

Uitvoeringsagenda North Sea Port District



**NORTH
SEA
PORT
DISTRICT**

ARCADIS AEBEL



**NORTH
SEA
PORT
DISTRICT**



Koninkrijk der Nederlanden



**Vlaamse
overheid**



 Provincie
Zeeland

 provincie
Oost-Vlaanderen

gent:


Ever
gem

 Lokaal bestuur
Zelzate

 **Terneuzen**


gemeente
BORSELE

 GEMEENTE
VLISSINGEN

Uitvoeringsagenda North Sea Port District

Het North Sea Port District (zie pagina 4) is van nationaal belang voor Nederland en Vlaanderen, onder andere vanwege haar sterke grensoverschrijdende zeehaven en industriële cluster met meer dan 106.000 banen. Het District is in beeld om een belangrijke bijdrage te leveren aan de energie-hoofdstructuur. Het District biedt óók een gekoesterd thuis aan alle mensen die er wonen en werken. Daaom is balans tussen leefkwaliteit en ruimtelijk-economische ontwikkeling cruciaal. Met deze Uitvoeringsagenda North Sea Port District structureren de gezamenlijke partijen de grensoverstijgende samenwerking rond de integrale gebiedsontwikkeling van het North Sea Port District. Daarmee geven zij invulling aan de strategische ruimtelijke opgaven die zij hebben vastgelegd in het Ontwikkelperspectief North Sea Port District (2023). Deze Uitvoeringsagenda stelt deze ruimtelijke opgaven centraal en geeft hier vervolg aan. Het is de basis voor de uitvoering en samenwerking rondom concrete sleutelprojecten.

Deze Uitvoeringsagenda beschrijft de belangrijkste gewenste ontwikkelingen in North Sea Port District. Niet alles wat in het North Sea Port District plaatsvindt en tot uitvoering wordt gebracht, is opgenomen. Vanuit ruimtelijke opgaven voor het District is gekozen om te focussen op specifieke sleutelprojecten, die grensoverstijgend van aard zijn. Per sleutelproject worden verschillende afspraken gemaakt.

De Uitvoeringsagenda heeft tot doel om de bestaande grensoverstijgende samenwerking tussen de Vlaamse Overheid, de Nederlandse Rijksoverheid, het havenbedrijf North Sea Port en de regionale/lokale overheden in het North Sea Port District (NSPD) formeel te structureren in een daadkrachtige samenwerkingsorganisatie, zodat een grensoverstijgende efficiënte ontwikkeling van de haven en de directe omgeving mogelijk wordt. Hiertoe brengen de samenwerkende partijen eigen beleid en visies samen in een geïntegreerde strategie voor het District. Zestien actuele grensoverstijgende sleutelprojecten (zie tabel op pagina 5) structureren de grensoverstijgende samenwerking voor de gebiedsontwikkeling van het District, en zijn samengebracht in deze adaptieve Uitvoeringsagenda.

Voor de afstemming, coördinatie en besluitvorming van de Uitvoeringsagenda, zullen de BGTS, de Vlaamse Overheid, de Nederlandse Rijksoverheid en North Sea Port als gelijkwaardige partners samenwerken en deelnemen aan de NSPD-tafel.

Op de Vlaams-Nederlandse Top van 1 april 2025 zullen de beide regeringen en de regionale partners de langjarige samenwerking onderschrijven en aldus de volgende stap in deze ontwikkeling mee mogelijk maken.

Besluit

De Vlaamse Overheid en Nederlandse Rijksoverheid, North Sea Port en de samenwerkende partijen in de BGTS spreken af langjarig en geïntegreerd samen te gaan werken aan de verdere ontwikkeling van het grensoverstijgende North Sea Port District (NSPD). De deelnemende partijen stemmen hun acties en ruimtelijke ingrepen af op de realisatie van het Ontwikkelperspectief NSPD (2023). De Uitvoeringsagenda als rollende agenda vormt de inhoudelijke basis voor deze samenwerking. De partijen spreken af om te starten met de zestien sleutelprojecten uit deze Uitvoeringsagenda. Door middel van een integrale aanpak wordt intensieve samenwerking tussen bestuursorganen mogelijk gemaakt, zodat opgaven efficiënt en effectief gerealiseerd kunnen worden in het gebied.

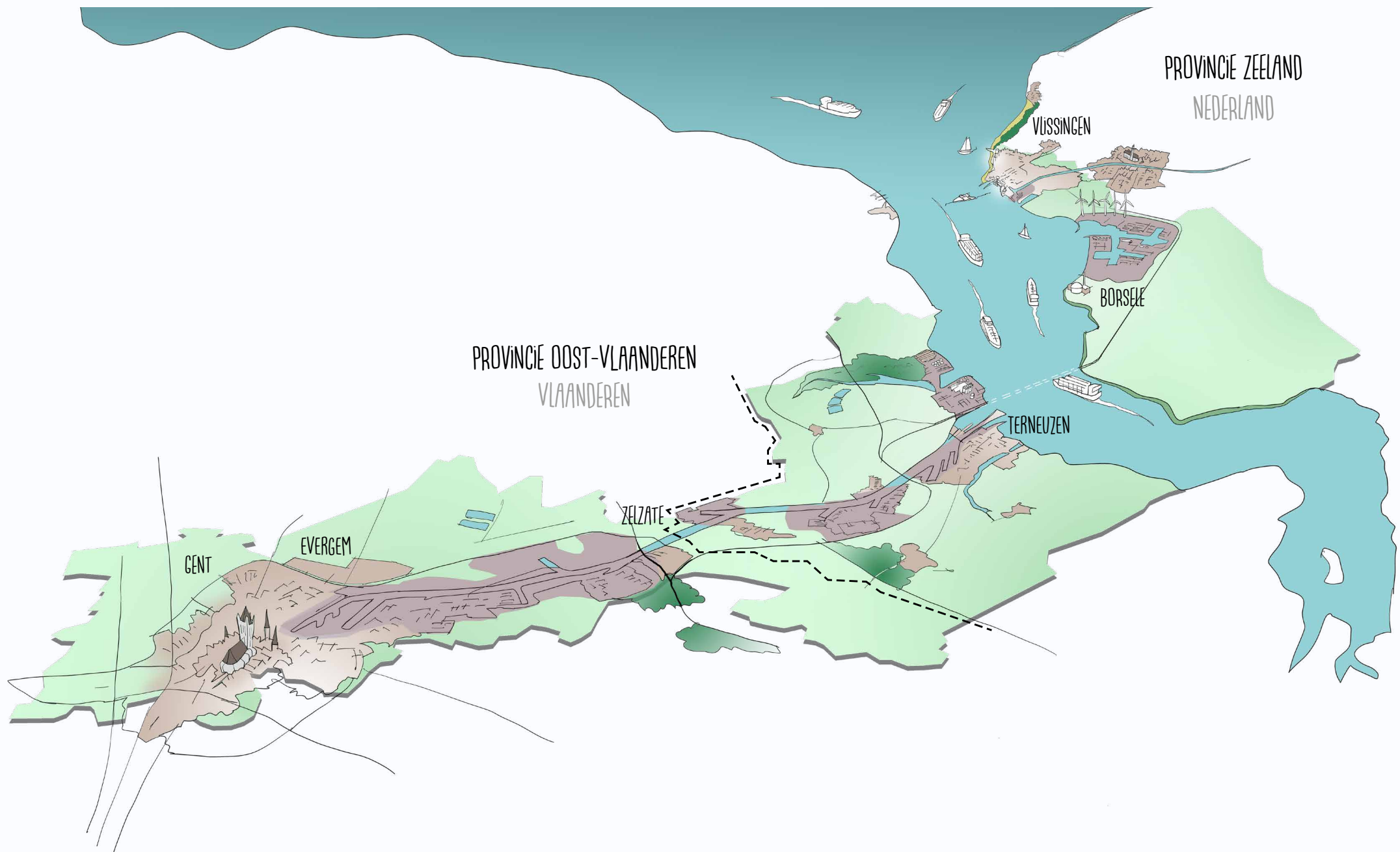
BGTS partners:

- Gemeente Borsele
- Gemeente Terneuzen
- Gemeente Vlissingen
- Gemeente Evergem
- Gemeente Zelzate
- Stad Gent
- Provincie Zeeland
- Provincie Oost-Vlaanderen

North Sea Port

Nederlandse Rijksoverheid

Vlaamse Overheid



Plangebied North Sea Port District

De partijen onderschrijven de grensoverstijgende samenwerking voor de gebiedsontwikkeling van North Sea Port District. Zij prioriteren onderstaande **zestien sleutelprojecten** (waarvan zeven besluitvorming van de Vlaamse Overheid en Nederlandse Rijksoverheid vragen) om hun samenwerking rond de aanpak van de ruimtelijke opgaven voor het District te structureren:

	Sleutelproject	Korte omschrijving	Trekker
Vlaanderen-Nederland-Regio afspraken (p. 15)	1. Grensoverstijgende aanpak Wonen.	Het grensoverstijgend benutten van kansen en mogelijkheden voor verdelen en verbeteren woningbouw.	Provincie Oost-Vlaanderen.
	2. Bus Rapid Transit Gent Dampoort- Terneuzen/Goes.	Het realiseren van een snelle busverbinding tussen Gent Dampoort en Terneuzen/Goes om het District te ontsluiten.	Provincie Zeeland.
	3. Rail Ghent-Terneuzen.	Het verbeteren van de grensoverstijgende (goederen) spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen.	North Sea Port.
	4. Knooppunt Zelzate.	Het oplossen van mobiliteitsknelpunten rond multimodaal Knooppunt Zelzate.	Vlaams Departement Omgeving.
	5. Klimaatrobuust water- en bodemsysteem.	Het realiseren van een klimaatrobuust water- en bodemsysteem.	BGTS North Sea Port District.
	6. Grensoverstijgende ruimtelijk handelingsperspectief voor economie en energie.	Het integraal afwegen van de impact van ruimtelijke opgaven (waaronder energie) op het haven- en industrieel cluster.	North Sea Port.
	7. Grensoverstijgend waterstofnetwerk.	Het realiseren van een grensoverstijgend waterstofnetwerk.	Gasunie.
Regioafspraken (p. 47)	8. Nabijheid voorzieningen.	Het realiseren van een robuust openbaar vervoernetwerk dat zeven dagen per week volledige dekking biedt.	Nader te bepalen.
	9. Ondertunneling Kanaal Walcheren.	Het oplossen van de knelpunten rond bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Vlissingen en Walcheren.	Nader te bepalen.
	10. Grensoverstijgende fietsinfrastructuur.	Het realiseren van een samenhangende en gezamenlijke visie en plan voor grensoverstijgende fietsinfrastructuur.	Provincie Oost-Vlaanderen samen met Provincie Zeeland.
	11. Mobiliteitshubs.	Het onderzoeken van een samenhangend grensoverstijgend mobiliteitssysteem.	Nader te bepalen.
	12. Extra koppelingsgebieden.	Het realiseren van extra koppelingsgebieden.	Nader te bepalen.
	13. Economie, kennisinfrastructuur en arbeidsmarkt NSPD.	Het onderzoeken van de economische netwerken in North Sea Port District, de afhankelijkheden en de verbondenheid tussen de haven en de omgeving.	Nader te bepalen.
	14. Groenblauwe dooradering en omkadering.	Creëren van een netwerk van water en groen dat met elkaar in verbinding is ten behoeve van ecosysteemdiensten.	Nader te bepalen.
Raakvlak-afspraken (p.52)	15. Elektrificatie North Sea Port.	Het bewaken van de elektrificatie van North Sea Port.	Nader te bepalen.
	16. Energieinfrastructuur.	Het bewaken van de samenhang en impact op North Sea Port District van de vele energie-infrastructuurdoelen in de (nabije) regio.	Nader te bepalen.

Inhoudsopgave

Leeswijzer	6
Afkortingenlijst	6
1 Aanleiding: grote opgaven vragen actie en samenwerking	8
1.1 Grote opgaven vragen een antwoord	8
1.2 Actie op drie hoofdoggaven	9
1.3 Samenwerken in de dynamische uitvoering	12
2 Integrale grensoverstijgende ambitie: Sleutelafspraken op drie ruimtelijke thema's	15
2.1 Ruimtelijke opgaven in samenhang	15
2.2 Bereikbaarheid en wonen	15
Grensoverstijgende aanpak Wonen	19
Bus Rapid Transit Gent Dampoort – Terneuzen/Goes	21
Rail Ghent – Terneuzen	23
Knooppunt Zelzate	25
2.3 Klimaatrobuust water- en bodemsysteem	27
Handelingsperspectief voor een klimaatrobuust water- en bodemsysteem	30
2.4 Ruimte voor economie en energie	31
Grensoverstijgend ruimtelijk handelingsperspectief voor economie en energie	34
Grensoverstijgend waterstofnetwerk	37
3 Samenwerken aan uitvoering	40
3.1 Bestuurlijke samenwerking	40
3.2 Versterken uitvoeringskracht	42
3.3 Bestuurlijk draagvlak	43
4 Sleutelprojecten voor North Sea Port District	46
4.1 Regionale afspraken	47
4.2 Raakvlakafspraken	52
Eindnoten	54
Colofon	55

Leeswijzer

Deze Uitvoeringsagenda North Sea Port District kent vier hoofdstukken:

1. **Aanleiding en doel** van de agenda, waarin onder meer wordt ingegaan op de drie ruimtelijke hoofdoggaven voor het gebied.
2. **Ruimtelijke hoofdoggaven** voor het gebied. De sleutelprojecten waarvoor langjarige samenwerking met de Vlaamse Overheid en de Nederlandse Rijks-overheid wordt bekrachtigd, zijn uitgelicht.
3. **Samenwerken** rondom de Uitvoeringsagenda, waarin wordt uitgewerkt hoe de coördinatie en uitvoering vormgegeven worden.
4. **Sleutelprojecten** waarvoor regionale partners afspraken maken, en sleutelprojecten waarbij de focus ligt op coördinatie en afstemming met raaktrajecten die invloed hebben op North Sea Port District.

Afkortingenlijst

BGTS: Benelux Groepering voor Territoriale Samenwerking

BRT: Bus Rapid Transit

NSPD: North Sea Port District

RGT: Rail Ghent-Terneuzen

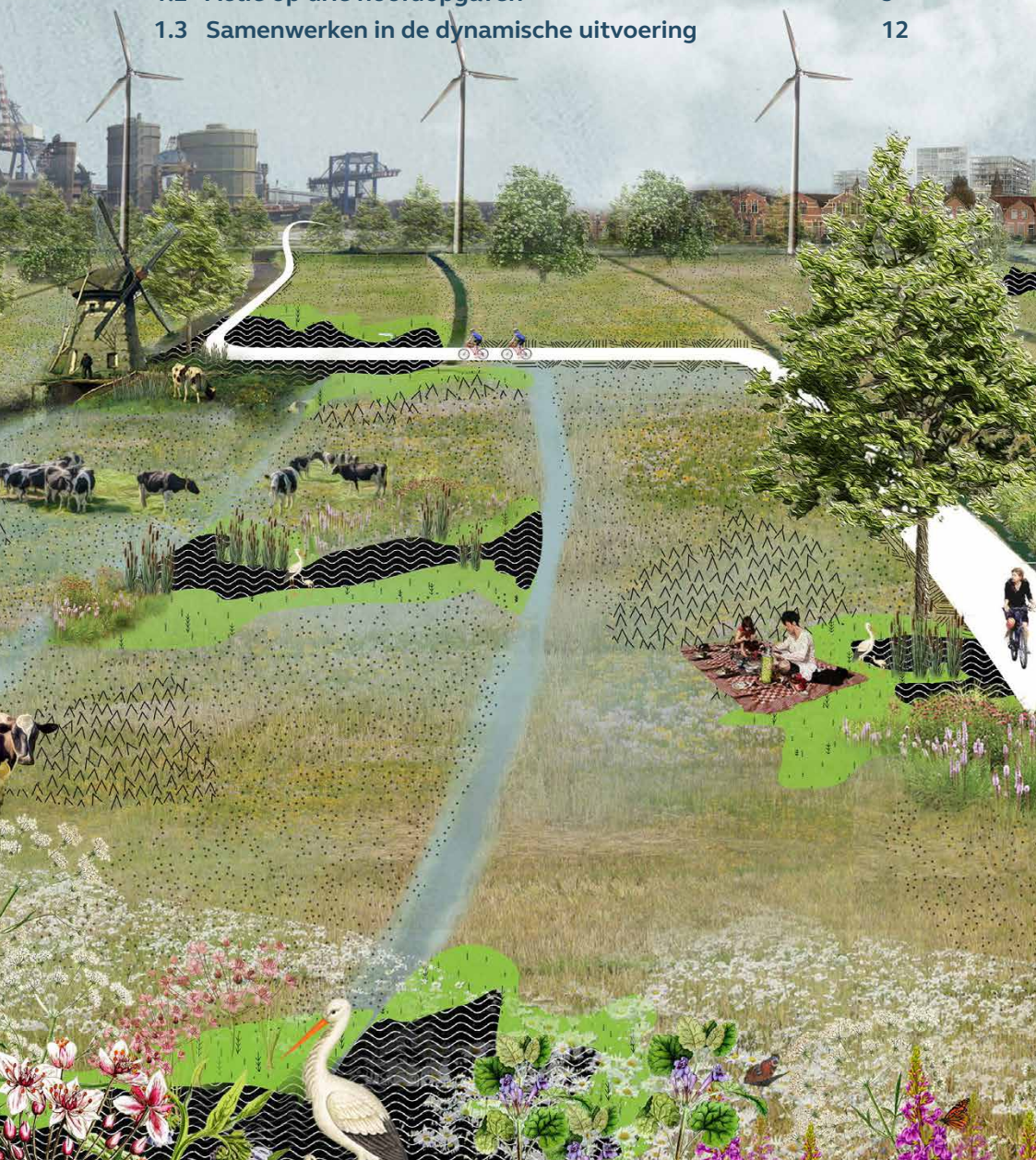
VNSC: Vlaams-Nederlandse Schelde Commissie



H1

1 Aanleiding: grote opgaven vragen actie en samenwerking

1.1 Grote opgaven vragen een antwoord	8
1.2 Actie op drie hoofdopgaven	9
1.3 Samenwerken in de dynamische uitvoering	12



1.1 Grote opgaven vragen een antwoord

Het North Sea Port District (NSPD) is een Vlaams-Nederlandse economische groeiregio in het hart van de Europese Unie, met een sterke zeehaven, een belangrijk industrieel cluster en de universiteitsstad Gent. De Vlaams-Nederlandse haven North Sea Port is één van de belangrijkste toegangspoorten van Europa en biedt als derde haven van Europa op het gebied van toegevoegde waarde, werkgelegenheid aan meer dan 106.000 mensen¹. Tegelijkertijd is North Sea Port District ook een gebied met unieke natuur en grote verscheidenheid in landschap, en biedt het een gekoesterd thuis voor verschillende gemeenschappen.

Het District bestaat uit gebieden die elkaar aanvullen: de maritieme stad Vlissingen met hightech (marine) scheepsbouw en de kennisinstellingen op de Kenniswerf, het Sloegebied met haar diepzeehaven, het landelijke polderlandschap rond Borsele met de aanlanding van Wind op Zee en de kerncentrale, het industriële Terneuzen met de zeesluis naar Gent en Parijs, het centraal gelegen Zelzate en Evergem met zijn negen dorpen in een gekoesterd open landschap, en de bruisende grootstad Gent met haar talrijke kennisinstellingen en een sterk economisch weefsel². In navolging van de fusie van Zeeland Seaports en het Gentse Havenbedrijf tot één grensoverstijgend havenbedrijf North Sea Port in 2018, hebben deze genoemde overheden uit Vlaanderen en Nederland de krachten gebundeld. De zes gemeenten en twee provincies hebben in 2021 de Benelux Groepering voor Territoriale Samenwerking (BGTS) North Sea Port District opgericht (zie ook Hoofdstuk 3 voor verdere toelichting).

North Sea Port District kent veel kansen. Het ligt strategisch aan drie Europese corridors richting het Ruhrgebied en Parijs, en tussen de economische kerngebieden Vlaamse Ruit en de Randstad. De levensloop en ontwikkeling van het grensoverstijgende cultuurlandschap van NSPD wordt op een toegankelijke manier beschreven in de gebiedsbiografie van het District die op dit moment opgesteld wordt. Zo is North Sea Port complementair aan de nabijgelegen havens van Rotterdam en Antwerpen. Het havengebied, met als belangrijke asset de diepzeehaven en de zeesluis, heeft grote potentie om een belangrijke bijdrage te leveren aan de versterking en diversificatie van de werkgelegenheid en de energie- en grondstoffentransitie, zowel regionaal als nationaal. De achterlandverbinding met Parijs biedt een goede ontsluiting van dit economisch cluster met de rest van Europa (onderdeel TEN-T Corridor, het Europees transport netwerk). De (inter) nationale opgaven zoals energietransitie, energieneutraliteit en een economie die steeds circulaire wordt, bieden kansen om het District, Nederland en Vlaanderen te verduurzamen en te vergroenen.

Tegelijkertijd is de positie van de haven in een Europese context aan verandering onderhevig en ook North Sea Port District staat onder druk. De regio kent uitdagingen rondom leefbaarheid, bereikbaarheid, bescherming van de open ruimte en een klimaatrobuust water- en bodemsysteem. Ondanks de kansen, verhogen (inter)nationale opgaven ook de ruimtedruk op de regio. Deze uitdagingen gelden voor het hele District, en stoppen daarom niet bij de landsgrenzen of bij de fysieke grens van de Westerschelde. Daarom vereisen deze uitdagingen en de toenemende ruimtedruk een grensoverstijgende, gebiedsgerichte en geïntegreerde samenwerking.

Immers is de visie van North Sea Port District om de havenregio fysiek, mentaal en visueel te verbinden tot één District. Een District waar het aangenaam en gezond leven is en waar wonen, werken en recreëren actief bijdragen aan een beter leefklimaat. In 2050 moet het North Sea Port District een plaats zijn waar klimaatneutraliteit en leefbaarheid elkaar versterken. De nabijheid en nauwe samenwerking tussen haven, kernen en landschap is hierbij een grote troef en van cruciaal belang³.

Om bovenstaande visie werkelijkheid te maken, zijn fundamentele keuzes over ruimtegebruik nodig. Anders raakt de mogelijkheid verloren om te sturen op de transformatie van het gebied, en veranderen ruimtelijke keuzes door de tijd in onvermijdelijkheden. Deze noodzakelijke keuzes zijn grensoverstijgend. Zij vragen samenwerking tussen de BGTS-overheden in het District, de Nederlandse Rijksoverheid, de Vlaamse Overheid, en het havenbedrijf North Sea Port. Deze samenwerking is nodig om grip te houden op de transitie van North Sea Port District.

Deze Uitvoeringsagenda is de volgende stap in de groeiende en grensoverstijgende samenwerking tussen de genoemde partijen. De partijen leggen hiermee de basis voor een daadkrachtige en op uitvoering gerichte samenwerking met als doel de grensoverstijgende sleutelprojecten in deze Uitvoeringsagenda gezamenlijk te realiseren. Ook geven de partijen hiermee invulling aan het Ontwikkelperspectief North Sea Port District (2023). Het Ontwikkelperspectief markeerde de eerste stap om de (ruimtelijke) opgaven van de BGTS, de Vlaamse Overheid en de Nederlandse Rijksoverheid en North Sea Port bij elkaar te brengen, om vervolgens strategische keuzes en knelpunten inzichtelijk te maken. Met deze Uitvoeringsagenda North Sea Port District als instrument geven de partijen verdere invulling aan de benodigde grensoverstijgende samenwerking voor de ontwikkeling van het District.

1.2 Actie op drie hoofdopgaven

Het grensoverstijgende **Ontwikkelperspectief** North Sea Port District identificeert de drie belangrijke ruimtelijke opgaven voor het North Sea Port District. Het werd in 2023 opgesteld door de BGTS, samen met North Sea Port en de Nederlandse Rijksoverheid. De Vlaamse Overheid (departementen Omgeving, EWI en MOW) was ook betrokken bij de opmaak van het Ontwikkelperspectief. Het Ontwikkelperspectief stelt als eindbeeld voor North Sea Port District in 2050 het volgende:

“In 2050 is North Sea Port District een plaats waar klimaatneutraliteit en een kwalitatieve leefomgeving elkaar versterken. Een District waar iedereen, jong en oud, aangenaam en gezond leeft, en waar wonen, werken, studeren en creëren actief bijdragen aan brede welvaart en een beter klimaat. De nabijheid en nauwe grensoverschrijdende samenwerking tussen haven, kernen en landschap is hierbij een grote troef die met inbreng door bewoners, ondernemers en onderwijsinstellingen vorm krijgt. De internationale verbondenheid is groot en er is een goed grensoverschrijdend vestigingsklimaat met een duurzame, toekomstgerichte en circulaire economie die past bij het gebied en de mensen en die behoort tot de Europese top. Het gebied heeft een leidende positie in de energietransitie en circulariteit van Nederland en België.”⁴

Met het Ontwikkelperspectief geeft North Sea Port District invulling aan de Nederlandse **rijksprogramma NOVEX**, dat in Nederland regie geeft aan het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) bij het leggen van de ruimtelijke puzzel, in samenwerking met provincies, gemeenten en waterschappen⁵. Naast provinciebrede afspraken in de vorm van Ruimtelijk Arrangementen, zijn zestien NOVEX-gebieden onderdeel van dit programma. In de NOVEX-gebieden stapelen nationale opgaven in het fysieke domein dusdanig op dat een gebiedsgerichte ordening en prioritering van verschillende nationale en regionale opgaven noodzakelijk is om tot de gewenste ontwikkelrichting met behoud van ruimtelijke kwaliteit te komen. De grote opgaven en schaarse ruimte vragen een samenhangende aanpak en intensieve samenwerking. Met NOVEX gaat de Nederlandse Rijksoverheid langjarige partnerschappen aan met deze regio's, met betrokkenheid van meerdere ministeries. Van de zestien aangewezen NOVEX-gebieden, is NSPD het **enige grensoverstijgende NOVEX-gebied**. Het in 2023 vastgestelde Ontwikkelperspectief NSPD en de uitwerking hiervan in een Uitvoeringsagenda zijn instrumenten in het NOVEX-programma van de Nederlandse Rijksoverheid en zijn ondertussen als instrumenten ook omarmd en gezien als meerwaarde door Vlaamse partijen.

Het Ontwikkelperspectief beschrijft de noodzaak voor een nieuwe integrale gemeenschappelijke aanpak op drie ruimtelijke hoofdpogaven. De gebiedspartners constateren dat er grensoverstijgende beleidskeuzes en uitvoering van gebiedsontwikkeling nodig zijn om antwoord te bieden op deze hoofdpogaven. Daarom stelt deze agenda de hoofdpogaven uit het Ontwikkelperspectief centraal en bouwt hierop voort door grensoverstijgende afspraken en uitvoering te concentreren op de volgende opgaven:

- **Bereikbaarheid en wonen**
- **Klimaatrobuust water- en bodemsysteem**
- **Ruimte voor economie en energie**

Met deze drie opgaven als uitgangspunt hebben de partners **zestien sleutelprojecten** geïdentificeerd. Daarbij ligt het accent op sleutelprojecten waarbij **grensoverstijgende samenwerking** cruciaal is om de gerichte en weloverwogen sturing te geven aan de ruimtelijke ontwikkeling van het District. De Uitvoeringsagenda beschrijft op welke onderdelen en projecten langjarige samenwerking nodig is om de gezamenlijke visie voor het District te realiseren. Een District dat zich verder ontwikkelt tot een duurzame en toekomstbestendige economische groeiregio van Europees belang, waarin leefbaarheid centraal staat en het fijn wonen is.

Om deze visie te bereiken en invulling te geven aan het Ontwikkelperspectief, focust de Uitvoeringsagenda op sleutelprojecten:

- waarbij **samenhang in de besluitvorming** aan beide zijden van de grens over de strategische ruimtelijke keuzes wordt gebracht;
- die bijdragen aan de verbetering van de **leefbaarheid** in het District;
- waarbij zorgvuldig gebruik wordt gemaakt van de **beschikbare ruimte**;
- waarbij de **uitvoering** van ruimtelijke opgaven wordt versneld.

Deze sleutelprojecten vragen verschillende soorten bestuurlijke afspraken om tot uitvoering te komen. Dit kunnen afspraken tussen regionale partijen, de Vlaamse Overheid en de Nederlandse Rijksoverheid zijn, afspraken tussen regionale partijen onderling of afspraken om af te stemmen over de raakvlakken van projecten elders met impact op het District. Deze verschillen worden toegelicht in de beschrijving van de samenwerking rond de Uitvoeringsagenda (3.1).

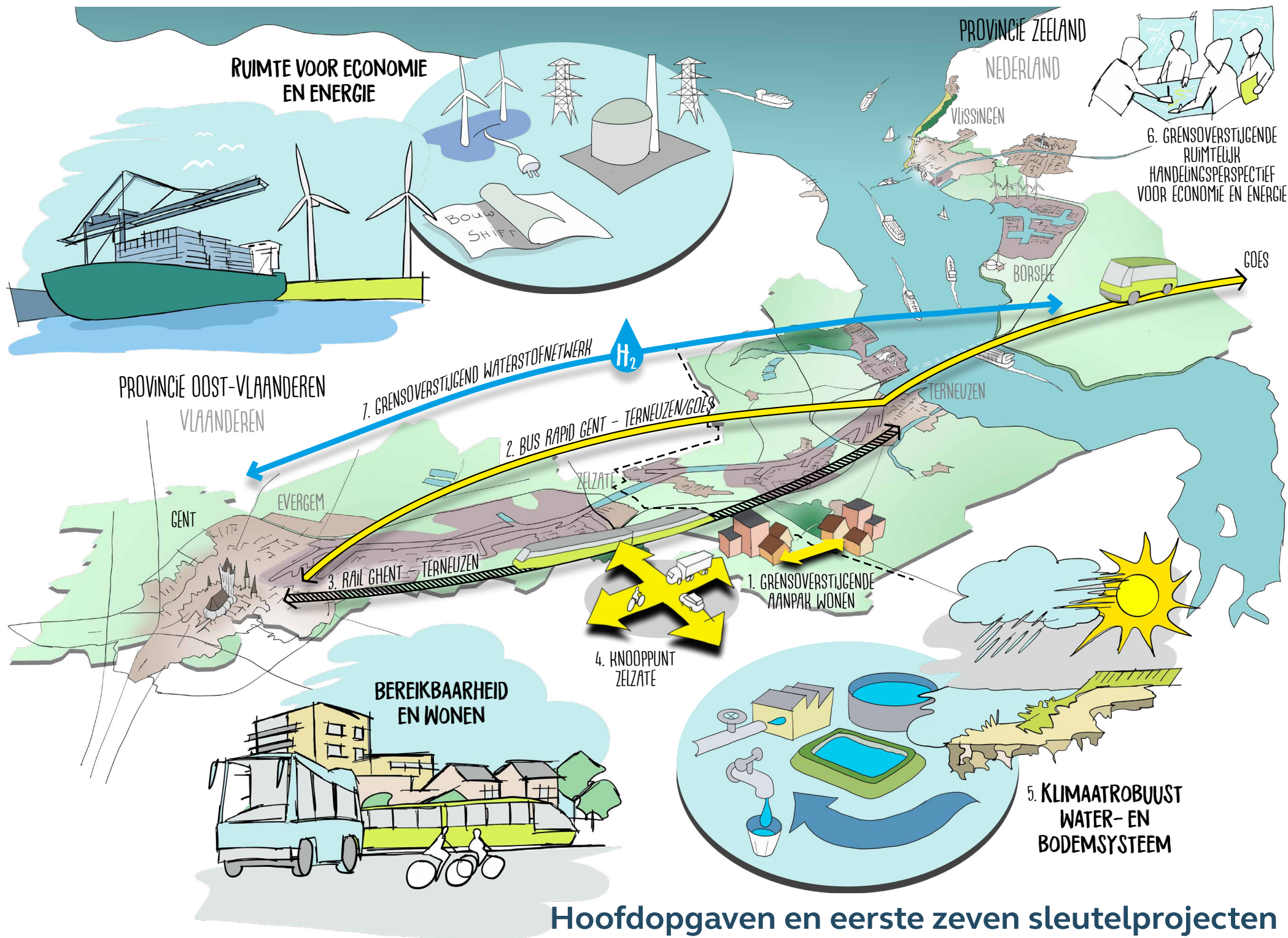
De focus van de uitwerking van de sleutelprojecten in deze Uitvoeringsagenda ligt op die sleutelprojecten waarbij de Vlaamse Overheid en de Nederlandse Rijksoverheid mede-besluitvormend, bevoegd en medeverantwoordelijk zijn (zie ook 3.1 voor toelichting op de samenwerking rond de Uitvoeringsagenda).

Deze grensoverstijgende sleutelprojecten, waarin afspraken met de Vlaamse Overheid en de Nederlandse Rijksoverheid centraal staan, zijn (zie ook de afbeelding op de volgende pagina):

1. **Grensoverstijgende aanpak Wonen**
2. **Bus Rapid Transit Gent – Terneuzen/Goes**
3. **Rail Ghent – Terneuzen**
4. **Knooppunt Zelzate**
5. **Klimaatrobuust water- en bodemsysteem**
6. **Grensoverstijgend ruimtelijk handelingsperspectief voor economie en energie**
7. **Grensoverstijgend waterstofnetwerk**

De zeven sleutelprojecten waarvoor BGTS-partners, en ook de haven North Sea Port, onderling afspraken maken, worden toegelicht in 4.1. Sleutelprojecten om de raakvlakken en impact van andere ruimtelijke trajecten op het District te bewaken, worden besproken in 4.2.

Met de in totaal zestien gezamenlijke sleutelprojecten worden de eerste stappen van gebiedsontwikkeling van North Sea Port District richting de toekomst concreet gemaakt. De Uitvoeringsagenda is daarbij een adaptief document, dat in het proces van langjarige samenwerking op gezette momenten bijgestuurd, aangevuld en aangepast kan worden. Daarmee is het de basis voor een solide grensoverstijgende samenwerking, die tegelijkertijd veerkrachtig is voor soms weerbarstige contexten en verschillen, en is richtinggevend voor de gebiedsontwikkeling van het District.



Hoofdopgaven en eerste zeven sleutelprojecten

1.3 Samenwerken in de dynamische uitvoering

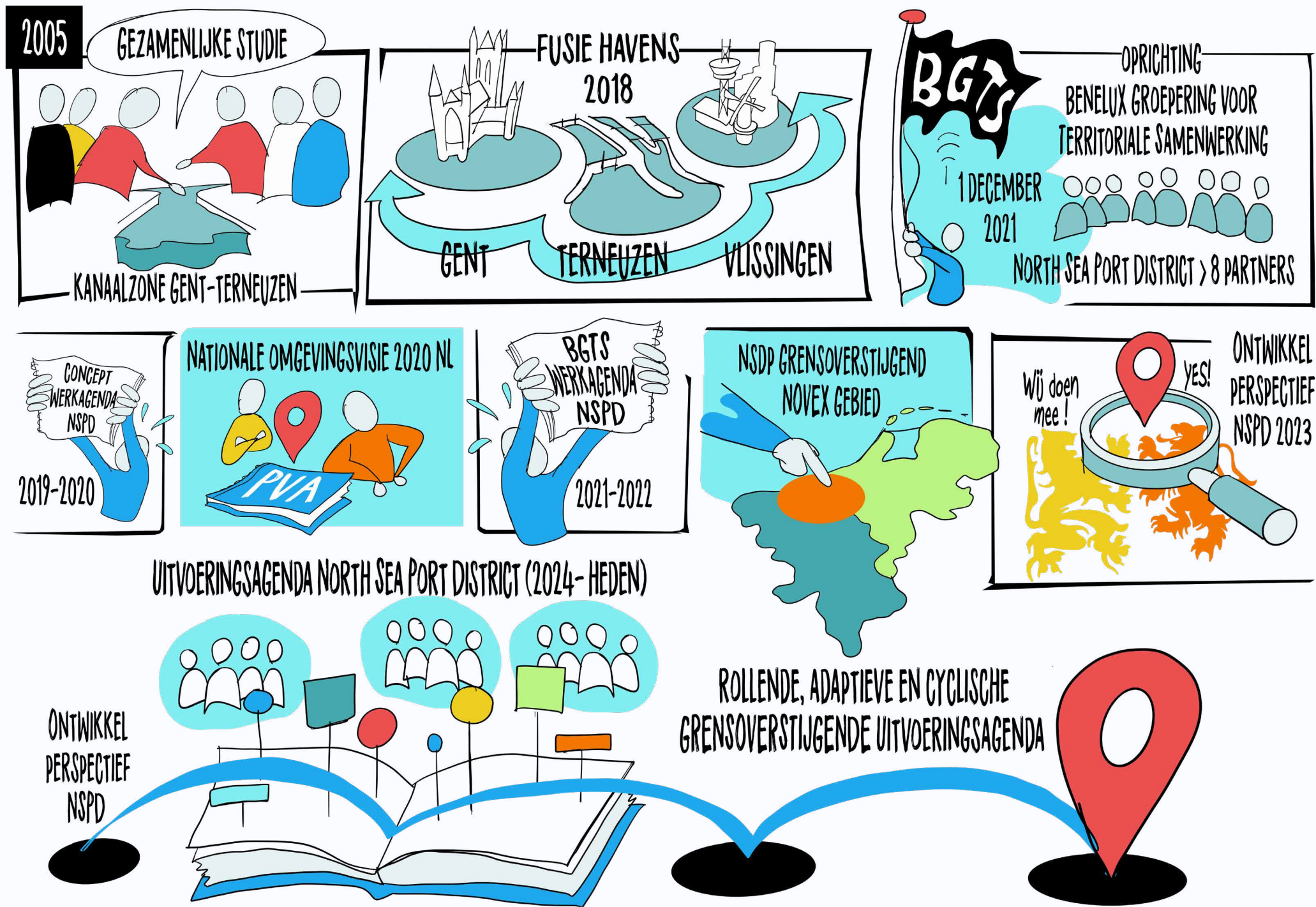
Deze Uitvoeringsagenda is de volgende stap in de bestuurlijke samenwerking tussen de BGTS-partners, en versterkt de samenwerking met North Sea Port, de Vlaamse Overheid en de Nederlandse Rijksoverheid. De bekrachtiging van deze samenwerking op de Vlaams-Nederlandse Top van 1 april 2025 onderschrijft de langjarige samenwerking en maakt de volgende stap in deze ontwikkeling mede mogelijk (zie ook de figuur op de volgende pagina). De concretisering naar zestien sleutelprojecten in deze Uitvoeringsagenda zorgt voor samenhang, richting en concretisering van de grensoverstijgende langjarige samenwerking ten behoeve van de geïntegreerde gebiedsontwikkeling van het District. Deze sleutelprojecten hebben – gelet op het huidige beeld van de ontwikkeling in het District - prioriteit.

Inzichten over prioriteiten kunnen echter veranderen in de tijd. Door het tempo van de grote transformaties van deze tijd blijft er naar verwachting groeiende behoefte aan ruimte. Ook leiden externe – zoals technologische, geopolitieke of klimaatgerelateerde – ontwikkelingen tot nieuwe kansen en uitdagingen voor het gebied.

De Uitvoeringsagenda is daarom een **adaptieve en rollende agenda**. Het op- en bijstellen van de agenda is een dynamisch en iteratief proces waarin ideeën worden getrechterd, verfijnd, geconcretiseerd, geëscaleerd en geprioriteerd. Door de tijd heen blijven betrokken partijen voortdurend schakelen tussen empirische inzichten, ambities en doelstellingen enerzijds, en de inzet van ruimte, middelen, capaciteit, competenties, draagvlak en uitvoerbaarheid anderzijds. Dit vraagt om een regelmatige evaluatie en bijstelling van ruimtelijke keuzes op basis van nieuwe inzichten en ontwikkelingen. Dankzij deze flexibiliteit blijven de plannen veerkrachtig en bestand tegen onvoorziene veranderingen.

Deze Uitvoeringsagenda is de eerste in een reeks van samenwerkingsinstrumenten om invulling te geven aan de groeiende en doorontwikkende grensoverstijgende samenwerking in het District. De bekrachtiging van langjarige samenwerking op de Vlaams-Nederlandse Top van 1 april 2025 is daarvoor een belangrijke mijlpaal.

Jaarlijks bespreken de partijen deze agenda en herijken die waar nodig. Zo zijn partijen in staat om in deze **langjarige samenwerking** vanuit gedeelde verantwoordelijkheid tot nieuwe ontwikkelrichtingen en projecten te komen. De partijen die zich verbonden hebben aan de Uitvoeringsagenda zijn sturend bij het herijken van de volgende Uitvoeringsagenda. Daarbij past een samenwerkingsvorm gericht op **groei en gelijkwaardigheid** tussen partners. De bestaande, stevige bestuurlijke samenwerking in het North Sea Port District biedt daar een solide basis voor. In hoofdstuk 3 wordt beschreven hoe de samenwerking rondom de uitvoering van de Uitvoeringsagenda vorm krijgt.



Ontwikkeling samenwerken in North Sea Port Distirct



2 Integrale grensoverstijgende ambitie: Sleutelafspraken op drie ruimtelijke opgaven

2.1 Ruimtelijke opgaven in samenhang 15

2.2 Bereikbaarheid en wonen 16

Bus Rapi Transit Gent Dampoort – Terneuzen/Goes

Rail Ghent – Terneuzen

Knooppunt Zelzate

2.3 Klimaatrobuust water- en bodemsysteem 27

Handelingsperspectief voor een klimaatrobuust water- en bodemsysteem

2.4 Ruimte voor economie en energie 31

Grensoverstijgend ruimtelijk handelingsperspectief voor economie en energie

Grensoverstijgend waterstofnetwerk

2.1 Ruimtelijke opgaven in samenhang

De vele ruimtelijke, economische en maatschappelijke opgaven voor North Sea Port District maken gezamenlijk internationaal beleid en samenwerking cruciaal. Verduurzamen en versterken van de economie dient hand in hand te gaan met het versterken van de leefkwaliteit en het verbeteren van de veerkracht en kwaliteit van bodem en water en van het natuurlijk systeem. Het streven naar 'brede welvaart' is in dit gebied bij uitstek van toepassing. Het behouden van balans in deze sociaal-economische regio vraagt om geïntegreerde bilaterale samenwerking naar de toekomst toe. De **onderlinge samenhang** tussen deze opgaven en de daaraan verwante **potentiële ontwikkelrichtingen** van het District richting de toekomst vormen de grootste uitdagingen voor de gebiedsontwikkeling van het District.

Deze Uitvoeringsagenda bouwt voort op de Verdiepte Werkagenda van de BGTS (2022) en de strategische ruimtelijke (keuze)vraagstukken die in het Ontwikkelperspectief (2023) inzichtelijk zijn gemaakt. Daarom legt deze Uitvoeringsagenda de focus op de volgende ruimtelijke opgaven:

- Bereikbaarheid en wonen
- Klimaatrobuust water- en bodemsysteem
- Ruimte voor economie en energie

Deze focus geeft richting aan de opgaven en ontwikkelingen die in North Sea Port District spelen. Tegelijkertijd blijft, ondanks deze focus, de integrale afweging tussen de opgaven onderling en met andere ontwikkelingen in het District centraal staan. Met deze opgaven als uitgangspunt hebben de partners **in totaal zestien sleutelprojecten** geïdentificeerd. In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke opgaven voor North Sea Port District uitgewerkt. De **zeven sleutelprojecten** die samenwerking en besluitvorming van de Nederlandse Rijksoverheid en de Vlaamse Overheid vragen, worden in dit hoofdstuk per opgave uitgelicht. In hoofdstuk 4 is een overzicht gegeven van de verschillende sleutelprojecten die primair regionale afspraken of afstemming vragen.

2.2 Bereikbaarheid en wonen

Wonen

Het North Sea Port District groeit. Gent en Evergem kennen een grote groei van het aantal huishoudens en een relatief jonge bevolking. De druk op de woningmarkt is er erg hoog. Ook het Zeeuwse deel van North Sea Port District groeit, al is die groei beperkter. Deze groei komt door binnen- en buitenlandse migratie naar Vlissingen, Borsele en Terneuzen. Tegelijkertijd is in bepaalde delen van het District de woonkwaliteit matig, het woningaanbod onvoldoende en staat het voorzieningenniveau onder druk. De vraag naar arbeidskrachten neemt door de groei van de haven snel toe. Er is krapte op de arbeidsmarkt door vergrijzing van de bevolking en het wegtrekken van jongeren. Dit wordt ingevuld door de komst van werknemers van buiten de regio en uit het buitenland. Dit zorgt voor extra druk op de woningmarkt. Tegelijkertijd biedt het voorzien van goede doelgroepgerichte huisvesting kansen om werknemers aan te trekken en te behouden in het gehele North Sea Port District. Daarnaast draagt het bij aan het verjongen van de bevolkingssamenstelling in het Zeeuwse deel van het North Sea Port District.

De woningmarkt in North Sea Port District is divers en kent verschillende uitdagingen. Rond Gent is de vraag naar nieuwe gezinswoningen en appartementen groot. De aantrekkingskracht van het centrum enerzijds en de uitstroom van gezinnen naar directe buurgemeenten rond Gent anderzijds zet de betaalbaarheid van woningen onder druk⁶. Zeeland heeft te maken met een tekort aan betaalbare woningen voor kleinere huishoudens en ouderen. In het hele District is er een tekort aan geschikte huisvesting voor internationale werknemers. Zowel Vlaanderen als Zeeland hebben plannen om nieuwe woningen te realiseren. In Oost-Vlaanderen zijn naar verwachting 50.000-65.000 extra woningen nodig tegen 2030 om in de groeiende vraag te voorzien⁷. Daarbij heeft Gent de ambitie om per 2050 over 25.000 sociale huurwoningen te beschikken⁸. In de Zeeuwse Woondeal is het doel afgesproken 16.500 nieuwe woningen te realiseren in Zeeland tot en met 2030, waarvan 4.940 woningen in NSPD. Hiervan zal tweederde in de betaalbare huur- en koopsector liggen. Voor de periode na 2030 wordt de komende tijd een Zeeuwse verstedelijkingsstrategie ontwikkeld, waarin de groeiambitie waarschijnlijk sterk omhoog gaat. waarin naar het zich nu laat aanzien de groeiambitie sterk omhoog gaat.

Tegelijkertijd staat de leefbaarheid en het voorzieningenniveau in het District onder druk. Het realiseren van extra koppelingengebieden, naar Vlaams voorbeeld, draagt bij aan het vergroenen en klimaatbestendiger maken van de leefomgeving. Ook de bestaande woningvoorraad in het gehele District vereist een kwalitatieve versterking. Veel panden zijn niet duurzaam of klimaatbestendig en er is sprake van leegstand in verouderde gebouwen. Voor het verbeteren van de bestaande

woningvoorraad moet worden ingezet op verduurzaming, energetische renovatie, vergroten van het aanbod aan betaalbare woningen en het omvormen van woningen en ander vastgoed voor specifieke doelgroepen (senioren, studentenhuysvesting, woongelegenheden voor kort- of langdurige arbeidsmigratie). Een aanpak is nodig om de wijkstructuur, het voorzieningenniveau, de leefbaarheid en de groenstructuur van bestaande kernen en wijken te versterken en om te vormen. Dit geldt in het bijzonder voor de verkavelingswijken uit de tweede helft van de twintigste eeuw en voor de kernen die grenzen aan de industriële zones. Wanneer deze plannen vanuit grensoverstijgende perspectief bekeken worden, bestaan er grote kansen voor het complementair invullen van de woningbehoefte. Zo heeft Gent een grote behoefte aan eengezinswoningen die moeilijk vervuld kan worden, terwijl daar in Zeeland ruimte voor is. Tegelijk heeft Zeeland een gebrek aan middenhuur die in het Vlaamse deel juist wel goed ontwikkeld is.

In essentie staat het District vanuit grensoverstijgend perspectief voor drie uitdagingen:

- Het **uitbreiden van de woningvoorraad** met betaalbare nieuwe woningen voor de stedelijke inwoners van de regio Gent. Ook in Vlissingen, Terneuzen en Borsele is de toename van betaalbare woningen noodzakelijk, maar ook het vergroten van het aanbod in middenhuur.
- Het verbeteren van de bestaande voorraad door **kwalitatieve versterking** van de woningvoorraad in het North Sea Port District te realiseren.
- Het toewijzen van nieuwe woningen en het aanpassen van de bestaande woningvoorraad op de **behoeften van verschillende doelgroepen** binnen het District. Dit maakt deel uit van een bredere verstedelijkingsstrategie die gericht is op het versterken en aantrekkelijker maken van onze steden en kernen en het vergroten van de leefbaarheid en het draagvlak voor voorzieningen.

Alleen wanneer dit grensoverstijgend aangepakt wordt, kunnen de woonbehoeften van de (toekomstige) bewoners van het gebied goed geacommodeerd worden. Uitwisseling van woningbehoefte-, verhuis- en mobiliteitsdata in een **grensoverstijgende Woonmonitor** is daarvoor een eerste stap. Het gericht keuzes maken over huisvesting van inwoners, internationale werknemers en bijbehorend woningaanbod biedt kansen om de leefbaarheid in het District en het voorzieningenniveau sterk te verbeteren. Ook het realiseren van koppelingengebieden versterkt de leefkwaliteit. Tegelijkertijd vraagt een versterking van de woon- en leefkwaliteit ook om verbeterde bereikbaarheid van voorzieningen en werkgelegenheid, en vermindering van hinder en opheffing van grensbelemmeringen⁹. Havenontwikkeling hangt sterk samen met de huidige en toekomstige leefkwaliteit in het North Sea Port District, enerzijds als economische motor en werkgever, anderzijds als fysieke ruimtevrager of vrager van milieuruimte.

Slimme, strategische en gezamenlijke keuzes over woningbouwontwikkeling en verstedelijking aan beide zijden van de grens verstevigen de sociaaleconomische samenhang van het District, verhogen de leefkwaliteit en bieden de noodzakelijke ingrepen om in de woonbehoefte en de groeiende arbeidsvraag van de haven te voorzien. Het is cruciaal om de verschillende demografische uitdagingen en woningbehoeftes grensoverstijgend te bekijken, in evenwicht te brengen en deze in samenhang met andere hoofdpogingen aan te pakken (zoals bereikbaarheid, zoetwater, havenontwikkeling).

Bereikbaarheid

Om het District verder te ontwikkelen tot één samenhangend woon-leef-werk-gebied, is bereikbaarheid een cruciale opgave. Door de fietsinfrastructuur, het openbaar personenvervoer (OV) en de transportinfrastructuur te verbeteren, wordt het District beter ontsloten voor bewoners, forenzen en doorontwikkeling van de haven tot Europese Tophaven. Het realiseren van OV-infrastructuur en een verplaatsing van transport van goederen naar het spoor zijn belangrijke stappen naar een klimaatneutraal NSPD in 2050. Specifiek met betrekking tot grensoverstijgend spoor is nauwe samenwerking en afstemming tussen België, Vlaanderen en Nederland gewenst, aangezien de bevoegdheden tussen overheden met betrekking tot spoor anders zijn georganiseerd aan beide zijden van de grens¹⁰. Concrete grensoverstijgende afspraken en gerichte uitvoering is noodzakelijk om de bereikbaarheid van North Sea Port District te verbeteren. Dit als essentiële randvoorwaarde voor de ontsluiting en leefbaarheid van het District en de energieneutrale ontwikkeling van North Sea Port richting de toekomst.

Maatregelen om bereikbaarheid te vergroten, kunnen nooit geïsoleerd bekeken worden. De ontwikkeling van de Midden-Zeeland Route biedt kansen voor de ontsluiting van North Sea Port District en kan een schakel vormen tussen de ontsluiting van woon- en werkgebieden. Hoewel essentieel, biedt de Midden-Zeeland Route niet de fijnmazigheid die nodig is om de vervoersarmoede op meer lokale schaal in het Zeeuwse District te verbeteren. Ook is aandacht nodig voor de impact van de Midden-Zeeland Route aan de Vlaamse zijde. Met name OV-bereikbaarheid is een uitdaging. Veel voorzieningen in het Zeeuwse District zijn slechts met de auto en nauwelijks met OV bereikbaar. De bereikbaarheid van basisvoorzieningen als zorg, onderwijs en supermarkten in Zeeland binnen acceptabele tijd en tegen acceptabele kosten is daarom een groot aandachtspunt¹¹. Door autoafhankelijkheid dreigt vervoersarmoede verder toe te nemen, vooral onder jongeren en ouderen die afhankelijk zijn van OV¹².

Vanuit de gedachte van het North Sea Port District als één sociaaleconomische regio, is eenvoudig grensoverstijgend wonen en werken noodzakelijk. Problemen bij de praktische aansluitingen van OV over de grens en beperkte samenwerking tussen de vervoersmaatschappijen maken de realiteit weerbarstig. Aan Vlaamse zijde werd in 2024 vraagafhankelijk vervoer ingevoerd. Vanaf 2027 wordt in het

Zeeuwse District via vraagafhankelijk vervoer gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid¹³. Tegelijkertijd zijn extra investeringen in onder andere hoog-frequente snelle busverbindingen, zoals de **Bus Rapid Transit** (BRT) tussen Gent Dampoort en Terneuzen/Goes, nodig om voor verschillende doelgroepen op belangrijke trajecten de vervoerswaarden te verhogen. Om het bijvoorbeeld voor jongeren makkelijker te maken om in NSPD te studeren, stage te lopen, te werken, te wonen, uit te gaan of te recreëren. En voor forenzen om woon- en werkverkeer in en om de haven te vergemakkelijken. De eerste stap richting de realisatie van een snelle busverbinding tussen Gent Dampoort en Goes is gezet met een pilot als onderdeel van de Regio Deal North Sea Port District.

Naast personenvervoer met de bus, is personen- en goederenvervoer over spoor een belangrijk aandachtspunt voor de ontsluiting van het District. Zo is goederenvervoer via **Rail Ghent-Terneuzen** (RGT) van belang. Immers blijkt uit eerder onderzoek, uitgevoerd door provincie Zeeland, de gemeente Terneuzen en North Sea Port, dat zowel de capaciteit als de betrouwbaarheid van de huidige verbinding tussen Gent en Terneuzen niet robuust en toekomstvast is¹⁴. Een omschakeling van het transport van goederen via de weg naar goederenvervoer via het spoor vanwege CO2-reductiedoelstellingen, komt met het huidige spoornetwerk niet van de grond. Realisatie van RGT kan dit oplossen, waarbij op termijn ook personenvervoer op dit traject van meerwaarde zou kunnen zijn.

Ook mobiliteit via de weg staat onder druk in North Sea Port District. Zo komen bij **Knooppunt Zelzate** veel infrastructurele uitdagingen bij elkaar. De gemeente Zelzate ligt vlak naast de steeds drukker wordende verkeersknoop van kruising van de E34, de R4-West, en het Kanaal Gent-Terneuzen met de Zelzatebrug en -tunnel. Er zijn problemen met doorstroming bij de kruispunten en conflicten tussen vrachten en personenverkeer, de tunnel beperkt de mogelijkheden voor diepere zeeschepen en ook de doorgetrokken treinverbinding tussen Gent-Dampoort en ArcelorMittal (lijn 204) richting Terneuzen zal later door de gemeente Zelzate lopen en geeft extra ruimtedruk. Naast het oplossen van de infrastructurele uitdagingen rond Knooppunt Zelzate is aandacht voor de leefbaarheid van de gemeente ook essentieel. De huidige infrastructuur creëert veel geluids- en milieuhinder, versnippering van woonwijken en een gebrek aan kwalitatieve openbare ruimte. Om Zelzate niet enkel goed bereikbaar maar ook aangenaam leefbaar te maken, is het noodzakelijk om infrastructuurplanning te combineren met maatregelen die de omgevingskwaliteit verbeteren. Het versterken van de groenblauwe dooradering rond Zelzate biedt kansen om de biodiversiteit, klimaatadaptiviteit en de leefkwaliteit voor de gemeente te versterken. Groene en geïntegreerde gebiedsontwikkeling rond dit infrastructuurlandschap brengt verkeerstromen en economische belangen in balans met een aangename woon- en leefomgeving voor bewoners van Zelzate.

Op de volgende pagina's worden de belangrijkste afspraken op het gebied van bereikbaarheid en wonen uitgelicht.

Grensoverstijgende aanpak Wonen



Grensoverstijgende aanpak Wonen

De woonopgave in het North Sea Port District kan het best vanuit een grensoverstijgend perspectief benaderd worden. Zowel aan Vlaamse als Zeeuwse kant is de woonopgave groot en wordt er gewerkt aan een forse nieuwbouwopgave. Aan beide zijden van de grens wordt veel onderzoek gedaan naar woonbehoeften, maar een gezamenlijk en gedeeld beeld over de woonbehoeften in North Sea Port District ontbreekt nog. Dit is van waarde, aangezien een grensoverstijgende benadering van het District balans kan brengen in de vraag en het aanbod van woningen aan beide zijden van de grens. Een grensoverstijgende verstedelijkingsstrategie maakt efficiëntiewinsten en complementair werken en plannen mogelijk.

Daarbij gaat het om het uitbreiden van de woningvoorraad met nieuwe woningen, het verbeteren van de bestaande voorraad en het grensoverstijgend verdelen van nieuwe woningen (ten aanzien van tekort en overschot aan weerszijden van de grens).

Een eerste stap wordt gezet door de opmaak van een **grensoverstijgende Woonmonitor**. Hiervoor zijn recent financiële middelen beschikbaar gesteld. Op basis van de data in de Woonmonitor kunnen verdere beleidskeuzes worden gemaakt en uitgevoerd.

Vervolgens kan op basis van de verworven kennis een selectie worden gemaakt van projectgebieden waar gewerkt wordt aan nieuwe woonontwikkelingen of waar de bestaande woningvoorraad toekomstgericht wordt omgevormd. Voor deze gebieden worden aangepaste instrumenten rond ruimtelijke ordening, financiering en vastgoedontwikkeling ontwikkeld en ingezet. Er worden handvaten ontwikkeld om de strategische lijnen voor de transitie van de woonmarkt van North Sea Port District door te vertalen in het lokale en provinciale beleid.

Specifiek wordt binnen de woonopgave verscherpte aandacht besteed aan de huisvesting van tijdelijke en internationale arbeidskrachten die werkzaam zijn in North Sea Port en daarbuiten. Deze arbeidskrachten zijn van vitaal belang, bijvoorbeeld in het kader van de bouw van de energie-infrastructuur, maar ook voor andere economische clusters binnen het District. De nood voor dergelijke huisvesting is bijzonder hoog. Gerichte locatiekeuze en realiseren van randvoorzieningen (omkadering) zijn hiervoor noodzakelijk.

Partijen spreken de intentie uit om op basis van onderstaande principes verder samen te werken:

- Partijen stellen op basis van de bestaande onderzoeken en data een grensoverstijgende Woonmonitor op om de huidige en toekomstige woonbehoefte in het District voor de verschillende doelgroepen in beeld te brengen.
- Partijen gebruiken dit als basis voor grensoverstijgende afstemming van programma's voor nieuwbouw en verbetering van de bestaande woningvoorraad, met gezamenlijke beleidskeuzes en besluitvorming.
- Partijen maken deze afstemming onderdeel van een grensoverstijgende verstedelijkingsstrategie, waar groei, mobiliteit, leefbaarheid en voorzieningenniveau in het District onderdeel van zijn.
- Partijen versterken de samenwerking tussen de besturen op het vlak van het huisvesten van tijdelijke en internationale arbeidskrachten. Er wordt een strategie ontwikkeld om te komen tot gerichte locatiekeuzes, aanbodontwikkeling en realiseren van randvoorzieningen (omkadering).

Trekker	Provincie Oost-Vlaanderen (Reinout Debergh, Dienst Ruimtelijke Planning en Joke de Bondt, Trekker Woonmonitor)
Counterpart voor trekker	Vlaams Departement Wonen (Jimmy Eeckhout) Stad Gent (Hilde Reynvoet, Directeur Dienst Wonen) Provincie Zeeland (Leon Kaagman) Ministerie van Binnenlandse Zaken (Thomas Buijs)
Betrokken partners	• Provincie Oost-Vlaanderen (data, wonen) • Provincie Zeeland (data, wonen, ruimtelijke ordening) • Vlaams Departement Wonen, Departement Omgeving, Statistiek Vlaanderen • Nederlandse ministerie van Binnenlandse Zaken (programma Vitale Regio's), Centraal Bureau voor de Statistiek • Stad Gent, Gemeenten Evergem, Zelzate, Borsele, Vlissingen en Terneuzen • Vastgoedsector • Bewonersgroepen
Type afspraak	Procesafspraken, uitvoeringsafspraken
Termijn	Vanaf 2025
Locatie in North Sea Port District	Betreft heel North Sea Port District

Bus Rapid Transit Gent Dampoort – Terneuzen/Goes



Bus Rapid Transit Gent Dampoort – Terneuzen/Goes

De BGTS stelt zich tot doel om een snelle busverbinding Gent (Dampoort)-Terneuzen/Goes, ookwel de Bus Rapid Transit (BRT), te ontwikkelen ten behoeve van een hoogwaardige bereikbaarheid van het District. Er is al een busverbinding tussen Terneuzen-Goes, Goes-Zierikzee en Zierikzee-Rotterdam.

Een snelle busverbinding biedt een absolute meerwaarde voor de verdere ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de grensoverschrijdende havenregio. In 2022 heeft Ecorys een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar een buslijn tussen Gent en Terneuzen¹⁵. Hieruit bleek dat een snelle busverbinding tussen deze steden mogelijk was en werd er geadviseerd om hier met een pilot van ten minste vijf jaar te starten. Dit vraagt gezamenlijke financiering vanuit de Vlaamse Overheid en de provincie Zeeland. Wanneer er zekerheid is over de realisatie van de busverbinding Gent-Terneuzen, zullen bij de Axelse Vlakte en Sas van Gent mogelijk twee hubs gerealiseerd worden, zodat reizigers uit de omgeving ofwel werknemers die in de nabijheid van deze hubs werken, hier kunnen in- en uitstappen. Daarnaast kan de BRT als leerproject voor personenvervoer per trein in een latere fase dienen.

De aanbesteding busconcessie Zeeland 2025 heeft geen inschrijver opgeleverd. Hierop heeft de provincie Zeeland de huidige concessie met twee jaar verlengd en is de provincie een nieuwe aanbestedingsprocedure gestart. In maart 2025 verwacht de provincie de busconcessie 2027 te gunnen. In de uitvraag is de optie voor de busverbinding Gent-Terneuzen opgenomen.

Het realiseren van deze busverbinding vraagt jaarlijks circa € 2 miljoen aan exploitatiekosten. Provincie Zeeland heeft vanuit de Regio Deal NSPD Nederlands Rijksgeld om tot en met 2027 de BRT-verbinding Rotterdam-Gent te realiseren. Voor de periode daarna zal de provincie Zeeland, al dan niet met financiële hulp van de Nederlandse Rijksoverheid, de financiering voor deze busverbinding realiseren. Het gaat om een financiering van € 1 miljoen per jaar gedurende vijf jaar.

Deze grensoverschrijdende busverbinding vraagt echter ook financiering vanuit de Vlaamse Overheid (eveneens € 1 miljoen per jaar).

Partijen spreken de intentie uit om op basis van onderstaande principes verder samen te werken:

- Vanuit de Vlaamse Overheid wordt ook een bedrag van € 1 miljoen per jaar beschikbaar gesteld, in ieder geval voor de proefperiode van vijf jaar vanaf 2027.
- Provincie Zeeland start op basis hiervan een nieuwe aanbestedingsprocedure, waarvan de busverbinding Gent-Terneuzen onderdeel is.

Trekker	Provincie Zeeland (Steven Meerburg)
Counterpart voor trekker	Vlaams Departement MOW (Hannelore Deblaere)
Betrokken partners	• Agentschap Wegen en Verkeer • Projectbureau Gentse Kanaalzone • De Lijn • North Sea Port • Gemeenten Gent, Evergem, Zelzate, Terneuzen en Goes. • Provincie Oost-Vlaanderen • Provincie Zeeland • Vlaams Departement Mobiliteit (MOW) • Nederlands ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Type afspraak	Investeringsafpraak
Termijn	Vanaf 2027 – 5 jaar
Locatie in North Sea Port District	Gent - Terneuzen/Goes

Rail Ghent – Terneuzen



Rail Ghent – Terneuzen

Het goederenvervoer via Rail Ghent-Terneuzen (RGT) is van groot belang. Uit eerder onderzoek – uitgevoerd door provincie Zeeland, gemeente Terneuzen en North Sea Port – blijkt dat zowel de capaciteit als de betrouwbaarheid van de verbinding tussen Gent en Terneuzen niet robuust en toekomstbestendig is. Een grote omschakeling voor goederentransport van wegvervoer naar spoorvervoer komt met het huidige spoornetwerk niet van de grond. Realisatie van RGT kan dit oplossen, waarbij op termijn ook personenvervoer op dit traject een optie zou kunnen zijn. Het Rail Ghent-Terneuzen-project heeft het potentieel om op termijn 8.500 vrachtwagens per maand van de weg te halen, wat resulteert in een verminderde uitstoot van 80% CO₂.

Het betreft een project waarbij de financiële middelen reeds zijn toegezegd. Voor het Nederlandse deel zijn middelen uit het Nationaal Groeifonds, € 105 miljoen (incl. btw), en Wind in de Zeilen, € 15 miljoen (incl. btw) toegezegd. Voor het Belgisch/Vlaamse deel zijn ook financiële middelen beschikbaar gesteld uit het Meerjarig Investeringsplan (MIP), € 87,8 miljoen (excl. btw) en Strategisch Meerjaren Investeringsplan (SMIP), € 11,4 miljoen (excl. btw). Daarnaast is een Europese CEF-subsidie verkregen voor de verkenningsfase. De verkenningsfase is echter nog niet gestart. Deze optimalisatie van de spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen richt zich in eerste instantie op goederenvervoer met perspectief en uitzicht op personenvervoer. De voortgang van het project wordt bemoeilijkt door bestuurlijke en politieke factoren. Er is verschil van inzicht in de wijze van samenwerking en de bijbehorende afspraken die daarbij horen. Vanuit Nederland is een ondertekend convenant randvoorwaardelijk om de verkenningsfase te kunnen gaan opstarten. Langs Belgische kant wordt een ondertekend convenant niet als strikt noodzakelijk gezien. Nu er een nieuwe minister bij de Belgische Federale Regering is aangesteld, worden de gesprekken om definitieve samenwerkingsafspraken te maken voor deze verkenningsfase binnenkort weer opgestart.

Partijen spreken de intentie uit om op basis van onderstaande principes verder samen te werken:

- Partijen werken samenwerkingsafspraken voor de verkenningsfase uit, waarin onder andere de scope van de verkenning, de financiële verdeelsleutel tussen beide landen en uitgangspunten voor de kostenramingssystematiek zijn opgenomen.
- Partijen nemen vanuit deze afspraak de verkenning verder ter hand, zetten de verdere stappen voor de realisatie van het spoorwegtraject, en willen de mogelijkheden voor personenvervoer op dit traject verder onderzoeken.

Trekker	North Sea Port (Hans de Meij)
Counterparts voor trekker	ProRail (Maarten Mulder) Infrabel (Bram Cornelis)
Betrokken partners	• ProRail • Infrabel • North Sea Port • Projectbureau Gentse Kanaalzone • Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat • Belgische Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer • Kabinet Vlaamse minister van Mobiliteit (MOW) • Kabinet Belgische minister van Mobiliteit • Gemeente Gent, Evergem, Zelzate en Terneuzen • Provincie Oost-Vlaanderen • Provincie Zeeland
Type afspraak	Investeringsafpraak
Termijn	Verkenningsfase eind 2027 afgerond
Locatie in North Sea Port District	Gent en Terneuzen

Knooppunt Zelzate



Knooppunt Zelzate

Zelzate is een cruciaal knooppunt in het verbinden van de havenomgevingen van North Sea Port en Port of Antwerp-Bruges, met grensoverschrijdend belang richting Nederland. Het wordt door partijen daarom ook gezien als een gezamenlijke opgave van Vlaanderen en Nederland. In en rond Zelzate komen veel nieuw te ontwikkelen of te verwachte infrastructuur samen binnen een complexe en beperkte ruimte. Dit betreffen spoor-, weg-, buis- en waterverbindingen, waardoor Zelzate ook wel een multimodaal knooppunt wordt genoemd. Onder meer gaat het over de ombouw van R4 West en Oost, de Rail Ghent-Terneuzen, nieuwe pijpleidingen, de Havenspoorlijn L77 langs de E34, het 380 kV-hoogspanningsnet en een nieuwe Zelzate-tunnel. Deze infrastructuur is nodig ten behoeve van de energie- en klimaattransitie, een meer duurzame manier van goederenvervoer (modal shift) en het vlot trekken van het wegverkeer in en rond Zelzate. Mogelijke ontwikkelingen en aanpassingen aan het knooppunt Zelzate hebben ook impact op het Nederlandse (infrastructuur)netwerk.

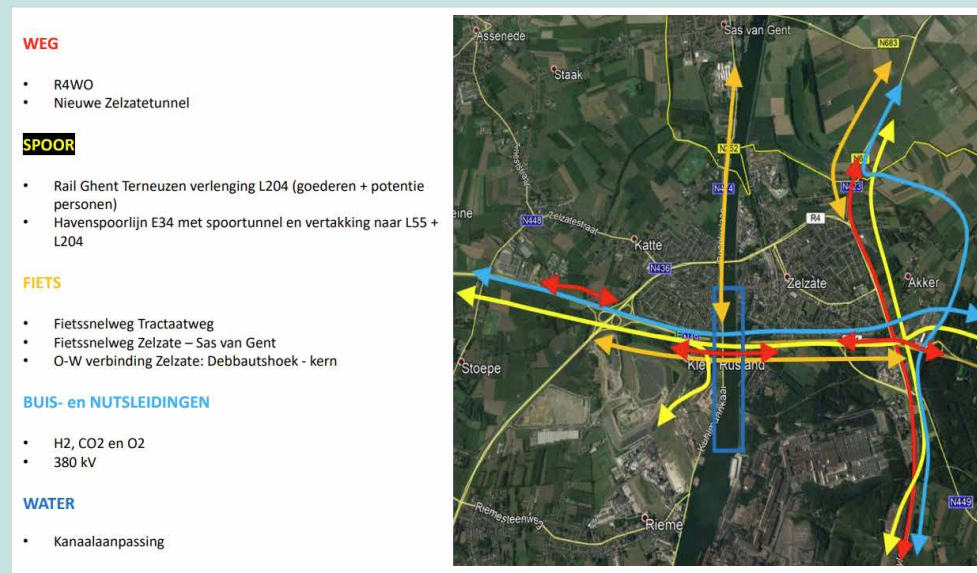
Sommige van deze infrastructuur zijn vandaag reeds in diverse fasen van uitvoering. Voor andere is nog geen beleidskeuze gemaakt om de nieuwe infrastructuur tot uitvoer te brengen.

Conceptuele ontwerp oefening Zelzate

Op verzoek van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken heeft het Projectbureau Gentse Kanaalzone de Conceptuele Ontwerpoefening Zelzate (COZ) uitgewerkt. Op basis van een brede inventarisatie bij alle stakeholders en een klankbord met bewoners zijn een aantal scenario's ontwikkeld voor het geïntegreerd multimodaal landschap van de toekomst. Slim ruimtegebruik, het vinden van evenwicht tussen al deze infrastructuur en een verbetering van leefbaarheid voor de Zelzatenaar zijn randvoorwaardelijk voor alle scenario's. Het eindrapport COZ vormt het toetsingskader voor alle toekomstige ontwikkelingen. Het is tevens een belangrijke bouwsteen voor de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP).

Nieuw ruimtelijk uitvoeringsplan noodzakelijk

Het eindrapport COZ maakt duidelijk dat het opstellen van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) een noodzakelijke vervolgstap is om alle infrastructuur, Rail Ghent-Terneuzen in het bijzonder, te kunnen realiseren. Om met het opstellen hiervan te starten, wordt beoogd om de start- en procesnota te laten goedkeuren door Vlaamse Regering voor het zomerreces van 2025. Daarna kan de formele procedure voor het opstellen van het GRUP van start gaan. Er wordt toegewerkt naar een vastgesteld GRUP in 2027.



Drie prioritaire clusters (werven): spoor, weg en tunnel

Indetussenliggende tijd is het inhoudelijk gesprek over de infrastructurele projecten, die rond dit knooppunt spelen, essentieel. Gelet op het grensoverstijgende belang van deze infrastructuur is commitment van de gezamenlijke partners voor het verder aangaan van de inhoudelijk gesprekken, het proces en de feitelijke realisatie randvoorwaardelijk.

Op dit moment vragen de volgende clusters (werven) urgente aandacht:

- **Spoor:** Rail Ghent-Terneuzen, het doortrekken van spoorlijn L204 langs de John Kennedylaan (Vlaanderen) richting de Axelse Vlakte (Nederland). Voor de realisatie van dit project hebben de verschillende overheden reeds de nodige budgetten toegezegd.
- **Weg:** de Tractaactweg in Nederland is heraangelegd. Beide R4's ten zuiden van E34 worden momenteel heraangelegd. De missing link, de R4 op grondgebied van Zelzate, om beide systemen 'op orde' te krijgen, kan niet achterblijven. Deze missing link staat op de Vlaamse lijst met veelvoorkomende verkeersongevallen. Voor een vlotte en veilige verkeerssituatie in Zelzate en de haven is een heropstart van het project met inbegrip van financiering essentieel.
- **Zelzate tunnel:** op langere termijn is er nood aan een nieuwe Zelzate tunnel. De huidige dateert uit 1968. Een vervangingsbouw heeft meer redenen dan alleen het economisch perspectief om scheepvaart met grotere diepgang toegang te geven tot het Vlaamse deel van North Sea Port. De huidige tunnel is verboden voor transport van vloeistoffen en gassen. Enkel vaste stoffen mogen erdoor. Dit betekent dat een aanzienlijk deel van het goederentransport via het centrum van Zelzate wordt afgeleid. En bij calamiteiten en onderhoud wordt het verkeer van de hoofdweg E34 door het centrum van Zelzate heengeleid (onvoldoende robuust mobiliteitsstelsel). De leeftijd van de tunnel en de andere bovengenoemde punten zijn elementen om in beschouwing te nemen in het opzetten van een traject richting vervanging.

Partijen spreken de intentie uit om op basis van onderstaande principes verder samen te werken:

- een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) op te stellen.
- de start- en procesnota, die in het tweede kwartaal van 2025 ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Vlaamse Regering, te prioriteren en een startbeslissing af te geven, waarna de formele procedure van start kan gaan.
- € 500.000 euro te financieren voor het GRUP en het MER. Het Project Gentse Kanaalzone voorziet aanvullend € 70.000 euro in functie van de opmaak van de proces- en startnota van het GRUP.
- gezamenlijk verder het inhoudelijk gesprek te voeren en het proces en de feitelijke realisatie te faciliteren in relatie tot de drie prioritaire werven: Rail Ghent-Terneuzen, R4 op grondgebied Zelzate en een nieuwe Zelzate tunnel.

Trekker	Vlaams Departement Omgeving (Ignaas Claey's)
Counterpart voor trekker	ProRail (Stijn Scheijven)
Betrokken partners	• ProRail • Infrabel • Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer • Projectbureau Gentse Kanaalzone • North Sea Port • Gemeente Zelzate • Provincie Oost-Vlaanderen • Provincie Zeeland
Type afspraak	Procesafpraak
Termijn	Eind 2027
Locatie in North Sea Port District	Zelzate

2.3 Klimaatrobuust water- en bodemsysteem

Een klimaatrobuust water- en bodemsysteem, met **voldoende beschikbaarheid en goede waterkwaliteit**, is essentieel voor de leefbaarheid en (natuurlijke en economische) veerkracht van het North Sea Port District. Onderstaand worden de huidige knelpunten en kritische opgaven rondom het water- en bodemsysteem in North Sea Port District beschreven. Gegeven het feit dat het water- en bodemsysteem onder druk staat en zoetwater schaarser wordt, is het een belangrijke vraag welke richting het District op kan ontwikkelen met water en bodem als belangrijke factoren.

North Sea Port District heeft bijvoorbeeld geen gebiedseigen zoetwaterbronnen, en is voor de toevoer van zoetwater afhankelijk van externe aanvoer uit de Nederlandse Biesbosch, het Volkerak-Zoommeer, de Brabantse Wal, en Vlaanderen. Specifiek komt een groot deel uit het achterland, waaronder de Leie en de Bovenschelde. Echter, in dit achterland is een structureel watertekort waardoor niet alle watervragen in het Gentse deel volledig kunnen worden beantwoord. Dit heeft gevolgen voor de waterbeschikbaarheid in de kanalen richting Zeebrugge, de Kanaalzone, de Benedenschelde en de binnenstad. Zowel het Vlaamse als het Zeeuwse deel van North Sea Port District kennen grote uitdagingen rondom de zoetwatervoorziening. Overexploitatie van grondwater, vooral in de jaren 1980 en 1990, hebben ervoor gezorgd dat de grondwaterstanden in Oost-Vlaanderen sterk zijn gedaald. Hierdoor worden landbouwers genoodzaakt om alternatieve bronnen te zoeken. In het Zeeuwse North Sea Port District is verzilting een groot probleem. De combinatie van een stijgende zeespiegel en een warmer klimaat zorgt voor de verzilting van grondwater¹⁶. Naast verzilting staat het huidige aanbod van zoetwater ook onder druk door waterschaarste, droogte en grondwaterdaling. Extremer weer, opwarming van de aarde en zeespiegelstijging door klimaatverandering versterken deze problemen¹⁷.

Zoetwater is niet alleen belangrijk als drinkwater, maar ook als industriewater voor industriële processen en als water voor de landbouw. Dit zoetwater is van verschillende kwaliteit, maar een toekomstig tekort aan alle soorten is reëel. Bij havenontwikkeling en groeiende industriële activiteiten zal de vraag naar industriewater toenemen, zeker wanneer de productie van waterstof door bedrijven in de haven toeneemt.

Naast voldoende aanvoer van zoetwater als kritieke factor, staat de economische veerkracht van de haven en de regio momenteel al onder druk door aanhoudende droogte in het Kanaal Gent-Terneuzen. Lange perioden van droogte hebben impact op de scheepvaart in de kanalen en rivieren van het stroomgebied van de Schelde. Door ontbreken van neerslag en een minimale aanvoer van zoetwater vanuit het bekken van Gentse kanalen ontstaan problemen voor schepen met een bepaalde diepgang. Niet direct voor de zeevaart maar wel voor binnenscheepvaart heeft de droogte invloed op de bereikbaarheid van de vaarwegen. Droge maanden hebben ook gevolgen voor de opwaartse kanalen, waaronder Kanaal Gent-Terneuzen, Ringvaart, Boven-Schelde, Leie, Kanaal Gent-Oostende. Beheerders worden gedwongen maatregelen te nemen om de peilen te kunnen handhaven, zoals het gegroepeerd schutten, diepgangbeperkingen en beperken van lekverliezen¹⁸.

Bij toenemende haven-industriële activiteiten en bijbehorende scheepvaart zal het kanaal meer gebruikt worden. Als belangrijke economische verbinding zal de huidige droogte in het kanaal daarmee nog kritieker worden. Dit ook door de toenemende grootte van de schepen vanwege de nieuwe Zeesluis. Tegelijkertijd is het kanaal ook een route waarlangs zoutwater het land binnen komt. Verzilting kan, indien Westerscheldewater ingelaten wordt ten behoeve van peilhandhaving op het kanaal, verder landinwaarts optreden¹⁹. Momenteel werken Vlaanderen en Nederland al samen aan een toegankelijke, veilige en natuurlijke Schelde-monding en de droogte in het kanaal in de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC).

Als indrukwekkende economische draaischijf en tegelijk waardevol natuurgebied is de riviermonding van onmisbaar belang voor de omgeving²⁰. Door de verplaatste zouttong op het kanaal landinwaarts, lopen ook zijstromen van het kanaal risico op verzilting. De zoete natuur in deze zijlopen, zoals in de Moervaart, komt daarmee onder druk te staan.

De landbouwsector is ook een grote afnemer van zoetwater in North Sea Port District. Voor een duurzame en toekomstbestendige landbouw is voldoende beschikbaarheid van water essentieel, gegeven de huidige verzilting in het District. De bodem wordt minder vruchtbaar, en mede door gebrek aan zoetwater in droge zomers is het aantal akkers in het Zeeuwse District waar uien worden geteeld (een belangrijk gewas in de Zeeuwse agrarische sector) gehalveerd. Deze teelt verschuift nu naar het oosten²¹. De richting van economische ontwikkeling in het District heeft grote impact op de vraag naar zoetwater en daarmee de inrichting van het bodem- en watersysteem. In een economie die steeds circulaire wordt, zal de watervraag van een andere orde zijn. Beschikbaarheid van zoetwater kan daarin een belangrijke sturende factor zijn.

Kortom, zoetwater is niet alleen belangrijk als drinkwater, maar ook als water voor de landbouw en als industriewater. Voor verschillende industriële processen is de schoonste vorm van water essentieel; demiwater. Voor koelwater in de industrie kan ook zoutwater gebruikt worden, maar veel installaties zijn hier nog niet op ingericht waardoor corrosie optreedt. Op termijn zal het aanbod zoetwater door het jaar heen sterker gaan fluctueren en in sommige perioden schaarser zijn. Dit terwijl door havenontwikkeling en groeiende industriële activiteiten de vraag naar industriewater zal toenemen. Zeker wanneer de productie van waterstof door bedrijven in de haven toeneemt.

Ook anti-verdrogingsmaatregelen en bevolkingsgroei zetten de beschikbaarheid van zoetwater onder druk. Het is van groot belang dat mogelijke effecten op de omgeving bij het onttrekken van grondwater meegewogen worden. Intering op bestaande voorraden moet voorkomen worden en niet altijd kan gegarandeerd worden dat voldoende aanvulling plaatsvindt. Daarnaast mag de grondwaterstand niet structureel verlaagd worden teneinde te voorkomen dat de kwaliteit van bestaande natuurgebieden en de kwaliteit in kleine waterlopen vermindert²². De vraag en het aanbod van zoetwater is echter niet statisch, en fluctueert door de seizoenen heen. Door de grilligheid van het weer, die door klimaatverandering naar verwachting zal toenemen, zal het aanbod sterker fluctueren. Dit vraagt handelingsperspectief voor perioden van droogte, en voor perioden met water-overlast.

Voldoende beschikbaarheid en opslag van zoetwater verlicht de druk op de huidige groenblauwe netwerken. Het ontwikkelen van **krachtige grensoverstijgende groenblauwe netwerken** draagt daarmee bij aan het vergroten van de veerkracht van natuurgebieden. Een klimaatrobuust water- en bodemsysteem helpt ook om stikstofgevoelige natuur te beschermen. Daarnaast is het behoud en de ontwikkeling van veerkrachtige natuur belangrijk om de leefbaarheid en leefkwaliteit in het District te verstevigen. Groenblauwe netwerken ondersteunen de positieve gezondheid van bewoners en bezoekers. De deels gerealiseerde koppelingsgebieden tonen deze positieve impact²³. Economische ontwikkeling en bevolkingsgroei kan daarmee niet ten koste gaan van de leefkwaliteit in het District en de kracht van de natuur. Juist door deze opgave op grensoverstijgende wijze en in samenhang met de andere ruimtelijke ontwikkelingen aan te pakken, wordt het water- en bodemsysteem daadwerkelijk (klimaat)robuust. Dit is aanvullend en op grotere schaal dan het Convenant Groen Raamwerk, waarvoor North Sea Port en Vlaamse overheden zich inspannen om de restzones in de haven (bermen van wegen en spoorlijnen, stroken met pijpleidingen, oevers, waterbekkens...) ecologisch in te richten. Dit komt zowel de landschappelijke kwaliteit als de biodiversiteit in het havengebied ten goede²⁴.

Naast zoetwaterbeschikbaarheid heeft **waterveiligheid** een grote impact op het North Sea Port District. Kustverdediging bij de Westerschelde is berekend op drie meter zeespiegelstijging. Tot anderhalve meter zeespiegelstijging zal versterking van de kustverdediging geen extra ruimte vragen ten opzichte van de huidige ruimtereserveringen die gelden tot 2050. Vooruitblikkend naar en voorbij 2050, is verzwarende van de dijken en waterkeringen waarschijnlijk wederom nodig vanwege de toenemende zeespiegelstijging. Door samenwerkingsverband de Zuidwestelijke Delta wordt naast het 'beschermen' tegen zeespiegelstijging ook nagedacht over andere vormen van waterveiligheid, zoals 'zeewaarts meebewegen' en 'nature based solutions'. Onzekerheid over klimaatverandering in de toekomst wordt meegenomen in de ruimtelijke uitwerkingen voor toekomstige benodigde ruimte voor kustverdediging. Deze onzekerheid heeft impact op de beschikbare ontwikkelruimte in North Sea Port District, met name in de nabijheid van het havengebied²⁵.

Op de volgende pagina's worden de belangrijkste afspraken op het gebied van klimaatrobuust water- en bodemsysteem uitgelicht.

Handelingsperspectief voor een klimaatrobuust water- en bodemsysteem



Handelingsperspectief voor een klimaatrobuust water- en bodemsysteem

Uiteindelijk zal de kwetsbare zoetwaterbalans van North Sea Port District (mede) bepalen voor welke watervragers ruimte is in het gebied en op welke manier. Een toekomstgerichte en integrale strategie gericht op een klimaatrobuust watersysteem is daarom niet alleen belangrijk voor de natuur, de landbouw en de bewoners maar evenzeer voor de industrie, de toekomst van de haven en het economisch systeem van de regio in internationale context.

Daarvoor is een **gedeelde analyse** nodig waarin de betrokken partners tot een gezamenlijk beeld van de knelpunten in het heden en de toekomst komen. Hierbij worden de uitkomsten van reeds verrichte en lopende studies en projecten meegenomen, zoals de Droogtestudie van de stad Gent, de Werkgroep Droogte van de Vlaams-Nederlandse Schelde Commissie, het bestuurlijk Overleg Zoetwater en het Gebiedsoverleg Zuidwestelijke Delta. Ook wordt aansluiting gezocht met het onderzoek naar aanvullende waterbronnen voor drinkwater en industriewater dat door het waterbedrijf Evides wordt opgestart.

Vanuit de gedeelde analyse wordt inzicht verkregen welke maatregelen mogelijk en nodig zijn om de knelpunten aan te pakken. Daarbij wordt ook gekeken naar de huidige verschillen aan beide zijden van de grens, om bijvoorbeeld te leren van het hogere gebruik van grijswater in Vlaamse huishoudens ten opzichte van Zeeuwse watergebruikers. Tegelijkertijd werken partners aan **no-regret maatregelen** waarvan de bijdrage aan het verbeteren van de waterbalans in het gebied al zeker is, zoals het **vergroten van de waterbergingscapaciteit** (boven- en ondergronds), peilbeheer en klimaatadaptatiemaatregelen. Het versterken van het **groenblauwe netwerk** in de regio bevordert de leefbaarheid en de biodiversiteit en zal tegelijkertijd bijdragen aan het verbeteren van de waterkwaliteit, verziltingsbeheersing en klimaatadaptatie. Ruimteclaims zoals de koppelingsgebieden en het groenblauwe netwerk in Zeeland onderstrepen de noodzaak van slimme combinaties met andere functies, zoals recreatie en natuurontwikkeling.

Daarvoor willen partijen de volgende drie stappen zetten:

1. Een gedeelde analyse van huidige en toekomstige knelpunten van de verschillende onderdelen van de zoetwaterbalans:
 - Drinkwater
 - Industriewater (inclusief gedemineraliseerd water)
 - Zoetwater voor het landelijk gebied (landbouw en/of natuur)
2. Vanuit de analyse willen partijen op zoek gaan naar handelingsperspectief voor de verschillende knelpunten. Aspecten zijn onder andere:
 - Verminderen van de vraag (besparen, hergebruik, ...)
 - Vergroten van de beschikbaarheid door het jaar heen (bufferen, opslag, ...)
 - Industriële oplossingen (zoutwater omzetten, circulariteit, ...)
 - Kansen voor extra externe aanvoer van water van buiten de regio naar het District

3. Uitvoeren van kortetermijn- en no-regret-maatregelen: maatregelen gericht op besparen, hergebruik van lozingen door industrie en zuiveringsinstallaties, opslag boven- en ondergronds en versterken van het groenblauwe netwerk.

Partijen spreken de intentie uit om op basis van onderstaande principes verder samen te werken:

- Partijen komen tot een strategie om gezamenlijk een klimaatrobuust watersysteem te ontwikkelen binnen de samenwerking van de Uitvoeringsagenda.
- Partijen stellen een bedrag beschikbaar van € 300.000 voor het uitwerken en opstellen van een strategie om te komen tot het klimaatrobuust watersysteem. Aanvullend hierop financieren de partijen zelf de kortetermijn- en no-regret-maatregelen die ze zelf kunnen uitvoeren.
- Vanuit de resultaten van de analyse en het handelingsperspectief willen partijen voortvarend de geïntegreerde keuzes maken voor de verdere ontwikkeling van de economie, energie en wonen en leefbaarheid van de regio.

Trekker	BGTS North Sea Port District
Counterpart voor trekker	Provincie Zeeland (Daniëlle Lens) Provincie Oost-Vlaanderen (Marie-Paule Depoorter)
Betrokken partners	• Evides • Vlakwa • Landbouworganisaties • Nederlands Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat • Waterschap Scheldestromen • Werkgroep Droogte VNSC • Vlaamse Departement Omgeving • Zuidwestelijke Delta
Type afspraak	Onderzoeks- en procesafpraak
Termijn	2025 – 2026
Locatie in North Sea Port District	Betreft heel North Sea Port District

2.4 Ruimte voor economie en energie

De haven North Sea Port is het kloppend economisch hart van het North Sea Port District. Zonder North Sea Port geen District, en zonder leefbare en prettige leefomgeving voor haar bewoners geen North Sea Port. Een groot deel van haar meer dan 106.000 medewerkers woont immers in het District. Als derde haven van Europa (qua economisch toegevoegde waarde) maakt North Sea Port het District een havenindustriële cluster van (inter)nationaal belang²⁶.

De haven en NSPD dienen in 2050 klimaatneutraal te zijn, wat onder andere vraagt om **circulair grondstoffengebruik** en om extra **hernieuwbare en CO2-vrije elektriciteitsproductie**, zoals windenergie. De economische groei en grondstoffen- en energietransitie van NSPD heeft grote tijdelijke en permanente ruimtelijke impact. Deze impact heeft weerslag op het grondgebied van de haven. Daar waar de haven momenteel al een aanzienlijke opgave heeft om voldoende ruimte te vinden voor deze transitie in combinatie met nieuwe vormen van bedrijvigheid (in relatie tot de economie van de toekomst) en mogelijke autonome groei van de haven, zullen deze ruimtevragen de bestaande spanningen met de leefbaarheid van NSPD vergroten.

Over de energietransitie in North Sea Port District zijn reeds een aantal bestuurlijke keuzes gemaakt. Zo hebben de overheden in North Sea Port District, tevens aandeelhouders van de haven, in hun aandeelhoudersstrategie besloten om North Sea Port te ontwikkelen tot **klimaatneutrale Europese tophaven**. De haven geeft hier invulling aan met haar strategisch plan Connect 2025 en stelt momenteel een Ruimtelijke Ontwikkelstrategie (ROS) op als gids voor haar ontwikkeling naar de gewenste Tophaven.

Vanwege de grote ruimtelijke keuzes rondom de impact van de energietransitie op de (haven)economie, de beschikbaarheid van zoetwater en de leefbaarheid van het District, die reeds onder druk staat, is gerichte en grensoverstijgende actie nodig. Het District heeft met een CO2 uitstoot die vergelijkbaar is met de havens van Antwerpen en Rotterdam, een forse klimaatdoelstelling. Door klimaatverandering komen wateroverlast en droogte vaker voor, en de beschikbaarheid van voldoende zoetwater is een grote uitdaging in het District. Daarmee zullen zoetwaterbeschikbaarheid als verdelingsvraagstuk, en droogte in de Scheldemonde en het Kanaal Gent-Terneuzen ook mede sturend zijn voor de ontwikkelrichting van de haven en het District.

Om ruimte voor economie en energie mogelijk te maken, zijn een aantal ontwikkelingen van belang. Zo zal er meer groene elektriciteit gegenereerd en getransporteerd moeten worden naar het District om per 2050 klimaatneutraal te zijn. De energietransitie van industrie in de haven zal daarbij een grote vrager zijn. Om alle geplande opgewekte energie ten volle te benutten, is uitbreiding en verzwaring van het elektriciteitsnet urgent. Dit speelt over de grenzen heen.

Er is momenteel al sprake van **netcongestie** in de provincie Zeeland. De beoogde extra opwek en aanlanding van (duurzame) energie aan Nederlandse zijde van NSPD, de ambities voor duurzame waterstofproductie, de bedrijfsduurverlenging en mogelijke nieuwbouw van twee kerncentrales aan Nederlandse zijde van North Sea Port District, zullen extra energie leveren maar ook extra vragen van het Nederlandse elektriciteitsnet. Tegelijkertijd loopt Vlaanderen voor in het elektrificeren van haar energievoorzieningen²⁷. Netcongestie is daar minder aan de orde, maar ligt wel als risico op de loer²⁸. Hoogspanningsnetbeheerder Elia is met haar investeringsplan, onder andere op basis van aanvragen en plannen vanuit de industrie, positief gestemd over de toekomstige beschikbare capaciteit op het elektriciteitsnet in 2025 en 2032²⁹.

Tegelijkertijd heeft uitbreiding van het elektriciteitsnet om de verduurzaming van de industrie te faciliteren ook grote ruimtelijke impact op de **leefomgeving**, zoals de tracés van het hoogspanningsnet en hoogspanningsstations en de landschappelijk inpassing ervan. In het North Sea Port District, en specifiek in de haven, ligt daarom momenteel een aanzienlijke opgave om voldoende ruimte te vinden voor deze grondstoffen- en energietransities en ook voor mogelijke groei van de haven, vanwege benodigde ruimte voor nieuwe (typen) havengebonden bedrijven die passen bij het nieuwe economische systeem van een energieneutrale en klimaatbestendige haven.

Waterstofproductie kan een belangrijke bijdrage leveren aan de energietransitie. North Sea Port en overheden zetten nu al in op North Sea Port als waterstofhub van Europa. Momenteel is North Sea Port al de grootste waterstofhub van de Benelux: jaarlijks produceren en consumeren de bedrijven 580 kton waterstof in het havengebied³⁰. Naast waterstofproductie is de verwachting dat grootschalige import van waterstofdragers en opslag van waterstof plaats zal vinden in de toekomst. Ondanks de potentie, heeft het College van Rijksbouwmeesters in haar rapport 'Toekomstbestendige Havens in de Vlaams-Nederlandse Delta' gewaarschuwd voor een 'lock-in'. Zij adviseert om niet eenzijdig in te zetten op één vorm van energie (zoals waterstof), omdat momenteel nog onduidelijk is welke technologieën en paden worden ingezet. Het vermijden van een 'lock-in', en daarmee de (ruimtelijke) ontwikkelruimte voor andere oplossingen behouden, is daarom van belang. Ook de beschikbaarheid van water is een belangrijke randvoorwaarde die ook beperkend kan werken. Brede inzet van en experimenteren met verschillende vormen van energie blijft een aandachtspunt³¹. Een **grensoverstijgende aanpak van waterstofproductie** met inzicht in de verhouding tussen potentiële lokale productie en externe aanvoer op basis van de beschikbaarheid van zoetwater, ruimte en elektriciteit is noodzakelijk om te voorkomen dat de ontwikkeling van het gebied vast komt te zitten.

Daarnaast is er de impact van een circulair wordende economie, als onderdeel van een klimaatneutraal 2050. Deze is echter nog weinig concreet in haar uitwerking en bestaat voornamelijk uit individuele acties vanuit de industrie. Smart Delta Resources onderzoekt de mogelijkheden voor samenwerking op het gebied van circulariteit en denkt na over de verdere ontwikkeling en optimalisering van materiaalstromen naar en binnen het cluster, met specifieke focus op de opgaven koolstof en water³². Er is nog weinig zicht op de ruimtelijke voordelen van grensoverstijgende clustering van reststromen. Nader onderzoek is nodig naar het ontwikkelen van circulaire hubs en naar het ruimtelijk clusteren van activiteiten, zodat reststromen efficiënter kunnen worden benut. In het onderzoek ten behoeve van de Ruimtelijke Ontwikkelstrategie van NSP zijn inschattingen opgenomen van de ruimtevrage voor circulaire activiteiten.

Op de volgende pagina's worden de belangrijkste afspraken op het gebied van ruimte voor economie en energie uitgelicht.

Grensoverstijgend ruimtelijk handelingsperspectief voor economie en energie



Grensoverstijgend ruimtelijk handelingsperspectief voor economie en energie

Het economisch sterke District met het letterlijke en fysieke middelpunt van de zeehaven- en industriecluster North Sea Port, zal de komende jaren grote vraagstukken rond de verdere economische ontwikkeling en verduurzaming van Nederland en Vlaanderen moeten beantwoorden. North Sea Port kan een grote bijdrage leveren aan bestaande industriële waardeketens, en het faciliteren van de grondstoffen- en energietransitie door onder andere in te zetten op het versterken en uitbouwen van de multimodaliteit.

Belangrijke vraagstukken zijn onder andere (niet limitatief):

- Het behouden en versterken van de Europese toppositie van de haven en de noodzakelijke ontwikkelingen voor de energie- en grondstoffentransitie, de industriële waardeketen en multimodaliteit
- Aanlanding van Wind op Zee
- Ontwikkeling van nieuwe kerncentrales
- De 380-kV Zeeuws-Vlaanderen

Het eigenaarschap van deze vraagstukken is divers. Zowel de haven, de Nederlandse Rijksoverheid, de Vlaamse Overheid, provincies en gemeenten hebben vraagstukken die urgent zijn voor de toekomstige economische en ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. Er is tijdsdruk en nood om tot keuzes en besluiten te komen, en dit wordt ook zo ervaren. De vraagstukken leggen elk afzonderlijk beslag op de ruimte, waarbij meerdere ontwikkelingen dezelfde locaties in beeld hebben (concentratiehaarden). Zo lijken veel opgaven zich in het Sloegebied te concentreren. Doordat de ruimte in het gebied beperkt is, zal inzichtelijk gemaakt moeten worden of bijvoorbeeld een deel van de oplossingen verder ten zuiden in de Kanaalzone of elders gevonden moet worden.

Om te komen tot antwoorden op deze vragen en uitvoeringsgerichte keuzes te maken, is gezamenlijk inzicht nodig. Inzicht in de ruimtelijke impact van de afzonderlijke vragen, de onderlinge interactie tussen deze vragen, welke (samenhangende) ruimtelijke oplossingen en alternatieven er zijn en hoe de keuzes gefaciliteerd kunnen worden. Dit alles in de wetenschap dat een grensoverstijgend ruimtelijk instrumentarium ontbreekt. Dit vraagt gebiedsgerichte afwegingen die tegelijkertijd het hele North Sea Port District aangaan. Het Sloegebied, het gebied rondom Terneuzen, de grensoverstijgende Kanaalzone en de omgeving van Gent, zijn vier gebieden met ieder een eigen ruimtelijke puzzel. Deze gebiedsgerichte puzzels kunnen alleen in samenhang met andere gebieden en vanuit het perspectief van het gehele District opgelost worden.

Daarom willen partijen gezamenlijk het toekomstig handelingsperspectief voor economische ontwikkeling verkennen en opstellen. Daarbij willen ze geïntegreerde afwegingen maken met de opgaven klimaatrobuust water- en bodemsysteem, en bereikbaarheid en wonen. Is er bijvoorbeeld ook voldoende beschikbaarheid van zoetwater als locaties voor productieprocessen van waterstof in beeld zijn? Via deze route willen partijen vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid tot besluiten en uitvoering komen over locaties en projecten.

Naast de feitelijke (ruimtelijke) keuzes voor de diverse opgaven hebben de overheden ook de uitdaging om binnen hun eigen ruimtelijke beleid en instrumenten, en de eventuele verdere ontwikkeling hiervan, deze keuzes mogelijk te maken. Dit geldt ook voor North Sea Port bij het opstellen van de Ruimtelijke Ontwikkelstrategie, de aandeelhoudersstrategie NSP en een nieuw Strategisch plan van de haven. Het huidige plan loopt tot en met eind 2025.

Partijen zijn reeds gestart met een ruimtelijke verkenning in de vorm van Ontwerp- of werkateliers onder leiding van de provincie Zeeland rond het Sloegebied en de Kanaalzone. Ze willen deze uitbreiden en toepassen voor het gehele District, in nauwe samenhang met de pijlers klimaatrobuust water- en bodemsysteem, en bereikbaarheid en wonen. De aan te stellen gebiedsregisseurs van NSPD hebben een belangrijke aanjagende en coördinerende rol in de uitvoering van dit sleutelproject (zie hoofdstuk 3 voor de toelichting over de rol gebiedsregisseurs).

Onderdelen van de verkenning die partijen gezamenlijk willen doen, zijn:

- ruimtelijk in beeld brengen van de verschillende opgaven en de onderlinge interactie ertussen;
- in beeld brengen van de (on)mogelijkheden voor integratie van de opgaven voor economie en energie met andere opgaven (infrastructuur, wonen, behouden en versterken van de leefkwaliteit en klimaatrobuust water- en bodemsysteem) binnen NSPD;
- formuleren van mogelijkheden voor handelingsperspectief (wat kan waar);
- consequenties, aansluiting en mogelijke inpassing in kaart brengen ten aanzien van bestaand en nieuw beleid.

Zij realiseren dit door werkateliers te organiseren, waarbij relevante partijen en stakeholders samenkomen. Tijdens deze sessies wordt aan de hand van bestaande beleidskaarten en inzichten uit studies en onderzoek het gesprek gevoerd en gezamenlijk naar oplossingen gezocht. Gezamenlijke uitwisseling van data en kaartmateriaal staat voorop. In de planning wordt rekening gehouden met de projectprocedures aan beide kanten van de grens. De uitkomsten van de verschillende ateliers worden gecoördineerd door de gebiedsregisseurs en gezamenlijk besproken aan de NSPD-tafel.

Vervolgens moeten deze voorstellen verwerkt worden in ruimtelijk beleid en instrumenten van de overheden en in de Ruimtelijke Ontwikkelstrategie van North Sea Port.

Resultaat van dit sleutelproject zijn scenario's of voorstellen op basis waarvan de individuele partijen besluitvorming kunnen organiseren rond locatie- of projectbesluiten en/of beleidsaanpassingen.

Partijen spreken de intentie uit om op basis van onderstaande principes verder samen te werken:

- Partijen stellen een ruimtelijk handelingsperspectief op, vanuit het besef dat er grote uitdagingen zijn voor economie en energie in het District, op basis waarvan partijen geïntegreerde en samenhangende keuzes (afgewogen ten opzichte van een klimaatrobuust water- en bodemsysteem, en bereikbaarheid en wonen) kunnen maken voor de verdere economische ontwikkeling van NSPD.
- Partijen benutten hierbij de samenwerking rond deze Uitvoeringsagenda om via joint fact finding tot gezamenlijk inzicht te komen en het gezamenlijke gesprek te voeren over het gewenste ruimtelijk handelingsperspectief.
- Partijen stellen gezamenlijk € 300.000-400.000 beschikbaar voor de uitvoering van deze verkenning.

Trekker	North Sea Port (Gerjo Bommeljé)
Counterpart voor trekker	Provincie Zeeland (Mathieu van Woerkom) Provincie Oost-Vlaanderen (Reinout Debergh)
Betrokken partners	• Alle BGTS partners • Projectbureau Gentse Kanaalzone • Vlaams Departement Omgeving • Nederlandse Ministerie van Klimaat en Groene Groei (Regio & Ruimte) • Nederlandse Ministerie van Economische Zaken • Nederlandse Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
Type afspraak	Onderzoeks- en procesafpraak
Termijn	2025 – 2026
Locatie in North Sea Port District	Betreft heel North Sea Port District

Grensoverstijgend waterstofnetwerk



Grensoverstijgend waterstofnetwerk

Waterstof en waterstofdragers zijn essentieel als grondstof en brandstof voor de verduurzaming van industrie, mobiliteit en elektriciteitsproductie. Om aan de groeiende vraag te voldoen, is zowel binnenlandse productie van groene waterstof, het toepassen van blauwe waterstof als import van waterstofdragers noodzakelijk. Op termijn wordt een deel van de waterstof idealiter via een Europees waterstofleidingnetwerk verbonden met landen binnen en buiten Europa. Waterstofdragers uit verder gelegen gebieden zullen waarschijnlijk per schip worden aangevoerd, voornamelijk in de vorm van vloeibare waterstof of ammoniak. Deze vormen zijn makkelijker te transporteren dan gasvormige waterstof. Het North Sea Port District kan een belangrijke rol spelen in de benodigde verduurzaming van de industrie in het gebied, en kan ook Noordwest-Europa van groene waterstof voorzien.

Om de klimaatdoelen te behalen, werken overheden en bedrijven hard aan de overgang naar duurzame energie en grondstoffen. North Sea Port District heeft hiervoor een sterke basisinfrastructuur, mede dankzij de strategische ligging van de zeehaven. De haven speelt een cruciale rol bij de import en doorvoer van goederen en grondstoffen, waaronder waterstof(dragers). Gelijktijdig is geïmporteerde waterstof is niet zondermeer inzetbaar als waterstof. Dat zal eerst moeten worden omgezet, waarvoor installaties gebouwd moeten worden die ook ruimte vragen.

De potentie en huidige rol van de haven zal naar verwachting leiden tot een mix van importstromen, waarbij verschillende waterstofdragers en toepassingen naast elkaar bestaan. Elke waterstofdrager heeft voor- en nadelen met betrekking tot publieke belangen, zoals betaalbaarheid, economische kracht, betrouwbaarheid, veiligheid, duurzaamheid, rechtvaardigheid, participatie en milieueffecten. Bovendien verschilt de geschiktheid van toeleveringsketens van de verschillende waterstofdragers voor meerdere toepassingen. Bij toekomstige beleidskeuzes over het stimuleren of ontmoedigen van specifieke waterstofdragers is het daarom van groot belang om al deze aspecten zorgvuldig af te wegen, evenals de belangen en mogelijkheden van betrokken partijen.

Infrastructuur is nodig om de transitie naar groene waterstof te kunnen maken. Daarom zal het North Sea Port District werken aan een waterstofleidingnetwerk dat onderdeel is van een Europees waterstofleidingnetwerk. Het heeft de voorkeur om aan te sluiten op de ruimtelijke en vergunningsprocedures die op dit moment in Vlaanderen doorlopen worden (Zeebrugge, E34 naar Antwerpen). Het Zeeuwse deel van de waterstofbackbone start in Moerdijk en krijgt aansluitingen in het Sloegebied en de Kanaalzone alsmede een aansluiting op het Vlaams netwerk. Wanneer de procedures zijn afgerond, kunnen de leidingen worden aangelegd. Het doel is om deze leiding in de bestaande buisleidingenstraat in te passen. Daar waar dit niet meer past, moet naar een geschikte inpassing gezocht worden om de impact op de natuur en leefomgeving te minimaliseren.

De partners willen met dit sleutelproject bereiken dat voortvarend met de aanleg van buisleidingen wordt gestart, de grenskoppelpunten worden aangepakt en er verbinding gelegd wordt met het aan te leggen CO₂-netwerk om daarmee voorkomen wordt dat er dubbelwerk nodig is. Dit kan concreet worden gemaakt door het onderzoeken van de ruimtelijke tracémogelijkheden voor connectie met de Europese waterstofbackbone, onder meer door aansluiting bij de geplande verbinding Antwerpen-Ruhrgebied. De opstart van een planproces met inbegrip van een maatschappelijke kosten- en batenanalyse kan hier een vervolgstap in zijn.

Met het investeren in buisleidingen kiezen partijen ook voor een veilige manier van transport voor de omgeving. Onderwijs en kennisinstellingen zijn belangrijke partners voor dit sleutelproject en worden als zodanig betrokken. Verder is een gezamenlijke lobby richting Brussel van belang om de positie van het District en het waterstofnetwerk goed te positioneren binnen het Europees netwerk.

Partijen spreken de intentie uit om op basis van onderstaande principes verder samen te werken:

- Partijen aan beide zijden van de grens voortvarend aan de slag om een grensoverstijgend waterstofnetwerk aan te leggen.
- Partijen identificeren grenskoppelpunten en gaan actief aan de slag om blokkades die realisatie in de weg staan op te heffen.
- Partijen betrekken onderwijs en kennisinstellingen als onderdeel van het partnerschap.
- Partijen voeren een gezamenlijke lobby richting Brussel om het NSPD-waterstofnetwerk te positioneren als onderdeel van het Europees waterstofnetwerk.

Trekker	Gasunie
Counterpart voor trekker	Fluxys
Betrokken partners	• Gemeente Borsele • Gemeente Vlissingen • Gemeente Zelzate • Nederlands Ministerie van Klimaat en Groene Groei • Departement Omgeving • Provincie Zeeland • Provincie Oost-Vlaanderen • Smart Delta Resources • North Sea Port
Type afspraak	Procesafspraken
Termijn	Nederlandse netbeheerder HyNetwork (dochter van Gasunie) verwacht nu dat de leidingen binnen de vier industriële clusters aan de kust uiterlijk in 2030 klaar zijn
Locatie in North Sea Port District	Nader uit te werken



H3

3 Samenwerken aan uitvoering

3.1	Bestuurlijke samenwerking	40
3.2	Uitvoeringsorganisatie	42
3.2	Bestuurlijk draagvlak	43

Om de Uitvoeringsagenda North Sea Port District te realiseren, is grensoverstijgende samenwerking nodig, niet enkel tussen de lokale en provinciale BGTS-besturen, maar ook tussen deze besturen en de regionale en nationale overheden en North Sea Port. Dit vraagt zowel een heldere governance als een versteviging van de uitvoeringskracht.

3.1 Bestuurlijke samenwerking

Binnen het North Sea Port District wordt regionale samenwerking, in combinatie met de Uitvoeringsagenda, door de betrokken partijen gezien als een katalysator voor grensoverstijgende samenwerking. **Met het vaststellen en aanvaarden van deze Uitvoeringsagenda door de BGTS, North Sea Port en de Vlaamse Overheid en de Nederlandse Rijksoverheid, engageren deze partijen zich tot onderlinge samenwerking.**

Momenteel is in het North Sea Port District een grensoverstijgend samenwerkingsverband tussen acht partners actief: stad Gent, gemeente Evergem, gemeente Zelzate, gemeente Terneuzen, gemeente Borsele, gemeente Vlissingen, provincie Zeeland en provincie Oost-Vlaanderen. Op 1 december 2021 besloten zij tot de oprichting van de Benelux Groepering voor Territoriale Samenwerking (BGTS) North Sea Port District. De ambitie van de BGTS is om van de havenregio een aangename leef- en werkomgeving te maken met een positieve impact op het klimaat.

Voor de Uitvoeringsagenda starten de gezamenlijke partijen met een NSPD-tafel. De inhoudelijke en procesmatige afstemming van de Uitvoeringsagenda vindt plaats aan deze NSPD-tafel. Alle partijen, te weten de BGTS(-besturen), Vlaamse Overheid, de Nederlandse Rijksoverheid en North Sea Port zitten gelijkwaardig aan tafel. In 2025 zullen de partijen de onderlinge verantwoordelijkheden en taken nog explicieter uitwerken. In praktische zin sluiten de vergaderingen van de NSPD-tafel zoveel mogelijk aan bij de bestaande BGTS-overleggen.

Niet bij elk sleutelproject zijn elk van de partners inhoudelijk betrokken of medeverantwoordelijk voor de uitvoering. De partners maken onderscheid tussen drie soorten bestuurlijke afspraken om de samenwerking en uitvoering rondom sleutelprojecten te organiseren. Aan de hand hiervan maken zij de taken, rollen en bevoegdheden voor de verschillende partners per type project inzichtelijk (wordt nog verder uitgewerkt).

- Sleutelprojecten waarin **Vlaanderen-Nederland-Regioafspraken** centraal staan. Dit zijn projecten die van nationaal en regionaal belang zijn voor NSPD en waarin de regionale partijen (deels) eigenaarschap hebben en hulp nodig hebben van de Nederlandse en/of Vlaamse Overheid, dan wel een Vlaams-Nederlands gecoördineerde aanpak nodig is.

De partners van de Uitvoeringsagenda hebben gezamenlijk voor deze sleutelprojecten een sturende en coördinerende rol. In hoofdstuk 2 van deze agenda zijn zeven sleutelprojecten beschreven die de huidige inhoudelijke agenda van de 'Vlaanderen-Nederland-Regioafspraken' invullen.

- Sleutelprojecten waarin **Regioafspraken** centraal staan. Dit zijn sleutelprojecten die spelen of gaan spelen in NSPD en van belang zijn voor het District. Deze sleutelprojecten worden of zijn vanuit de regio opgepakt.

De BGTS-partners en North Sea Port hebben voor deze sleutelprojecten een sturende en coördinerende rol. De Vlaamse en Nederlandse overheden hebben een adviserende en ondersteunende rol. Hoofdstuk 4.1 geeft een overzicht van sleutelprojecten die primair afspraken en besluitvorming tussen partijen in de regio vragen.

- Sleutelprojecten waarin **Raakvlakafspraken** centraal staan. Het gaat om Vlaamse of Nederlandse projecten met een belang voor NSPD, maar waar de besluitvorming (deels) elders ligt, zie ook laatste aanpassing in strategische nota op basis van laatste overleg. De sturing en coördinatie van deze projecten zijn al belegd op een andere tafel (bijvoorbeeld het Projectbureau Gentse Kanaalzone, MIRT, SDR, Zuidwestelijke Delta).

De partners gebruiken de coördinatie rondom de Uitvoeringsagenda om elkaar te informeren en af te stemmen waar nodig, met daarbij specifieke aandacht voor de ruimtelijke impact van deze projecten op North Sea Port District. De specifieke agendapunten voor deze 'raakvlakafspraken' worden door de partners zelf proactief ingebracht.

Partijen spreken de intentie uit om op basis van onderstaande principes verder samen te werken:

- Langjarig en geïntegreerd samen te gaan werken aan de verdere ontwikkeling van het grensoverstijgende North Sea Port District. De deelnemende partijen stemmen hun acties en ruimtelijke ingrepen af op de realisatie van het Ontwikkelperspectief NSPD (2023). De Uitvoeringsagenda als rollende agenda vormt de inhoudelijke basis voor deze samenwerking.
- Actief bij te dragen aan de gezamenlijke realisatie van de Uitvoeringsagenda en die onderdelen van de sleutelprojecten waarvoor elke partij bevoegd is.
- De samenwerking en besluitvorming met betrekking tot de Uitvoeringsagenda te organiseren en coördineren vanuit de te starten NSPD-tafel, waarbij de BGTS(-besturen), de Vlaamse Overheid, de Nederlandse Rijksoverheid en het Havenbedrijf North Sea Port als gelijkwaardige partners aan tafel zitten.
- Jaarlijks de voortgang te bespreken: zijn we op koers (worden de beoogde doelen bereikt), zijn we op schema (tijd en budget), klopt de samenhang nog en zijn we voldoende in dialoog met onze partners en omgeving?

3.2 Versterken uitvoeringskracht

Met het omarmen van deze Uitvoeringsagenda vinden de samenwerkende partijen het ook tijd om de uitvoeringskracht te verstevigen. Momenteel vervult de secretaris van de BGTS de coördinatie rond de Uitvoeringsagenda al voor een deel, maar deze taak is te veel omvattend voor de beschikbare capaciteit die daar nu voor beschikbaar is. Door de inzet van de secretaris uit te breiden met een aantal **gebiedsregisseurs** die de integrale uitvoering van de Uitvoeringsagenda vanuit de eigen organisaties zullen aanjagen en ondersteunen, versterken de partners de uitvoeringskracht. De gebiedsregisseurs zijn de afgevaardigden van de partners van de Uitvoeringsagenda. Samen vormen zij het Uitvoeringsbureau NSPD van de Uitvoeringsagenda. Dit Uitvoeringsbureau NSPD bestaat uit:

- een secretaris vanuit de BGTS-partners conform de huidige wijze waarop deze is ingevuld. De secretaris draagt zorg voor de verbinding en afstemming;
- vijf gebiedsregisseurs die vanuit de betrokken partners de uitvoering van de sleutelprojecten organiseren: een bij provincie Zeeland, een bij provincie Oost-Vlaanderen, een bij de Vlaamse Overheid, een bij de Nederlandse Rijksoverheid en een bij North Sea Port;
- een voltijds ondersteunende kracht vanuit de BGTS-partners

Voor de verdere uitvoering van de sleutelprojecten van de Uitvoeringsagenda worden verschillende **projectleiders** voorzien. Deze projectleiders zijn afkomstig van een van de partners of bestaande samenwerkingsverbanden zoals het Projectbureau Gentse Kanaalzone. Deze projectleiders hebben een sterke interactie met de gebiedsregisseurs en vormen een flexibele schil van het Uitvoeringsbureau.

De bestuurlijke samenwerking wordt ondersteund door een **ambtelijke kerngroep** waarin alle partijen vertegenwoordigd zijn. Vanuit de bestuurlijke kaders organiseert de kerngroep samen met de gebiedsregisseurs de dagelijkse aan- en bijsturing van de Uitvoeringsagenda en de daarbij behorende sleutelprojecten. Daarmee blijven alle BGTS-partners, dus ook de gemeenten, nauw betrokken. De precieze taak- en rolverdeling van de gebiedsregisseurs, de projectleiders en de kerngroep wordt nader uitgewerkt. Om de ambtelijke inbedding voldoende te borgen, vindt tweemaal per jaar een Directeuren Overleg plaats voor NSPD, met aanwezigheid van een van de directeuren of secretarissen per betrokken partij.

Het Uitvoeringsbureau North Sea Port District heeft onder andere als taken:

1. Komen tot een grensoverstijgende gezamenlijke gebiedsregie op North Sea Port District met alle partijen als opstap naar de concrete uitvoering van projecten. Voor deze gebiedsregie zijn de gebiedsregisseurs vanuit de betrokken partners cruciaal.
2. Aanjagen, organiseren en coördineren van de verdere uitvoering van de sleutelprojecten en tegelijkertijd de samenhang in de gebiedsontwikkeling organiseren en zorgen voor een juiste inhoudelijke en procesmatige afstemming tussen de sleutelprojecten.
3. Voorstellen uitwerken om te komen tot realisatie via grensoverstijgende optimalisatie van de werking, bundeling van instrumenten en middelen en procedurele verknoping waarbij optimaal gebruik gemaakt wordt van de gebiedsregisseurs en hun achterbannen.
4. Actief betrekken van andere relevante publieke en private partijen.
5. Voorstellen uitwerken voor afstemming met de overige ontwikkelingen en activiteiten die raakvlakken hebben met deze Uitvoeringsagenda en waar mogelijk bestaande werkingen stroomlijnen.
6. Communicatie verrichten over de inspanningen en resultaten van de samenwerking in North Sea Port District, waaronder de sleutelprojecten.

Partijen spreken de intentie uit om op basis van onderstaande principes verder samen te werken:

- De uitvoeringskracht te versterken door daarvoor de voorgestelde menskracht te leveren voor samenwerking vanuit het Uitvoeringsbureau NSPD.
- De naam en het logo van North Sea Port District te gebruiken voor de aanduiding van het gebied, waarbij bedoeld wordt op de dynamische ontwikkeling van het havengebied en de omgeving waar het ook goed wonen, leven en werken is. Daarnaast actief bij te dragen aan de uitstraling en communicatie over NSPD middels de (in ontwikkeling zijnde) website North Sea Port District, met als doel de zichtbaarheid van de bestuurlijke samenwerking te vergroten.

3.3 Bestuurlijk draagvlak

Samenwerking tussen overheden en de haven aan de ontwikkeling van North Sea Port District staat niet op zichzelf en kent groeiend bestuurlijk draagvlak.

De vorige minister-presidenten Jambon (Vlaanderen) en Rutte (Nederland) hebben op de Vlaams-Nederlandse Top eind 2020 hun waardering uitgesproken voor grensoverstijgende samenwerking in en voor het District en hun steun toegezegd aan de Werkagenda van de BGTS North Sea Port District. Deze Werkagenda is in 2020 door de acht aandeelhoudende overheden van de haven North Sea Port vastgesteld en bevat de gezamenlijke ambities en eerste acties voor de regionale samenwerking.

Op de Vlaams-Nederlandse Top in 2023 werd in de slotverklaring het volgende gesteld: *“De ambitie is om het District te ontwikkelen tot één complementair grens- en Westerschelde-overschrijdend woon-leer-werkgebied zodat de diverse deelgebieden elkaar versterken wat betreft kwaliteitsvolle woon- en leefkwaliteit, onderwijs, kennisontwikkeling en arbeidsmarkt. We zetten in op een samenhangende grensoverschrijdende samenwerking. Een samenwerking die de realisatiekracht ten goede komt en een bijdrage kan leveren aan het versterken van de economie en de brede welvaart”*.

In het nieuwe **Vlaams Regeerakkoord 2024-2029** wordt de gebiedsontwikkeling als een fundamentele krijtlijn naar voren geschoven en wordt nadrukkelijk gewag gemaakt van een performante maar geïntegreerde ontwikkeling van de zeehavens: *“Onze havens en economische netwerken blijven belangrijke infrastructuren van de Vlaamse economie en onze welvaart. We voorzien ruimte voor ontwikkeling in een flexibel, toekomstgericht kader (op vlak van ruimte, milieu, vergunningen, tewerkstelling...). In en rondom onze economische polen creëren we op een verstandige en efficiënte manier ruimte voor gebiedseigen ontwikkeling en geven we onze economie kansen.”*³³ De gebiedsontwikkeling en samenwerking met andere landen is een belangrijk aandachtspunt, zoals blijkt uit de beleidsnota Buitenlands Beleid 2024-2029: *“We werken voort op de Noord-strategie die de Vlaamse Regering de voorbije jaren opstartte en intensifiëren onze banden met de verschillende Noordzeelanden, zodat de beloftevolle uitbouw van de relaties verder invulling krijgt. Daarbij kan er in elk van de betrokken landen een sterkere geografische focus komen, met een gerichtere inzet op prioritaire opgaven (zoals energie, innovatie, digitalisering...)”,* waarbij wordt verwezen naar het District: *“We ondersteunen en faciliteren de geïntegreerde havensamenwerking in het North Sea Port District”*.³⁴

De Vlaamse beleidsnota Omgeving 2024-2029 zet in op een geïntegreerde aanpak om te komen tot een effectieve samenhangende uitvoering: *“Gebiedsgericht werken maakt het mogelijk om op pragmatische wijze interbestuurlijk samen te werken, maatwerk te leveren en de meest optimale win-win beslissingen te nemen. We gaan voor **geïntegreerde en/of gebiedsgerichte agenda's** binnen de Vlaamse Overheid zelf, maar net zo goed voor **duurzame samenwerking tussen verschillende bestuursniveaus** en voor geïntegreerde ondersteuning van lokale coalities.”*, waarbij men streeft naar het *“bundelen van investeringen en het aangrijpen van koppelkansen om omgevingsdoelen mee te realiseren. Dit in de havengebieden (...) en North Sea Port District (regio Gent–Terneuzen–Vlissingen)”*.³⁵ Ook in de beleidsnota Economie, wetenschap, innovatie en industrie 2024-2029 wordt ingezet op samenwerking om de Klimaatsprong te realiseren: *“De Vlaamse Klimaatsprong wordt verder uitgewerkt als coördinerend actieprogramma van de industriële klimaattransitie, zowel rond procestransformaties als rond infrastructuur- en energiebehoeften. We maken een update van de roadmap ‘Naar een koolstofcirculaire en CO2-arme Vlaamse industrie’ en evalueren de doelstellingen en de impact op lange termijn.”*³⁶

In de **Havenstrategie**³⁷ wijst de Vlaamse Overheid op de wederzijdse impact tussen de havens en hun omgeving. Verdere havenontwikkeling binnen de zeer dense Vlaamse regio zal volgens de strategie alleen mogelijk zijn als ze duurzaam is. Er is een groeiend besef van de invloed van de havenactiviteiten op mobiliteit, lucht, klimaat en leefomgeving. Een groene transitie van de industrie, de scheepvaart en het wegverkeer dient zich aan, maar ook intensiever ruimtegebruik en herstructurering. Bovendien is er aandacht voor de integratie van de haven en de stedelijke economie: het raakvlak tussen haven en stad duurzamer invullen en doelmatig bepalen welke functies zich kunnen situeren in de overgangsgebieden tussen haven en stad.

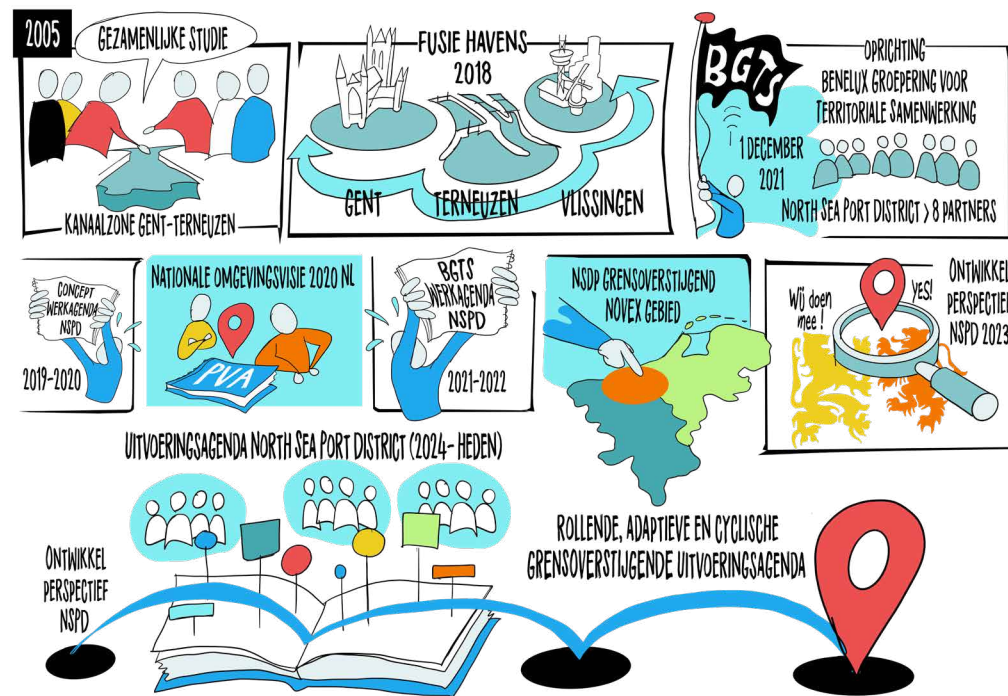
Het **Nederlandse kabinet** voert de regie op de ruimtelijke ordening. Hierbij heeft de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) een coördinerende rol, en werkt om hier invulling te geven aan de Nota Ruimte. Dit is een actualisatie van de Nationale Omgevingsvisie, die een integrale afweging maakt van de inrichting van Nederland op de lange termijn. In het Nederlandse regeerprogramma wordt het belang benadrukt om gebiedsgericht aan de slag te gaan en aan te sluiten bij de lokale opgaven en kansen. In het programma NOVEX werkt de Nederlandse Rijksoverheid samen met de provincies en regio's aan de inpassing en realisatie van nationale en decentrale ruimtelijke opgaven.

Binnen het programma **NOVEX** worden afspraken gemaakt hoe deze opgaven worden opgepakt. De Nederlandse Rijksoverheid maakt afspraken over het coördineren van de ruimtelijke ordening met de twaalf afzonderlijke provincies via de Ruimtelijke Voorstellen en Arrangementen. Daarnaast zijn zestien gebieden aangewezen waar veel complexe opgaven bij elkaar komen, de NOVEX-gebieden. Instrumenten voor deze NOVEX-gebieden (zoals het Ontwikkelperspectief en de Uitvoeringsagenda) geven invulling aan de Ruimtelijk Arrangementen per provincie. In 2022 is het North Sea Port District³⁸ aangewezen door de Nederlandse Rijksoverheid als een NOVEX-gebied en is daarmee één van de vijf gebieden uit het haven- en industriecluster. De NOVEX-gebieden zijn regio's in Nederland waar nationale opgaven in het fysieke domein dusdanig stapelen dat gebiedsgerichte ordening en prioritering van verschillende nationale en regionale opgaven noodzakelijk zijn om tot de gewenste ontwikkelrichting met behoud van ruimtelijke kwaliteit te komen. De grote opgaven en schaarse ruimte vragen een samenhangende aanpak en intensieve samenwerking. Met NOVEX gaat de Nederlandse Rijksoverheid langjarige partnerschappen aan in deze regio's, met betrokkenheid van meerdere ministeries. Om de opgaven effectief aan te pakken, bundelen de Rijksoverheid, regio, provincies, waterschappen en gemeenten hun krachten en werken ze gebiedsgericht samen. Elke NOVEX-gebied kent een betrokken en verantwoordelijke vakminister. Voor NSPD is dat, gezien de forse opgave in Energie Transitie en Verduurzaming Industrie, de Minister van Klimaat en Groene Groei (MKGG).

Van de zestien aangewezen NOVEX-gebieden, is NSPD het enige grensoverstijgende NOVEX-gebied. Het in 2023 vastgestelde Ontwikkelperspectief NSPD en de uitwerking hiervan in een Uitvoeringsagenda zijn instrumenten in het NOVEX-programma, en omarmd door Vlaamse partijen. Samen met de **provincie Zeeland** zijn met **twee Regio Deals** in dit gebied belangrijke stappen gezet om de brede welvaart te vergroten. De uitwerking hiervan is in volle gang en er blijven structurele uitdagingen op het gebied van innovatie, bereikbaarheid, voorzieningen en woningbouw, onder andere ten gevolge van de vergrijzing en het wegtrekken van veel jongeren. Daarnaast heeft de Nederlandse Rijksoverheid in 2020 een **Havennota 2020-2030** opgeleverd met een integrale visie op de toekomst (middellange termijn) van de Nederlandse havens. De Havennota heeft een tijdshorizon van 2020-2030 en benoemt voor deze periode de kansen, opgaven en mogelijke inzet. Het uitgangspunt is dat de havens, het (haven)bedrijfsleven en de overheden hier samen invulling aan geven.

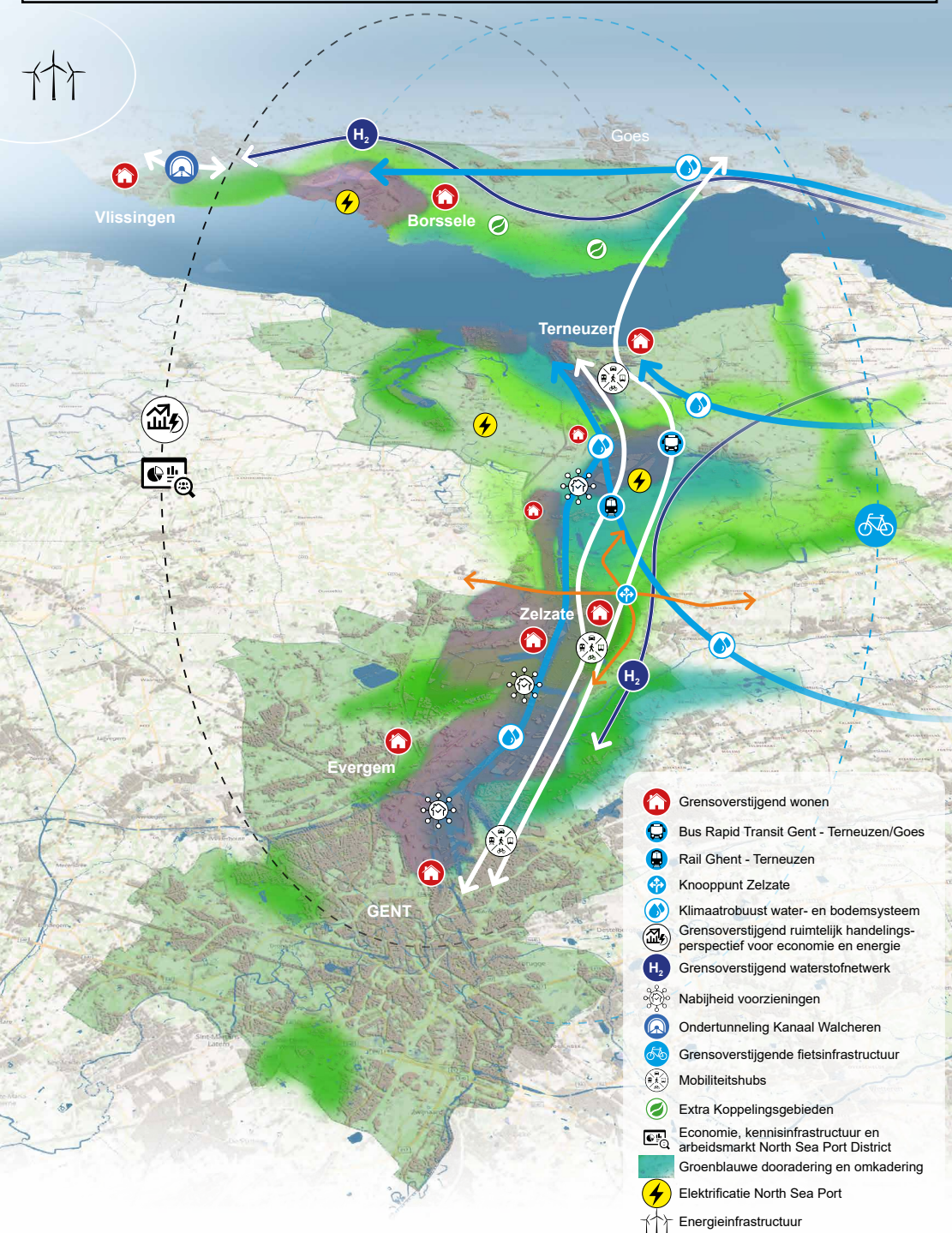
De aandeelhoudende overheden van North Sea Port, verenigd in de BGTS, hebben in hun aandeelhoudersstrategie besloten om North Sea Port te ontwikkelen tot **klimaatneutrale Europese tophaven**. De haven geeft hier invulling aan met haar strategisch plan Connect 2025 en stelt momenteel een Ruimtelijke Ontwikkelstrategie (ROS) op als gids voor haar ontwikkeling naar de gewenste tophaven. Momenteel wordt de aandeelhoudersstrategie van de haven geactualiseerd, evenals het Strategisch Plan van de haven zelf.

Met het gezamenlijk vaststellen van deze Uitvoeringsagenda versterken de partijen het bestuurlijk draagvlak en borgen die voor de verdere ontwikkeling van NSPD. Vanuit de samenwerking en door het daadwerkelijk tot uitvoer brengen van de sleutelprojecten zal dit bestuurlijk draagvlak alleen maar toenemen.





Indicatieve weergave van de zestien sleutelprojecten in deze Uitvoeringsagenda



4 Sleutelprojecten voor North Sea Port District

In hoofdstuk 2 zijn de grensoverstijgende sleutelprojecten waarin afspraken met de Vlaamse Overheid en de Nederlandse Rijksoverheid centraal staan, beschreven. In dit hoofdstuk worden de overige sleutelprojecten toegelicht. Paragraaf 1 geeft een overzicht van sleutelprojecten waarvoor primair regionale overheden, en ook de haven North Sea Port, onderling afspraken maken. In 4.2 wordt een overzicht gegeven van afspraken die partijen maken om de raakvlakken van projecten met impact op North Sea Port District, waarvan besluitvorming elders ligt, te bewaken, af te stemmen en te coördineren.

4.1 Regionale afspraken

	Opgave	Naam sleutelproject	Samenvattende beschrijving sleutelproject	Partners (indicatief)	Afspraak	Raakvlak met Regio Deal North Sea Port District
8	Bereikbaarheid en wonen	Nabijheid voorzieningen	De Zeeuwse Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS), heeft als doel een robuust openbaar vervoernetwerk te realiseren dat zeven dagen per week volledige dekking biedt. Centraal staat een combinatie van traditioneel openbaar vervoer en vraagafhankelijk vervoer, ondersteund door digitale dispatchingsystemen en een centrale mobiliteitscentrale. Innovaties zoals co-mingling van vervoerssystemen en grensoverstijgende samenwerking versterken het netwerk, waarbij de toegankelijkheid voor zorginstellingen een cruciaal aandachtspunt blijft. Dit sleutelproject heeft een sterke link met het Interreg-project Go Scheldemond waarin hindernissen voor realiseren van grensoverschrijdend openbaarvervoer wordt aangepakt.	Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Het nieuwe publieke vervoerssysteem dient een blauwdruk te zijn voor vergelijkbare gebieden in Nederland en Vlaanderen. Het softwaresysteem is afgekocht voor komende vijf jaar. Nederlandse Rijksoverheid en regio spreken af dat: • Er gezamenlijk onderzocht wordt of er vervolg kan komen in ondersteuning vanuit de Nederlandse Rijksoverheid of vanuit Europa, om de continuïteit te kunnen borgen en ruimte te krijgen voor doorontwikkeling (software of beschikbaarheid voertuigen/assets); • De Nederlandse Rijksoverheid, de Vlaamse Overheid en de regio spreken af dat onderzocht wordt hoe deelvervoer een vast onderdeel kan worden binnen de businesscase Zeeland (veel toerisme en dagelijks forenzen voor de eerste en laatste deel van de reis).	Sleutelopgave vergroten van bereikbaarheid voorzieningen
9	Bereikbaarheid en wonen	Ondertunneling Kanaal Walcheren	Het project “Ondertunneling Kanaal door Walcheren” richt zich op het structureel verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid rond Vlissingen door een aquaduct onder het kanaal te realiseren. Hiermee worden de knelpunten bij de Sloebrug en spoorwegovergang aangepakt, met als doel een toekomstbestendige en sociaal-economisch versterkte infrastructuur te creëren voor Walcheren.	Provincie Zeeland, Gemeente Vlissingen, Gemeente Veere, Gemeente Middelburg	De problematiek en voorgestelde maatregelen worden in 2025 opnieuw, in eerste instantie in de regio, besproken. Vandaaruit wordt gekeken of en hoe aanhaken bij de Nederlandse Rijksoverheid en de MIRT (NL) kansrijk en wenselijk is. Zeeuwse overheden spreken af om: • Samen te werken aan een gedragen probleemstelling en passende oplossingsrichtingen voor de knelpunten rond de bereikbaarheid van Zuidwest-Walcheren. • Voort te zetten van de verkenningsfase om fysieke en financiële haalbaarheid van de voorgestelde oplossingen, zoals een aquaduct, verder uit te werken.	Niet van toepassing

	Opgave	Naam sleutelproject	Samenvattende beschrijving sleutelproject	Partners (indicatief)	Afspraak	Raakvlak met Regio Deal North Sea Port District
10	Bereikbaarheid en wonen	Grens-overstijgende fiets-infrastructuur	Dit project betreft een samenhangende en gezamenlijke visie en plan voor fietsinfrastructuur, bestaande uit: (1) Visie (woon-werk-recreatief) van het fietsnetwerk en (2) grensoverstijgend netwerk in kaart brengen inclusief waar nog wat nodig is. In Vlaanderen bestaat het netwerk van fietssnelwegen (fsw) en het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (bff). Beide zijn ook ingetekend binnen de Gentse haven en Zelzate. Zaak is om de netwerken aan beide zijden van de landsgrens op elkaar aan te takken. Daarnaast moet aansluiting gevonden worden bij het Project Gentse Kanaalzone voor de verdere uitbouw van de fietsinfrastructuur in het Gentse havengebied. Er is vraag naar een grensoverschrijdende visie. Hoofdvragen zijn: Wat is de vervoersvraag? Wat is het potentieel? We vertrekken met deze studie vanuit een analyse van de bestaande fietsnetwerken van beide landen. Voor de Gentse Kanaalzone is er als consensus tussen alle partners het Raamplan Fiets met een drielaagig netwerk (fietssnelwegen, bovenlokaal functioneel fietsnetwerk en lokaal functioneel fietsnetwerk). Doelstelling is om dit volledige te realiseren tegen 2030. Een katalysator voor deze doelstelling kan zijn, een bestaand 'grensoverschrijdend' infrastructuurproject, namelijk de fietsverbinding Zelzate – Terneuzen. Enerzijds is er het fietssnelwegproject F424 in Zelzate (https://fietssnelwegen.be/fietssnelwegen/F424). De provincie Oost-Vlaanderen plant de omgevingsvergunning hiervoor dit jaar in te dienen. Anderzijds is er de aansluitende fietsverbinding op het grondgebied van Nederland in het kader van het Fietz Zeeuws Toekomstbeeld Fiets, dat in 2027 gerealiseerd zou worden.	Trekker: Provincie Oost-Vlaanderen samen met Provincie Zeeland Partners: BGTS partners, Vlaams Departement, MOW, Nederlands Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat	Partijen spreken af om: • Het project te verbinden met de Regio Deal en met het Demoproject Vlaanderen. • Trajecten in kaart te brengen en af te stemmen. • Te zoeken naar een uniforme benadering.	Mogelijk met Bereikbaarheid en Gezonde leefomgeving

	Opgave	Naam sleutelproject	Samenvattende beschrijving sleutelproject	Partners (indicatief)	Afspraak	Raakvlak met Regio Deal North Sea Port District
11	Bereikbaarheid en wonen	Mobiliteits-hubs	Onderzoeksproject naar een samenhangend en grensoverstijgend mobiliteitssysteem. Binnen NSPD gebeurt al veel op mobiliteitsgebied. Maar het totaalbeeld op een grensoverstijgend mobiliteitssysteem ontbreekt. Dit project beoogt het systeem en alle ontwikkelingen in beeld te brengen en af te stemmen. Het beeld is dat er veel gebeurt op de grote lijnen. De focus binnen dit project ligt daarom op het bekijken waar en wat voor soort mobiliteithubs er nog nodig zijn, zodat ook de last mile goed ingericht wordt. Aan Vlaamse zijde zijn dit de Hoppinpunten.	BGTS partners Concessiehouders OV Vlaanderen/ Nederland Raakvlak met GO Scheldemonde (Vlaams Departement MOW)	Partijen spreken af om: • Toe te werken naar een samenhangend grensoverstijgend mobiliteitssysteem. • Onderzoek te verrichten naar het huidige mobiliteitssysteem in het District, als bouwsteen voor een grensoverstijgend mobiliteitssysteem. • Het op elkaar afstemmen van systemen om te komen tot een samenhangend grensoverstijgend mobiliteitssysteem. • Hiervoor – in eerste aanleg - € 150.000 vrij te maken. Hierbij wordt gekeken naar verschillende mogelijke financieringsbronnen. • Primair te focussen op het verbeteren van de last mile, en daarom minimaal aanleiding geven voor een verdere uitrol van mobiliteithubs in het gebied. • Het onderzoek binnen een termijn van twee jaar te realiseren. Waarna de ontwikkeling, het ontwerp en de realisatie van mobiliteithubs in de volgende twee jaar vorm kan krijgen.	Bereikbaarheid

	Opgave	Naam sleutelproject	Samenvattende beschrijving sleutelproject	Partners (indicatief)	Afspraak	Raakvlak met Regio Deal North Sea Port District
12	Bereikbaarheid en wonen	Extra Koppelingsgebieden	Koppelingsgebieden kunnen verschillende vormen krijgen, zoals groene recreatiezone, sponsnatuur en natuurinclusieve landbouw. Hoe dichter kernen bij (geplande) industrie/havenactiviteiten liggen, hoe meer omvang en prioriteit koppelingsgebieden kunnen krijgen. De reeds ontwikkelde koppelingsgebieden in de Gentse Kanaalzone en de drie beschreven pilots in de Nederlandse Regio Deal voor North Sea Port District kunnen een startpunt zijn voor de uitbouw van een breder grensoverstijgend en groenblauw netwerk dat een buffer biedt van de mogelijke industrie-overlast en bijdraagt aan een gezonde leefomgeving. Naast de Nederlandse bijkomende gebieden is blijvende aandacht voor de Vlaamse koppelingsgebieden belangrijk: zestien gebieden, waarvan dertien koppelingsgebieden zijn gerealiseerd, drie gaan richting uitvoering en voor de laatste drie is er momenteel geen beslist of gebudgetteerd beleid.	BGTS partners North Sea Port VLM (VLM heeft opdracht om zestien koppelingsgebieden te realiseren via twee landinrichtingsprojecten)	Partijen spreken af om: • Extra koppelingsgebieden aan te wijzen, met prioriteit voor gebieden die dichtbij kernen enerzijds en (geplande) industrie/havenactiviteiten anderzijds liggen. • Voorkeursgebieden te concretiseren. Dit is een startpunt richting een breder grensoverstijgend en groenblauw netwerk.	Bereikbaarheid

	Opgave	Naam sleutelproject	Samenvattende beschrijving sleutelproject	Partners (indicatief)	Afspraak	Raakvlak met Regio Deal North Sea Port District
13	Ruimte voor economie en energie	Economie, kennis-infrastructuur en arbeidsmarkt North Sea Port District	Onderzoeksproject om inzicht in de (midden- en kleinbedrijf) economische netwerken, afhankelijkheden en de verbondenheid met de haven en met de omgeving (zowel stedelijke omgeving als de kennisinfrastructuur) te krijgen. Om op basis van die data gefundeerde economische beleidsbeslissingen te kunnen nemen. Maar ook meer gericht in te kunnen spelen op ontwikkelingen, zoals het doorontwikkelen van de kennisinfrastructuur, kennis- en innovatienetwerken en arbeidsmarktvraagstukken. Voor het Vlaamse deel van de haven is in het verleden al eens een onderzoek verricht. Mogelijk moet dit geüpdatet worden. Voor het Nederlandse deel ligt deze data er niet. NSP-Talent; een nieuw project zal deze legislatuur opgestart worden binnen Stad Gent m.b.t. Raakvlak onderzoeken: NSP-Talent: een nieuw project zal deze legislatuur opgestart worden binnen de Stad Gent m.b.t. Expats. Daarnaast wordt er gewerkt aan een opleidingscentrum voor de sector van biotech in Gent. Daarnaast wordt er gewerkt aan een opleidingscentrum voor de biotech-sector in Gent.	Provincie Oost-Vlaanderen, Provincie Zeeland, Gemeenten Vlissingen, Borsele, Terneuzen, Gent, Evergem, Zelzate NSP North Sea Port Talent Kennis-instellingen in NSPD gebied. Kennis-instellingen in het District	Partijen spreken af om: - Onderzoek te verrichten naar het huidige economische ecosysteem in het District - Hiervoor – nog nader te verdelen – € 500.000 vrij te maken. Hierbij wordt gekeken naar verschillende mogelijke financieringsbronnen. - Inzicht in deze data als bouwsteen voor economische beleidskeuzes te gebruiken, maar tevens ook te benutten als startpunt richting een breder gesprek over de doorontwikkeling van de kennisinfrastructuur en arbeidsmarkt in het District. - Het onderzoek binnen een termijn van twee tot vier jaar te realiseren. Verdere mijlpalen zijn nog te bepalen.	Bereikbaarheid
14	Klimaat-robust water- en bodem-systeem	Groenblauwe dooradering en omkadering	Creëren van netwerk van water en groen dat met elkaar in verbinding is t.b.v. Project om in het District een netwerk van water en groen dat in verbinding is t.b.v. ecosysteemdiensten (biodiversiteit, buffering), en dat verbonden is met de gebieden buiten het District, te creëren. Daarmee worden ecologische verbindingzones gecreëerd en wordt voorkomen dat gebieden of populaties geïsoleerd worden. Een netwerk kan van tijdelijke en permanente aard zijn. In Vlaanderen is men vergevorderd met de ontwikkeling van een groenblauw lint door aanleg van Koppelingsgebieden (westzijde Kanaalzone). In Nederland is het natuurnetwerk zodanig versnipperd dat leefgebieden onvoldoende verbonden zijn.	Provincie Zeeland (afd. Natuur), Provincie Oost-Vlaanderen, Projectbureau Gentse Kanaalzone, Gemeenten Waterschappen / Polders en Wateringen, North Sea Port Eigenaren percelen, Natuur-organisaties (VLM)	Nader te bepalen Mogelijk de link maken met gebiedsinvesteringen Netten op Zee (provincie Zeeland).	Mogelijk met Koppelingsgebieden

4.2 Raakvlakafspraken

In de raakvlakafspraken komen projecten aan de orde waar de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid elders ligt. Deze projecten hebben wel impact op het District, waardoor de partners en andere partijen afspreken de ruimtelijke samenhang met het District af te stemmen en samen de impact op North Sea Port District te bewaken.

	Opgave	Naam sleutelproject	Samenvattende beschrijving sleutelproject	Partners (indicatief)	Afspraak	Raakvlak met Regio Deal North Sea Port District
15	Ruimte voor economie en energie	Elektrificatie North Sea Port	De verduurzaming van de industrie en de energietransitie richten zich op het terugdringen van fossiele brandstoffen en CO2-uitstoot, waarbij elektrificatie een cruciale rol speelt. Grote industriële spelers investeren fors, maar de energieopwekking moet aansluiten bij lokaal gebruik, wat vraagt om aanpassingen aan het elektriciteitsnetwerk, inclusief walstroomvoorzieningen. Op Europees niveau is bepaald dat 55% van de elektriciteit uit windenergie moet komen om de CO2-doelstellingen te halen, wat richting geeft aan de plannen. Bedrijven moeten worden uitgedaagd en begeleid bij elektrificatie van hun processen, met aandacht voor de voortgang, stimulering, en faciliteiten zoals tijdelijke ruimtevraag. Ze moeten zich houden aan gemaakte plannen, en de benodigde elektriciteitsinfrastructuur moet tijdig worden gerealiseerd. Ze moeten zich houden aan gemaakte plannen, en de benodigde elektriciteitsinfrastructuur dient tijdig te worden gerealiseerd. Concrete voorbeelden zijn onder andere: • Elektrificatie van kraakinstallaties bij DOW Chemical. • De nieuwe DRI-installatie bij ArcelorMittal. • Gebruik van industriële warmtepompen. • Netbeheerders voeren studies uit om het elektriciteitsnet aan te passen aan de eisen van deze transitie. SDR heeft hiertoe de Cluster Energie Strategie 3.0 opgesteld en voorgesteld. Capaciteit elektriciteitsnetwerk in Vlaanderen is voldoende op LT (laagspanning) aangezien een aantal LT-investeringen gepland staan. In het Cluster Energie Strategie (CES) 3.0 wordt echter ingezet op waterstofproductie en ammoniakdoorvoer voor Noord-West Europa.	DR, Fluxys, Elia, NSP, Vlaamse regering, Belgische regering en Nederlandse Rijk, Smart Delta, Resources, Fluxys, Elia, North Sea Port, Vlaamse Overheid, Nederlandse Rijksoverheid, Belgische Federale Regering	Nader te bepalen	Niet van toepassing

	Opgave	Naam sleutelproject	Samenvattende beschrijving sleutelproject	Partners (indicatief)	Afspraak	Raakvlak met Regio Deal North Sea Port District
16	Ruimte voor economie en energie	Energie-infrastructuur	In het North Sea Port District zal de komende jaren de energie-infrastructuur ingrijpend aangepast en veranderd worden. Dit gaat onder andere over locaties voor Aanlanding Wind op Zee, 380 kV -hoogspanning, mogelijke locaties voor nieuwe kerncentrale(s), maar ook over de mogelijke (onder- en/of bovengrondse) energieinfrastructuur-verbindingen. Er zijn nog veel uitdagingen en onzekerheden die van invloed zijn voordat duidelijk is waar wat gevestigd dan wel aangelegd gaat worden. En of er sprake kan zijn van combinaties en/of verbindingen van/voor meerdere utiliteiten. Dit alles gaat om besluiten waar de uiteindelijke beslissings-bevoegdheid elders ligt, maar waar NSPD-partners de ruimtelijke samenhang moeten kunnen inschatten, combineren en bewaken. Zeeuws-Vlaanderen is Nederlands grondgebied en daar geldt de Nederlandse wet. Om te voldoen aan de EU-wetgeving, de Nederlandse wetgeving en Netcode zal een 380kV-hoogspanningsverbinding tussen België en Terneuzen altijd doorverbonden moeten worden met het 380kV-hoogspanningsnet in Nederland, waarbij dus een kruising van de Westerschelde noodzakelijk is. Een interconnector tussen Nederland en België dient altijd gekoppeld te zijn aan het landelijk 380kV-hoogspanningsnet. Als er middels de 150kV lijn een interconnector gerealiseerd zou worden, die gebruikt wordt voor de stroomvoorziening in Zeeuws-Vlaanderen en voor Interconnectie met België, dan zou er direct congestie optreden. Een 380kV lijn heeft ongeveer 10 keer zo veel capaciteit en die capaciteit is in Zeeuws-Vlaanderen hard nodig, zelfs afgezien van een eventuele internconnectie ten behoeve van handel en uitwisseling tussen Nederland en België. De Cluster Energie Strategie (CES) van industriecluster Smart Delta Resources (SDR) laat nadrukkelijk de wenselijkheid van een toekomstige interconnector open. Belgische netbeheerder Elia heeft medio 2023 een Memorandum of Understanding (MoU) met TenneT ondertekend, waarin de partijen zich ertoe verbinden om samen te onderzoeken hoe de onshore en offshore interconnectiecapaciteit tussen beide landen kan worden geoptimaliseerd en uitgebreid. Eerste resultaten uit die onderzoeken volgen medio 2024. Maar zoals benadrukt in de bovenstaande toelichting gaat dit onderzoek niet over het ontsluiten van Zeeuws-Vlaanderen, maar over het optimaliseren van het Europese energienetwerk. Stand van zaken 2025: TenneT en Elia, de Belgische hoogspanningsbeheerder, voeren op dit moment een studie uit naar de behoefte van extra interconnectiecapaciteit. Die studie zal naar verwachting in de eerste helft van 2025 worden afgerond. Als uit de studie blijkt dat er behoefte is aan uitbreiding van de interconnectiecapaciteit tussen Nederland en België, moet daarna nog uitgezocht worden wáár dit dan het meest doelmatig is. Dat zou een verbinding tussen Zeeuws-Vlaanderen en België kunnen zijn, maar ook elders in het land, vanaf een 380 kV-hoogspanningsstation.	Nader te bepalen	Nader te bepalen	Niet van toepassing

Eindnoten

- ¹ [Over ons - North Sea Port](#)
- ² NOVI Plan van Aanpak North Sea Port District (mei 2021)
- ³ Regionaal Ontwikkeldkader, Werkagenda NSPD (2020)
- ⁴ NOVEX Ontwikkelperspectief North Sea Port District (2023), p. 4
- ⁵ [Rijksprogramma NOVEX](#)
- ⁶ [Woonstudie Stad Gent \(2023\)](#)
- ⁷ [Woonbeleidsplan Vlaanderen](#)
- ⁸ [Programmanota Sociaal Wonen](#)
- ⁹ Novi Plan van Aanpak (2021), p. 7-9
- ¹⁰ In Nederland heeft de Nederlandse Rijksoverheid (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) bevoegdheid over het spoor. In België heeft de Federale Regering dit, niet de Vlaamse Overheid. Voor afstemming over het realiseren van spoor in North Sea Port District is daarom betrokkenheid van de Federale Regering van België vereist.
- ¹¹ Ruimtelijk Voorstel (2024), provincie Zeeland
- ¹² [Regiodeal North Sea Port District \(2023\)](#)
- ¹³ [Reizen door Zeeland](#)
- ¹⁴ [Over het project - Rail Ghent Terneuzen](#)
- ¹⁵ [Studie Ecorys naar snelle bus tussen Gent en Terneuzen \(2023\)](#)
- ¹⁶ [Deltares over verzilting in Zeeland](#)
- ¹⁷ Ontwikkelperspectief (2023), p. 9
- ¹⁸ [Gevolgen van de aanhoudende droogte op het Schelde-estuarium](#)
- ¹⁹ [Deltares over verzilting in Zeeland](#)
- ²⁰ [Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie](#)
- ²¹ [Klimaatadaptatie bij boerenbedrijven](#)
- ²² Ontwikkelperspectief (2023), p. 9
- ²³ Ontwikkelperspectief (2023), p. 9
- ²⁴ [Groen Raamwerk Gent](#)
- ²⁵ Ontwikkelperspectief (2023), p. 9
- ²⁶ De Haven heeft grote impact op de economie. Aan Vlaamse zijde is de Directe tewerkstelling: 106.000 VTE en de Directe Toegevoegde Waarde: 17,7 miljard euro [Vlaamse-Overheid](#)
- ²⁷ [Departement MOW over netcongestie](#)
- ²⁸ [Netcongestie](#)
- ²⁹ [Netcongestie](#)
- ³⁰ [Waterstof: het potentieel van North Sea Port](#)
- ³¹ [Toekomstbestendige havens in de Vlaams-Nederlandse Delta](#)
- ³² [SDR Circular Delta](#)
- ³³ Vlaams Regeerakkoord 2024-2029, p.72
- ³⁴ Beleidsnota Buitenlands Beleid (2024-2029), p. 16
- ³⁵ Beleidsnota Omgeving (2024 - 2029), p. 8, 33-34
- ³⁶ Beleidsnota Economie, wetenschap, Innovatie en Industrie (2024-2029) – p17
- ³⁷ [De Vlaamse Havenstrategie](#)
- ³⁸ [NOVEX North Sea Port District](#)

Colofon

Deze Uitvoeringsagenda is tot stand gekomen met steun van:

Gerard van Santen	Senior adviseur Regionale Gebiedsontwikkeling / Arcadis
Imme van der Leij	Strategisch adviseur Regionale Gebiedsontwikkeling / Arcadis
Matthijs van Neerbos	Senior adviseur en directeur Economie en Beleid / Rebel
David Olmer	Adviseur Economie en Beleid / Rebel
Wilfried Jansen of Lorkeers	Illustrator en vormgever / Arcadis



Kaarten en beeldmateriaal **Arcadis** tenzij anders vermeld

Februari 2025

