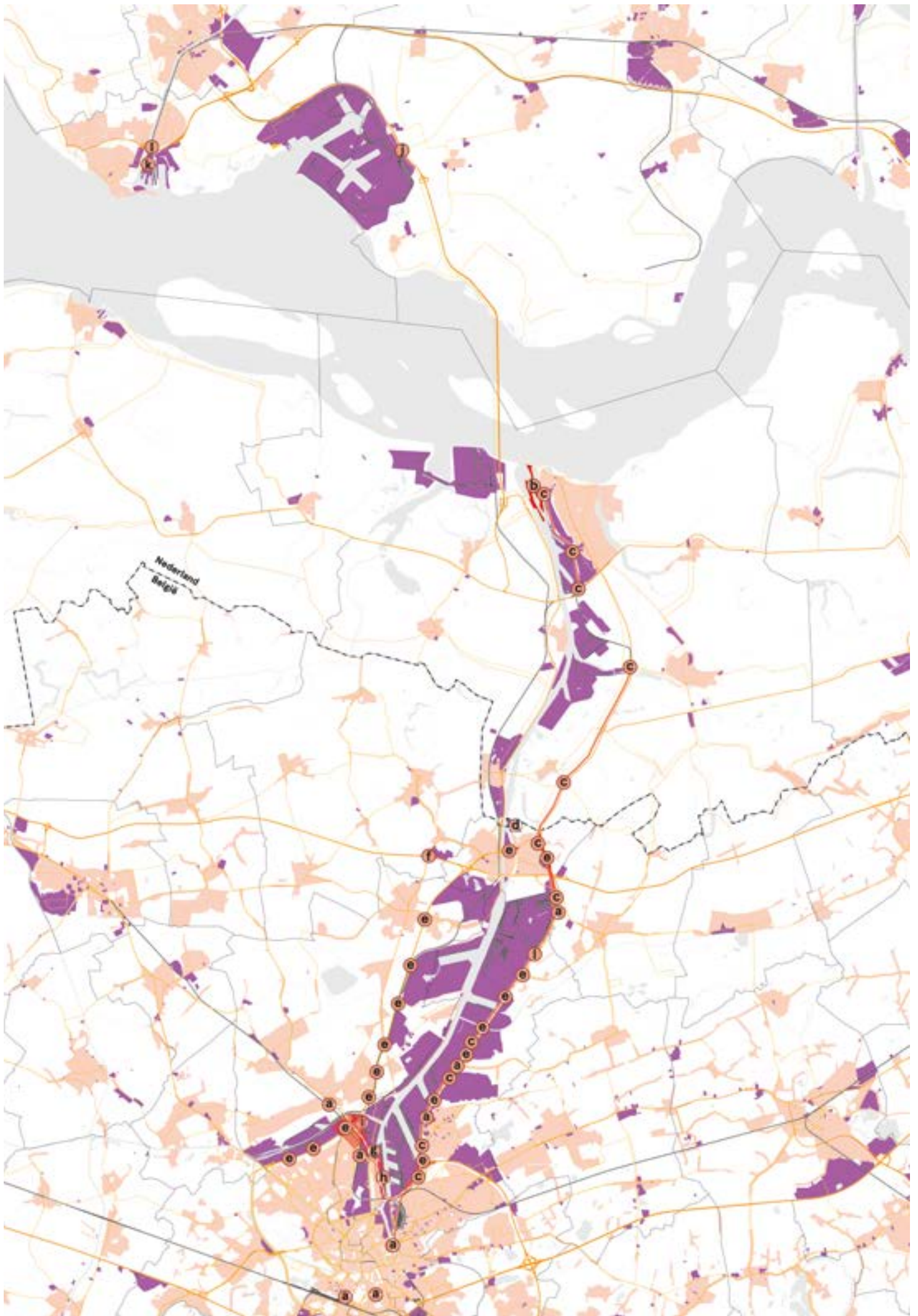
Het North Sea Port District wil een toegankelijk en verbonden gebied zijn. Via deze werklijn wordt er gekeken naar de mobiliteit van het gebied voor verschillende gebruikers, van voetganger tot vrachtwagenchauffeurs tot gebruikers van trein en bus. Waar zitten de knelpunten in de huidige toegankelijkheid in het gebied? Wat zijn de kansen die er spelen om betere verbindingen te maken? Welke betere 'knooppunten' zijn nodig?

De kaart met de huidige infrastructuur en werking geeft weer hoe het District tegenwoordig functioneert. Hierbij zijn de volgende plaatsgebonden initiatieven gepositioneerd die tijdens de eerste fase van het traject geïnventariseerd werden. Deze projecten behandelen enkel de interne verbondenheid en toegankelijkheid. Deze lijst is niet limitatief:

- a Max Mobiel
- b Sluis Terneuzen
- c Spoorlijn Gent-Terneuzen
- d Ontsluiting KMO-zone Karnemelkpolder
- e Project R4WO
- f Afsluiten Kruispunt Stoepe-E34
- g Brug Langerbrugge-Eiland
- h (Voorlopige) Zuidelijke Havenring
- i Stedelijke Knoop Wondelgem R4
- j Werken Sloeweg
- k e-mobilitypark Vlissingen
- l Knooppunt A58-N288 Vlissingen

Daarnaast werden verschillende visies, studies, beleidsplannen, bewegingen... vermeld tijdens de eerste fase:

- 1 Inventarisatie vrachtwagenparkings en bewegwijzering
- 2 Verkeers- en vervoersplan Gemeente Vlissingen
- 3 Nieuwe fietssnelwegen (zowel aan Vlaamse als aan Nederlandse zijde)
- 4 Project Central Gate (in overleg)
- 5 Ambitie 2030 - Visie op de verduurzaming van het Zeeuwse industrieel logistieke complex met concrete doelen
- 6 Vervoerregio Gent
- 7 MIRT Zuidwestelijke Delta Nederland



Voor deze werklijn wordt er uitgezoomd om een snelle blik te werpen op de ruimere omgeving rond het District. Deze kaart toont wat de externe toegankelijkheid en verbindingen zijn van het District.

Connecties van het District met de rest van Europa

North Sea Port en het District positioneren zich op twee Europese corridors voor spoorverkeer: de Rhine-Alpine Corridor en de North Sea - Mediterranean Corridor. Verder is de Seine-Scheldeverbinding, tussen North Sea Port via Kortrijk richting Frankrijk, een belangrijke connectie. Ten zuiden van het District kruisen de twee Europese snelwegen E17 en E40, verbonden met de haven via de R4.

Projecten in bespreking

Twee spoorverbindingen worden tegenwoordig onderzocht naar hun uitvoerbaarheid. De ene is Rail Ghent-Terneuzen. De andere is de VeZA-boog, die het spoorverkeer tussen Vlissingen en Antwerpen zou verbeteren. Nu moet het spoorverkeer eerst naar het noorden om daar te keren naar Antwerpen.

Visies

Verder is het belangrijk te vermelden er eveneens op grotere schaal visies opgemaakt zijn of worden, zoals het MIRT Zuidwestelijke Delta Nederland, de Omgevingsagenda Zeeland, NOVI-gebieden Nederland, Topregio Vlaanderen, Euregio Scheldemond...



Naast de nodige infrastructuur om het District toegankelijk en goed verbonden te maken, kan het District zich ook profileren als een regio met nieuwe vervoersmiddelen en andere alternatieve en duurzame oplossingen.

Spoorweg Gent-Terneuzen met waterstoffrein

Het strategisch project Spoor Gent-Terneuzen en project Rail Ghent-Terneuzen (CEF-project) willen niet alleen projecten zijn die het gebied beter ontsluiten voor personen- en goederenvervoer, maar onderzoeken ook de mogelijkheid om deze spoorlijn uit te rusten met een waterstoffrein.

Collectief vervoer en mobipunten

Aangezien de spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen de eerstvolgende jaren nog niet in werking zal treden, is er nu nood aan andere oplossingen om het gebied beter te bereiken qua openbaar vervoer. De buslijnen tussen Gent en Terneuzen stoppen momenteel elk aan de grens van hun land, zelfs elk aan een andere zijde van het kanaal in Zelzate, en ze zijn niet op elkaar afgestemd qua uurregeling. Aan Vlaamse zijde is Max Mobiel reeds werkzaam, maar deze stopt bij de grens. Dit vervoersmiddel over het gehele District ontwikkelen is een relatief makkelijke eerste stap. Daarnaast kan er gekeken worden naar andere vormen van collectief innovatief vervoer, zoals 'kantoorbussen' waar er werkruimte, stopcontacten, tafels, Wifi en alle andere nodige faciliteiten op een bus worden voorzien. Op deze bussen kan er zowel gewerkt, vergaderd of gepresenteerd worden. De pendel- en/of filetijd wordt zo omgezet in werktijd en het kan een duurzaam alternatief zijn voor de bedrijfswagen. Naast dit collectief vervoer is het belangrijk om in te zetten op mobipunten waar er onder andere (elektrische) (deel)fietsen en elektrische oplaadpunten worden voorzien.

Kwaliteitsvolle vrachtwagenparkings

In de omgeving rond het Sloegebied wordt er overlegd om het project 'Central Gate' voor vrachtwagens te realiseren. Dit project wil de vrachtwagens ontvangen en verzamelen, vooraleer ze naar het desbetreffende bedrijf in de haven gaan. Er worden dienstverlening en faciliteiten voor de chauffeurs voorzien, die al bij de opstart op een innovatieve manier vormgegeven worden door te voorzien in alternatieve brandstoffen, laadpalen voor vrachtwagens, technologische aanmeldingsprocedures... Dergelijk uniek project zou nog succesvoller zijn mocht ze als prototype dienen en vermenigvuldigd worden over het District, startend met een Vlaamse

versie. Onderzoek kan uitwijzen wat het effect is van één of meerdere projecten zoals Central Gate op de problematiek die de leefkernen tegenwoordig ervaren met het vrachtwagenparkeren.

'Tankpunten' van elektriciteit en waterstof

Verder kan het gebied inzetten, bij het (her)ontwikkelen van bepaalde gebieden, op collectieve infrastructuur om vervoersmiddelen elektrisch of met een andere alternatieve brandstof op te laden. Aangezien er onderzoek wordt gedaan naar waterstof als nieuwe brandstof, kunnen hiervoor ook collectieve 'tankpunten' voorzien worden als proefprojecten. Hierbij is belangrijk te vermelden dat vele vervoersmiddelen in de haven, zoals vorkheftrucks en kranen nog steeds op diesel en benzine werken. Een grote stap richting meer duurzaamheid in de haven kan gezet worden indien deze toestellen via elektriciteit of op waterstof kunnen opereren.

Pijpleidingen

In de toekomst zullen verschillende pijpleidingen voor andere doeleinden gebruikt worden. Er is reeds onderzoek gaande naar het vervangen van aardgas door waterstof. Dit zal de nodige nieuwe infrastructuur vragen of het hergebruiken van bestaande leidingen. Projecten zoals CUST door North Sea Port zijn pioniers op dit vlak.

'Internet of Things'

Tenslotte is een robuust grensoverschrijdend 'Internet of Things' (IoT) netwerk een belangrijk basisgegeven om innovatieve voorzieningen te helpen ontstaan of te ondersteunen. 'Internet of Things' verwijst naar het feit dat alledaagse voorwerpen zijn verbonden met het netwerk van het internet en dat ze gegevens kunnen uitwisselen. Voorbeelden hiervan zijn de 'tracking codes' van pakketjes die thuis geleverd worden, sensoren die geconnecteerd worden aan computerprogramma's... Kortom, de virtuele en fysieke wereld komen samen en creëren mogelijkheden om samen te werken en van elkaar te leren. Binnen het District kan dit een rol spelen voor de realisatie van betere mobiliteit, meer veiligheid en duurzame groei.

Werken aan toegankelijkheid en verbindingen vraagt om bepaalde plaatsen die (her)ontwikkeld moeten worden om nieuwe vervoersmiddelen te ondersteunen.

Voorontwikkeling toekomstige treinstations

De nieuwe spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen vraagt om de herontwikkeling van de bestaande spoorweg, maar ook om het realiseren van een nieuw deel aan spoorweginfrastructuur. Deze ontwikkeling zal een impact hebben op bepaalde delen van het District en wordt momenteel onderzocht in het strategisch project. In de toekomst zullen verschillende stations deze spoorlijn moeten bedienen. Deze spoorverbinding zal nog niet onmiddellijk operationeel zijn, maar de toekomstige locaties voor de treinstations kunnen reeds uitgebouwd worden tot haltes. Deze ontwikkeling moet samengaan met het verbeteren van de huidige busverbinding Gent-Terneuzen over de grenzen heen. Daarnaast kunnen deze haltes dienen om collectief (bestaand) vervoer, zoals Max Mobiel, te bedienen. Ze moeten uitgebouwd worden tot mobipunten. Deze mobipunten voorzien in het 'na-transport' met deelfietsen of -steps, die vanuit de halte het ruimer omliggend gebied bedienen. De haltes hanteren zo een 'no regret' logica en zijn adaptief naar de toekomst toe. Op deze locaties kunnen verder bepaalde voorzieningen(clusters) uitgebouwd worden, die in missende functies voorziet en zo de leefbaarheid in de kernen verbetert. De voorzieningen(clusters) kunnen ook ter dienst staan van arbeiders of chauffeurs.

Kwaliteitsvolle plekken voor vrachtwagens

Het plannen van meerdere projecten zoals Central Gate vraagt om bepaalde gebieden te ontwikkelen. Deze projecten moeten zich op strategische locaties bevinden, die de bestaande leefkernen zo min mogelijk belasten. Een betere bewegwijzering kan hierbij ook helpen.

Bestaande infrastructuur optimaliseren

Het District is tegenwoordig rijk aan grote infrastructuurwerken. Er zijn verschillende problematische knooppunten in het wegennetwerk van het District, in connectie met andere wegen, spoorwegen of bruginfrastructuur. Sommige van deze knooppunten worden reeds verbeterd. Anderen kunnen in een regionale visie van het District opgenomen worden, waarbij de effecten van één ingreep bekeken worden op de schaal van het gehele District. Het is vanzelfsprekend dat deze moeten gekoppeld blijven aan een betere zachtere mobi-

liteit met het uitbouwen van kwaliteitsvolle fietspaden, veilige oversteekplaatsen... Indien dit niet voorzien kan worden, moet er gezocht worden naar een alternatief in de omgeving. De huidige fietssnelwegen zullen hierbij een belangrijke rol spelen en moeten verder uitgebouwd worden, met een grensoverschrijdende connectie als belangrijke doelstelling. Daarnaast spelen veilige lokale fietswegen een belangrijke rol, zowel in de leefkernen alsook in de haven.

Grenzen wegwerken

In het District zijn er verschillende grenzen te vinden, die een negatieve invloed uitoefenen op de verbindingen en de eenheid van het gebied. Ten eerste is de landsgrens een hindernis, omdat elk land projecten en visies bedenkt op zijn eigen landsdeel en weinig connectie zoekt met de andere kant van de grens. Zo is de aansluiting van wegen, zoals bijvoorbeeld de R4 met de Tractaatweg ter hoogte van Zelzate en Westdorpe, een jarenlang agendapunt. Ten tweede is het kanaal een grote barrière. Vooral in Zelzate, waar het kanaal letterlijk de gemeente in twee snijdt, is een betere connectie met de andere oever wenselijk. De brug over het kanaal creëert lange wachttijden, waarbij de auto's als alternatief de tunnel nemen, maar fietsers kunnen daar niet terecht. Een veerpont kan een oplossing bieden in het verbinden van de twee helften. Ten derde is de Westerschelde een aanzienlijke barrière. De gemeente Borsele en Vlissingen worden duidelijk gescheiden van het zuidelijke deel van het District. De oversteek kan enkel gemaakt worden met de auto of de bus door de Westerscheldetunnel. Fietsers en voetgangers kunnen terecht op de veerpont in Breskens. Deze ligt op twintig kilometer ten oosten van de Westerscheldetunnel. Het is duidelijk dat deze minder goede verbinding een negatieve invloed heeft op de eenheid van het District: wat kan er voorzien worden om deze barrière weg te werken en de gemeente Borsele en Vlissingen beter te verbinden met de rest van het District op vlak van (zachte) mobiliteit?

Consequenties van de nieuwe sluis op het kanaal

Op lange termijn moet er nagedacht worden over de verdieping van het Kanaal, aangezien de bouw van de nieuwe sluis toegang zal verschaffen aan grotere zeeschepen. Deze schepen vragen bepaalde specifieke aanpassingen van het kanaal. Dit zal niet in de nabije toekomst, maar wel op lange termijn, investeringen vragen en impact hebben op bepaalde locaties langs het kanaal.

De afspraken en wetgevingen die binnen de experimenteerregio van het North Sea Port District gemaakt kunnen worden, helpen de grensoverschrijdende toegankelijkheid en verbindingen te verbeteren.

Optimalisatie busverbindingen over de grens heen

Tegenwoordig stopt het openbaar vervoer aan de grens. De verschillende vervoersmaatschappijen, zoals De Lijn in Vlaanderen en Connexxion in Zeeland, opereren tot aan de grens en stemmen te weinig hun dienstregeling op elkaar af. Het doortrekken van bestaande buslijnen over de grens heen, voorzien door beide vervoersmaatschappijen, kan een groot verschil betekenen voor de haven en voor het District. Het realiseren hiervan zal baat hebben bij een soepelere wetgeving binnen de experimenteerregio, naast de nodige gesprekken tussen de verschillende actoren.

Nieuwe collectieve vervoersmiddelen

Andere collectieve vervoersmiddelen moeten dezelfde mentaliteit hanteren. Het bestaande Max Mobiel in Vlaanderen moet doorgetrokken worden naar het Nederlandse gedeelte. Nieuwe initiatieven moeten dan ook deze grensoverschrijdende instelling als uitgangspunt nemen. Een duidelijke regelgeving kan dit helpen verwezenlijken.

Fietssnelwegen

Het realiseren van nieuwe delen, die bestaande fiets-snelwegen connecteren, wordt tegenwoordig door elk land apart beslist. Er moeten afspraken komen over het doortrekken van deze fietssnelwegen over de grenzen heen. Er is momenteel reeds een overleg gaande tussen Provincie Zeeland, Provincie Oost-Vlaanderen en Terneuzen om snelfietsroutes beter te realiseren in de nabijheid van de haven. Een overeenstemming zal in de toekomst volgen.



Rail Gent-Terneuzen, huidig spoorwegtracé en de bottlenecks en missing link voor de verdere uitbouw



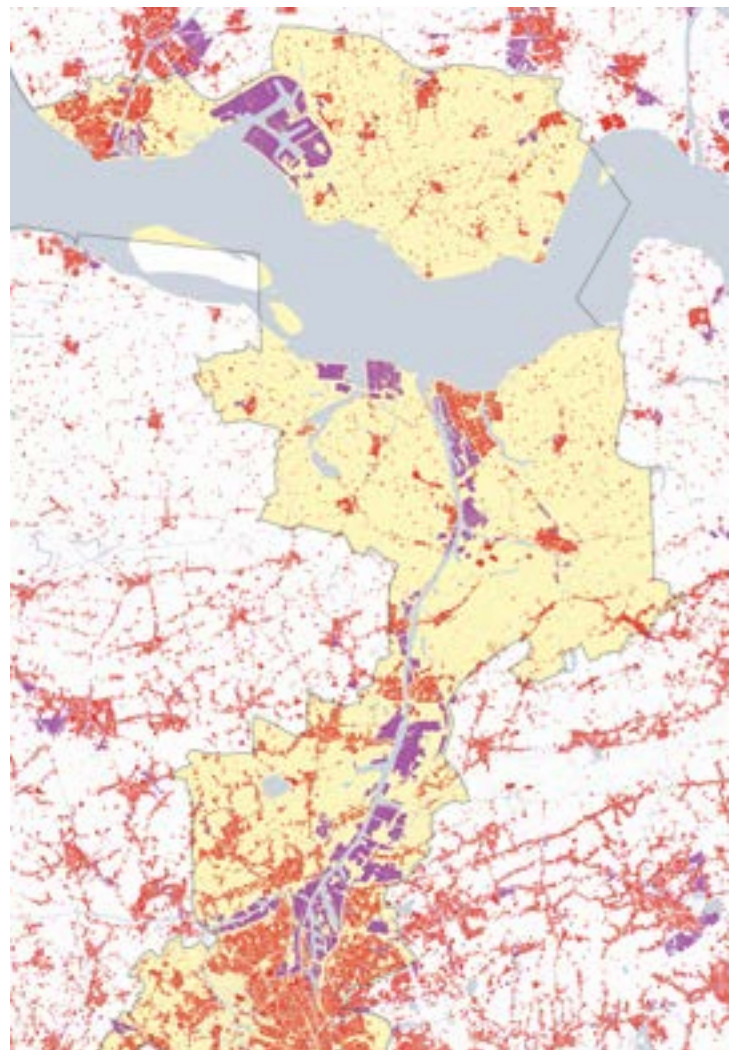
Mobipunt, Station Deinze



Max Mobiel, Gent - Evergem - North Sea Port

Om de huidige kwaliteiten en problematieken in het District naar voren te brengen, wordt er een analyse gemaakt van de bereikbaarheid van het gebied volgens een bepaald vervoersmiddel. De gehanteerde principes worden per kaart uitgelegd, waarbij de percelen van wonen en industrie als basis genomen worden.

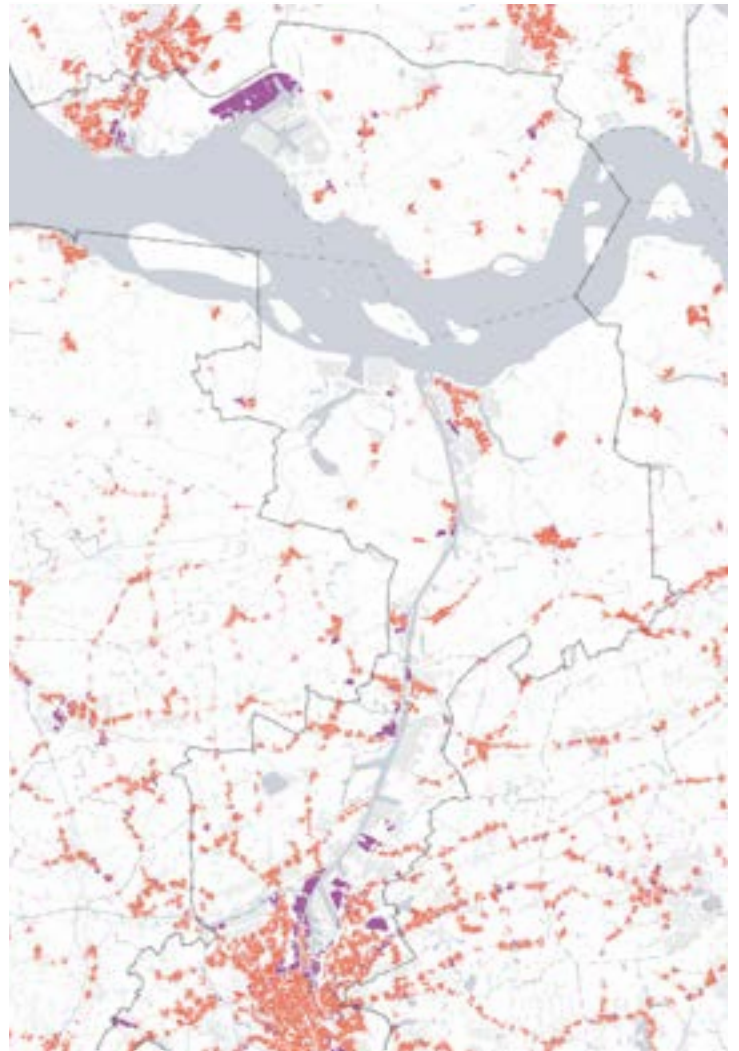
Basiskaart
Totaal bebouwde percelen van wonen & leven en productiviteit



Werklijn 1

A Bereikbaarheid door middel van bus

Rond elke bushalte wordt het gebied weergegeven binnen een straal van 200 meter, wat ervaren wordt als een snelle wandelafstand tot openbaar vervoer.



B Bereikbaarheid door middel van trein

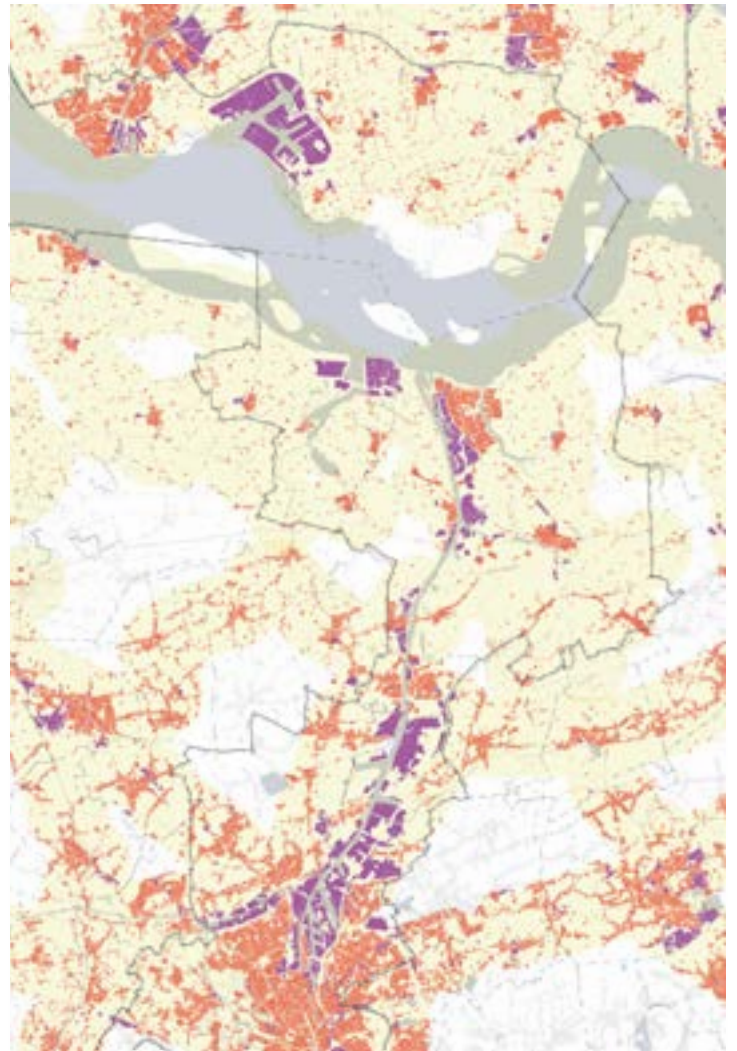
Rond elk treinstation wordt het gebied weergegeven binnen een straal van 800 meter, wat ervaren wordt als een aangename wandelafstand van 10 minuten.



Werklijn 1

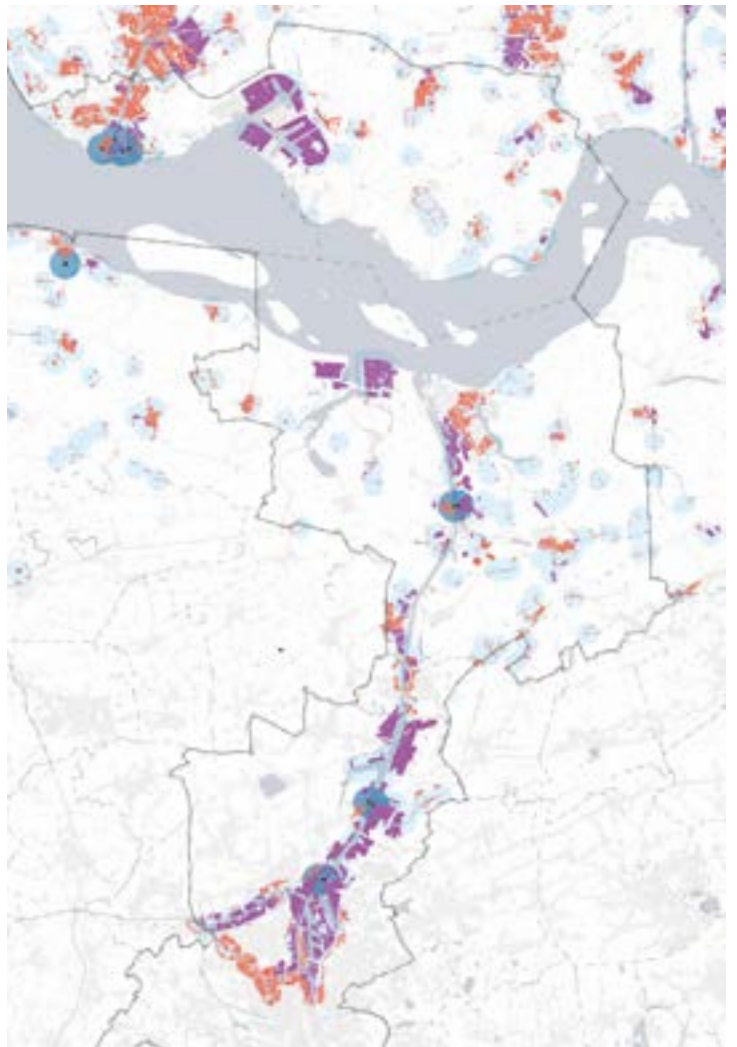
C Bereikbaarheid door middel van fiets

Rond elke kruising van een bestaand kwaliteitsvol fietspad met bestaande fietsostrades wordt naar het gebied gekeken binnen een straal van 2 kilometer. Deze afstand wordt als aangenaam beschouwd om op 10 minuten te fietsen.



D Bereikbaarheid door middel van water

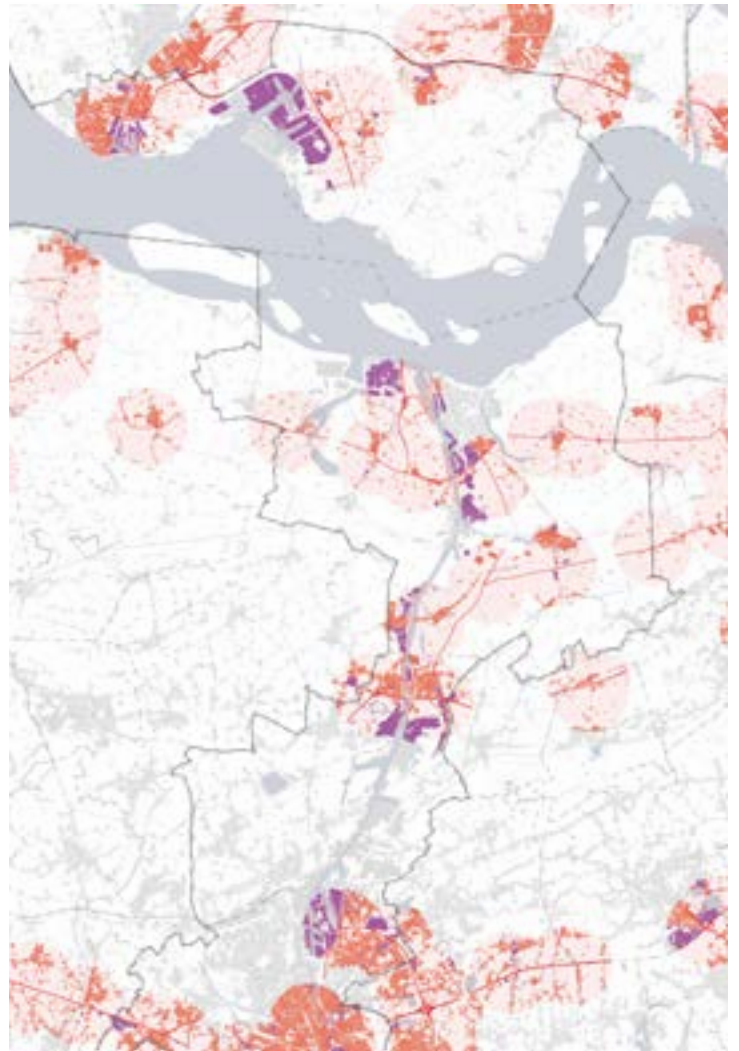
Rond elke bestaande kade wordt het gebied weergegeven binnen een straal van 500 meter. Elke stop van een veerboot wordt behandeld als een 'treinstation', waarbij de wandelafstand van 800 meter wordt gehanteerd.



Werklijn 1

E Bereikbaarheid door middel van gemotoriseerd verkeer

Rond elke kruising van primaire en/of secundaire wegen wordt het gebied weergegeven binnen een straal van 2 kilometer. Deze afstand wordt als aangenaam beschouwd om op 10 minuten te fietsen. Dit principe wordt gebruikt om de implementatie van deelfietsen op deze kruisingen in gedachten te houden.



Op de volgende pagina worden deze kaarten samengebracht, waarbij de woon- en productieve percelen een kleurgradiënt krijgen die correspondeert met de bereikbaarheid die ze hebben volgens de verschillende vervoersmiddelen. Hoe donkerder, hoe beter bereikbaar. Op de volgende pagina's worden verschillende actiepunten voorgesteld die uit deze analysekaart voortkomen.

bereikbaarheid wonen/leven



hoog

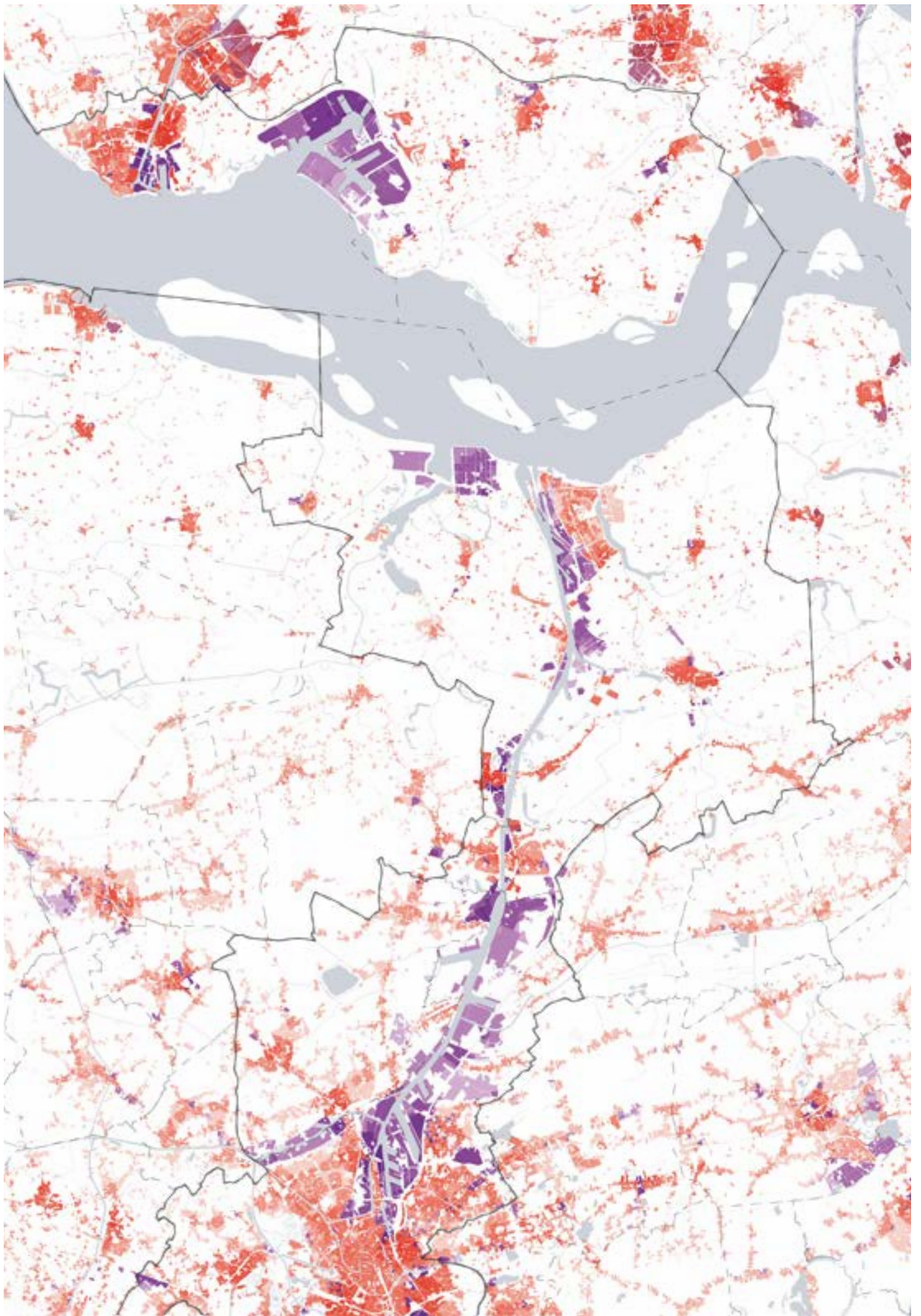
laag

bereikbaarheid productiviteit



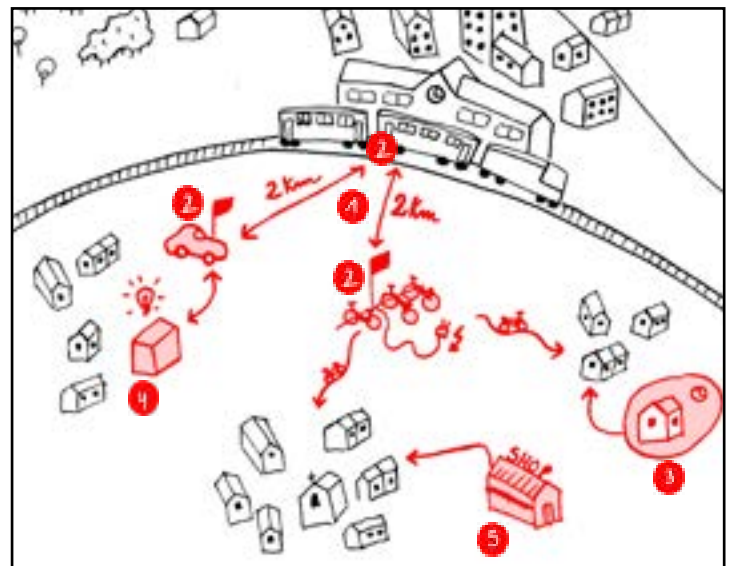
hoog

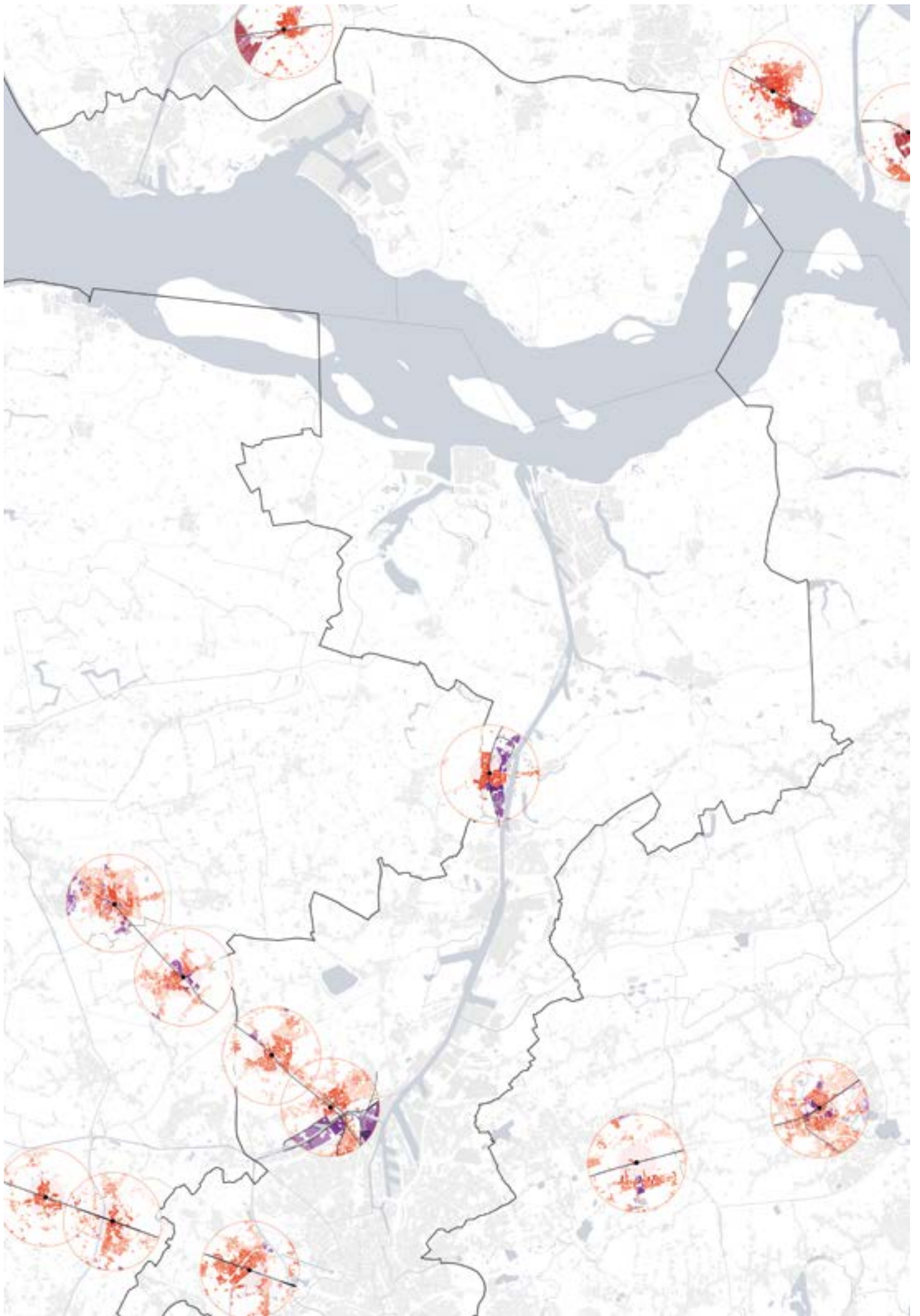
laag



01 Actiepunt 1:
de missende link in gedeelde mobiliteit

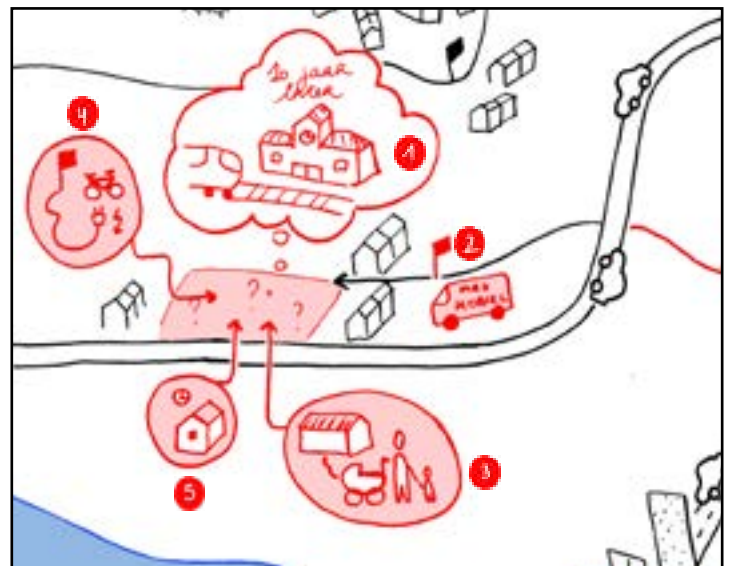
Woon-, leef- en werkgebieden zijn buiten de straal van twee kilometer rond een bestaand treinstation minder goed bereikbaar. De afstand van twee kilometer wordt als aangenaam beschouwd om op 10 minuten te fietsen. [1] Om de bereikbaarheid van deze gebieden te verbeteren en om ze verder te ontwikkelen, moeten er mobipunten uitgebouwd worden [2] aan het station zelf en aan de rand van de twee kilometer radius. Hier kunnen deelfietsen, -auto's, -steps... gegroepeerd worden en ter dienst staan van nieuwe (tijdelijke) woningen [3], werkplekken, innovatieclusters [4], faciliteiten [5]...

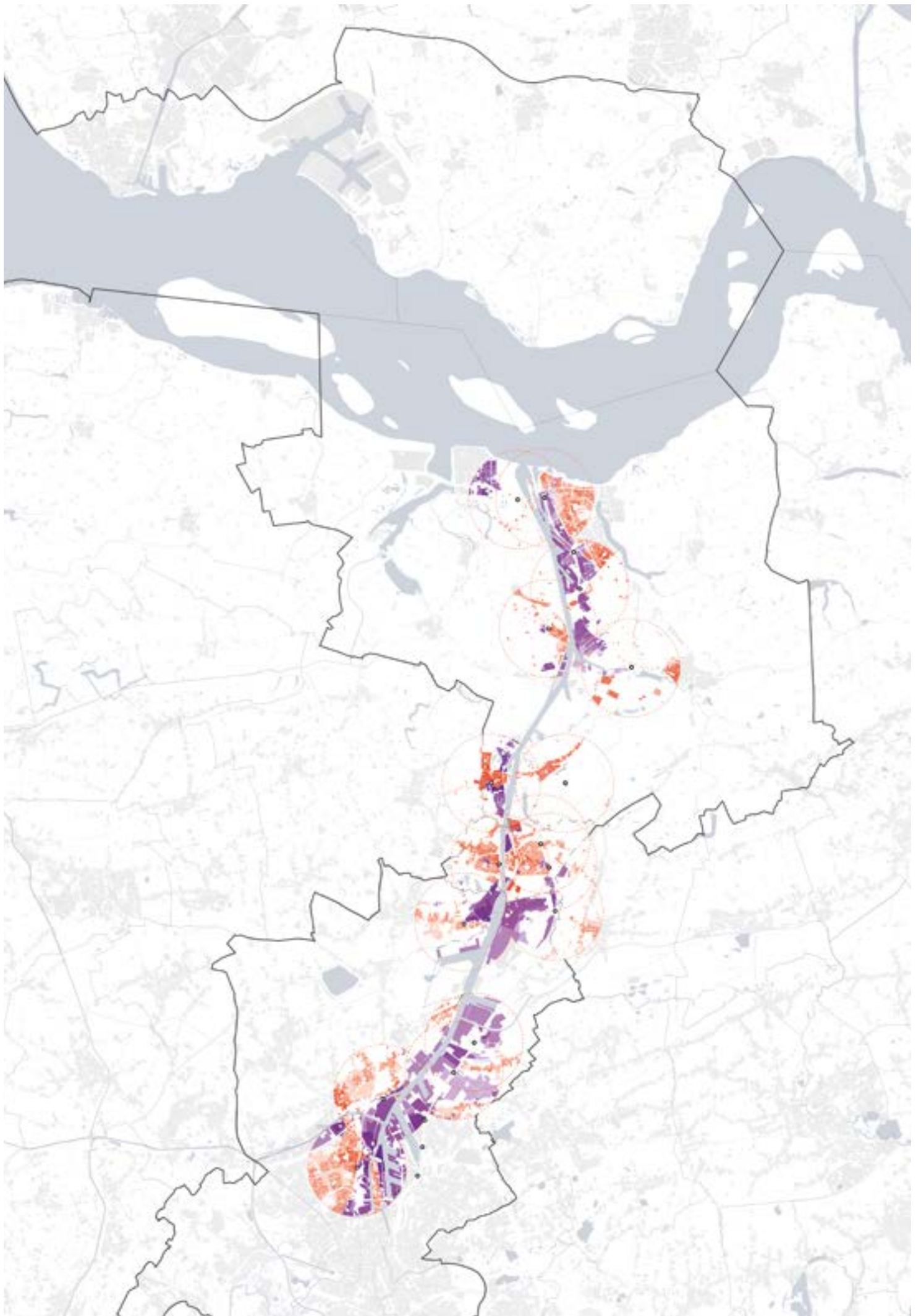




02 Actiepunt 2:
het station van de toekomst

Bepaalde woonkernen en productieve activiteiten zijn tegenwoordig weinig bereikbaar met het openbaar transport. Ze zijn zeer autogericht. De kans voor deze gebieden ligt in de plannen voor de nieuwe spoorlijn met bijhorende treinstations [1]. Deze komen pas binnen enkele jaren, maar er kan al reeds een 'station' als halte uitgebouwd worden. Deze halte kan een verbeterde busverbinding tussen Gent-Terneuzen bedienen, de halte voor een 'kantoor'-bus vormen of Max Mobiel [2] en/of voorzien in bepaalde faciliteiten: kinderopvang [3], winkels, schoolatelier, mobipunten [4], tijdelijke huisvesting [5], ontmoetings- en vergaderplekken voor bedrijven... Zo zal het station van de toekomst reeds een rijke en goed functionerende omgeving hebben als ze gerealiseerd wordt. Er kan eventueel nagedacht worden over de infrastructuur die nodig is om een waterstoffrein in de toekomst te laten opereren. Daarbij kan er eveneens nagedacht worden of de aanliggende gebieden voordeel kunnen halen uit deze waterstofinfrastructuur als bijvoorbeeld nieuwe energievormen. Dit kan een pilootproject vormen.



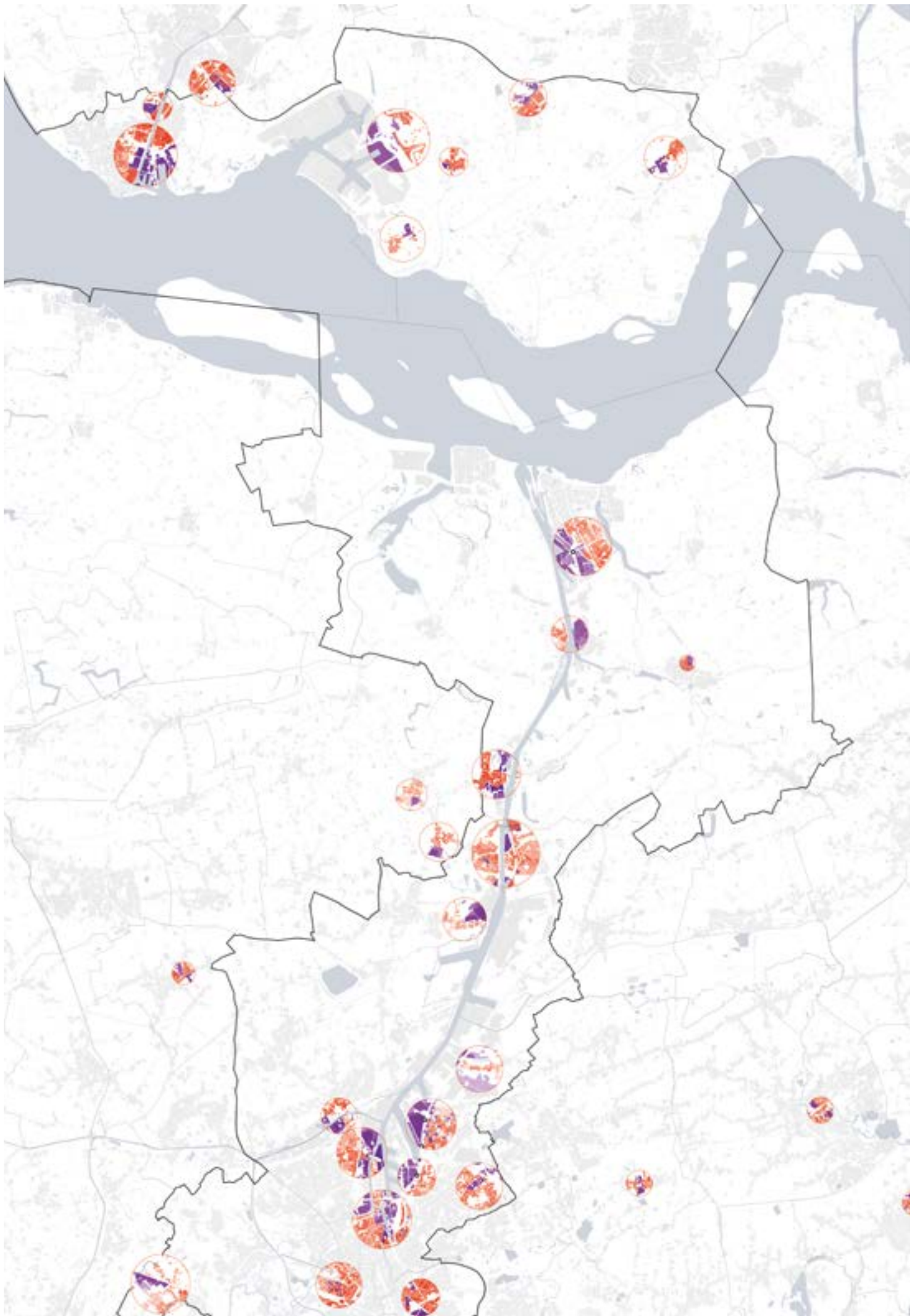


03 Actiepunt 3:
wonen, leven en werken in nauwe verbinding

Woon- en werkwefsels met een hoge dichtheid aan bebouwing liggen dicht naast elkaar en hebben tegenwoordig weinig voordeel aan elkaars aanwezigheid.

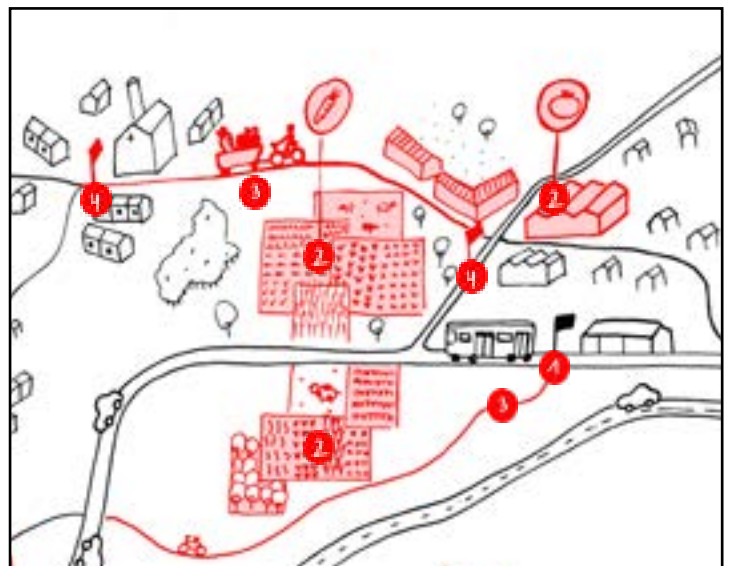
Deze nabijheid kan gebruikt worden om nieuwe samenwerkingsvormen te verwezenlijken. Nieuwe energievormen zoals warmtenetten [1], circulariteit [2], faciliteitenhubs, innovatieclusters [3] of educatie kunnen hun plek vinden tussen deze twee delen. Daarnaast voorziet de nabije woonomgeving de industrie van directe werkkrachten [4] en kan het zo een goede locatie zijn voor tijdelijke huisvesting. Kortom, er kan een ware symbiose ontstaan tussen het leven en de productiviteit op vlak van werken, wonen, energie, leren...

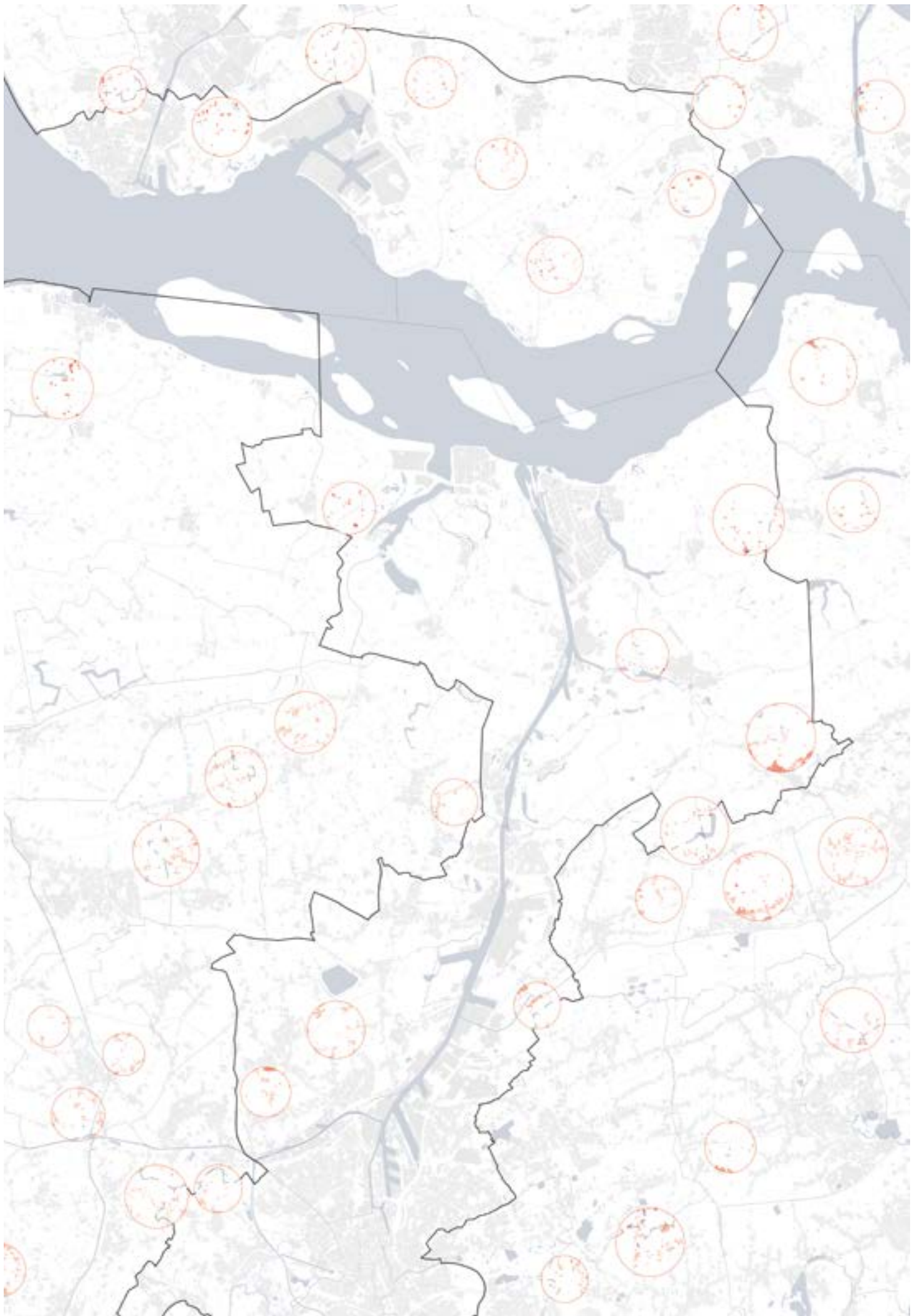




04 Actiepunt 4:
nieuwe connecties in het ruraal gebied

Het ruraal gebied is geconnecteerd met de bus en met kleinere wegen, die gebruikt worden voor lokaal fietsverkeer [1]. Deze gebieden hebben een lage densiteit aan wonen en hebben dus de mogelijkheid om in te zetten op voedselvoorziening in de open ruimte. Een strategie kan uitgewerkt worden voor lokale voedselproductie [2], die het netwerk van fiets [3] en bus kan gebruiken om dit voedsel te verdelen aan de buurt aan de hand van strategische mobipunten [4]. Deze kunnen ook een recreatieve functie in de hand werken. De aanleg van grensoverschrijdende fietssnelwegen kan een belangrijke factor spelen in de betere connectie van deze rurale gebieden met de rest van het District, zodat de voedselproductie een breder gebied kan bedienen. Deze fietssnelwegen moeten eveneens in connectie staan met fietssnelwegen die de verbinding maken tussen de industrie- en woonkernen. Zo ontstaan er verschillende soorten fietssnelwegen: woon-werkverkeer, boer-winkel, recreatie met natuur en cultuurpunten...

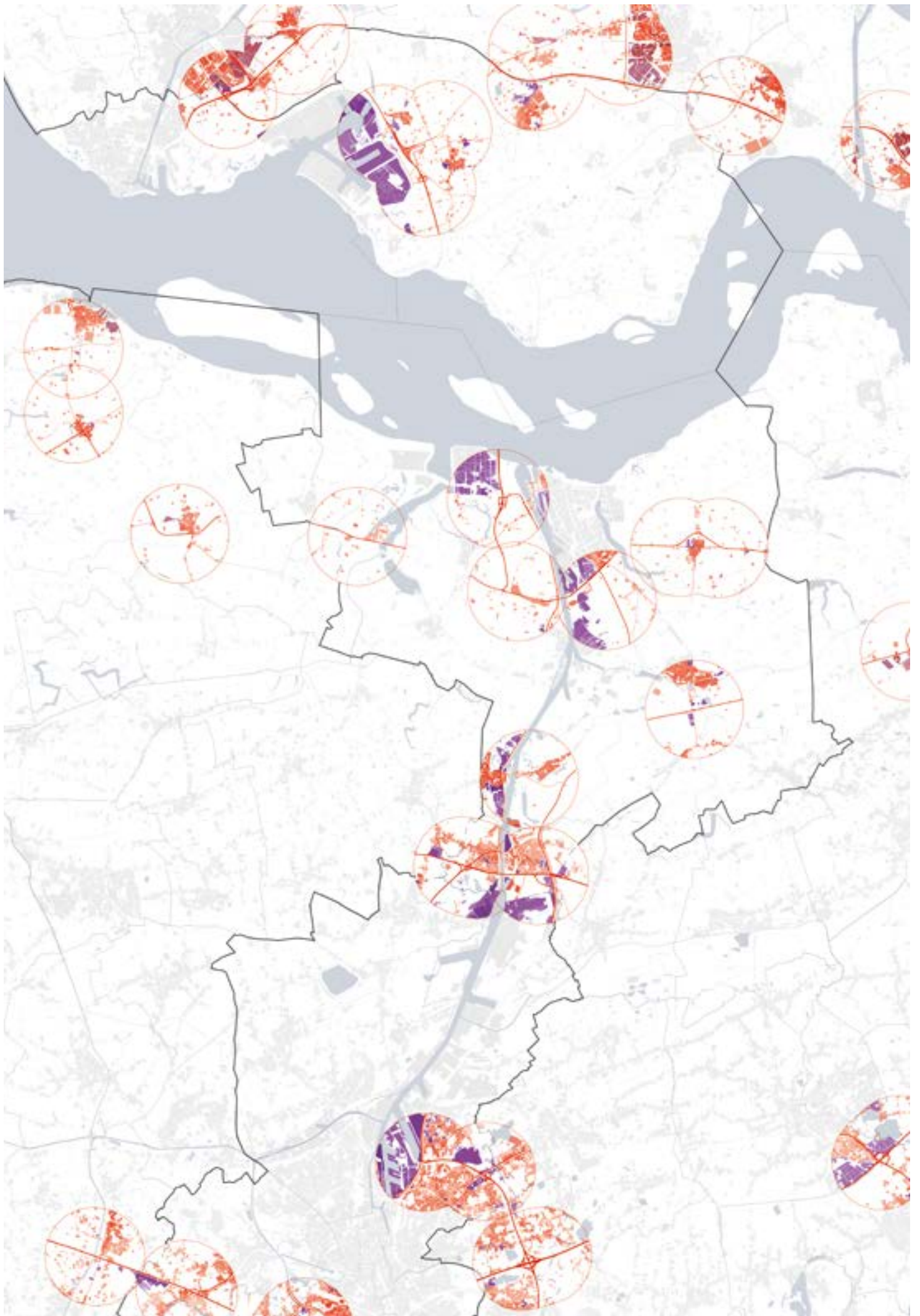


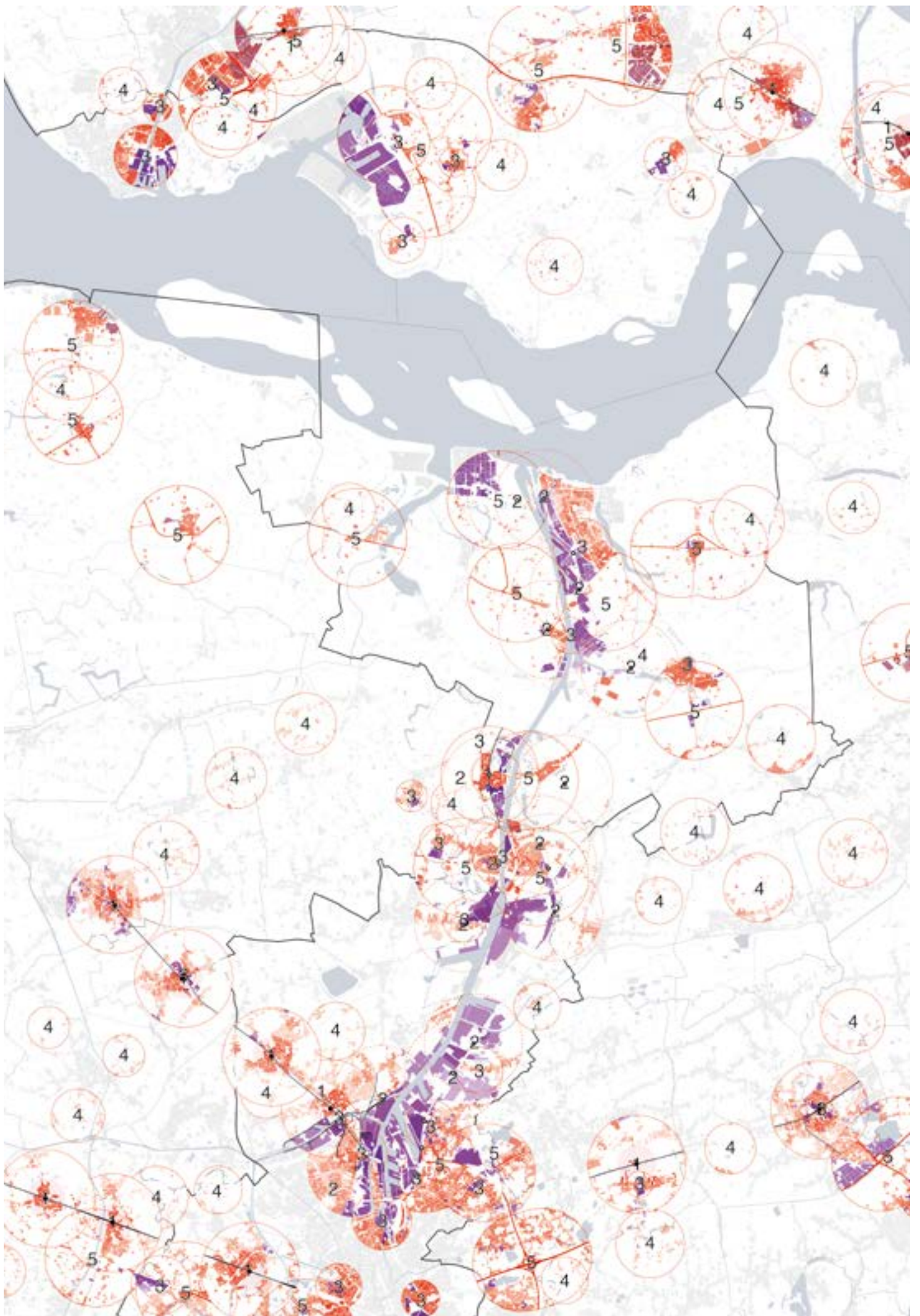


05 Actiepunt 5:
de snel-weg-strategie

Huidige op- en afritten van primaire en secundaire wegen hebben weinig betekenis en hebben aanliggend vaak ongebruikte gronden [1]. Bovendien liggen langsheen deze wegen productieve en commerciële activiteiten, die vaak gericht zijn op gemotoriseerd vervoer. Hierdoor zijn ze dikwijls de bron van conflict tussen lokaal en regionaal verkeer. De kans in het samenkomen van de belangrijke wegen is het creëren van bepaalde hubs [2]. Deze kunnen chauffeurs ondersteunen met faciliteiten, met Central Gate als prototype. Zo worden de lokale wegen ontlast van vrachtwagenparkeren. Daarnaast kunnen deze plekken ingezet worden als overslagplek voor (kleinschalig) vervoer via water [3]. Het kan een plek zijn voor nieuwe buurtfaciliteiten [4]: een verdeelcentrum van materialen, afhaalpunt voor pakketten, energiebatterij... Sommige van deze locaties liggen in de nabijheid van bestaande of toekomstige spoorinfrastructuur. Op deze plekken kan er nagedacht worden of deze hubs het spoor niet kunnen gebruiken voor op- en overslag ter bevordering van het duurzaam transport.



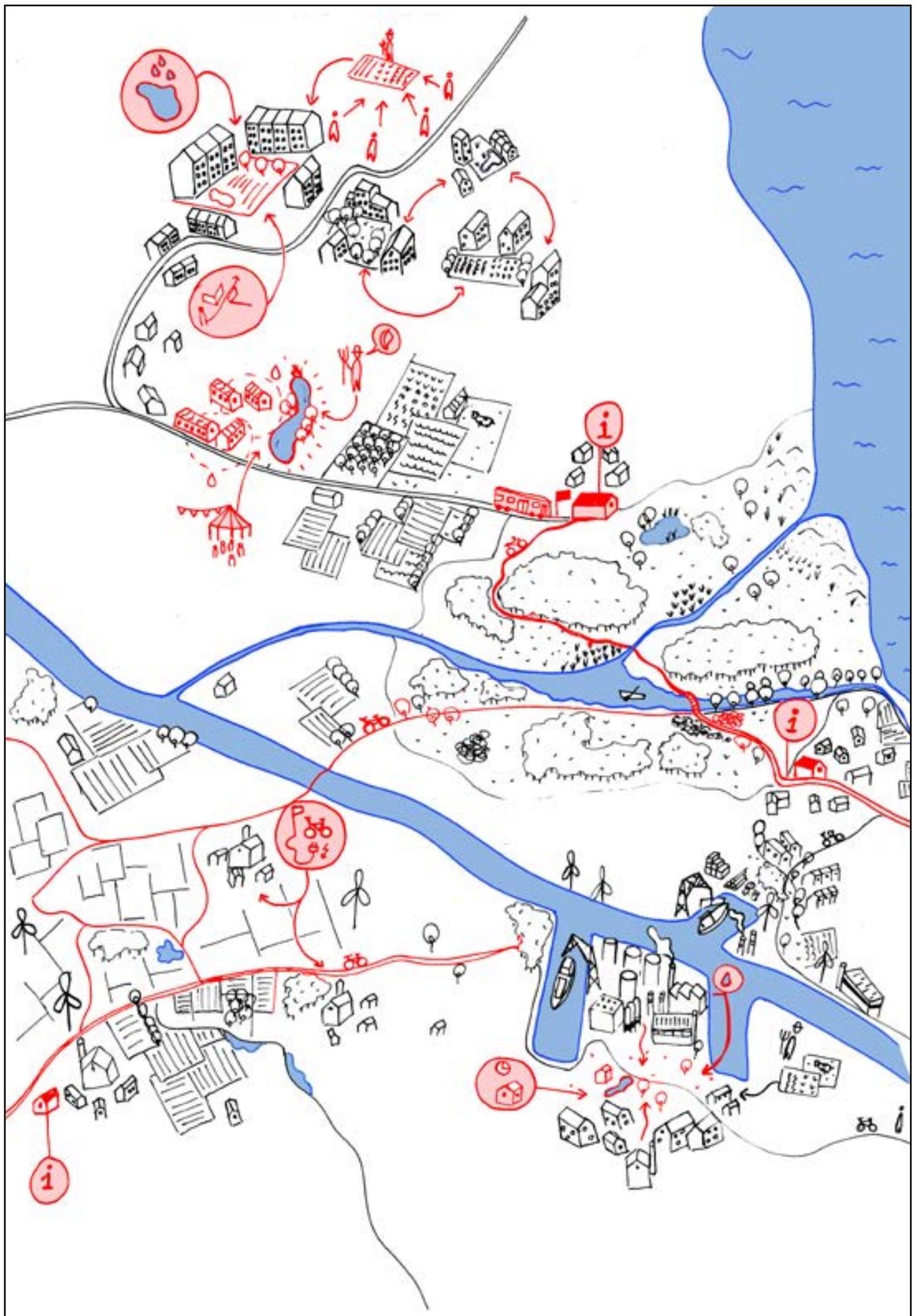




- 01 Actiepunt 1:
de missende link in gedeelde mobiliteit
- 02 Actiepunt 2:
het station van de toekomst
- 03 Actiepunt 3:
wonen, leven en werken in nauwe verbinding
- 04 Actiepunt 4:
nieuwe connecties in het ruraal gebied
- 05 Actiepunt 5:
de snel-weg-strategie

Verdere aandachtspunten

Binnen de huidige actiepunten is er hoofdzakelijk gekeken naar de interne verbindingen binnen het District, en minder naar de externe verbindingen. Dit kan bij de volgende stap een extra aandachtspunt zijn. Daarnaast is het belangrijk om de barrière van de Westerschelde steeds in gedachten te houden: deze blijft de grootste grens in het District, en er moeten manieren gevonden waardoor er betere connecties zijn over deze watervlakte heen. Tenslotte zijn buis- en pijpleidingen weinig opgenomen binnen deze werklijn, en kunnen in de toekomst eventueel in samenspraak met werklijn 4 opgenomen worden.



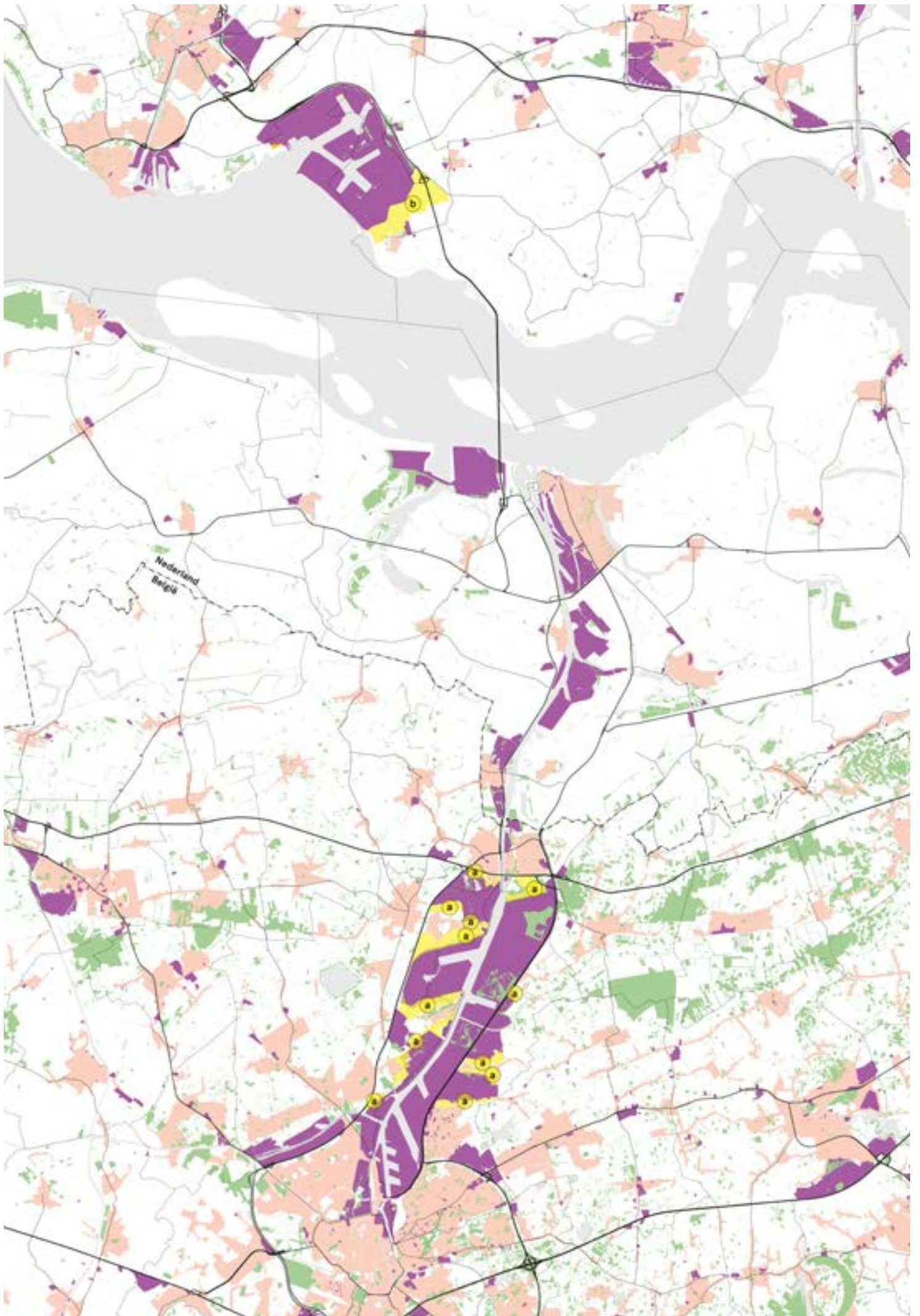
Het North Sea Port District wil een aantrekkelijk en leefbaar gebied zijn. Via deze werklijn wordt er gekeken naar de open ruimte in het gebied, de toeristische en culturele activiteiten, de initiatieven die de leefbaarheid van dit gebied verhogen, groenprojecten, regionale landschappen, gezondheid, cultuur... Waar is er niet genoeg groen? Waar kan groen gecombineerd worden met andere functies, zoals energie, faciliteiten, landbouw, toerisme, cultuur...?

De kaart met de huidige groenstructuren en open ruimte geeft weer hoe het District tegenwoordig functioneert. Hierbij zijn de volgende plaatsgebonden initiatieven gepositioneerd die tijdens de eerste fase van het traject geïnventariseerd werden. Deze lijst is niet limitatief:

- a Koppelingsgebieden
- b Sloebos / Groenproject 't Sloe

Daarnaast werden verschillende visies, studies, beleidsplannen, bewegingen... vermeld tijdens de eerste fase:

- 1 Wijkstructuurschets Muide-Meulestede
- 2 Toeristische Agenda de Bevelanden 2016-2023
- 3 Meerjarenplan GROS 2019 - 2023
- 4 Integraal luchtactieplan
- 5 Ambitie 2030 - Visie op de verduurzaming van het Zeeuwse industrieel logistieke complex met concrete doelen
- 6 Robuust Watersysteem Zeeuws-Vlaanderen
- 7 Inventarisatie groengebieden 'De Groene Kanaalzone rondom Terneuzen'



Een aantrekkelijk en leefbaar District is niet uitsluitend belangrijk voor de inwoners van het District, maar ook om in te zetten op toerisme en cultuuractiviteiten.

Haven- en industrieel toerisme

Een havengebied is een uniek gebied en dit kan in de verf gezet worden. Tegenwoordig zijn er reeds rondvaarten in de verschillende havendelen. Deze kunnen nog verder uitgebouwd en ondersteund worden met verschillende andere activiteiten. Industrieel toerisme kan hierbij een belangrijke rol spelen: de werking van verschillende bedrijven leidt tot een fascinatie bij bezoekers.

Culturele samenwerking over de grens heen

Daarnaast kan op het gehele District ingezet worden op meer culturele samenwerkingsopportuniteiten, die bepaalde bestaande initiatieven over de grens heen verbinden. Cultuur moet meer op grote schaal bekeken worden, zoals in andere regio's in Europa reeds gedaan wordt. Zo bestaat er Eurometropool, sinds 2008 een Groepering voor Territoriale Samenwerking tussen Lille, Doornik en Kortrijk. Samen zetten ze in om één regio te vormen met volgende thema's op de agenda: economische ontwikkeling, duurzame ontwikkeling, mobiliteit, cultuur en toerisme. Daarnaast is de Øresund regio een grensoverschrijdend en belangrijk economische gebied van Denemarken en Zweden. De Øresund brug en de veerboten spelen een cruciale rol in het connecteren van de twee landen, waarbij toeristen, cultuurinitiatieven, werkkrachten... makkelijk de grens over kunnen steken.

Groengebieden met meer infopunten, duurzame mobiliteit en interessante connecties met de industrie

Verschillende grootschalige groengebieden zijn aanwezig in het District. Het is belangrijk om deze te blijven promoten als toeristische en culturele trekpleisters, zowel op vlak van natuurbeleving als op vlak van plekken van cultuur en erfgoed. Het uitbouwen van een grensoverschrijdende visie die deze gebieden ten opzichte van elkaar versterkt en tot één geheel maakt, met de nodige informatiepunten en infrastructuur, is een belangrijke opgave. Het uitbouwen van een goed fietsnetwerk over de grenzen heen kan een voordeel leveren om de veelzijdigheid van het rijke cultuur- en natuurlandschap te ontdekken. Elk groengebied heeft zijn eigen karakteristieken: de koppelingsgebieden zijn bijvoorbeeld plekken waar het contact met de industrie groot is en zo unieke ervaringen creëert.

Innovatie ter verbetering van hinder van de industrie

Tenslotte is er, ter bevordering van de beleving van het landschap, nood aan innovatie om de geluidshinder en de lichtpollutie van de aanwezige industrie terug te dringen. Het wegwerken van dergelijke problematieken is cruciaal om de leefbaarheid van de aanliggende kernen en landschappen te verbeteren. Daarnaast zal dit eveneens betere gevolgen betekenen op vlak van duurzaamheid.

Een aantrekkelijk leeflandschap is een landschap dat niet alleen ten dienste staat van de inwoners van het District zelf, maar ook als trekpleister fungeert voor toeristen en recreatieve bezigheden.

Grootschalige groengebieden

Het District is reeds rijk aan verschillende grootschalige groengebieden, die niet alleen in functie staan van het District, maar ook mensen aantrekken van buitenaf. De Moervaartvallei is een toeristisch en recreatief strategisch project, die ook inzet op natuurcompensatie. Binnen dit gebied is eveneens Puyenbroeck gelegen, een park met recreatieve en toeristische functies. Gent kent verschillende groenpolen: de Damvallei, het Parkbos, de Gentbrugse Meersen, de Bourgoyen- Ossemeersen, de vallei van de Leie... Daarnaast is het Meetjesland een belangrijk regionaal landschap. Op de grens van Nederland en België ligt de Staat-Spaanse linie met verschillende versterkingen en hun specifieke landschappen. Aan Nederlandse zijde speelt het polderlandschap een belangrijke rol. Gebieden zoals De Braakman in Terneuzen zijn een goed voorbeeld van de combinatie hoe een ecologische belangrijk gebied gecombineerd wordt met toerisme. Ten noorden van de Westerschelde huisvest Borsele een natuurgebied van formaat: de Zak van Zuid-Beveland is één van de oudste polderlandschappen van Nederland en is een Waardevol Cultuurlandschap en Nationaal Landschap Zuidwest-Zeeland.

Waterhuishouding verbeteren

Eén van de grootste opgaves van deze tijd is de klimaatverandering. Dit heeft een directe invloed op het leeflandschap: droogte, stijging van de zeespiegel, overstromingen, hittestress, verzilting... In het District komen elk van deze problemen voor en is het cruciaal om deze tegen te gaan. Inzetten op waterbuffering, -infiltratie en -captatie is een dringende opdracht om vele van deze problematieken aan te pakken. Verschillende activiteiten ervaren zonder deze oplossingen directe gevolgen: zoet water is nodig voor landbouw en industriële processen, landbouwers hebben nood aan een watervoorraad in periodes van droogte, de biodiversiteit kampt met problemen... Het ontharden van verharde oppervlakken speelt een rol op vlak van deze waterhuishouding, maar is ook cruciaal om biodiversiteit in wijken en steden omhoog te brengen.

Koppelingsgebieden verder uitbouwen

Natuur wordt in het gebied reeds ingezet als een buffer tussen wonen en industrie. Verschillende

koppelingsgebieden zijn reeds uitgewerkt aan het Vlaamse deel van de haven. Ook rond het Nederlandse Sloegebied zijn groenzones aangelegd. Naast hun bufferfunctie worden sommige van deze gebieden eveneens gebruikt voor recreatie, cultuur, toerisme en landbouw. Een vertaling van dit succesverhaal naar de Nederlandse zijde van de haven is dan ook een belangrijk project. In de toekomst kunnen deze koppelingsgebieden een aaneengesloten systeem worden van recreatie en toerisme. Deze natuurgebieden kunnen eveneens een rol spelen in de natuurcompensatie van het gehele District.

Integratie industrie in het landschap

De integratie van industrie in het landschap kan in de toekomst verder bekeken worden. Voorbeelden zoals het Emscher Park in Duisburg spelen namelijk in op de verdwenen activiteit van de industriële infrastructuur. Dezelfde randvoorwaarden zijn niet aanwezig in het District, maar het is zinvol om dergelijk gebruik van verlaten gebieden in gedachten te houden. De koppelingsgebieden creëren soms soortgelijke ervaring met de bestaande industrie.

Een aantrekkelijk leeflandschap stopt niet bij de grens. Het uitbouwen van de Experimenteerregio is dan ook voor deze werklijn cruciaal.

Grensoverschrijdende gezondheidsstudies

Een aantrekkelijk leeflandschap is een gezond leeflandschap. De Vlaamse zijde van de haven heeft reeds onderzoek gedaan naar de gezondheid van de omgeving en heeft de resultaten openlijk gecommuniceerd. Aan de Nederlandse zijde zijn onderzoeken en hun resultaten minder bekend. Een grensoverschrijdend onderzoek is daarom cruciaal: problematieken zoals fijn stof, geur, waterkwaliteit... eindigen niet bij de grens en worden dus binnen het District best integraal aangepakt.

Klimaatverandering en impact in kaart

In Zeeland maakt men gebruik van de klimaat-stresstest, in het kader van het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie, waar men de impact van de klimaatverandering wil aftoetsen. Het kan interessant zijn om deze toe te passen over het gehele District, dus ook in Vlaanderen, om nog een beter zicht te hebben op de impact van de klimaatverandering en om hierop sneller te anticiperen via gebiedsgerichte projecten.

Natuurcompensatie over grenzen heen

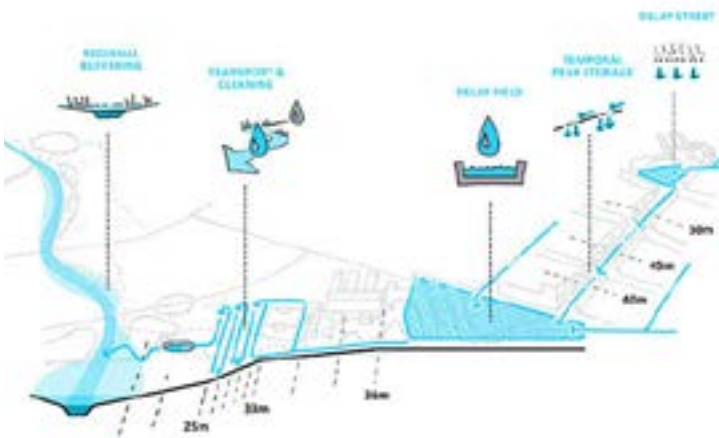
Natuurcompensatie wordt uitsluitend binnen de landsgrenzen bekeken en is vaak gelinkt aan vogelroutes, broedplaatsen of andere habitats. Biodiversiteit houdt echter geen rekening met landsgrenzen. Een regelgeving en/of platform die natuurcompensatie op de schaal van het District bekijkt is cruciaal om een goed werkend systeem te voorzien ter bevordering van de biodiversiteit.

Veiligheid

Tenslotte is een aantrekkelijk leeflandschap een veilig leeflandschap. Via de experimenteerregio kan er bekeken worden hoe het District veilig kan worden/blijven. De haven is namelijk een aantrekkingspool voor criminaliteit en kan grote invloed ondervinden van (natuur)rampen. Verschillende initiatieven zijn reeds gaande voor meer veiligheid en rampenbestrijding, zoals de Veiligheidsregio Zeeland, de Vakgroep Veiligheid Euregio Scheldemond en het strategisch Veiligheidsoverleg Westerscheldedelta met de zone- en regionale commandanten. Daarnaast is een hechtere samenwerking gewenst tussen North Sea Port, de Hulpverleningszone Centrum en de Veiligheidsregio Zeeland. Het District kan een bruikbare schaal zijn om dit als één gehele visie uit te werken.



Waterplein Rotterdam, De Urbanisten



Ontwerpen voor water in 'Rainproof Ringsted Denemarken', De Urbanisten



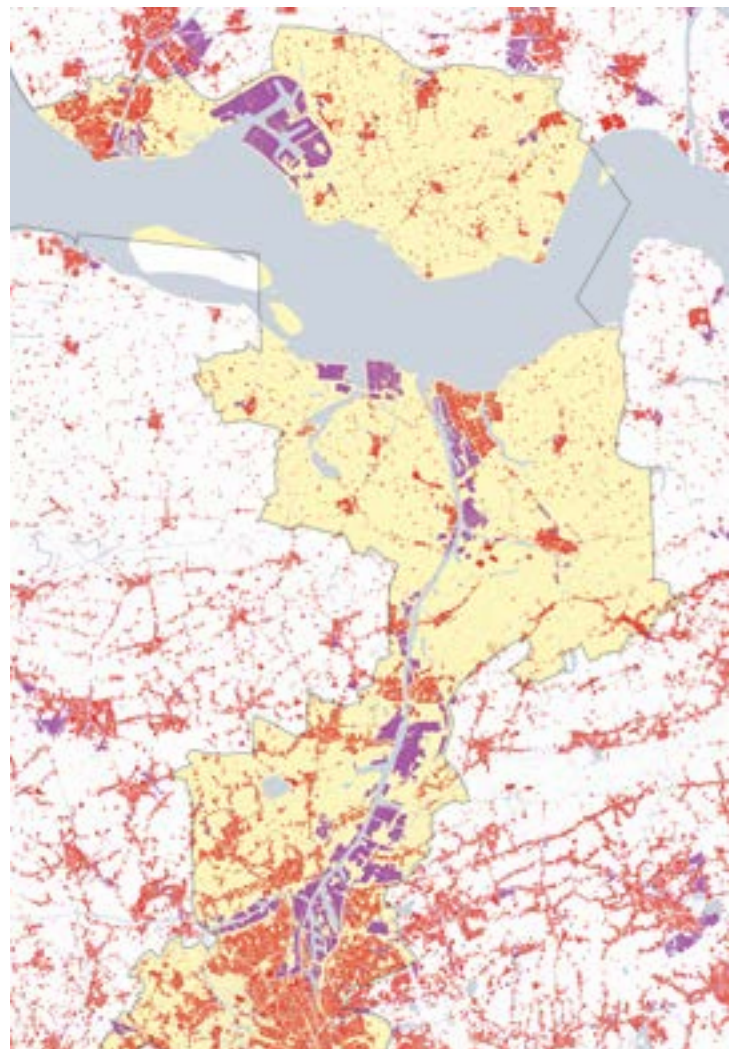
Rondvaarten Kanaal Gent-Terneuzen



Infographic Klimaat Stresstest, Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie Nederland

Om de huidige kwaliteiten en problematieken in het District naar voren te brengen, wordt er een analyse gemaakt van de aanwezigheid, grootte, bereikbaarheid en impact van bestaande groenstructuren. De gehanteerde principes worden per kaart uitgelegd, waarbij de percelen van wonen en industrie als basis genomen worden voor elke kaart.

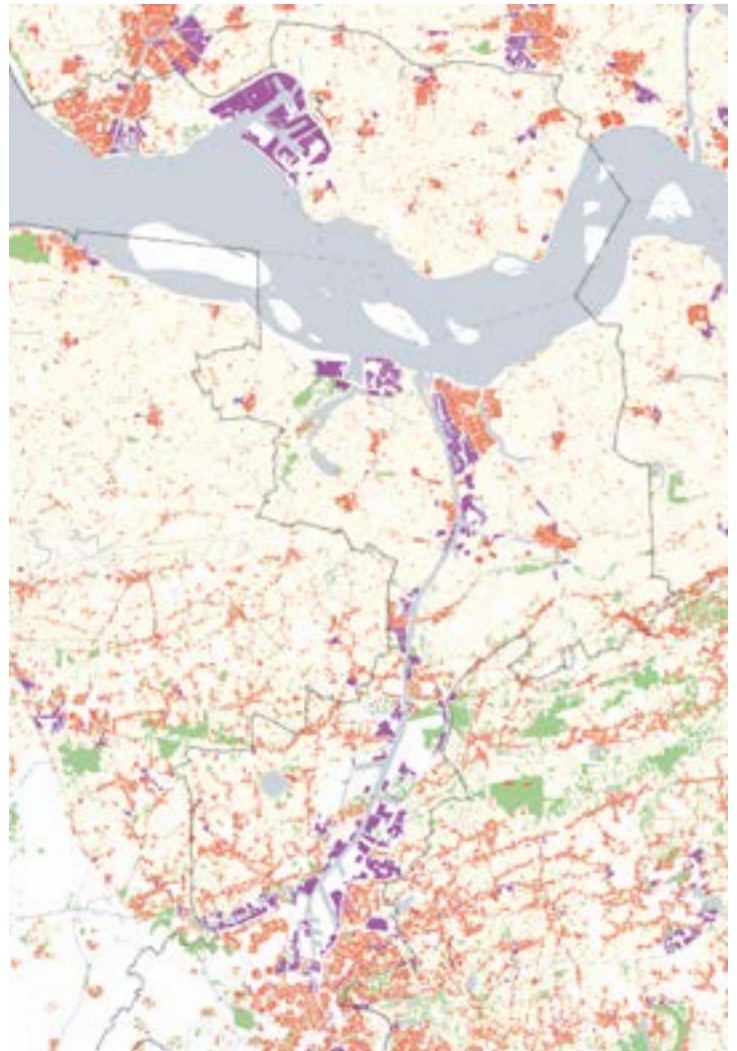
Basiskaart
Totaal bebouwde percelen van wonen & leven en productiviteit



Werklijn 2

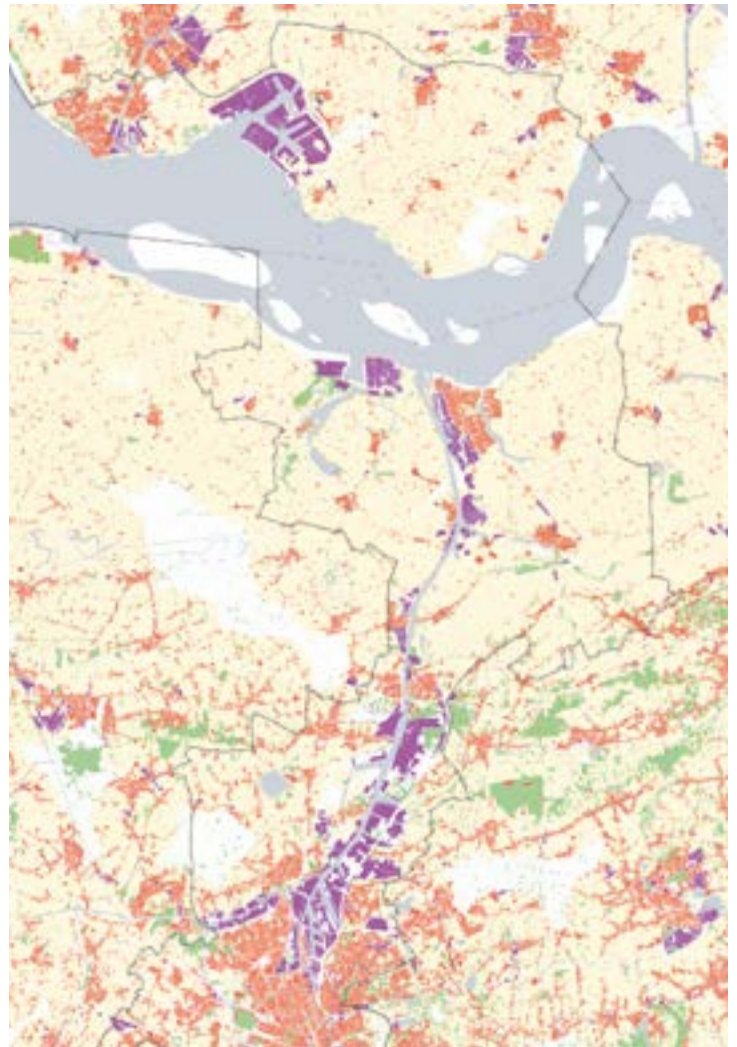
A Klein groen binnen wandelafstand

Kleine groenstructuren hebben een impact op lokale schaal, die binnen een straal van 200 meter weergegeven wordt. Dit is een aangename wandelafstand tot deze groenplekken.



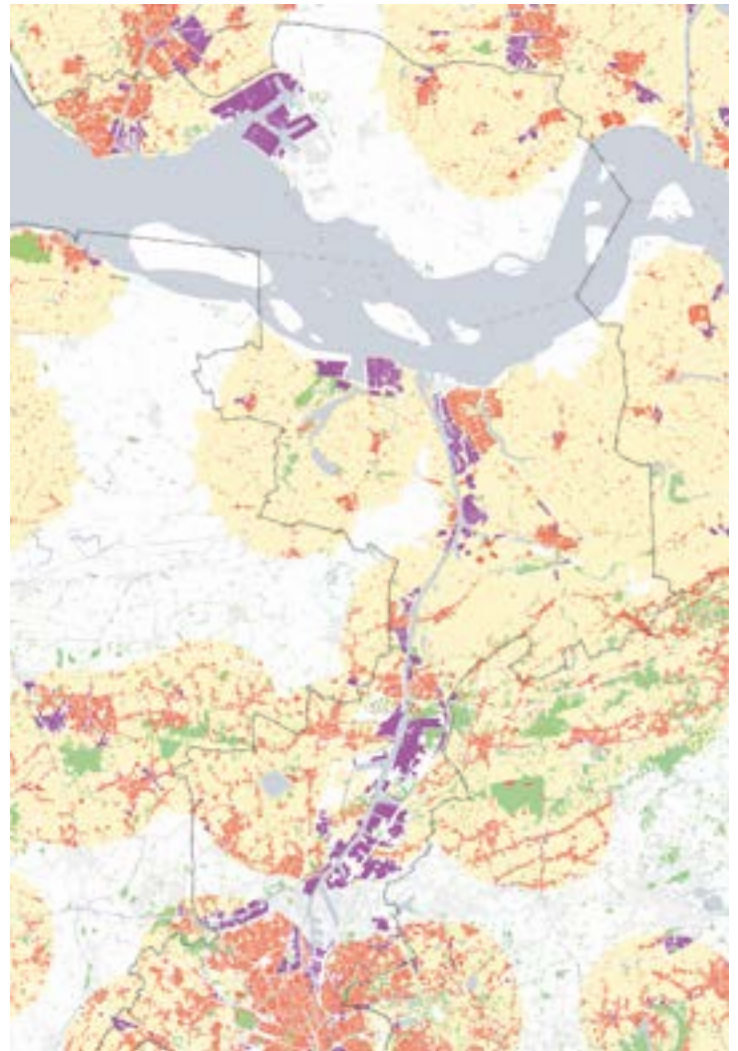
B Middelgroot groen binnen fietsafstand

Iets grotere groenstructuren hebben een impact die de lokale schaal overstijgt en meer fungeert op grotere delen van de leefomgeving. Een fietsafstand van 2 kilometer, te fietsen op 10 minuten, bepaalt deze impact en bereikbaarheid.



C Groot groen bereikbaar met het openbaar vervoer

Grootschalige groenstructuren hebben een impact op regionaal niveau. Het is belangrijk dat deze bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Rond elk groot groenelement wordt er binnen een straal van 3,5 kilometer gekeken naar de aanwezige woon- en productieve omgevingen. Deze afstand is af te leggen met het openbaar vervoer in 10 minuten.



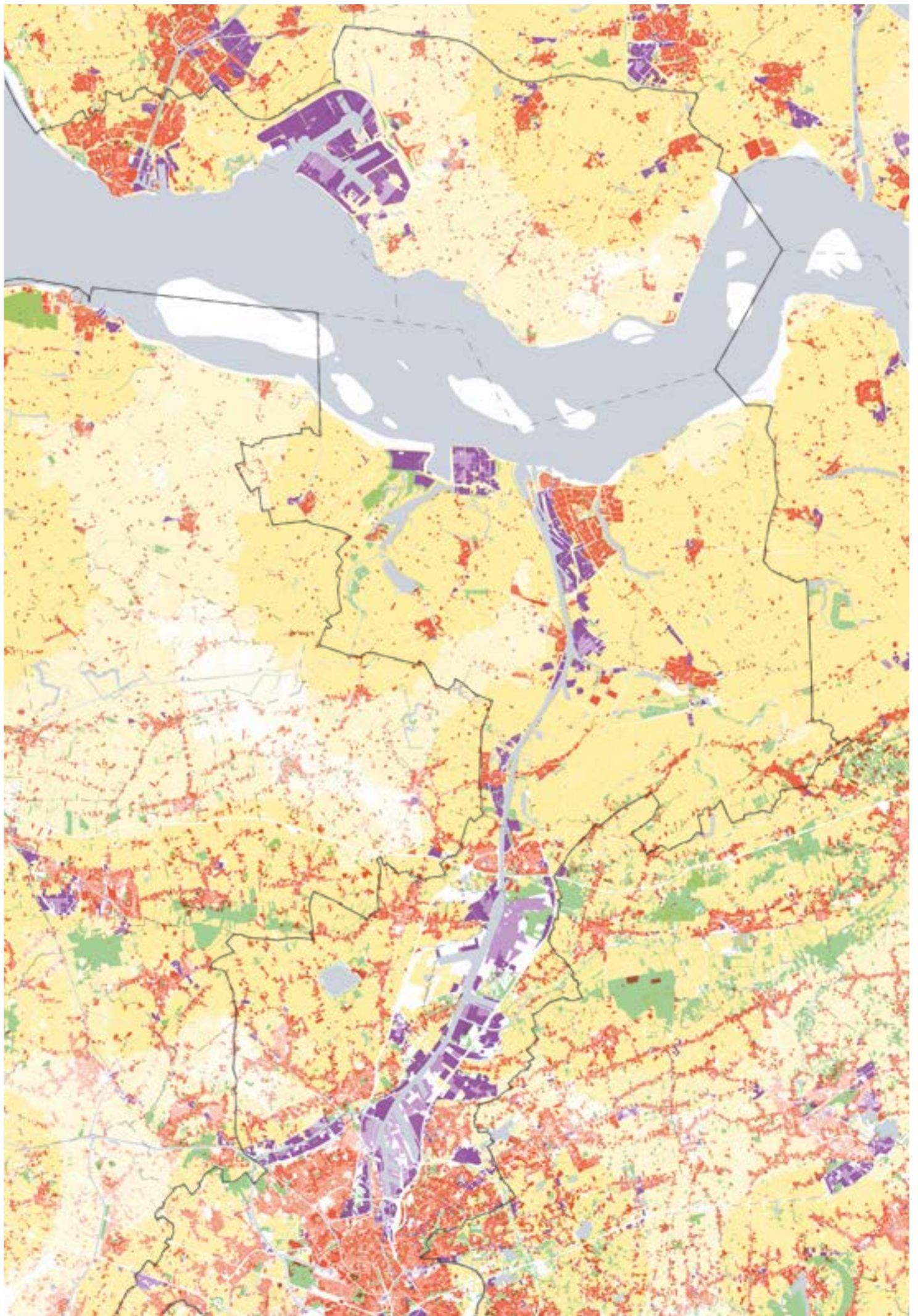
Op de volgende pagina worden deze kaarten samengebracht, waarbij de woon- en productieve percelen een kleurgradiënt krijgen die correspondeert met de aanwezigheid, grootte, bereikbaarheid en impact van bestaande groenstructuren die ze hebben. Hoe donkerder, hoe meer verschillende soorten groen aanwezig en binnen bereik zijn. Op de volgende pagina's worden verschillende actiepunten voorgesteld die uit deze analysekaart voortkomen.

impact groenstructuren op wonen/leven



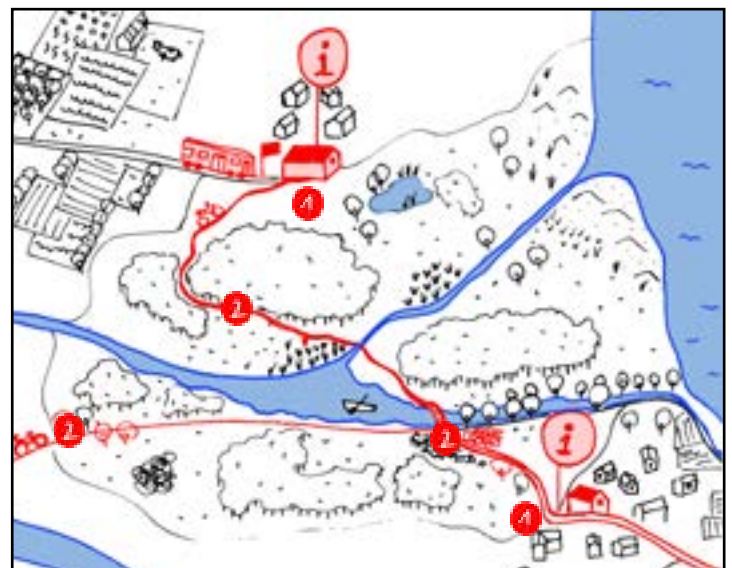
impact groenstructuren op productiviteit

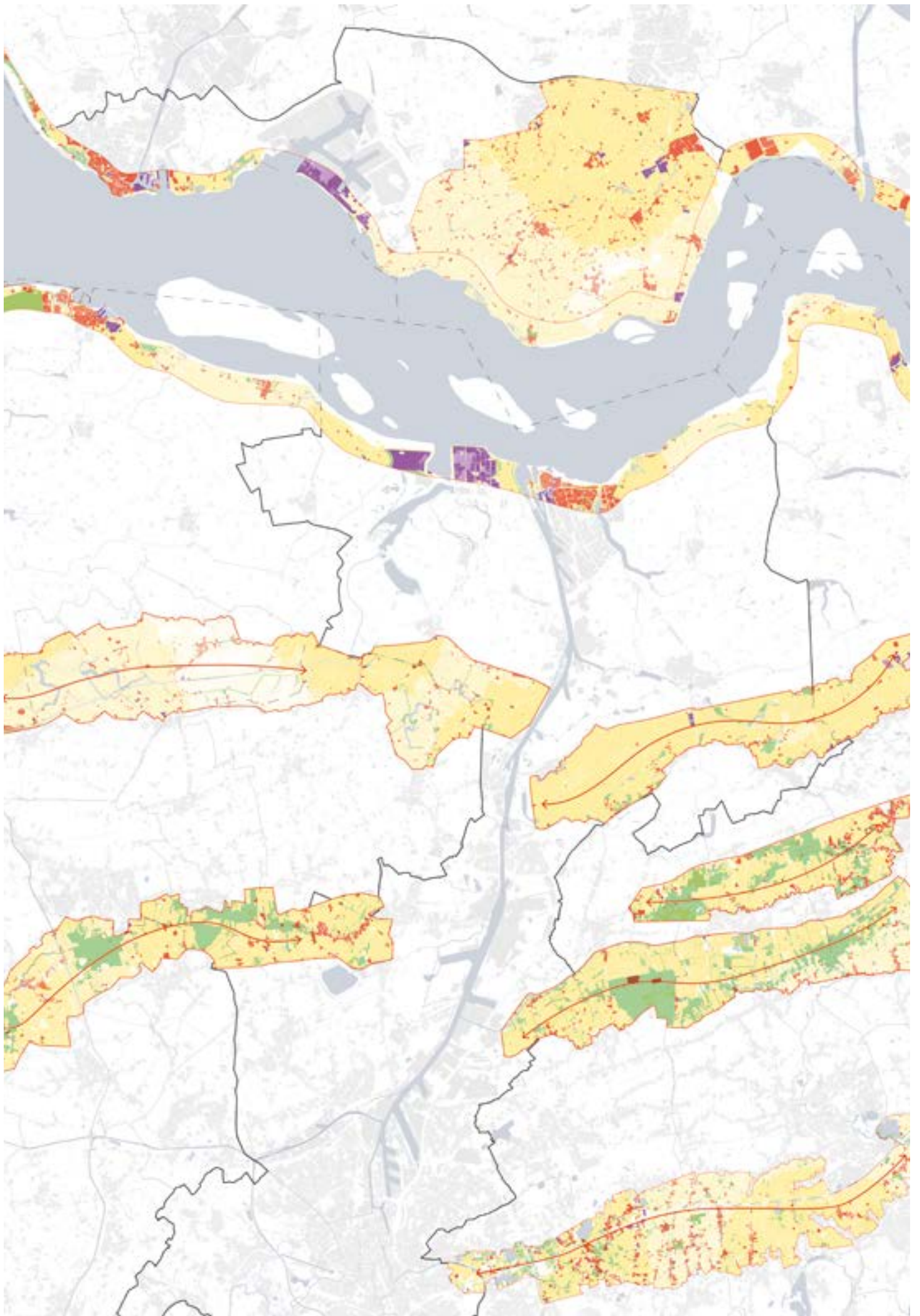




01 Actiepunt 1:
landschappen voor de regio

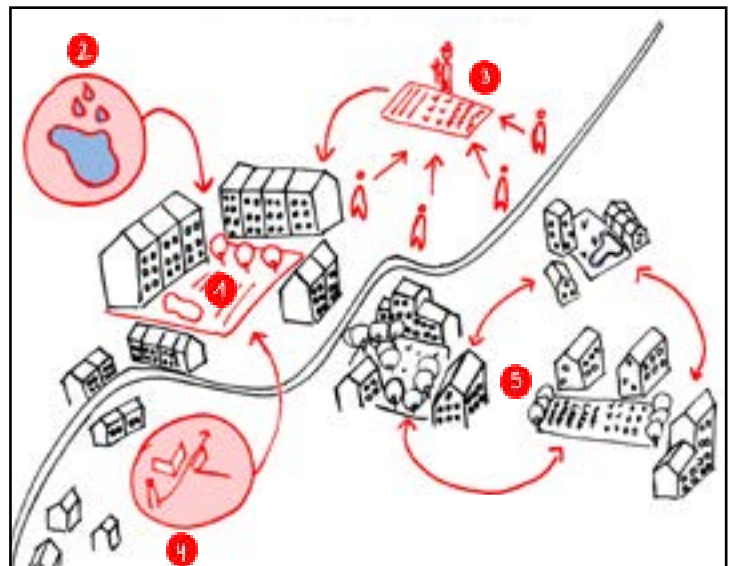
In het District zijn enkele grootschalige natuurlijke landschappen aanwezig, die een impact hebben die het lokaal niveau overstijgt. Ze zijn een aaneenschakeling van verschillende soorten natuurlijke omgevingen, waarbij sommigen reeds bestempeld zijn als waardevol natuurgebied, anderen dan weer niet. Woongebieden zijn weinig aanwezig binnen de contouren, maar wel aan de rand. Naast deze groengebieden is de Westerschelde en haar oevers een belangrijk ecologisch gebied. De kans moet genomen worden om de meerwaarde die deze natuurgebieden vertegenwoordigen op een regionaal niveau verder uit te spelen door in te zetten op toeristische informatiepunten [1]. Het District heeft zelf het gebied tot haar beschikking of kan het inzetten als recreatieve en toeristische trekpleister door het uitbouwen van fiets- en wandelinfrastructuur [2].

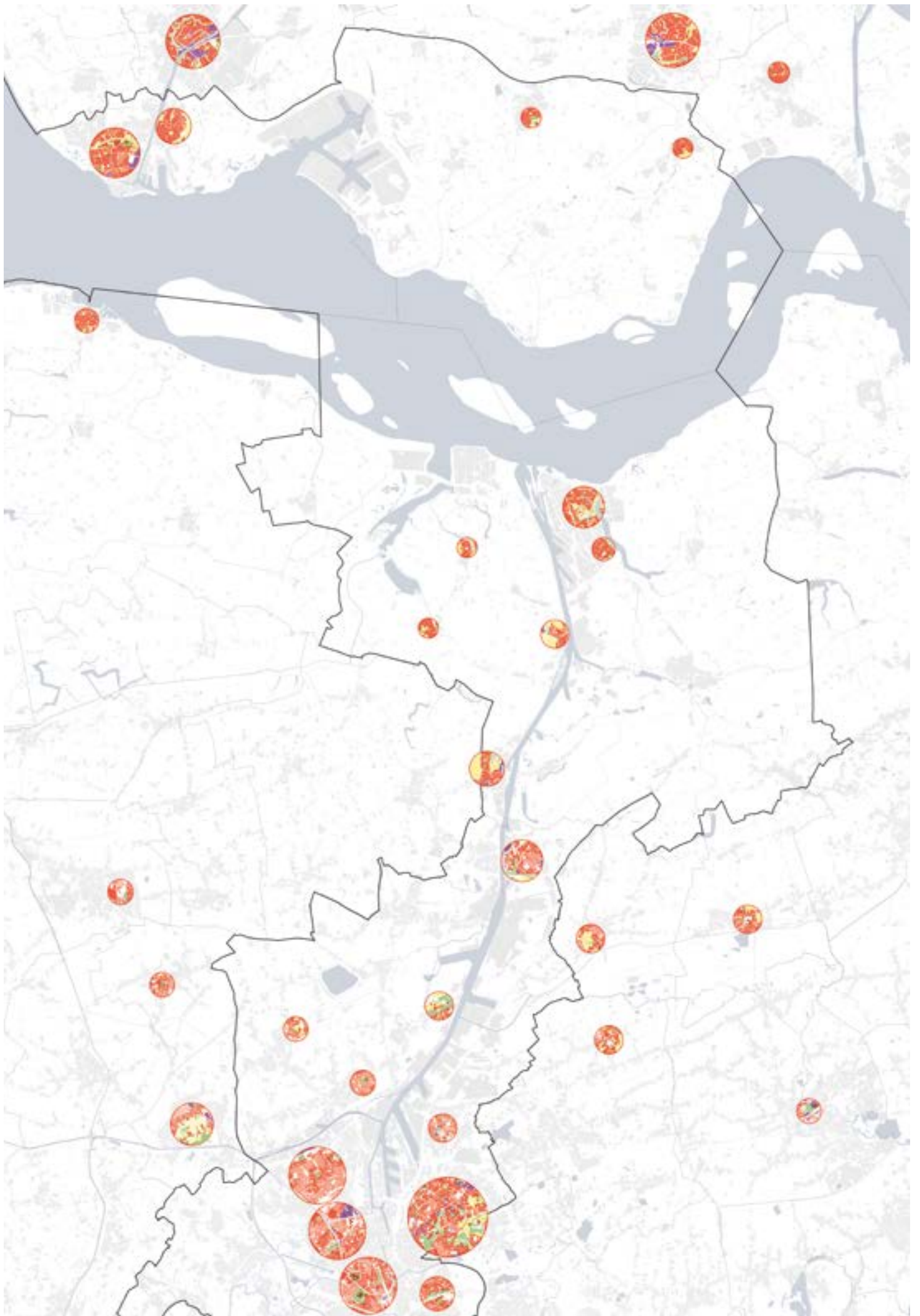




02 Actiepunt 2:
klein ingesloten groen

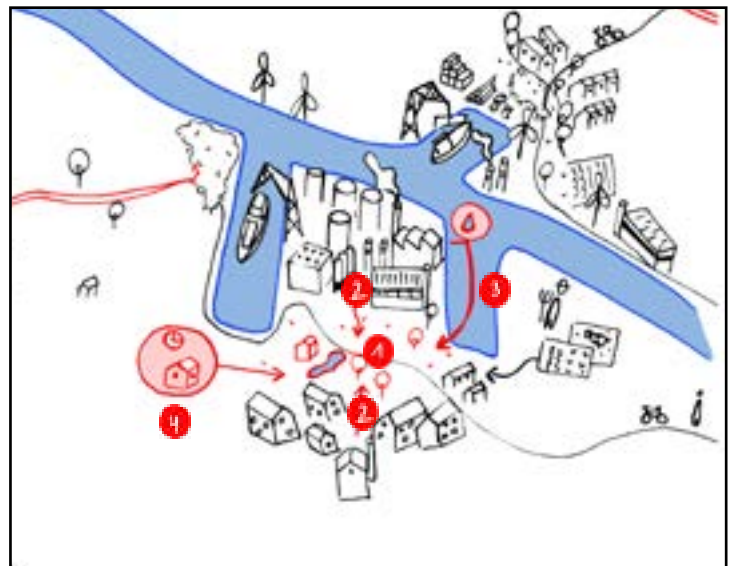
In dicht bebouwde gebieden zijn kleine groene terreinen aanwezig. Sommige zijn publiek toegankelijk, andere zijn verborgen uit het zicht [1]. Het kansrijke van deze kleine open ruimtes is dat ze op een zeer lokaal niveau een grote betekenis hebben. De leefbaarheid van bepaalde stedelijke gebieden hangt nauw vast aan het beschikbaar groen en de recreatieve functie die het heeft. Daarnaast kunnen deze open ruimtes een rol spelen in de klimaatadaptatie van de stad, door bijvoorbeeld in te zetten op waterbeheer [2] en zo hittestress te verminderen. Tenslotte kunnen ze ingeschakeld worden voor lokale voedselproductie [3], waar de burger zelf zijn gewassen kan telen of waar stedelijke fruitplukkers aan de slag kunnen gaan. Het is belangrijk dat deze kwalitatieve kleine ruimtes opengesteld worden voor het publiek om de leefbaarheid te verhogen [4]. Een verzameling van kleine opengestelde groenruimtes kan zo een samenwerkend systeem van recreatie en klimaatadaptatie vormen in deze dicht bebouwde gebieden. [5]

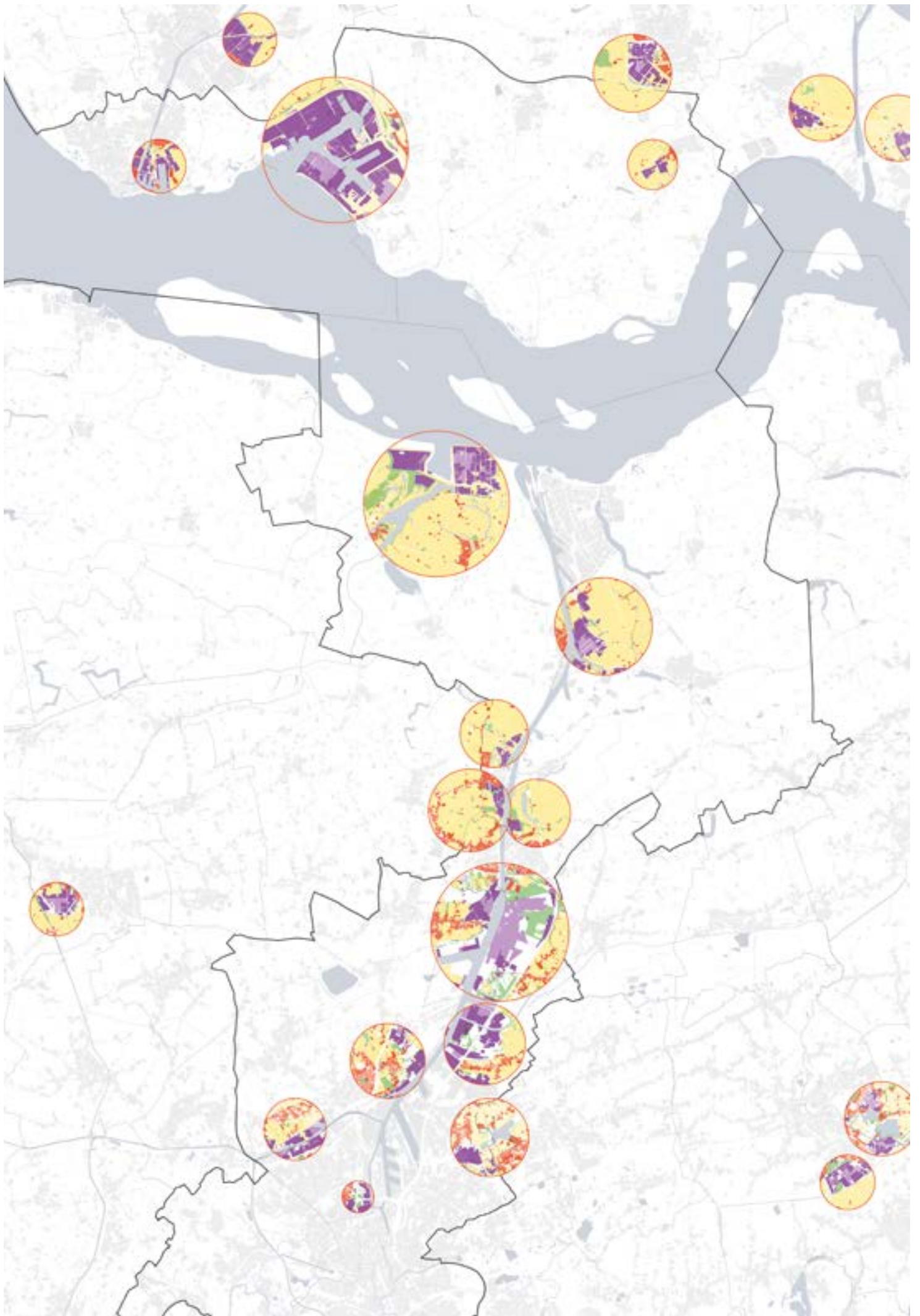




03 Actiepunt 3:
industriële landschappen

Open groene ruimtes binnen industriële gebieden vormen vaak een buffer tussen deze productieve ruimtes en de leefomgevingen. [1] De kans voor deze gebieden schuilt in de verbindingen die ze kunnen maken met de aangrenzende omgevingen. Zo kunnen ze uitgebouwd worden als ontspannings- en ontmoetingsruimte voor de werknemers en buurtbewoners. [2] Lokale voedselproductie kan hier gecultiveerd worden voor en door de buurt of door een lokale boer die deze percelen beheert, mits de bodemkwaliteit dit toestaat. Regen op de daken van de bedrijven kan gebufferd worden en de lokale landbouw van water voorzien tijdens droogte. [3] Door de directe nabijheid van de productiviteit kan er aan de rand van deze groene tussenruimtes gewerkt worden aan tijdelijke huisvesting in de nabijgelegen kernen. [4] Tenslotte kunnen deze gebieden in een groter systeem van groenruimtes werken, en zo een toeristische of recreatieve functie vervullen.

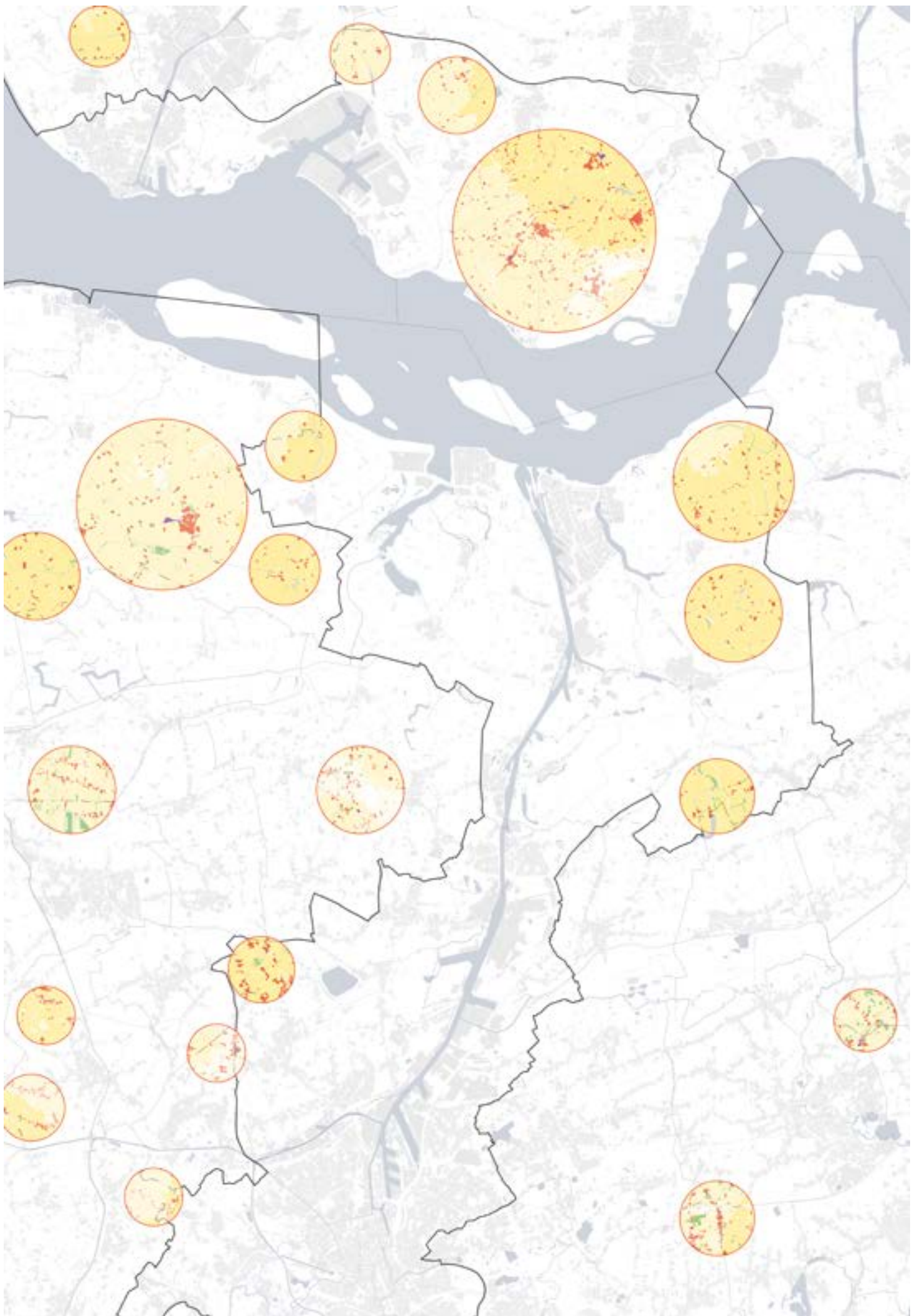




04 Actiepunt 4:
een identiteit voor het platteland

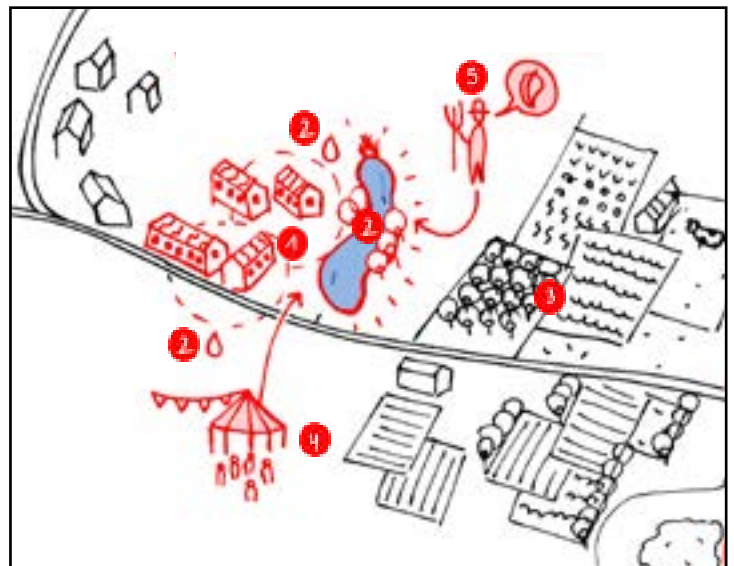
In het uitgestrekte landschap zijn verschillende kleine woonkernen aanwezig [1]. Deze leefomgevingen hebben een groot potentieel om een aantrekkelijk landelijk leeflandschap te maken. De aanwezige open ruimte kan ingezet worden voor agricultuur, recreatie of toerisme. Daar staat wel tegenover dat deze landschappen moeten inzetten op het voorzien van zachte gedeelde mobiliteit [2], zodat toeristische infrastructuur en het landschap goed bereikbaar en verbonden zijn met de ruimere omgeving.[3] In dit uitgestrekte landschap kunnen er eventueel op strategische locaties windmolens [4] geplaatst worden, die een herkenbare identiteit kunnen verschaffen als energielandschap. De inplanting van windmolens moet gebeuren in samenspraak met de beleidsvisies die van toepassing zijn, zoals de concentratiegebieden in Zeeland, of de afspraken die gemaakt worden in werkgroepen zoals de Windwerkgroep.

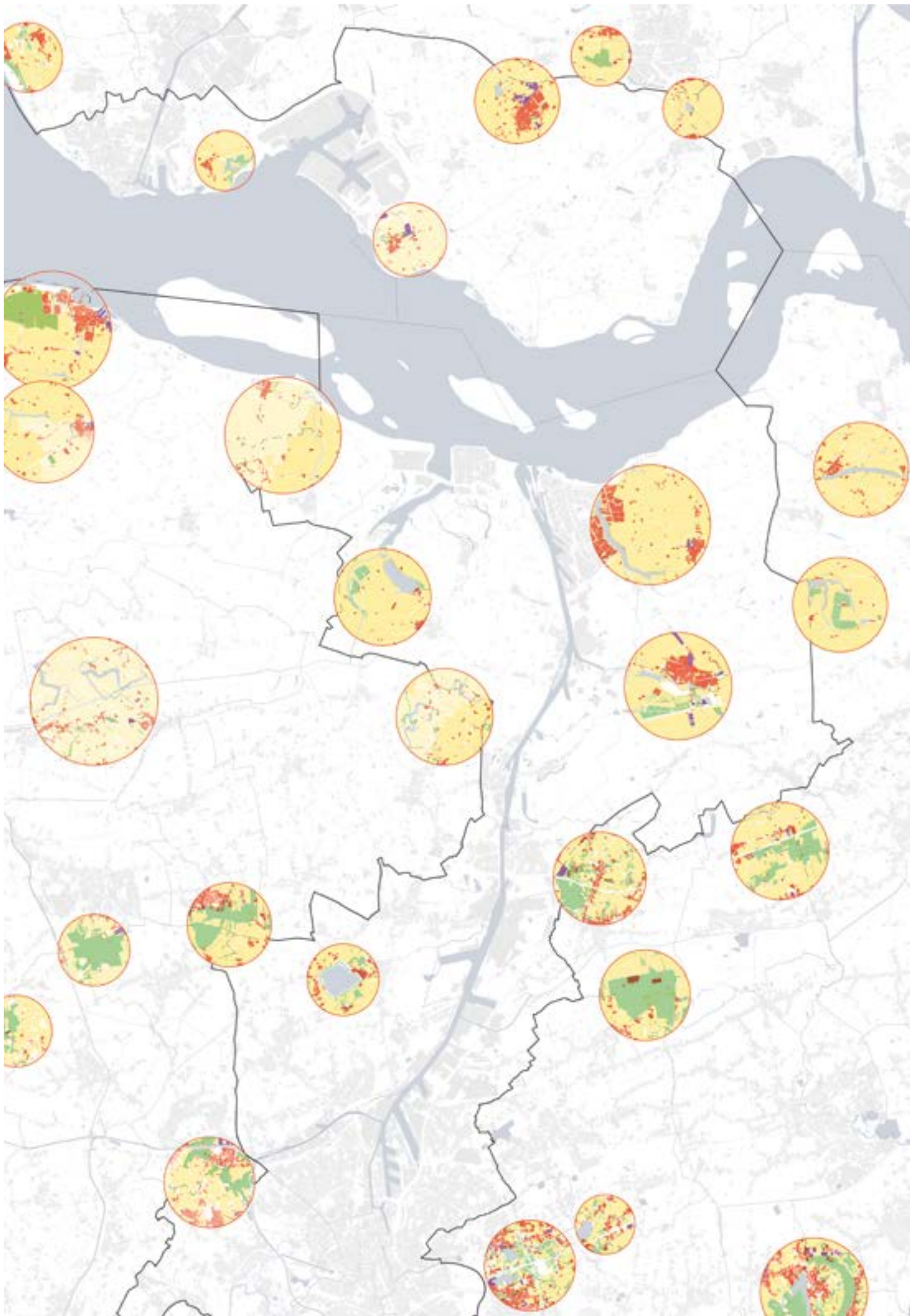


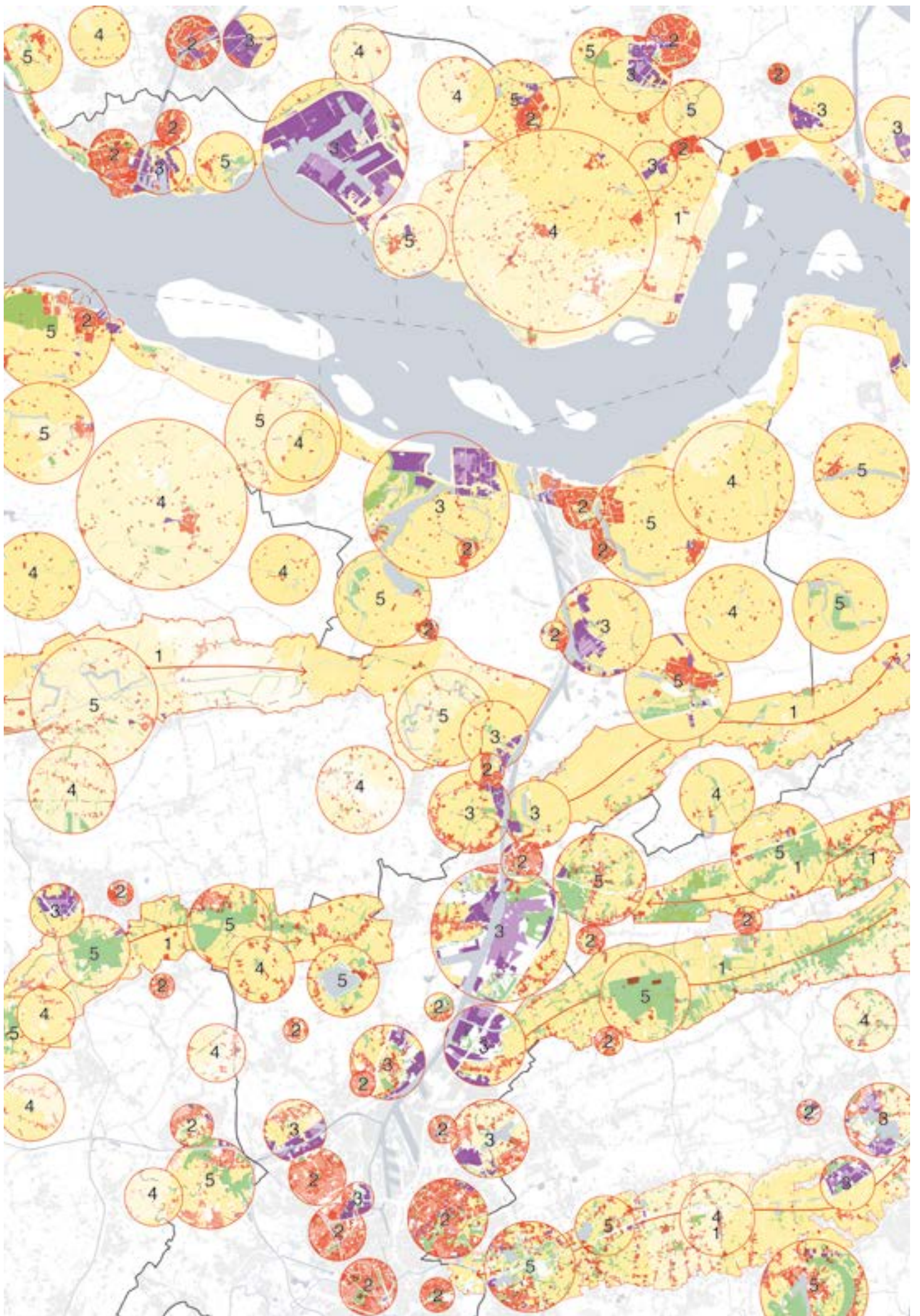


05 Actiepunt 5:
poort naar het landschap

Verschillende groenzones zijn gelegen aan de rand van woonomgevingen. [1] Deze gebieden kunnen een rol spelen in de connectie van deze woongebieden met het nabije platteland. Het zijn plekken waar water gebufferd kan worden, door onder andere de regen te capteren van de daken van de aanwezige gebouwen. Deze waterpartij creëert een kwaliteitsvolle omgeving. [2] Door het voorzien van mobipunten bij deze groengebieden kunnen deze zones een poort vormen naar het weidse landschap voor recreatie en toerisme. [3] Daarbij is de locatie tussen woongebied en het landschap ideaal om verschillende culturele activiteiten [4] te laten plaatsvinden. Tenslotte kan er aan landbouw gedaan worden door bewoners of een lokale boer. [5]



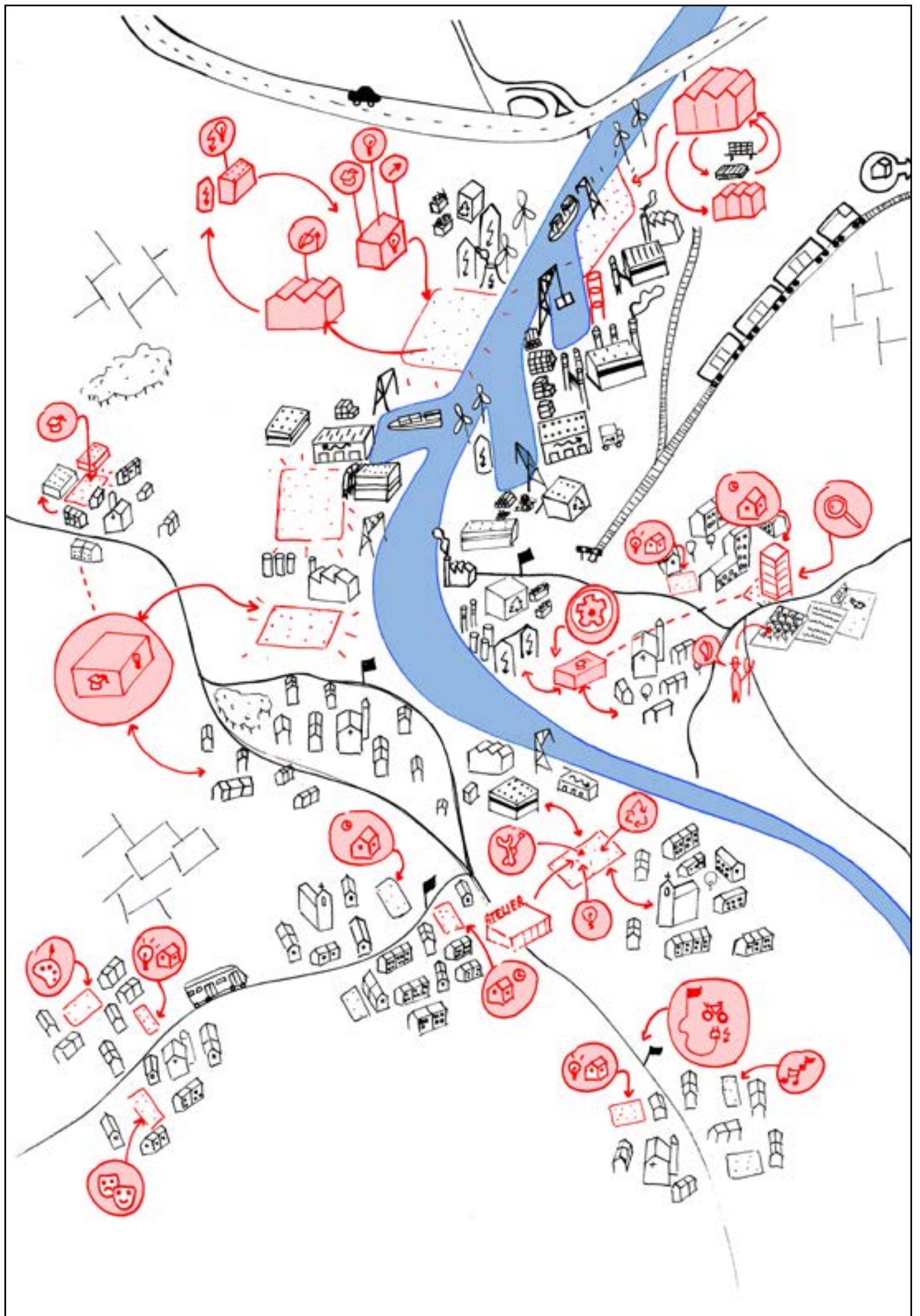




- 01 Actiepunt 1:
landschappen voor de regio
- 02 Actiepunt 2:
klein ingesloten groen
- 03 Actiepunt 3:
industriële landschappen
- 04 Actiepunt 4:
een identiteit voor het platteland
- 05 Actiepunt 5:
poort naar het landschap

Verdere aandachtspunten

Een extra aandachtspunt bij het vervolg van dit traject kan de connectie met zorg, welzijn en gezondheid zijn. Deze worden in de concept werk-agenda niet expliciet vermeld. De voorgestelde actiepunten creëren weliswaar indirecte voordelen voor deze thema's. Daarnaast is veiligheid niet verder aangeraakt bij de actiepunten.



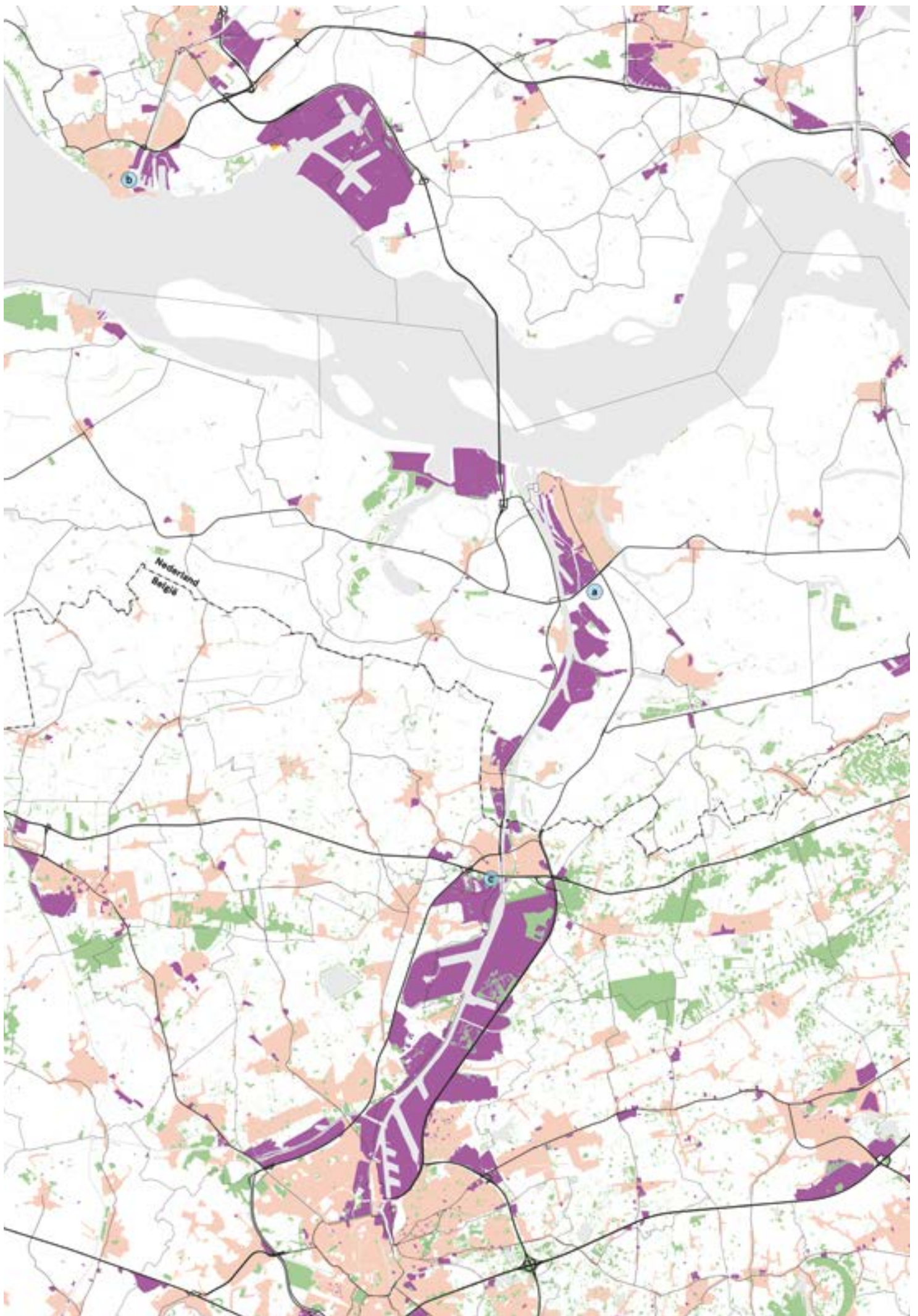
Het North Sea Port District wil een gebied zijn waar men kan wonen, leven, werken en leren. Via deze werklijn wordt er gekeken naar de voorzieningen die dit kunnen faciliteren. Waar is er nood aan nieuwe (tijdelijke) huisvesting? Op welke plekken kunnen er nieuwe werkmogelijkheden gecreëerd worden? Zijn er locaties waar faciliteiten geclusterd kunnen worden, en die zo kernen terug voorzieningen geven? Kunnen er betere connecties gemaakt worden tussen leren en werken?

De kaart met de huidige voorzieningen en leefomgevingen toont hoe het gebied tegenwoordig functioneert. Hierbij zijn de volgende plaatsgebonden initiatieven gepositioneerd die tijdens de eerste fase van het traject geïnventariseerd werden. Deze lijst is niet limitatief:

- a Biobase Europe Training Center
- b Scheldekwartier Ontwikkelingsvisie
- c Complex project Klein-Rusland
- d Aanwezige onderwijsinstellingen in het District

Daarnaast werden verschillende visies, studies, beleidsplannen, bewegingen... vermeld tijdens de eerste fase:

- 1 Skills Navigator
- 2 Grensinformatiepunt Scheldemon
- 3 Zeeland Expatcenter
- 4 Innovatief Vakmanschap Wind op Zee
- 5 Havenactieplan of Engagementsverklaring 'Werken in de haven – Zoveel kansen'
- 6 Bootcamp Skills Navigator
- 7 Scheldekwartier Ontwikkelingsvisie
- 8 Complex project Klein-Rusland
- 9 Provinciale Impuls Wonen
- 10 Arbeidsmarktbeleid
- 11 Coalitieakkoord 'Sterk, betrokken & vitaal' 2018-2022/ Havenactieplan
- 12 Gemeentelijke woonvisie
- 13 Agenda Wonen in de Bevelanden 2025
- 14 Behoeftte aan arbeidsmigrantenhuisvesting op de Bevelanden
- 15 Huisvesting Internationale werknemers 2019
- 16 Norm voor huisvesting van arbeidsmigranten
- 17 Bestuurlijke taskforce belemmeringen grens regio (olv Piet Hein Donner en Cathy Berx)
- 18 Woonagenda Provincie Zeeland (in opmaak)
- 19 Samenwerkingsplatform Campus Zeeland en UGent rond Deltavraagstukken - 'living-lab Zeeland-Vlaanderen'



Innovatielocaties op strategische plekken

Innovatie in werkomgevingen speelt zich in alle sectoren af. Dit vraagt zowel om de bijscholing van bestaande werkkrachten alsook om het opleiden voor nieuwe skills. Hiervoor zijn innovatieve trainingscentra en educatieve plekken nodig, die gerelateerd zijn aan de bedrijven zelf zoals Bio Base Training Center of aan bepaalde educatieve instellingen. Het inzetten op nieuwe jobs en skills is cruciaal om innovatieve bedrijven te ondersteunen en te doen groeien of om nieuwe bedrijven aan te trekken. Projecten zoals Skills Navigator maken de link tussen werkzoekenden, opleidingen en de werkvloer én zoeken naar de skills die in de toekomst nodig zijn. innovatielocaties op strategische plekken kunnen deze nieuwe bedrijvigheid en werkkrachten aantrekken, opleiden en verder ondersteunen.

Connecterend platform tussen educatie en werkomgevingen

Een connectie maken tussen scholen en werkplaatsen is cruciaal. Er is een grote nood aan een grensoverschrijdend platform, waar deze connecties gemaakt kunnen worden in de vorm van stages, opleidingen of werkplekieren. Dit platform moet eveneens scholieren overtuigen om in het District zelf opleidingen te volgen, waarna ze makkelijk in hetzelfde gebied een job kunnen vinden. Dit moet een tegenbeweging zijn tegen het wegtrekken van jongeren naar grote steden zoals Rotterdam om te gaan studeren, terwijl er in het District zelf voldoende mogelijkheden zijn. Deze mogelijkheden zijn jammer genoeg nog niet voldoende gekend bij de jongeren. Via Lerende Euregio Scheldemond wordt er reeds ingezet op een grensoverschrijdende onderwijssamenwerking en werkplekieren. Dit kan verder geïntensiveerd worden en een oplossing aanreiken voor dit probleem. Wat eveneens onvoldoende publiek zichtbaar is, zijn de openstaande vacatures bij de verschillende bedrijven. Het Havenactieplan gaat hiermee reeds aan de slag.

Nieuwe woningtypologieën voor tijdelijke en permanente huisvesting

Vele bedrijven werken met tijdelijke werkkrachten, die om kwaliteitsvolle en sociaal inclusieve huisvesting vragen. Nieuwe innovatieve vormen van collectief samenwonen kunnen bedacht worden om deze werkkrachten te huisvesten. Dit geldt zowel voor expats als technische krachten. Een centrum die deze mensen ondersteunt in hun zoektocht naar huisvesting en andere administratieve behoeftigheden kan aan deze typologieën gerelateerd worden.

Een tweeledige visie

Gebiedsontwikkeling voor een betere huisvesting, arbeidsmarkt en opleidingen kan tweeledig gezien worden. Ten eerste moeten er gebieden ontwikkeld worden die deze faciliteiten voorzien of verbeteren. Ten tweede moeten andere randvoorwaarden meegenomen worden, die het mogelijk maken om deze faciliteiten optimaal te gebruiken: elk profiel, zoals technische werkers of expats, heeft nood aan andere randvoorwaarden qua mobiliteit, voorzieningen, huisvesting...

Huisvesting op goede locaties voorzien, als motor om werkrachten aan te trekken en in het District te houden

Zoals eerder werd aangehaald, is tijdelijke huisvesting een belangrijk gegeven. De locatie waar woningen gecreëerd kunnen worden, is cruciaal om de tijdelijke werkrachten aan te trekken en kwalitatief goed te laten wonen. Hierbij kunnen stadsvernieuwing en renovatie een ondersteunende rol krijgen. De locaties waar nieuwe woningen voorzien worden, moeten strategisch gelegen zijn. Bij het herontwikkelen van bepaalde gebieden moeten verschillende woonvormen in gedachten gehouden worden: permanente en tijdelijke huisvesting worden het best gemixt om sociaal-inclusief te zijn.

Hybride voorzieningenhubs bij de leefkernen

Naast de kwalitatieve huisvesting is het aanbod aan voorzieningen belangrijk voor werkrachten om op een bepaalde plek te wonen. Verschillende leefkernen kampen tegenwoordig met leegstaande winkels en werkplekken, omdat deze wegtrekken naar andere strategische locaties, zoals langs grote (steen)wegen. De realisatie van hybride hubs, dicht bij de leefkern, kan verschillende voorzieningen samenbrengen en ze eventueel aan elkaar koppelen. Deze kunnen daarnaast verbonden worden met duurzame mobiliteit.

Woonregio's voor de haven

Indien er in functie van de haven gekeken wordt naar de nodige voorzieningen en huisvesting, kunnen er eventueel woonregio's bepaald worden. Deze moeten een evenwicht voorzien tussen voorzieningen, huisvesting en onderwijs, met een goede bereikbaarheid en leefbaarheid in gedachten.

De uitbouwen van een Experimenteerregio is voor het District een cruciaal gegeven op vlak van huisvesting, arbeidsmarkt en opleidingen. De complexe wetgeving om over de grens te gaan wonen en werken zorgt dat dit niet soepel verloopt.

Demografische verschillen grensoverschrijdend aanpakken

Ten eerste kampt het District met demografische verschillen. Aan de Vlaamse kant wordt er verwacht dat de huidige bevolking met 15 tot 25 percent zal groeien tegen 2050 in het Oost-Vlaams Kerngebied, met onder andere het sterk groeiende stad Gent. Daarnaast neemt aan de Nederlandse zijde de bevolking af, indien de aanwezige tijdelijke werkrachten niet worden meegerekend. Een grensoverschrijdende samenwerking en flexibele wetgeving op gebied van huisvesting is daarom belangrijk.

Informatievoorziening grensarbeid

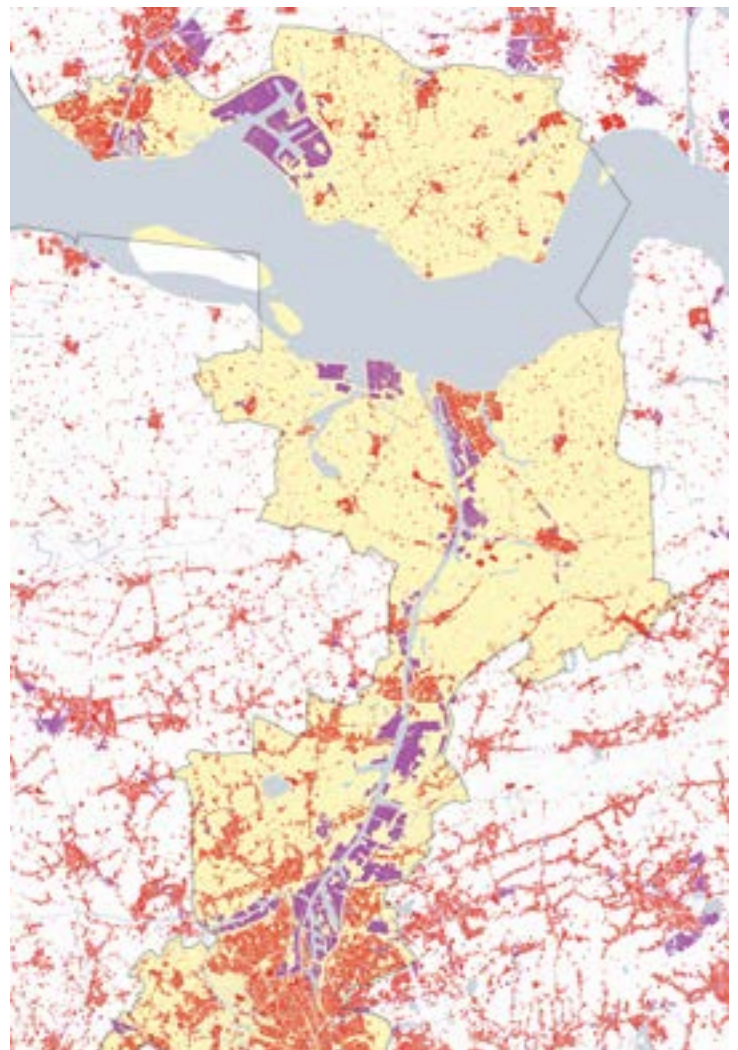
Ten tweede kunnen verschillende afspraken en wetgevingen versoepeld worden om werken over de grens te vergemakkelijken. Er moet een duidelijke informatievoorziening zijn over grensarbeid. Euregio Scheldemond is reeds bezig met onderzoek naar de GrensInfoPunten, die deze rol opnemen.

Vergelijkbare statistieken tussen de verschillende regio's

Ten derde kan een Experimenteerregio helpen om grensoverschrijdend vergelijkbare statistieken te krijgen op vlak van arbeid, huisvesting en opleidingen. Beide landen gebruiken verschillende parameters, definities en invalshoeken. Een uniform raamwerk binnen het District kan duidelijk cijfermateriaal voorzien, zodat hier beter op geanticipeerd kan worden bij verschillende projecten.

Om de huidige kwaliteiten en problematieken in het District naar voren te brengen, wordt er een analyse gemaakt van de aanwezigheid van vrije, onbebouwde percelen in zowel productieve gebieden alsook woonomgevingen. Hierbij wordt de open ruimte buiten deze woon- en industriegebieden buiten beschouwing gelaten. De vrije onbebouwde percelen in productieve gebieden en woonomgevingen laten toe om functies te voorzien die momenteel in die omgevingen onbestaand zijn. Daarnaast kunnen ze een katalysator zijn om veranderingen door te voeren binnen de bestaande woon- en industriecontouren, zoals herbestemming of opwaardering van bestaande bebouwing. De gehanteerde principes worden per kaart uitgelegd, waarbij de percelen van wonen en industrie als basis genomen worden.

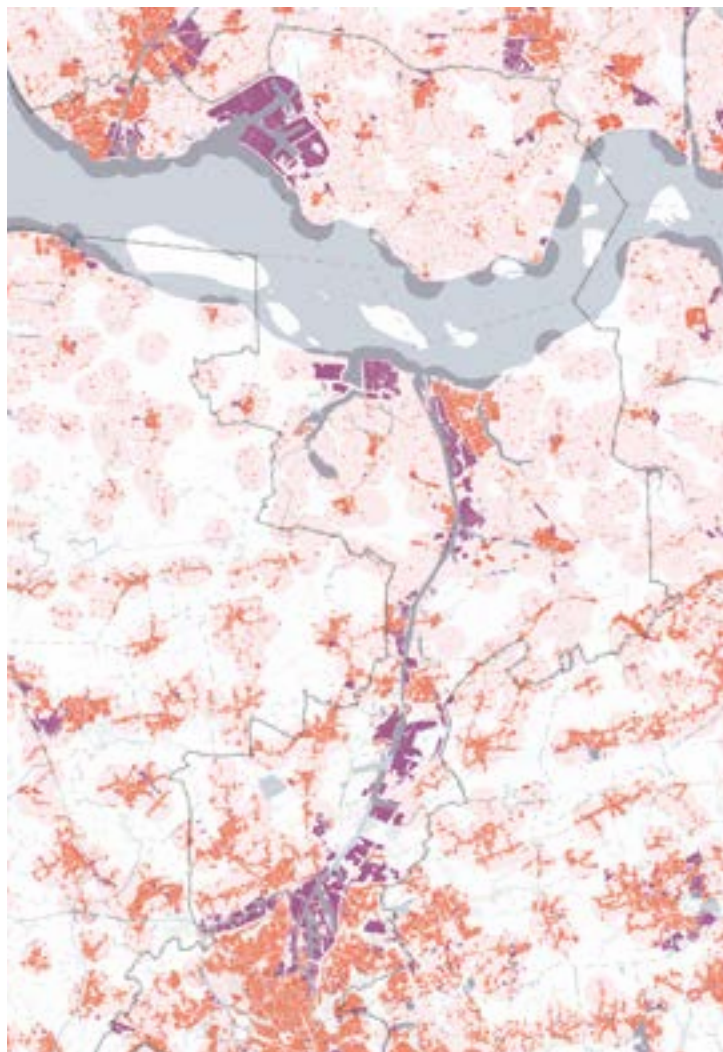
Basiskaart
Totaal bebouwde percelen van wonen & leven en productiviteit



Werklijn 3

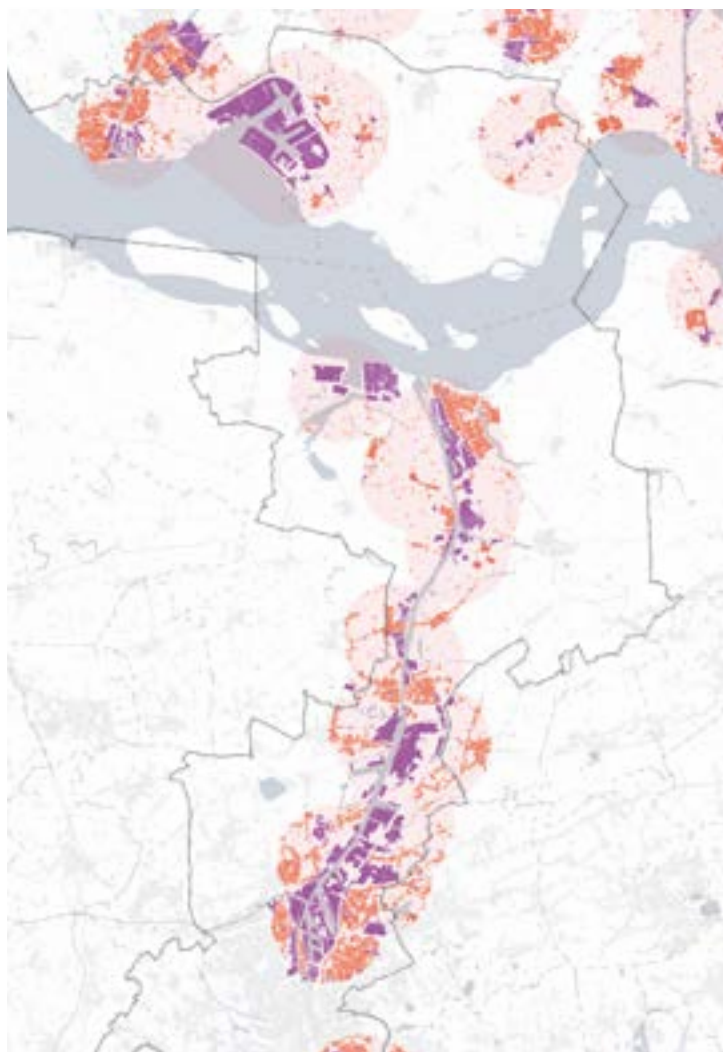
A Kleine onbebouwde percelen binnen wandelafstand

Rond elke klein onbebouwd perceel wordt er gekeken binnen een straal van 800 meter wat aanwezig is qua bebouwing. Op deze kleine percelen kunnen op een lokale schaal missende faciliteiten of nieuwe kleinschalige (innovatieve) bedrijven ontstaan. De afstand van 800 meter wordt beschouwd als een aangename wandelafstand en maakt samenwerkingen met nabije bestaande infrastructuur mogelijk.



B Middelgrote onbebouwde percelen binnen fietsafstand

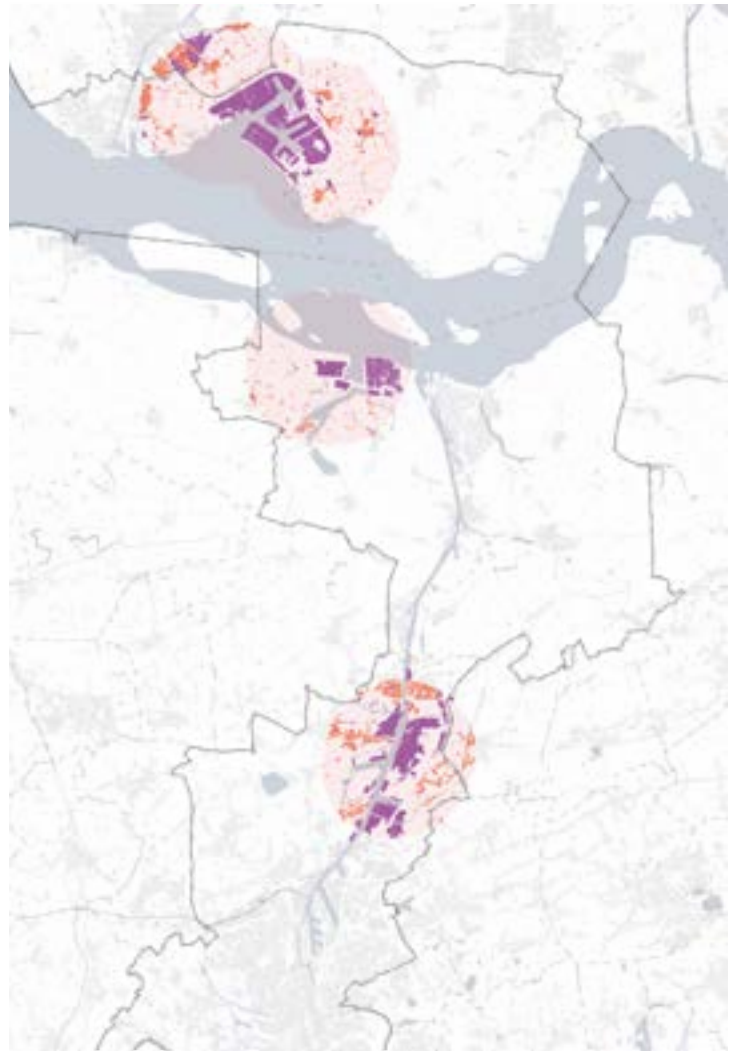
Middelgrote onbebouwde percelen hebben een ruimere impact en kunnen grotere faciliteiten voorzien. Er wordt gekeken binnen een straal van 2 kilometer, wat een aangename fietsafstand is op 10 minuten.



Werklijn 3

C Grote onbebouwde percelen binnen afstand met openbaar vervoer

Grote onbebouwde percelen hebben een regionale impact en kunnen grote of diverse faciliteiten bundelen. Er wordt gekeken naar een gebied binnen de straal van 3,5 kilometer, wat afgelegd kan worden met een bus in 10 minuten.



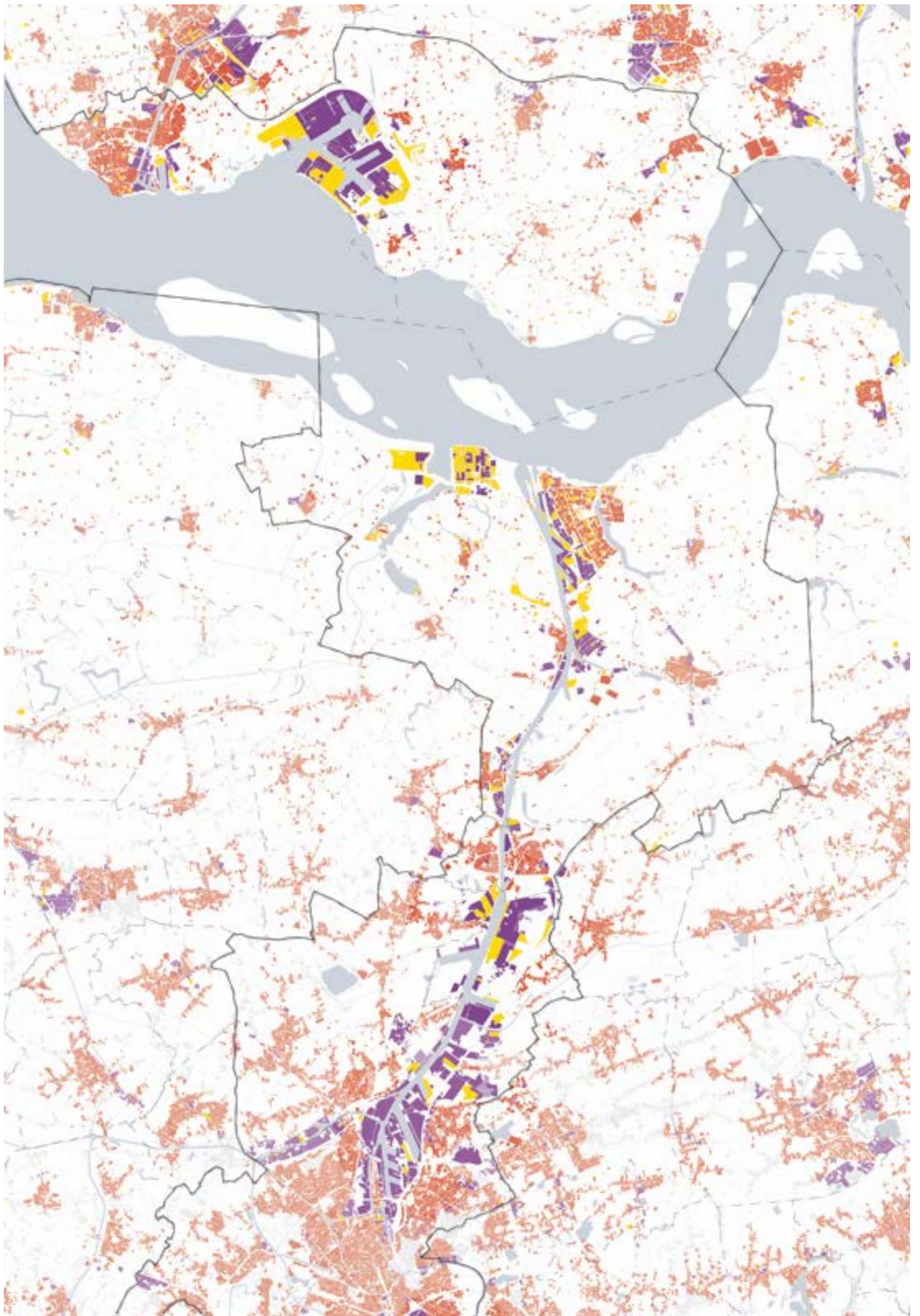
Op de volgende pagina worden deze kaarten samengebracht, waarbij de woon- en productieve percelen een kleurgradiënt krijgen die correspondeert met de aanwezigheid en hoeveelheid van vrije onbebouwde percelen. Hoe donkerder, hoe meer onbebouwde percelen aanwezig zijn in de buurt. Op de volgende pagina's worden verschillende actiepunten voorgesteld die uit deze analysekaart voortkomen.

aanwezigheid van vrije percelen bij wonen/leven



aanwezigheid van vrije percelen bij productiviteit

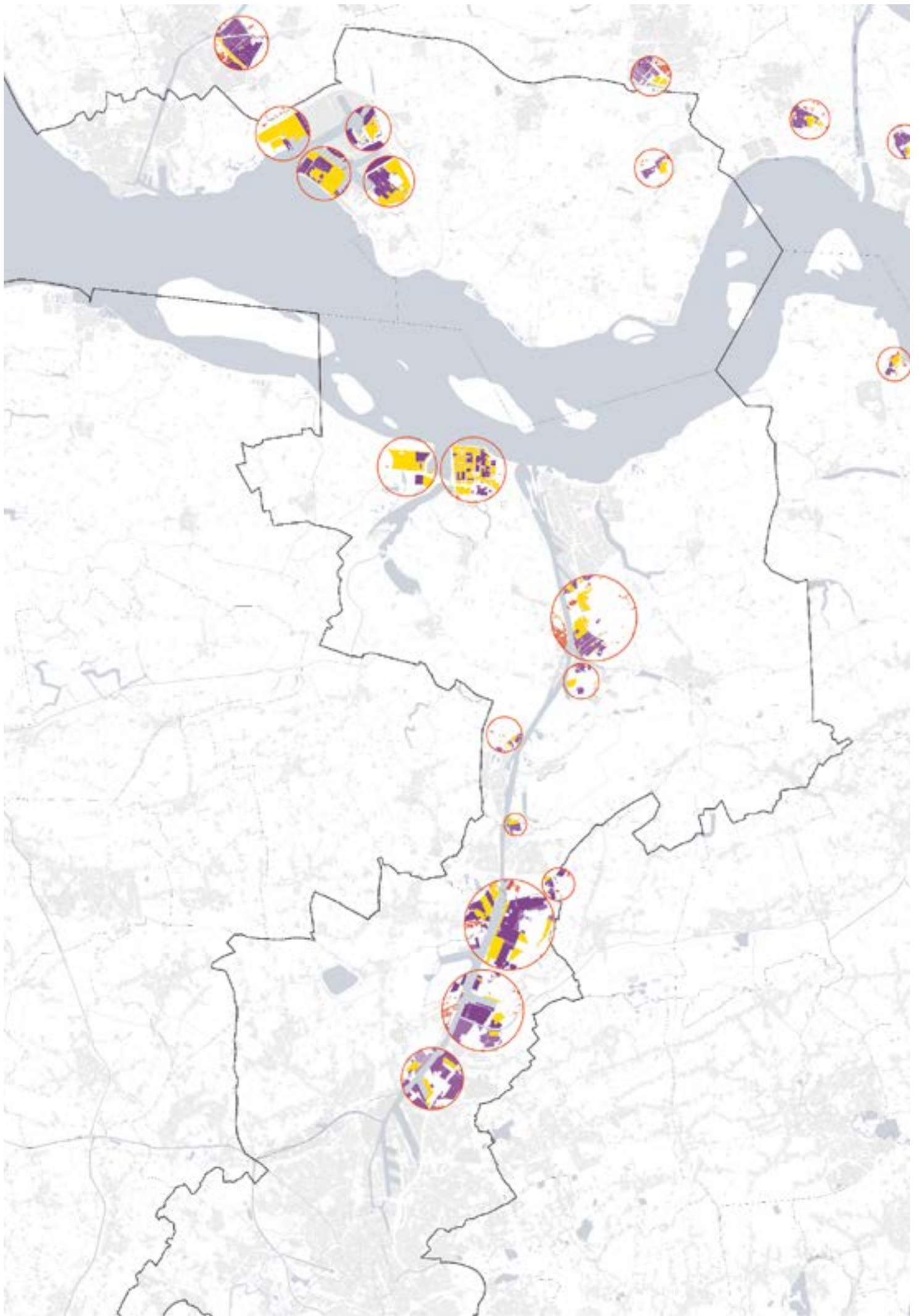




01 Actiepunt 1:
logistieke hubs, incubators en test-sites

Verschillende grote onbebouwde percelen zijn aanwezig op bedrijventerreinen [1]. Hoewel sommige van deze grote percelen tegenwoordig gebruikt worden voor opslag, kunnen er misschien manieren gevonden worden om nieuwe typologieën te bedenken. Op deze strategische plekken kan er ingezet worden op logistieke hubs, die andere bedrijven bedienen in bijvoorbeeld bouwmaterialen. [2] Op andere locaties is het dan weer aangewezen om incubators [3], test-sites [4] of nieuwe energievormen [5] te plaatsen ter ondersteuning van aanwezige economieën richting meer circulariteit en duurzaamheid. Het anders gebruiken van deze grote ruimtes moet in samenspraak en -werking gebeuren met de aanwezige bebouwing en gebruik.



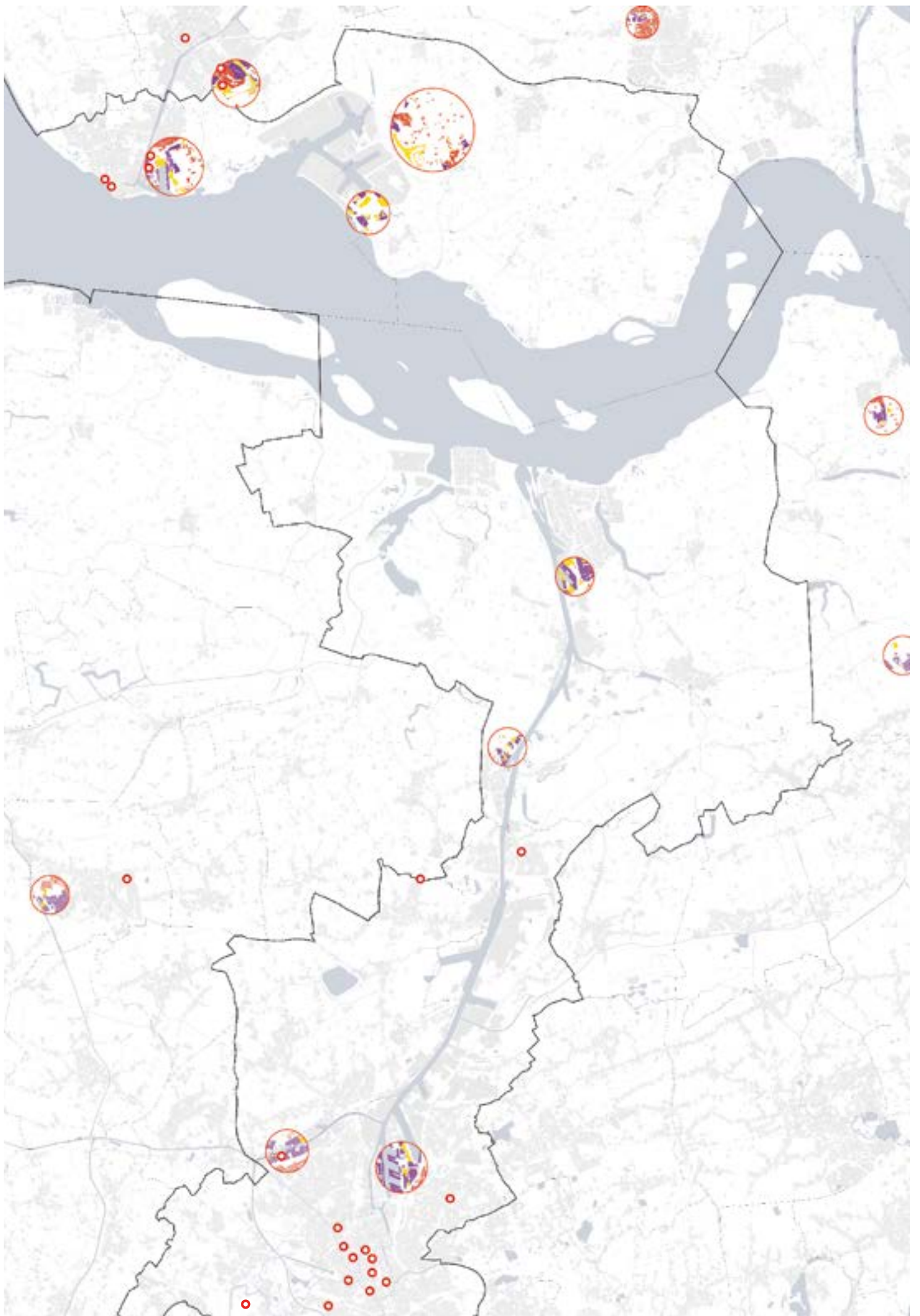


02 Actiepunt 2:
educatieve cluster

Middelgrote vrije percelen in woon- en industriële omgevingen [1] bieden mogelijkheden om in te zetten op verbindingen tussen de technische gebieden en opleidingen. Educatieve clusters [2] creëren een tussenruimte waar studenten kennis kunnen maken met de technische opleidingen, waar werknemers bijscholing volgen of waar onderzoek uitgevoerd wordt. Deze kunnen op zichzelf functioneren of werken in een systeem van verschillende educatieve clusters en dit zowel met bestaande scholen [3] alsook met nieuwe initiatieven. Bestaande opleidingen kunnen via deze weg verknoopt worden aan bepaalde takken van de industrie.

- o relevante onderwijsinstellingen (technische school, hogeschool, universiteit...)

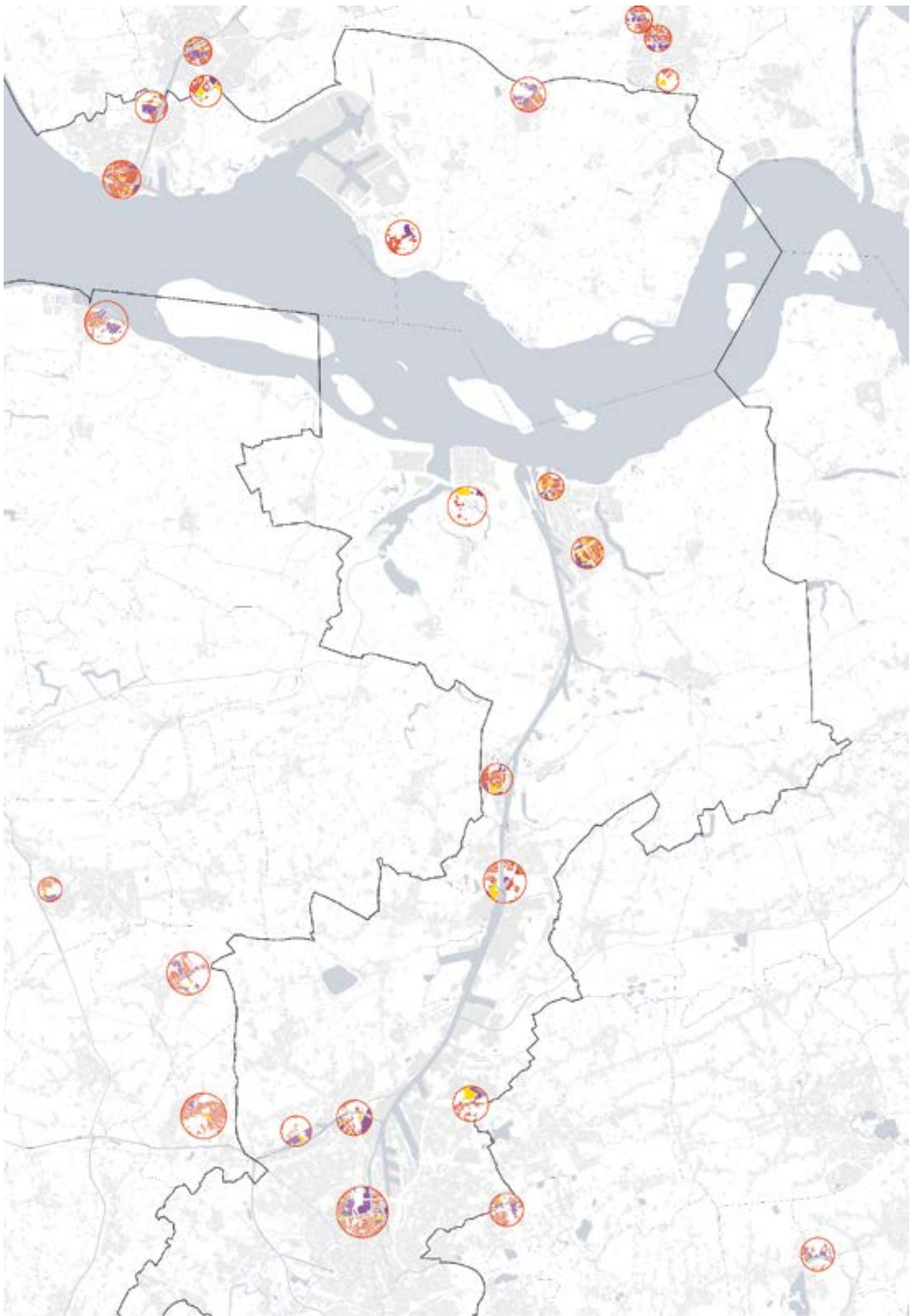




03 Actiepunt 3:
hybride activiteiten

Kleine vrije percelen in industriële en woongebieden met een hoge densiteit aan bebouwing [1] kunnen op een lokale schaal functioneren en missende functies invullen. Er kunnen hybride activiteiten plaatsvinden die zowel burgers als bedrijven activeren: maakateliers [2], fablabs [3], experimentele start-ups [4], circulaire test-sites [5]... en zo een link creëren tussen productieve activiteiten en wonen. Op een lokale schaal betekenen ze een grote meerwaarde.

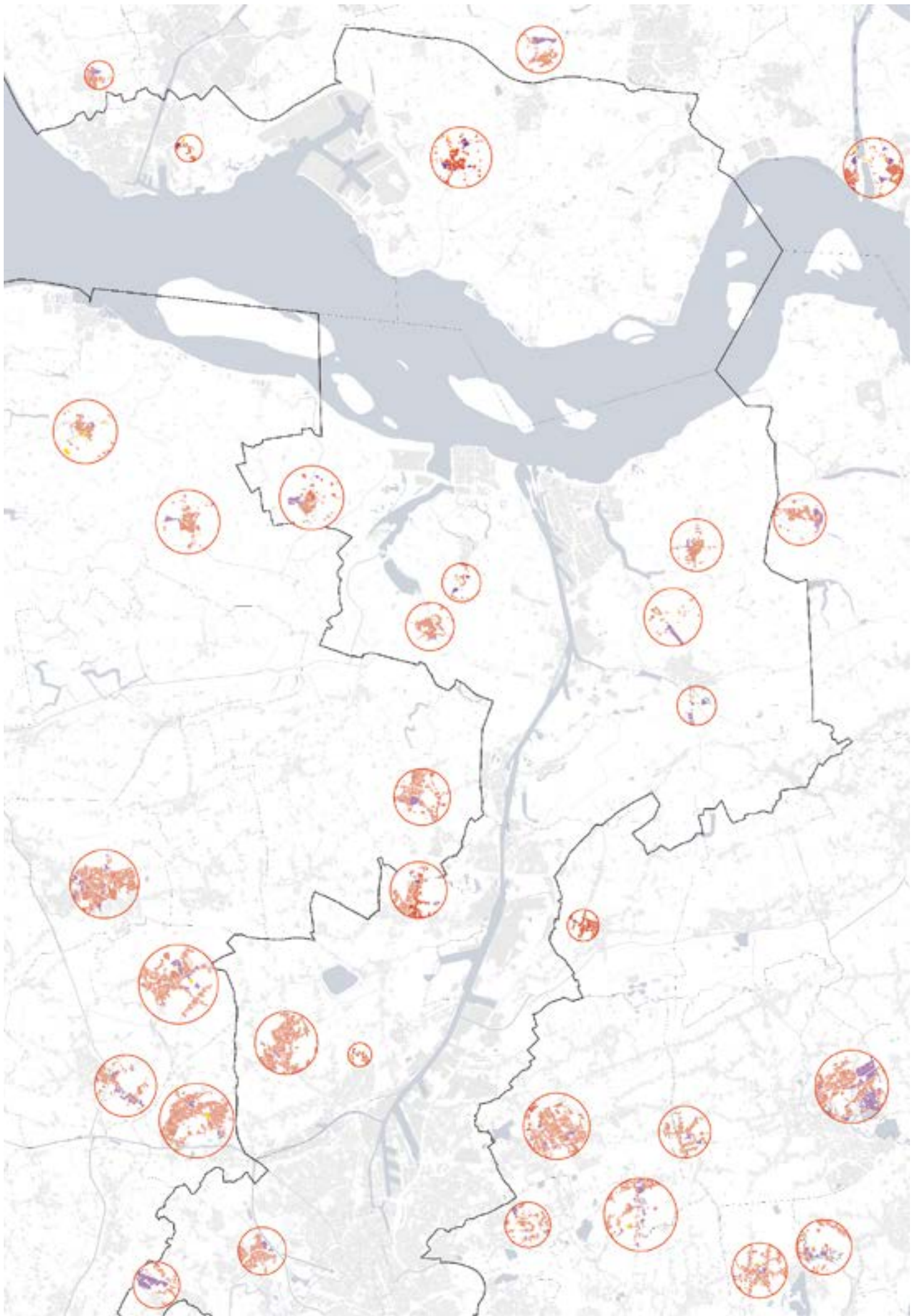




04 Actiepunt 4:
huisvesting in kleinere kernen

Vrije percelen in kleinere kernen of lokale industriële sites [1] kunnen ingezet worden om tijdelijke huisvesting [2] te voorzien voor bedrijven in de buurt of in de haven, mits er voldoende mobiliteit voorzien is. Op deze manier kunnen deze tijdelijke woningen bestaande industriële activiteiten versterken of nieuwe initiatieven activeren. Ze kunnen eveneens nieuwe woningtypologieën uittesten. Het principe van 'flexwonen' kan verder onderzocht worden, waarbij zowel complexgewijze huisvesting als het transformeren van kantoren, winkels en industrie tot wooneenheden kansen biedt. Daarnaast kunnen ze gecombineerd worden met kleine ateliers [3] of voorzieningen voor de buurt. [4] De kernen kunnen via deze kleine percelen versterkt worden met missende functies.

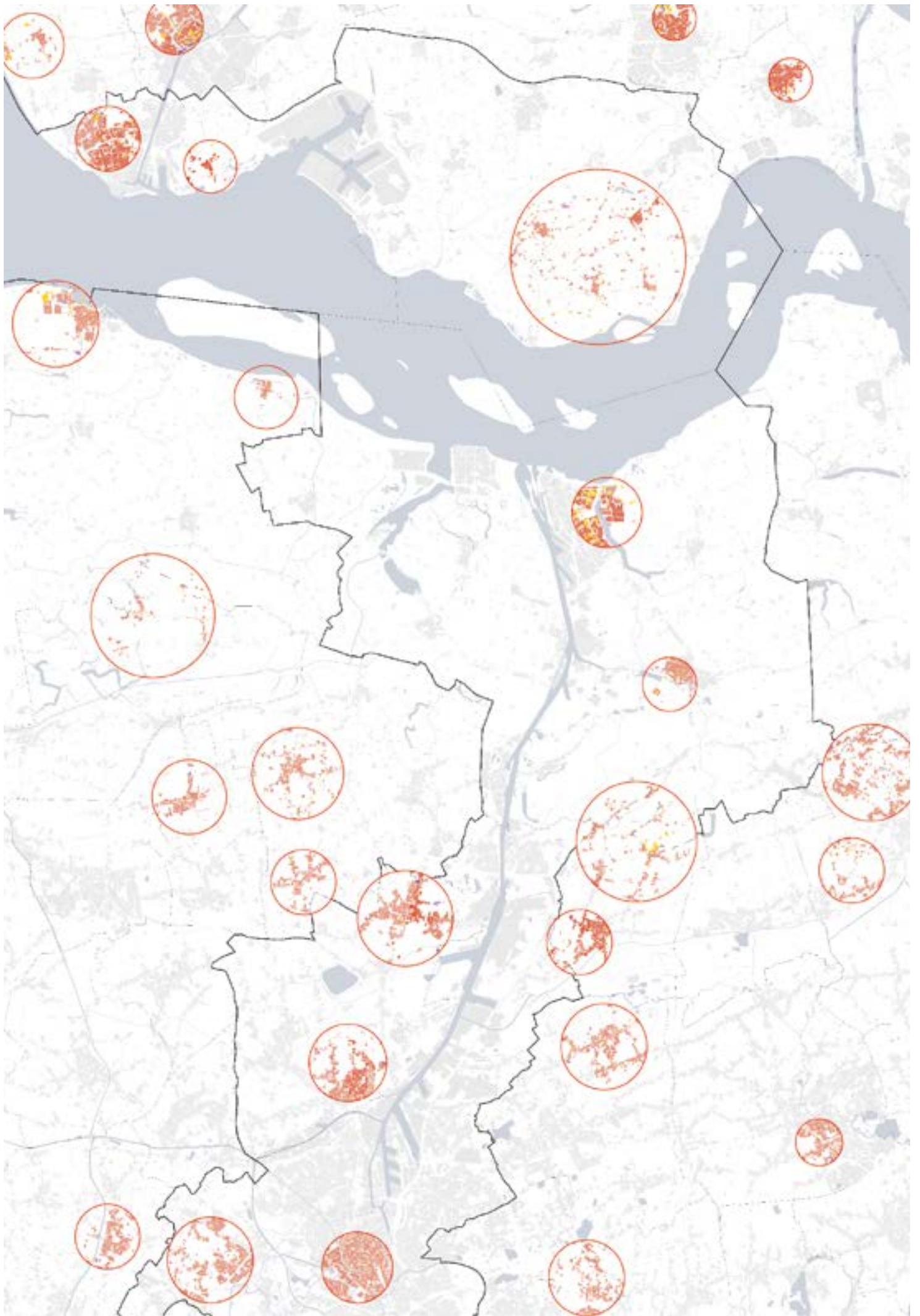


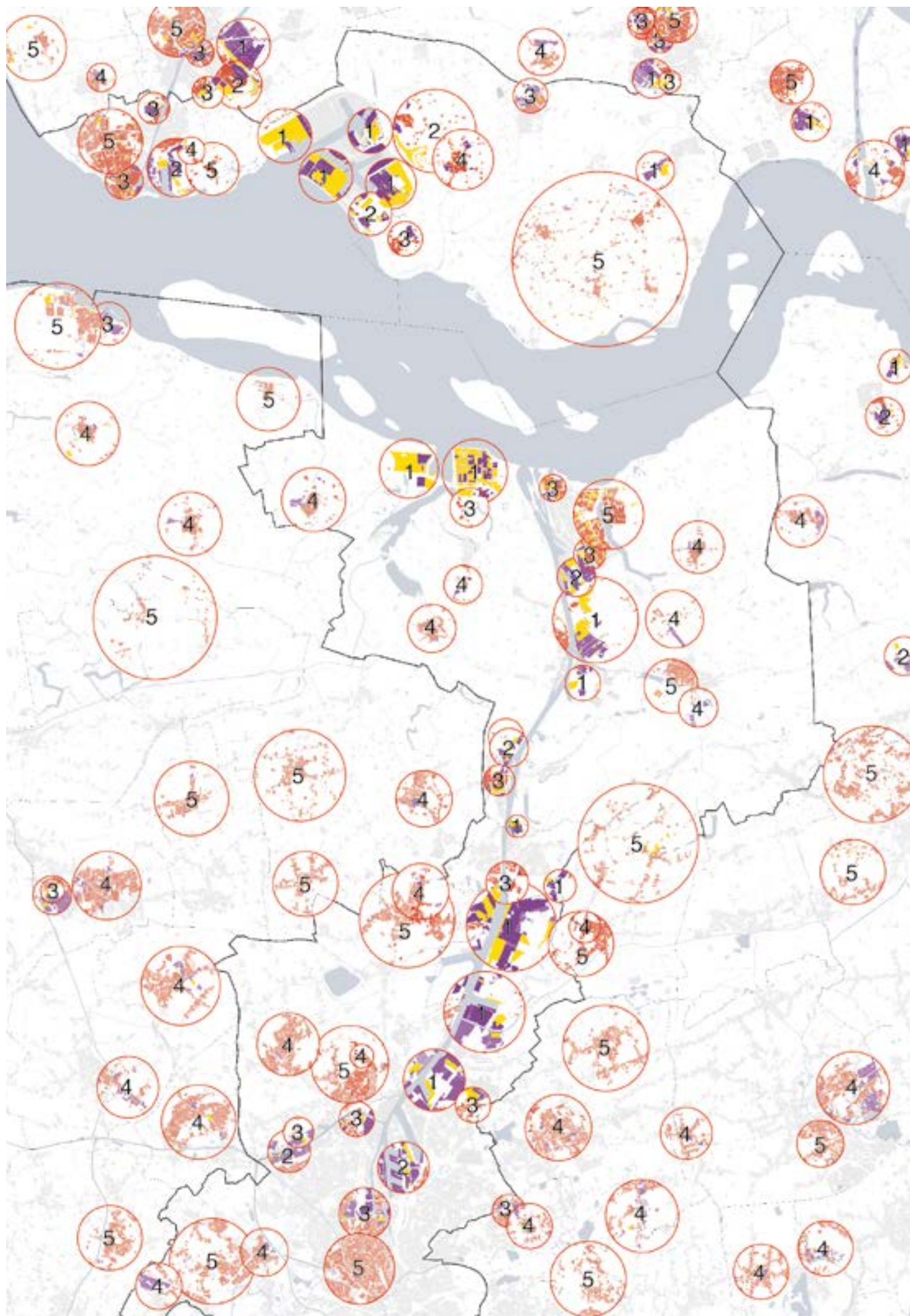


05 Actiepunt 5:
nieuwe woningtypologieën

Kleine vrije percelen, zowel in de kern, aan de rand van een kern als in meer landelijke gebieden, [1] zijn strategisch gelegen om bepaalde nieuwe woningtypologieën uit te testen, zoals 'flexwonen'. [2] Naast (tijdelijke) huisvesting kunnen ze gecombineerd worden met activiteiten en infrastructuur die gerelateerd zijn aan lokale voedselproductie [3], watermanagement, culturele landelijke ontwikkelingen of erfgoed, ontbrekende lokale voorzieningen zoals technische en educatieve ateliers [4]... In de woningen zelf kunnen eveneens ontbrekende faciliteiten geïntegreerd worden. [5] Verspreid in het landschap kunnen ze pilootprojecten zijn van symbiotische leefomgevingen, met een sterk landelijk karakter.



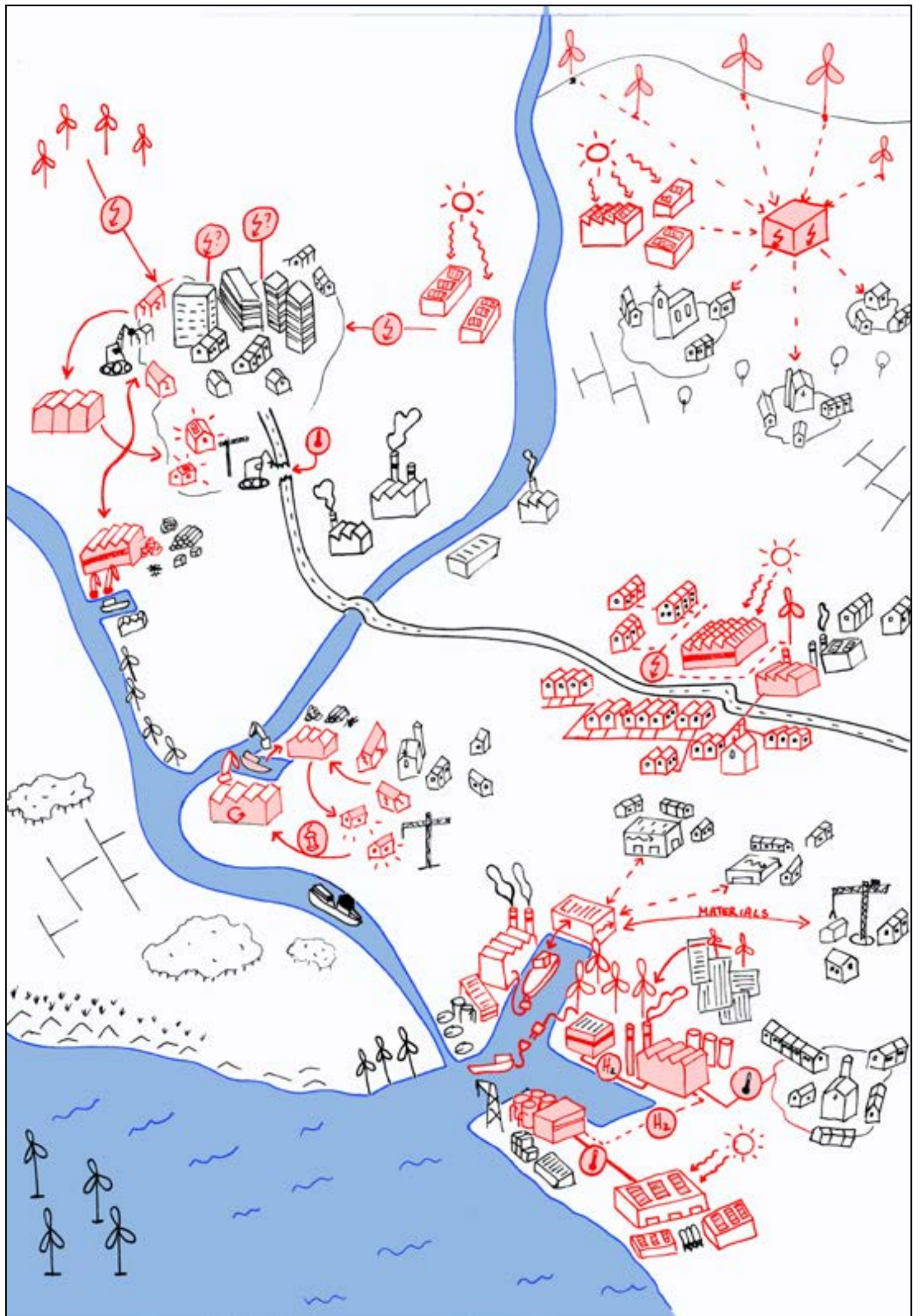




- 01 Actiepunt 1:
logistieke hubs, incubators en test-sites
- 02 Actiepunt 2:
educatieve cluster
- 03 Actiepunt 3:
hybride activiteiten
- 04 Actiepunt 4:
huisvesting in kleinere kernen
- 05 Actiepunt 5:
nieuwe woningtypologieën

Verdere aandachtspunten

In de volgende stappen van het traject kan de relatie tussen huisvesting, arbeidsmarkt en opleidingen aangevuld worden met een duidelijkere visie op zorg, welzijn en gezondheid. De faciliteiten die hiervoor voorzien moeten worden, kunnen deels geïntegreerd worden in de voorgestelde actiepunten.



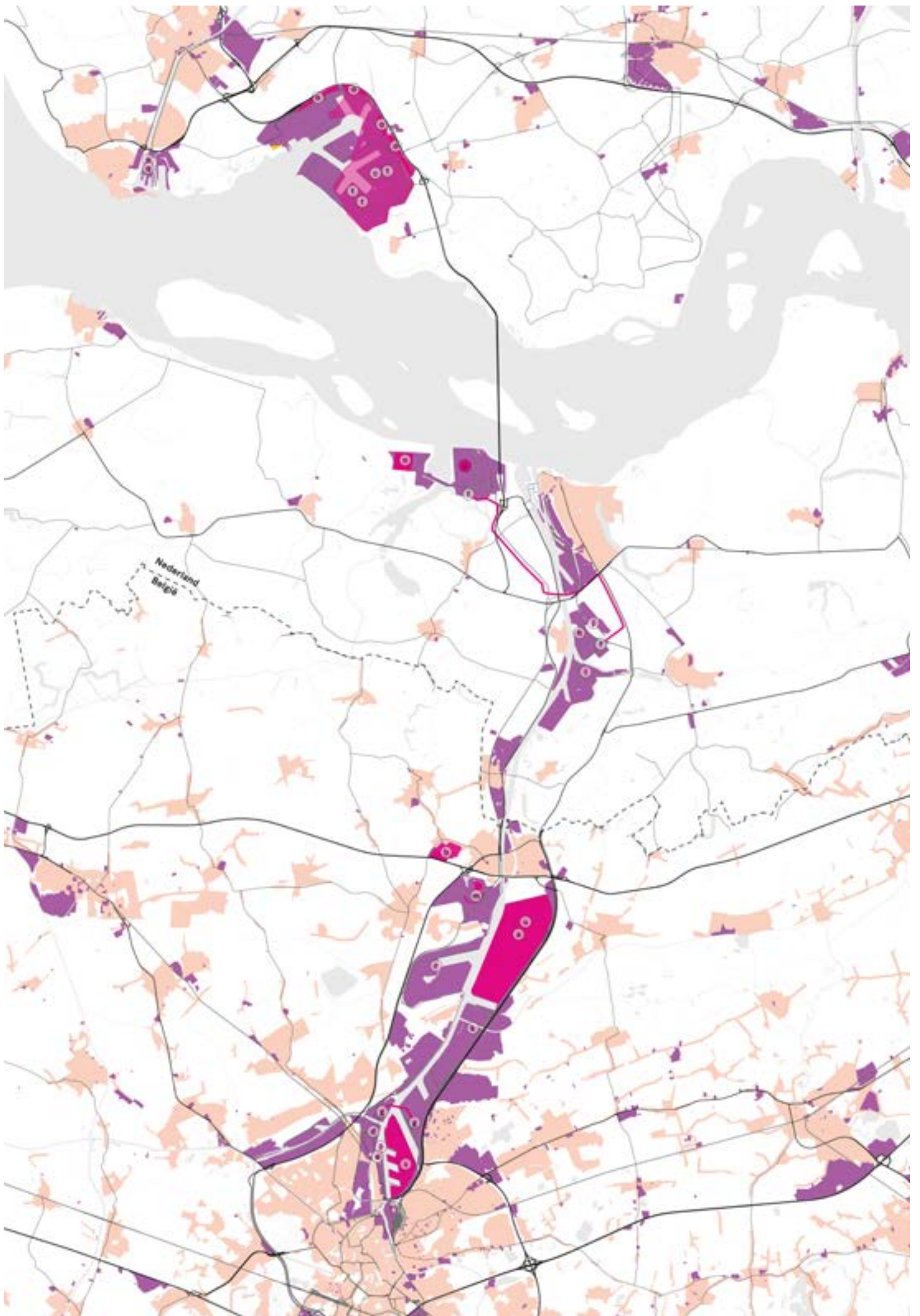
Het North Sea Port District wil een gebied zijn met veel potentieel voor energie en circulariteit. Via deze werklijn wordt er gekeken naar de huidige energievoorzieningen en circulaire initiatieven, maar ook waar deze in de toekomst kunnen plaatsvinden. Waar moeten windmolens en zonnepanelen geplaatst worden? Op welke plekken is het nodig om circulaire start-ups te voorzien? Welke locaties zijn cruciaal om innovatieclusters te plaatsen?

De kaart met de huidige infrastructuur voor energie toont hoe het gebied tegenwoordig functioneert. Hierbij zijn de volgende plaatsgebonden initiatieven gepositioneerd die tijdens de eerste fase van het traject geïnventariseerd werden. Deze lijst is niet limitatief:

- a Warmtenet ArcelorMittal - Zelzate (in onderzoeksfase)
- b Bijzonder economisch knooppunt Zelzate-Assenede
- c Bestemmingsplan zeehaven- en industrieterrein Sloe
- d Stoomnetwerk rond Eastman
- e Inplanting logistiek centrum Stad Gent
- f Waterstof pijpleiding DOW-Yara
- g Warmtenet Stora Enso Langerbrugge - Volvo
- h Heros Sluiskil
- i Galloo Gent
- j Biopark Terneuzen (met oa WarmCO2)
- k Bio Base Europe Pilot Plant
- l Beelen Recycling
- m Zonneberg/Terranova
- n Zonnepark Valuepark Terneuzen
- o Zonnepark Scaldia Borsele Vlissingen
- p Dockwize - innovation hub
- q Kenniswerf
- r Multimodale site Ekol Logistiscs en Transuniverse Forwarding
- s Masterplan Darsen
- t Sloewarmte
- u Steel2Chemicals

Daarnaast werden verschillende visies, studies, beleidsplannen, bewegingen... vermeld tijdens de eerste fase:

- 1 Smart Delta Resources
- 2 Project CUST
- 3 CCU-hub
- 4 Interreg Vlaanderen-Nederland Project DOEN
- 5 Bedrijventerreinenprogramma Walcheren 2017-2021
- 6 Economische agenda Vlissingen 2014-2017
- 7 Economische agenda de Bevelanden 2016-2021
- 8 Energy Port Zeeland
- 9 Windwerkgroep
- 10 Fieldlab Zephyros
- 11 Ambitie 2030 - Visie op de verduurzaming van het Zeeuwse industrieel logistieke complex met concrete doelen
- 12 Bestuurlijke taskforce belemmeringen grens regio (olv Piet Hein Donner en Cathy Berx)
- 13 'GigaWatt Elektrolysefabriek' - groene waterstofproductie
- 14 'Project of Common Interest' (PCI) North Sea Port - Rotterdam - Antwerpen voor CO2TransPorts
- 15 Regionale Energiestrategie Zeeland



Energie en circulariteit zijn twee thema's waarbij innovatie een belangrijke rol speelt.

Bestaande projecten

Verschillende innovatieve projecten zijn reeds gaande of uitgevoerd in het District: Carbon Capture & Utilization Hub (CCU Hub), Capture van UGent, Interreg-project DOEN met de energiemakelaar, project Clean Underground Sustainable Transport (CUST), Interreg-project IMPROVED, Smart Delta Resources, Interreg-project Duurzame Zeehavens, Dockwize - innovation hub... Een groot deel van deze projecten hebben duidelijk een connectie met of zijn opgestart door de haven. North Sea Port en het District kunnen daarom gezien worden als koplopers op vlak van innovatie en duurzaamheid. De invloed die deze projecten hebben op het gebied buiten de haven en de rol en het voordeel dat deze leefkernen van sommige projecten hebben, kan nog meer onderzocht worden. De huidige trend moet zeker verder gezet en vermenigvuldigd worden.

Waterstofcentrale

Tijdens de verschillende werksessies kwam duidelijk naar voren dat men zowel in Zeeland als Vlaanderen sterker in wil zetten op waterstof. Het District heeft dan ook een hoog potentieel voor de productie van groene, blauwe en grijze waterstof door de aanwezige industriële activiteiten. In de toekomst wil zowel het Vlaamse als het Nederlandse deel van het District de mogelijkheid van een waterstofcentrale onderzoeken.

Restwarmte uitwisselen

Daarnaast is, zoals het Interreg-project DOEN onderzoekt, de uitwisseling van restwarmte met aanliggende dorpskernen een belangrijk nieuw aspect. De efficiëntie en het aanleggen van dit warmtenetwerk wordt verder onderzocht. Hierbij wordt er eerst gefocust op continue afnemers zoals grote bedrijven, alvorens naar woningen te kijken. Deze innovatie kan gekoppeld worden aan effectieve realisaties in het District, die als test-cases kunnen dienen voor andere regio's.

Circulariteit en nieuwe typologieën

Op het vlak van circulariteit is er nood aan nieuwe innovatie over hoe er meer circulariteit geïntegreerd kan worden in verschillende industriële processen, tussen diverse bedrijven of met de steden en dorpen. Nieuwe beroepen zullen ontstaan die bepaalde skills vragen. Daarnaast vraagt circulariteit om nieuwe typologieën van bedrijven en de aangepaste werking ervan. Een goed voorbeeld is het succes van

het bouwmaterialendorp in Brussel, dat vele steden inspireert om eenzelfde infrastructuur te implementeren. Deze logistieke hub kan verschillende bedrijven van materiaal voorzien, dat geleverd wordt via het water. Dit vermindert aanzienlijk het aantal wegverkeer dat eenzelfde levering vervoert. De bouwsector speelt hierin een belangrijke rol, aangezien één vierde van het wegverkeer aan de bouwsector gerelateerd is. Aangezien dorpen en steden plekken zijn waar er intensief gebouwd wordt, is de implementatie van een dergelijke logistieke hub een belangrijke stap vooruit op vlak van meer circulariteit en slimme logistiek.

Circulariteit en de nodige connecties

Het is belangrijk dat innovatie kwaliteitsvol en snel verbonden wordt aan verschillende spelers en activiteiten. Dockwize, de innovation hub in Vlissingen, speelt dergelijke rol. Programma's voor studenten, start-ups en innovators worden aangeboden, naast huisvesting voor (jonge) ondernemers, netwerk-events en hulp bij financiering. De koppeling met onderzoek en onderwijs wordt eveneens gemaakt. Blijven inzetten op actoren die deze connecties en kennis voorzien, is cruciaal voor de opstart en/of bevordering van innovatie in bestaande bedrijven of nieuwe ondernemingen.

Het is vanzelfsprekend dat de infrastructuur die nodig is om hernieuwbare energie te produceren en meer circulariteit te promoten ruimte zal innemen in het gebied. Het is belangrijk dat dit op een goede en georganiseerde manier gebeurt en dat het uitbouwen ervan samengaat met andere nodige ontwikkelingen in het District.

Gebiedsmanager met regiefunctie

Ten eerste is er bij gebiedsontwikkelingen een duidelijke regiefunctie nodig. Een gebiedsmanager kan een figuur zijn die deze rol op zich neemt. Deze kan op zoek gaan naar bepaalde clusters van bedrijven die samen kunnen werken en innovatie kunnen ontwikkelen, of de gebiedsmanager kan op zoek gaan naar symbioses, zoals het uitwisselen van warmte bij industriële processen. Hij kan innovatieclusters opmaken als plaatsen voor experimentatie en start-ups, die andere bedrijven kan begeleiden naar meer hernieuwbare energie en circulariteit.

Strategisch energievoorzieningen plaatsen

Ten tweede moeten windmolens en zonnepanelen strategisch geplaatst worden. De windwerkgroep, die in Oost-Vlaanderen weer opgestart wordt, zal onderzoeken waar nieuwe windmolens geplaatst kunnen worden. In Zeeland zoekt men naar concentratielocaties en dit kan ook een geschikte strategie zijn voor het Vlaamse deel. Het aanwezige landschap kan een energielandschap worden. Daarnaast moeten er op strategische locaties zonnepanelen geplaatst worden, volgens het principe van de zonneladder: eerst wordt er gekeken naar het plaatsen van zonnepanelen op daken alvorens vrije ruimte te zoeken voor zonneparken. Het groot aandeel aan industrie kan hier een batterij aan zonne-energie vormen, dankzij de grote dakoppervlakken die eigen zijn aan industriële gebouwen. Deze mogelijkheid moet ten volle benut worden vooraleer men zonnepanelen plaatst op de grond. De aanwezige biodiversiteit en de kwaliteit van de bodem daalt aanzienlijk bij zonneparken, wat ten zeerste vermeden moet worden. Dit is dan ook de laagste trede van de zonneladder.

Anticiperen op de toekomst bij huidige infrastructuurwerken

Ten derde, moet er bij het (her)ontwikkelen van bepaalde gebieden, en vooral bij infrastructuurwerken, geanticipeerd worden op de toekomst. Het heraanleggen van wegen om bijvoorbeeld het rioleeringsnetwerk te vernieuwen kan samengaan met het leggen van de nodige infrastructuur voor warmtewetten, het uitbouwen van waterstofleidingen of het

omvormen van oude gasleidingen tot waterstofleidingen. Deze infrastructuur kan dan in de toekomst warmte voorzien voor huizen of reststromen uitwisselen tussen bedrijven. Deze mentaliteit moet zowel gehanteerd worden voor de industriële omgevingen alsook voor woonomgevingen. Wat misschien nu niet nodig is, kan binnen enkele jaren cruciaal zijn om een District te vormen waar hernieuwbare energie en circulariteit makkelijk uitrolbaar zijn dankzij deze anticiperende ingrepen en investeringen, die een snellere terugverdientijd hebben.

Het uitbouwen van meer energie en circulariteit in het District zou baat hebben bij een eenduidige regelgeving, die bestaande restricties wegwerkt.

Verzamelen van data

De Experimenteerregio kan een platform voorzien waar data verzameld wordt over de verschillende stromen in het gebied. Deze moet zowel de fysieke stroom weergeven, alsook de kwantiteit. Op die manier kan er beter ingezet worden op samenwerkingen tussen verschillende bedrijven voor het bundelen van stromen, uitwisselen van reststromen of andere ingrepen om circulariteit te bevorderen. Voorbeelden zoals Toile Industrielle in Le Havre en Duinkerke hebben reeds een platform die dit weergeeft.

Afvalstof als grondstof

De wetgeving moet versoepeld worden om afvalstoffen als grondstoffen te gebruiken over de grens heen. Tegenwoordig mag afval de grens niet over, ook niet als het gebruikt kan worden als grondstof. Dit is echter cruciaal om optimaal reststromen uit te wisselen en circulariteit te bevorderen, vooral in de grensoverschrijdende haven.

Windmolens

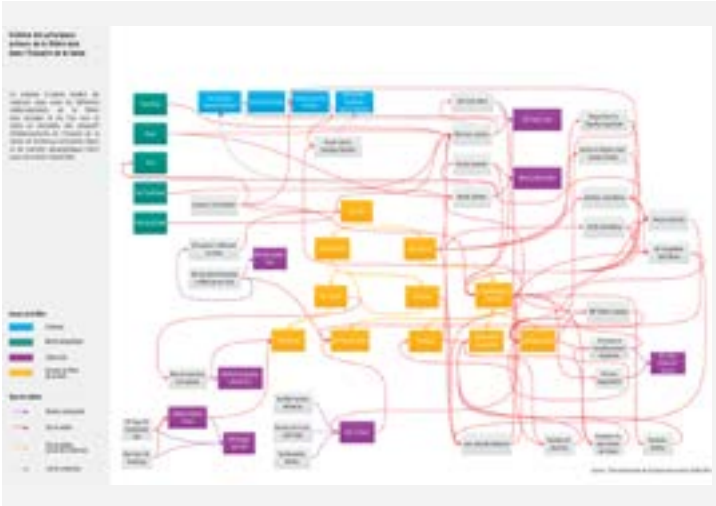
Zoals eerder vermeld, hanteren beide provincies een ander beleid op vlak van het plaatsen van windmolens. Een uniforme regelgeving is nodig voor het District.

Buis- en pijpleidingen

Tenslotte is er een noodzaak aan een grensoverschrijdende visie en aanpak voor het verbinden en construeren van (nieuwe) buis- en pijpleidingen, waar ook (publieke) financiering op gericht is. Het project CUST is hier een goed voorbeeld van.



WarmCO2, Biopark Terneuzen



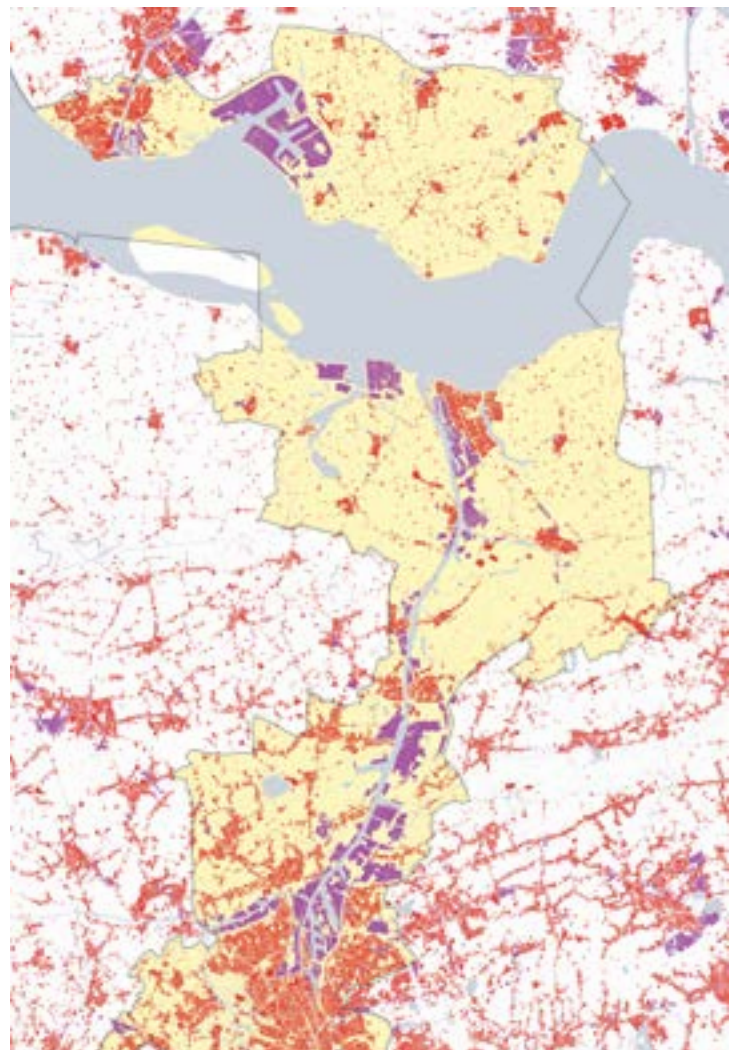
Toile Industrielle de l'Estuaire de la Seine



Bouwmaterialendorp, Vergotedok Brussel

Om de huidige kwaliteiten en problematieken in het District naar voren te brengen, wordt er een analyse gemaakt van de verschillende ruimtes dat verschillende energievormen nodig hebben. De gehanteerde principes worden per kaart uitgelegd met de percelen van wonen en industrie als basis.

Basiskaart
Totaal bebouwde percelen van wonen & leven en productiviteit



Werklijn 4

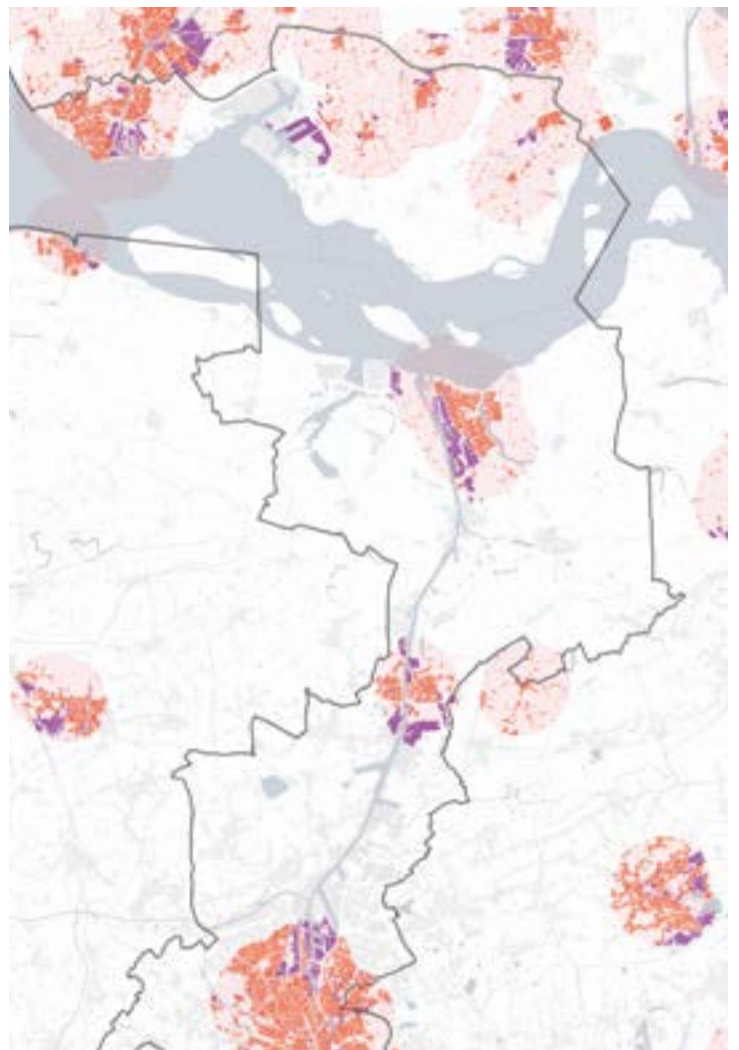
A Hoge bevolkingsdensiteit

Gebieden met een hoge densiteit hebben een hoge nood aan energie, die ze niet zelf kunnen voorzien. Zij hebben nood aan een robuust energienetwerk.



B Medium bevolkingsdensiteit

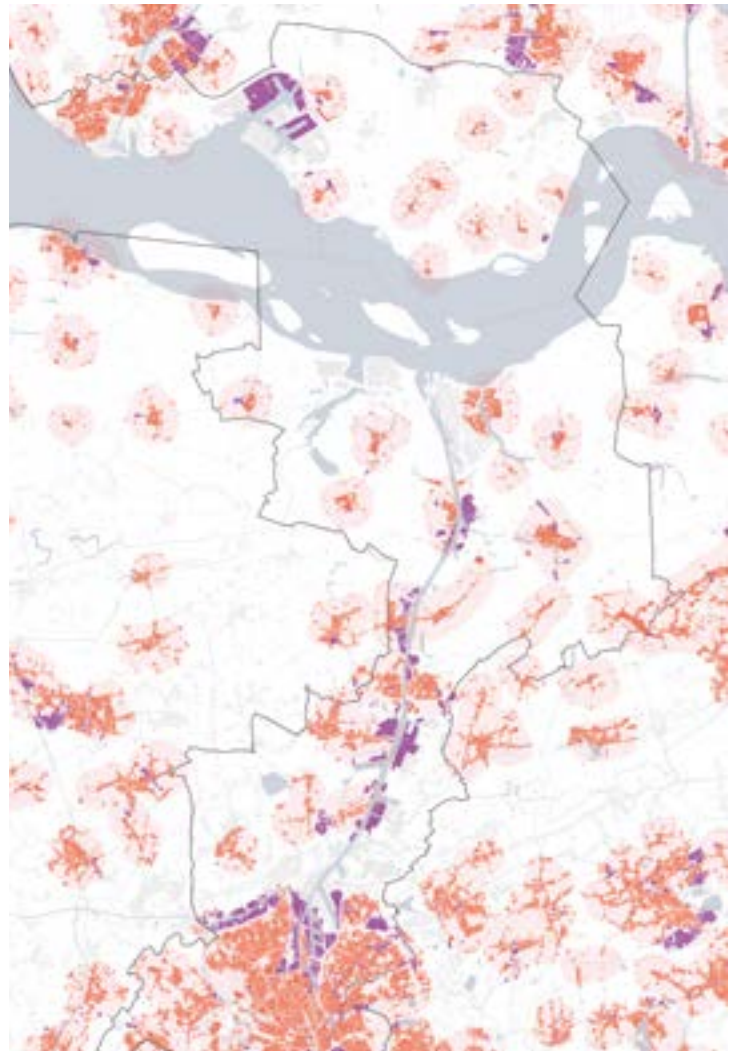
De gebieden met een middelhoge densiteit kunnen eventueel zelfvoorzienend zijn op vlak van energie, maar hebben eveneens nood aan een energienetwerk.



Werklijn 4

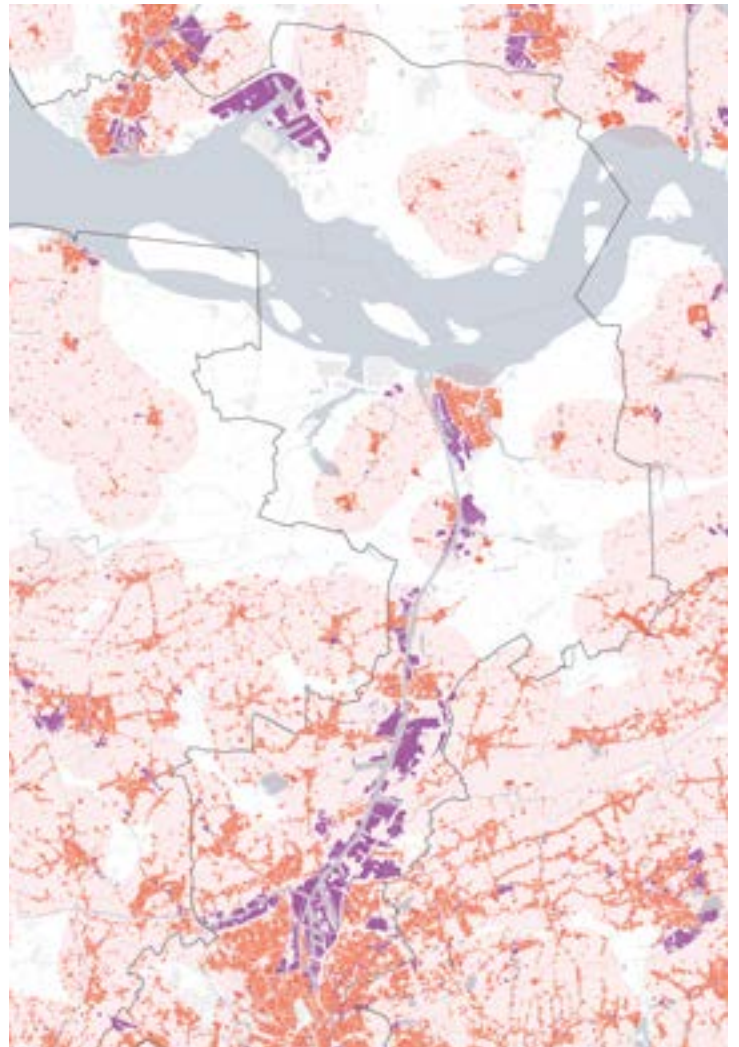
C Lage bevolkingdensiteit

Gebieden met een lage densiteit kunnen energetisch zelfvoorzienend zijn of eventueel andere gebieden met een hogere bebouwingsgraad van energie voorzien.



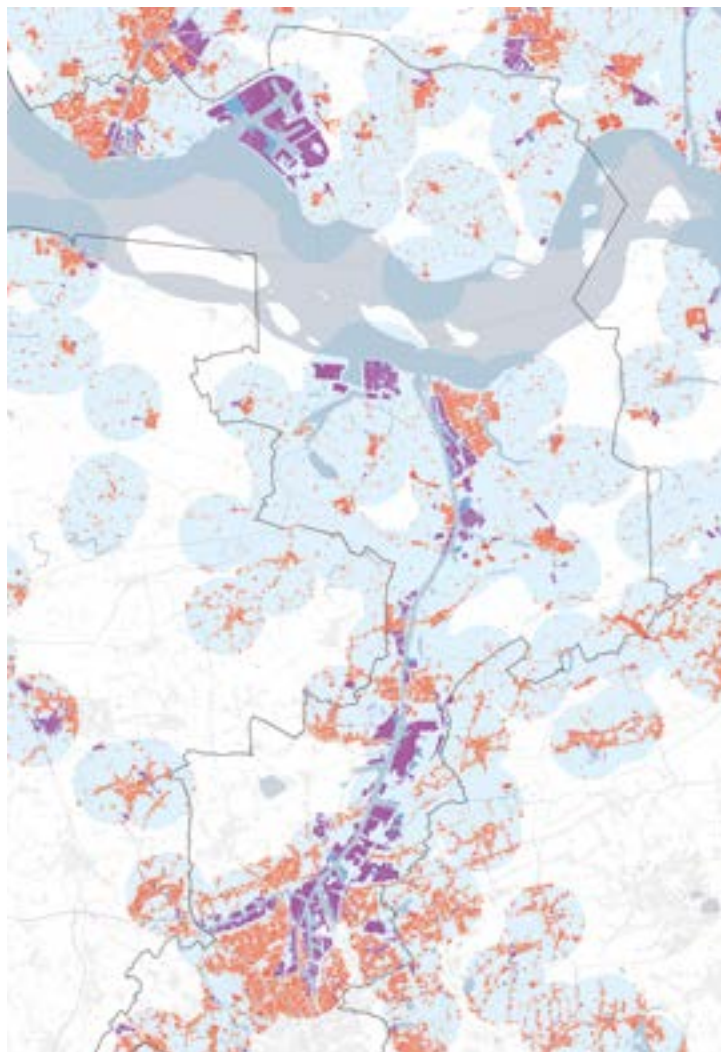
D Infrastructuurwerken

Rond wegenwerken die in de nabije toekomst zullen uitgevoerd worden, wegens vernieuwing van het wegdek of renoveren van het rioleringsysteem, wordt er binnen een straal van 2 kilometer gekeken naar het omliggend gebied. Het anticiperen op en het voorzien van warmtenetten of pijpleidingen in deze gebieden leiden in de toekomst tot slimmere energetische omgevingen.



Werklijn 4

E Onbebouwde watergebonden percelen
Slimmere logistiek is verbonden aan het aanwezige water en hiervoor zijn nieuwe typologieën, zoals logistieke hubs, cruciaal. Rond elke onbebouwde watergebonden perceel wordt het impactgebied van 2 kilometer bekeken.



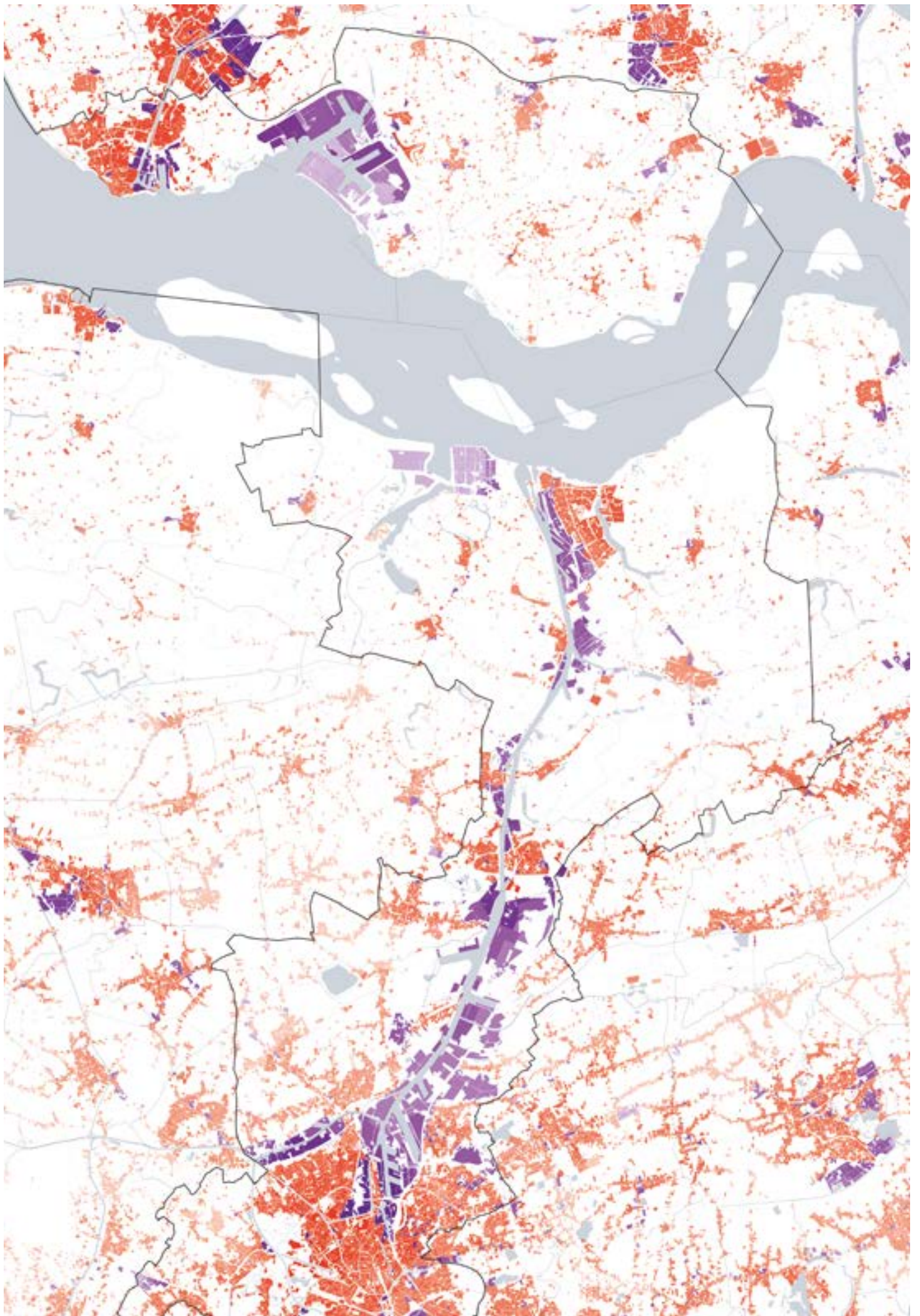
Op de volgende pagina worden deze kaarten samengebracht, waarbij de woon- en productieve percelen een kleurgradiënt krijgen die correspondeert met de verschillende energievormen en noden. Hoe donkerder, hoe meer er op energie ingezet kan worden. Op de volgende pagina's worden verschillende actiepunten voorgesteld die uit deze analysekaart voortkomen.

inzetbaarheid energie bij wonen/leven



inzetbaarheid energie bij productiviteit



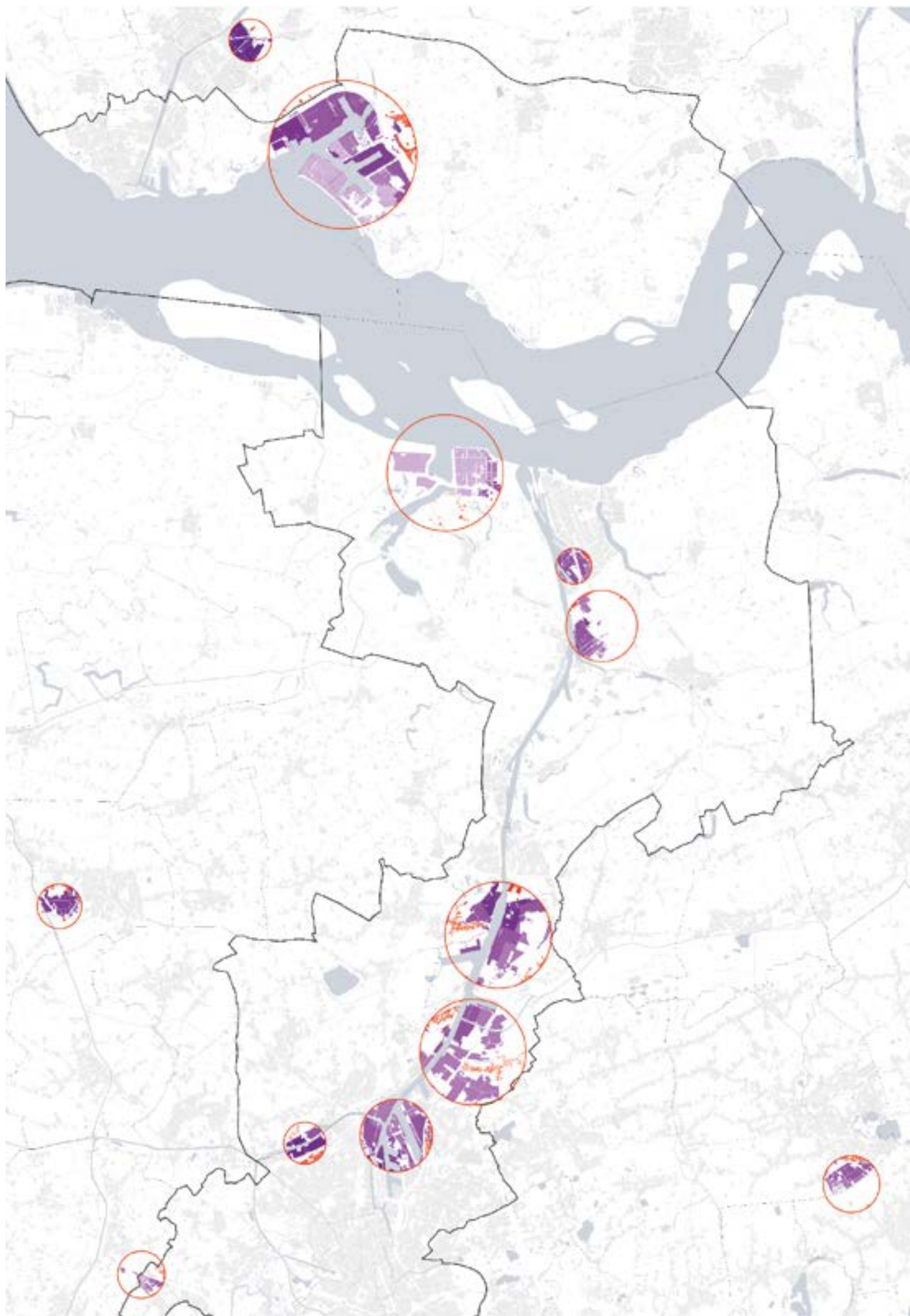


01 Actiepunt 1:
ruimte voor energie

Grootschalige industriële gebieden hebben het potentieel om op verschillende manieren hernieuwbare energie te produceren. Ten eerste zijn op deze plekken grote productieve bedrijven te vinden, die bijvoorbeeld restwarmte of waterstof als bijproduct produceren. Deze kunnen uitgewisseld en gebruikt worden in andere industriële processen [1] in het gebied of om aanliggende woongebieden te verwarmen. [2] Ten tweede zijn dit concentratieplekken voor windmolens [3]. Het is duidelijk dat deze strategie reeds toegepast wordt op bepaalde industriële gebieden, maar nieuwe concentratielocaties kunnen bepaald worden waar er nog geen windmolens zijn. Ten derde hebben de aanwezige bedrijven in deze gebieden vaak een groot dakoppervlak. Deze hebben het potentieel om een aanzienlijk aantal zonnepanelen te plaatsen. [4] Kortom, deze gebieden hebben veel potentieel om energie te produceren en te verdelen aan de directe omgeving.

Daarnaast zijn deze plekken vaak watergebonden en kunnen ze zo een belangrijke link vormen op vlak van circulariteit: nieuwe verzamel- en verwerkpunten kunnen ontstaan [5], boten kunnen hier elektrisch opgeladen worden [6], faciliteiten worden voorzien voor de aanlanding van windenergie op zee ...





02 Actiepunt 2:
nood aan een robuust energienetwerk

Woongebieden met een hoge dichtheid hebben weinig kans om zelfvoorzienend te zijn op gebied van energie. [1] Verschillende strategieën kunnen in het gebied zelf toegepast worden. Ten eerste kan het verouderde woningaanbod duurzaam vernieuwd worden, waarbij herbruikbare materialen gebruikt worden. [2] Afbraakmaterialen kunnen verzameld worden en herwerkt worden tot andere producten. Deze woongebieden kunnen gezien worden als een 'mijn' van materialen. [3] Ten tweede kunnen zonnepanelen geplaatst worden op de daken van de huizen, mits deze ervoor geschikt zijn. De lokale besturen kunnen kijken naar hun eigen vastgoed, zoals sportcomplexen, om deze ook te voorzien van zonnepanelen. [4] Aangezien voor beide strategieën de energieproductie onvoldoende is, moet gezocht worden naar energie buiten deze woongebieden. [5] Idealiter moet er bij aanleg van riolering of bij wegenwerken, geanticipeerd worden op de aanleg van de nodige infrastructuur om dit te verwezenlijken, zoals pijpleidingen en warmtenetwerken. [6] Een robuust energienetwerk is cruciaal voor deze dicht bebouwde woongebieden.

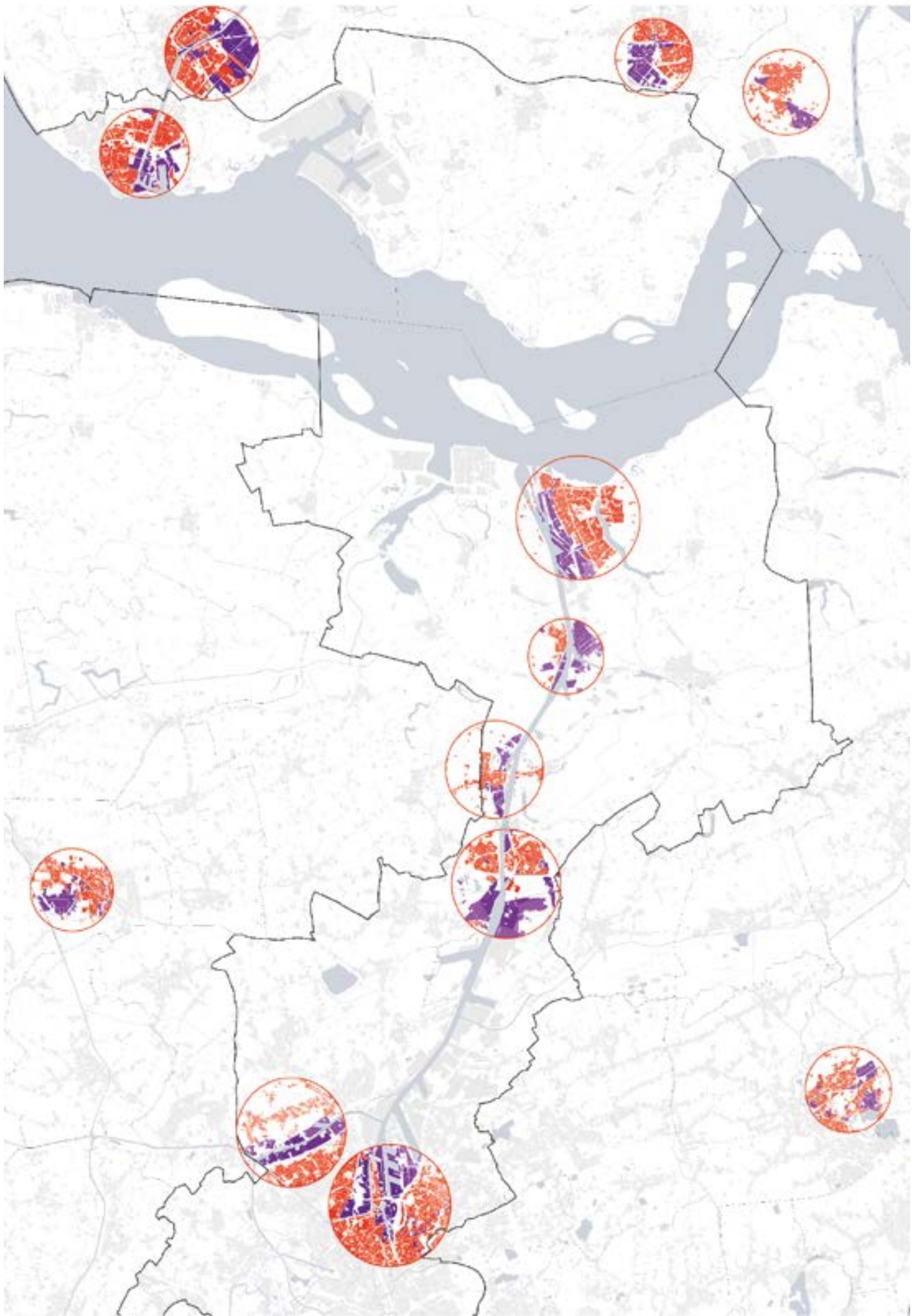




03 Actiepunt 3:
plaats van warmtenetwerken

Indien middelgrote industriële en woongebieden met een hoge dichtheid naast elkaar gelegen zijn, kan er een energetische symbiose ontstaan. Naast de uitwisseling van windenergie [1] en zonne-energie [2], dat geproduceerd kan worden op de industriële gebieden, is het op deze locaties geschikt om in te zetten op warmtenetwerken [3] voor ten eerste andere industrieën of ten tweede voor de woongebieden. De nabijheid en dichtheid van deze woongebieden kan op een efficiënte manier de warmte afnemen en wordt het best gecombineerd met nieuw- of herbouwwijken of een collectieve renovatie van verouderde woningen. Dergelijke gebieden kunnen zo zelfvoorzienend zijn voor energie.

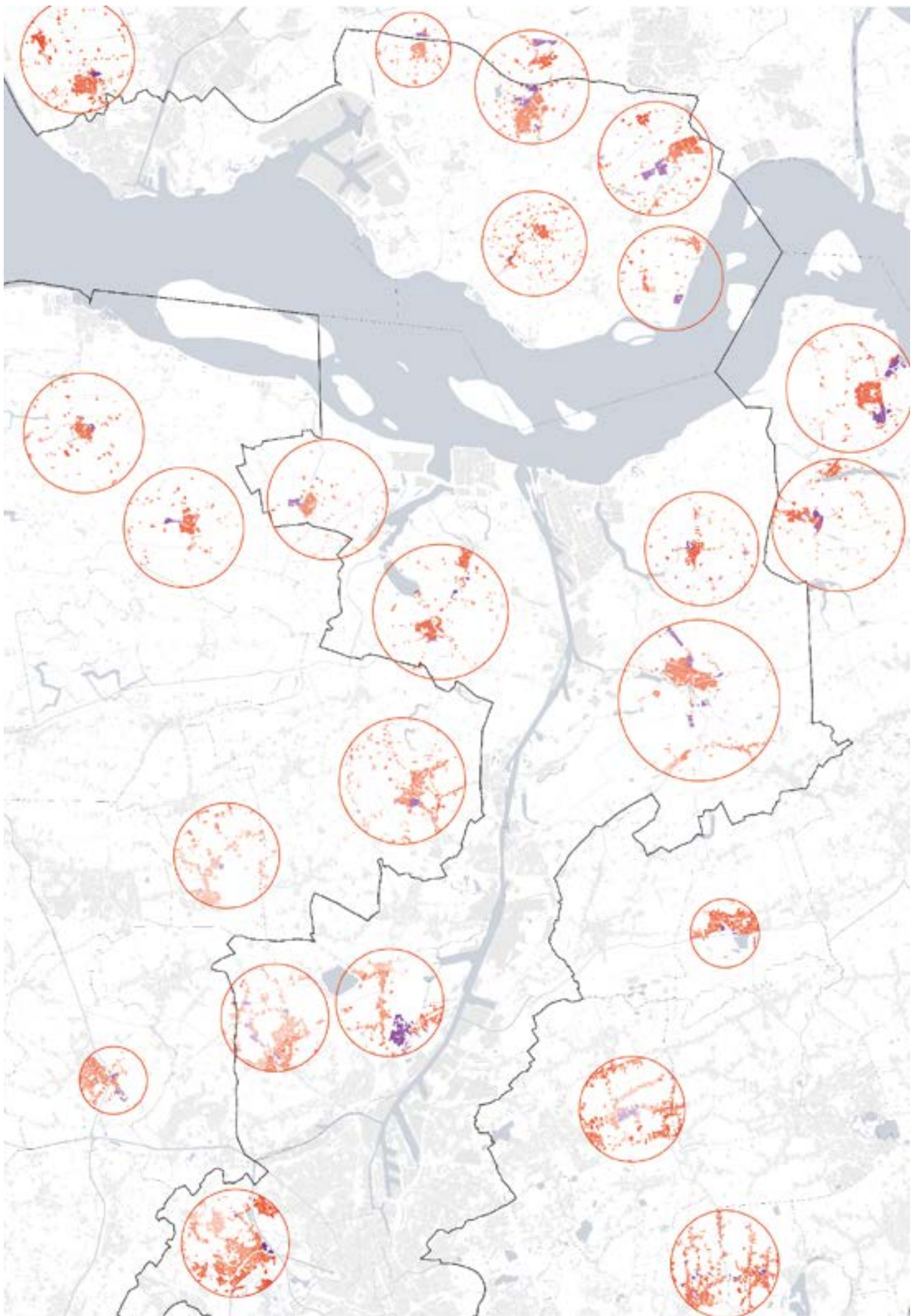




**04 Actiepunt 4:
powerbanks**

Industriële gebieden die zich naast kleinere leefkernen bevinden en grenzen aan een groter open gebied, kunnen ingeschakeld worden als schakelpunt voor verschillende energievormen. [1] Het omliggende open landschap kan een concentratielocatie vormen voor windmolens, [2] waarbij op het bedrijventerrein een omschakelpunt voorzien wordt. Dit omschakelpunt kan eveneens een batterijfunctie hebben. Daarnaast kan er zonne-energie op het dakoppervlak van de bedrijven geoogst worden [3] en kan het aanliggende woongebied, indien mogelijk, een warmtenet aanleggen [4], nadat deze gebieden eerst zelf optimaal zonnepanelen leggen op hun daken. Op deze manier kunnen bepaalde kernen inzetten om zelfvoorzienend te zijn op vlak van energie.

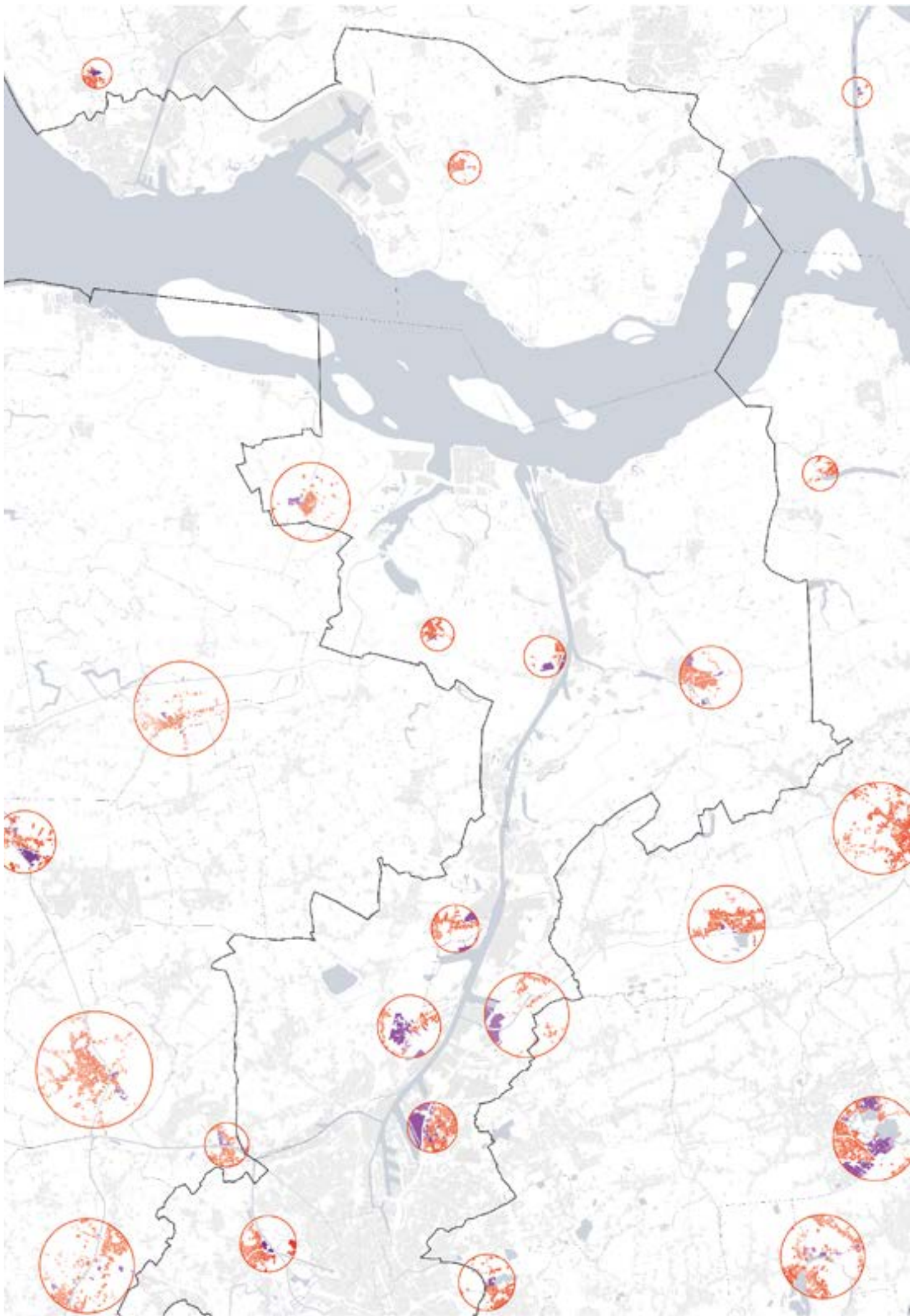


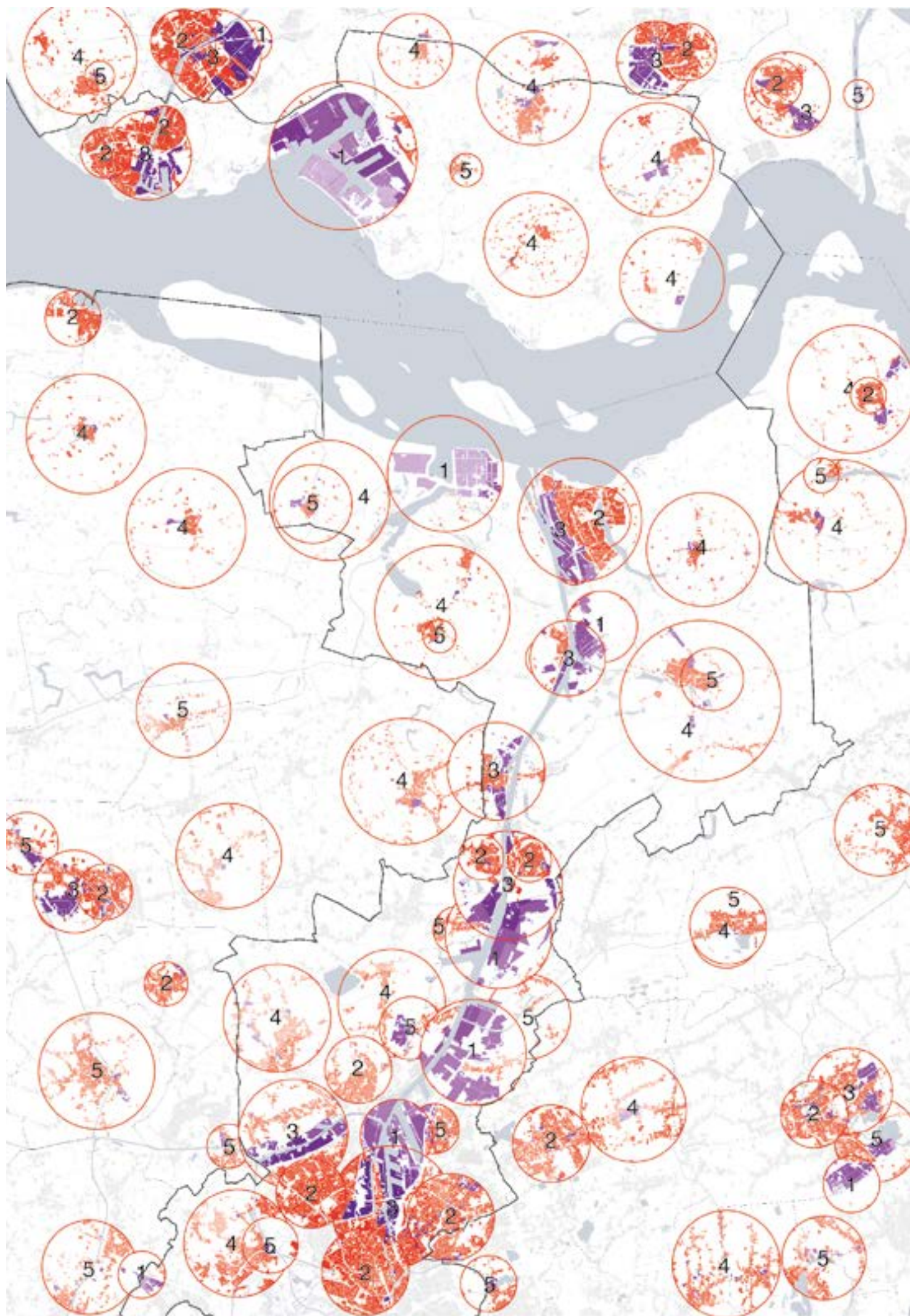


05 Actiepunt 5:
watergerelateerde sorteercentra

Verschillende vrije percelen liggen langsheen waterlopen en in de nabijheid van woongebieden. Op deze plekken kunnen er kleine sorteer- en opbergcentra gepositioneerd worden. [1] Enerzijds kunnen deze centra huishoudafval [2], biomassa, of afbraakmaterialen verzamelen van het woongebied. Anderzijds kan dit een overslagplek zijn waar nieuwe bouwmaterialen, palletten, voedsel... worden overgeladen en verdeeld over het woongebied. [3] Deze slimme manier van logistiek kan het aandeel van wegverkeer verlagen en circulariteit op een kleinere schaal promoten. Hiervoor kunnen bij deze centra ateliers geïnstalleerd worden, die bepaalde materialen recycleren, verwerken of herstellen... [4]







- 01 Actiepunt 1:
ruimte voor energie
- 02 Actiepunt 2:
nood aan een robuust energienetwerk
- 03 Actiepunt 3:
plaats van warmtenetwerken
- 04 Actiepunt 4:
powerbanks
- 05 Actiepunt 5:
watergerelateerde sorteercentra

Verdere aandachtspunten

Binnen de huidige actiepunten wordt er minder gefocust op de connecties van het District met het achterland, onder andere op vlak van buis- en pijpleidingen, voor de uitwisseling van energie en materialen.

Deze concept werkagenda sluit fase 1 van het traject af. Na het voorstellen van de verschillende werklijnen met de werksporen en actiepunten is het belangrijk dat de volgende stappen neergeschreven worden. Deze dienen als basis om fase 2 van het traject op te starten, en dit met zicht op de verdere toekomst van het North Sea Port District.

Het resultaat van deze eerste fase in het North Sea Port District traject is een concept-werkagenda. Deze werkagenda kwam tot stand op basis van de inhoudelijke inbreng vanuit de acht partnerbesturen: stad Gent, gemeente Evergem, gemeente Zelzate, gemeente Terneuzen, gemeente Borsele, gemeente Vlissingen, provincie Oost-Vlaanderen en provincie Zeeland. Ook North Sea Port zat aan de tafel. In een tweede fase dient deze concept-werkagenda verder verdiept en uitgewerkt te worden, in samenwerking met de relevante stakeholders in het havengebied. Hiertoe zal een procesbegeleider worden aangesteld. Het eindresultaat van fase 2 moet een breed gedragen visie en werkagenda zijn, waarin aandacht is voor de eigenheid van North Sea Port District, hoe het district moet geprofileerd worden, wat een efficiënte duurzame structuur is om met de uitvoering aan de slag te gaan, en welke projecten versneld uitgevoerd kunnen worden. Op het bestuurlijk Kanaalzonegemeentenoeverleg van 31 januari 2020 zal beslist worden over het vervolgtraject.

De opdracht van de procesbegeleider omvat volgende onderdelen. Deze onderdelen zijn in een tijdsschema vervat op de volgende pagina's, met corresponderende nummers.

01 Afstemming zoeken met het traject van North Sea Port 'Haven met Toekomst'

North Sea Port heeft een traject, dat ongeveer gelijktijdig de eerste fase zal afronden. Dit traject 'Haven met Toekomst' bevat in zijn huidige status beelden van de toekomst van de haven. Deze beelden zijn de basis van gesprekken met verschillende stakeholders. Een afstemming tussen 'Haven met Toekomst' en het 'North Sea Port District' kan beide trajecten versterken. Idealiter vinden er in de nabije toekomst gesprekken plaats tussen de beide trajecten over hoe ze op elkaar afgestemd kunnen worden om deze versterking te realiseren.

02 Stakeholderbevraging en creatie draagvlak

Het is belangrijk dat er een inventarisatie wordt gemaakt aan beide zijden van de grens van de belangrijkste stakeholders. Samen met hen wordt er samengezeten aan werktafels om de concept werkagenda verder te verdiepen. Zo wordt het draagvlak binnen het District geoptimaliseerd. Naast deze stakeholders is het belangrijk om de nationale overheden aan beide zijden van de grens nauwer te betrekken bij dit traject. Daarnaast zijn gesprekken met andere lopende initiatieven en projecten in het gebied cruciaal om afstemming hiermee te zoeken en ze optimaal te integreren in de finale werkagenda. Tenslotte is het belangrijk dat de dynamiek en het enthousiasme, dat tijdens deze eerste fase ontstond bij de partnerbesturen, behouden wordt.

03 Finale werkagenda North Sea Port District

Aan de hand van de stakeholderbevraging kan de concept werkagenda, die in fase 1 opgemaakt is, verder verfijnd en concreet gemaakt worden tot een definitieve werkagenda. In de concept werkagenda werden verschillende aspecten nog niet genoeg aangeraakt, zoals een grensoverschrijdende visie op zorg en welzijn, kunstzinnige en culturele evenementen, veiligheid... De actiepunten kunnen verder aangevuld worden met concrete voorbeelden. Daarnaast kan er beter zicht gekregen worden op de verschillende bestaande visies rond de ruimtelijke ordening van elk partnerbestuur en de nationale overheden. Beleidsambities moeten aan beide kanten van de grens gelijkgeschakeld worden. Specifieke werktafels en gesprekken kunnen helpen om de bovenstaande missende aspecten op te nemen in de finale werkagenda.

04 Eerste gezamenlijk projecten

Binnen deze concept werkagenda zitten reeds enkele actiepunten die als 'quick starts' beschouwd kunnen worden. Deze zijn concrete projecten die

op korte termijn uitvoerbaar zijn. Het is dan ook de rol van de procesbegeleider om deze quick starts samen met de betrokken partnerbesturen en stakeholders te bepalen, deze te initiëren en te faciliteren door het samenbrengen van de uitvoeringspartijen. Tenslotte moet de procesbegeleider voor de uitvoering van de werkagenda zoeken naar financieringsmogelijkheden.

05 Onderzoeken van de mogelijkheden van North Sea Port District binnen België, Nederland en Europa

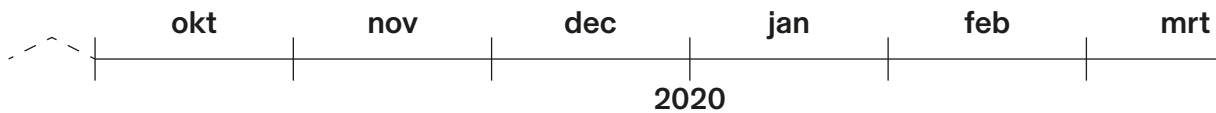
Tijdens de eerste fase van het traject van het North Sea Port District werd de piste om voor een Strategisch Project in te dienen, aangeraakt. Aangezien het traject nog maar pas opgestart was, werd dit naar de toekomst verschoven. De procesbegeleider moet kijken of het mogelijk is om in 2020 of 2021 een strategisch project in te dienen bij het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Daarnaast moet er gezocht worden naar een Nederlandse tegenhanger. Verder moeten de mogelijkheden onderzocht worden om het North Sea Port District aan te duiden als een Novi-gebied aan Nederlandse zijde en als topgebied aan Vlaamse zijde. Bovendien blijft de externe profilering van het North Sea Port District belangrijk, om zowel de interne samenwerking kracht bij te zetten alsook om te kijken naar Europese steun. Tenslotte moet er gekeken worden welke partijen er verder betrokken worden bij het proces, zoals Vervoerregio Gent, MIRT Zuidwestelijke Delta... Er moet strategisch gekeken worden welke van deze partijen een motor kunnen zijn.

06 Vaststellen efficiënte structuur en definiëren wat het toekomstige vervolg is voor het North Sea Port District

Na deze tweede fase is het belangrijk dat het District een sterke definitie en structuur heeft voor het verdere vervolg, met bijvoorbeeld een gebied, een structuur, een uitvoeringsagenda...

07 Vorming projectbureau, in samenwerking met de procesbegeleider en de coalitie van het North Sea Port District

Alle bovenstaande punten zijn taken die de procesbegeleider moet opnemen. Hij kan hiervoor bijgestaan worden door een projectbureau, dat samengesteld wordt tijdens deze tweede fase. Deze werkt samen met de procesbegeleider en de coalitie van partnerbesturen en stakeholders van het North Sea Port District om bovenstaande punten te verwezenlijken.



1 Afstemming tussen North Sea Port en North Sea Port District



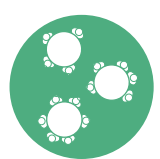
Gesprekken North Sea Port

BESLISSING EN START FASE 2



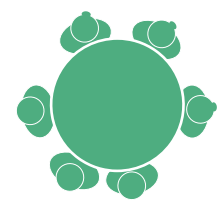
2 Stakeholderbevraging en creatie draagvlak

Werktafels



4 Eerste gezamenlijke projecten

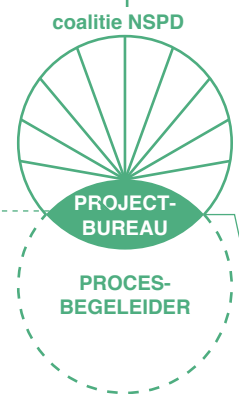
Prioritaire projecten benoemen

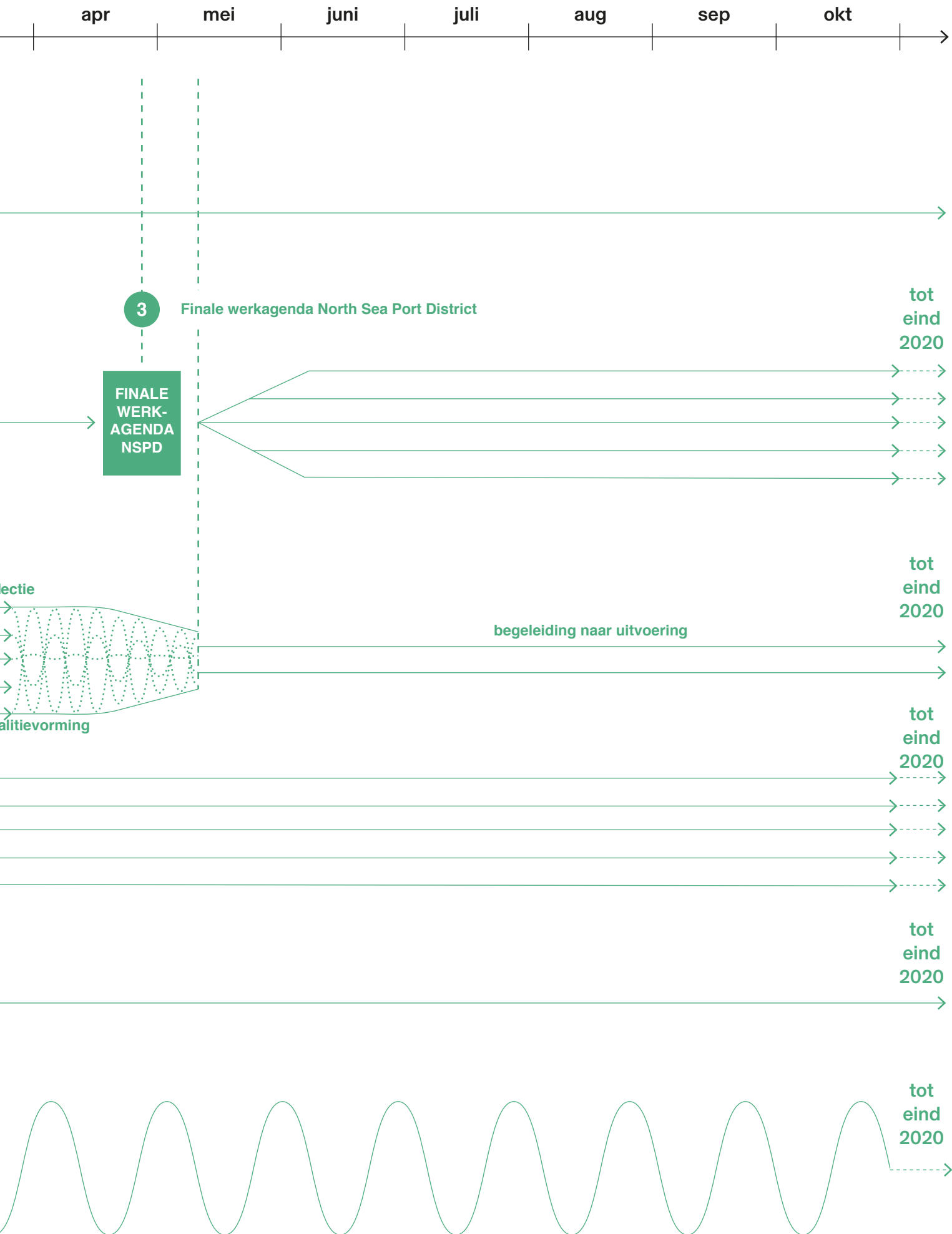


5 Onderzoeken mogelijkheden BE, NL, EU

6 Structuur en definitie North Sea Port Distict

7 Procesbegeleider + projectbureau + coalitie North Sea Port District





Architecture Workroom Brussels (AWB)
Anspachlaan 65, 1ste verdieping
1000 Brussel

Medewerkers:
Joachim Declerck
Nik Naudts
Emma Bierens
Chiara Cicchianni

Contactpersonen:
Joachim Declerck
jdeclerck@architectureworkroom.eu

Emma Bierens
ebierens@architectureworkroom.eu

