



Gebiedsagenda Zeeland

inclusief Zuidwestelijke Delta



Inleiding

Zee, land en mensen

Nachtelijke satellietfoto's van Europa geven een goed beeld van de activiteiten die dag en nacht doorgaan. Vooral in het noordwesten is er een concentratie van licht, waarin de grote metropolen en industriegebieden goed herkenbaar zijn. Opvallend is echter het scherpe contrast tussen het donkere gebied en het omringende stedelijke gebied van de Randstad en de Vlaamse Ruit. Welkom in Zeeland!

Bij daglicht geeft de eerste blik op Zeeland een beeld van een oase van groen en blauw tussen enerzijds de Noordzee, en anderzijds stedelijke conglomeraten: de Randstad, de Brabantse Stedenrij en de Vlaamse Ruit. Opvallend zijn de grote landschappelijke en natuurlijke waarden, zowel op het water als op het land, met de Oosterschelde en het verdrongen land van Saeftinghe als parels van Europese allure. Zeeland is daarmee een rustpunt voor de omliggende stedelijke gebieden.

De structuur van Zeeland is die van een eilandenrijk: de grote wateren en kanalen delen Zeeland op in compartimenten. De droge hoofdinfrastructuur loopt als een hoefijzer om Zeeland heen, met de A58 en de spoorlijn als oost-west-ontsluiting voor Midden-Zeeland. Parallel hieraan is de Westerschelde de belangrijkste economische water-as, gerelateerd aan Antwerpen en aan binnenvaart van en naar de havens.

Iets verder inzoomend ontstaat er tekening binnen de groen- en blauwtinten. Voor het grootste deel van Zeeland wordt het beeld bepaald door de landbouw, met daarin relatief kleine maar hoogwaardige steden en een kustzone waarin de stranden de trekkers van recreatie zijn.

De havens van Zeeland Seaports vormen daarnaast samen de derde haven van Nederland, met de Kanaalzone tussen Terneuzen en Gent als ontwikkelgebied voor verdere (watergebonden) bedrijvigheid en biobased bedrijven. De Deltawateren hebben naast natuurlijke waarden ook een functie voor visserij, watersport en transport.

In totaal wonen er 380.000 mensen in Zeeland: evenveel mensen als in Rotterdam-Zuid, maar op een gebied zo groot als de Randstad. 's Zomers wordt dit aangevuld met 11½ miljoen overnachtingen van toeristen, die behalve op de stranden ook afkomen op de cultuurhistorische waarden en hoogwaardige culturele festivals in Zeeland.

Redenerend vanuit de duurzaamheidsdriehoek (people, planet, profit) is duidelijk wat de kapitalen van Zeeland zijn: grote ecologische waarden, economische potenties door enerzijds diep vaarwater, anderzijds door toeristische aantrekkingskracht door stranden, cultuur en cultuurhistorie. Tenslotte biedt Zeeland een zeer prettig woon- en leefmilieu voor de mensen die er wonen, werken en recreëren.

Tegelijkertijd staan deze kapitalen onder druk. Voor de gehele Zuidwestelijke Delta ligt er een grote klimaatopgave: het garanderen van de veiligheid – ook voor de Randstad! – in relatie tot de zeespiegelrijzing. De natte natuurwaarden staan onder druk door een gebrek aan estuariene dynamiek.



Binnen Zeeland staan de landschappelijke waarden onder druk door de dreiging van doorgaand noord-zuid georiënteerd (vracht)verkeer over de weg. De effecten daarvan zijn breder dan alleen de directe omgeving van de infrastructuur: de belevingswaarde –ook voor toeristen– van Zeeland wordt daarmee aangetast.

De havens liggen strategisch en aan diep vaarwater, maar de spoorverbinding naar het zuiden is niet optimaal en in de sluizencomplexen voor de binnenvaart tekenen zich problemen af.

Tenslotte zullen de gevolgen van bevolkingskrimp en de veranderende bevolkingssamenstelling duidelijk gaan worden voor Zeeland, met vraagstukken rond het draagvlak voor voorzieningen, ontwikkelingen op de arbeidsmarkt en op de woningmarkt.

Aanpak via 5 thema's

Rijk en provincie kiezen daarom voor een Zeeuwse aanpak aan de hand van vijf thema's:

- 1. Een duurzame en veilige Delta met aandacht voor het vergroten van de veiligheid in relatie tot klimaatverandering, de estuariene dynamiek en Deltagerelateerde gebiedsontwikkeling (p. 1);*
- 2. Havens en bedrijvigheid met als opgaven optimale achterlandverbindingen, een duurzaam bedrijventerreinbeleid en stimulering van de binnenvaart (p. 6);*
- 3. Verstedelijking en demografie waarmee wordt geprobeerd te anticiperen op demografische veranderingen, concentratie van verstedelijking wordt nagestreefd in het stedennetwerk Zeeland en aandacht is voor aantrekkelijk en duurzaam wonen voor alle Zeeuwen (p. 11);*
- 4. Recreatie, toerisme en cultuur als typische Zeeuwse kwaliteit met als opgave kwaliteitsverbetering van de kustrecreatie, het verbreden van het toeristisch perspectief en het versterken van cultuurhistorische elementen (p. 16);*
- 5. Natuur en landschap met aandacht voor het herstel van bestaande natuur (Natura 2000), het ontwikkelen van nieuwe natuur (EHS) en behoud en ontwikkeling van het (Nationaal) landschap (p. 21).*

In deze gebiedsagenda wordt nader ingegaan op de thema's die onder deze hoofdpogaven liggen. Het accent ligt daarbij op het fysieke domein, hoewel hier en daar ook de relaties daarbuiten zullen worden aangegeven. Ter afsluiting van deze gebiedsagenda zijn alle opgaven op één kaart verzameld en afgebeeld.

Doel en status van de gebiedsagenda

De gebiedsagenda is tot stand gekomen in samenwerking tussen rijk en regio op basis van bestaand beleid. Eerder vastgestelde nationale en regionale nota's, zoals de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de Structuurvisie Randstad 2040, de MobiliteitsAanpak, de Agenda Vitaal Platteland, de Agenda Landschap, het Concept Nationaal Waterplan en regionale structuurvisies en verkeer- en vervoersplannen zijn gebiedsgericht doorvertaald. De gebiedsagenda is daarmee geen verwoording van nieuw beleid, maar inventariseert bestaand beleid met een ruimtelijke inslag en legt de verschillende plannen naast en op elkaar. Hierdoor ontstaat inzicht in de met elkaar samenhangende opgaven op gebiedsniveau en kunnen de plannen beter op elkaar worden afgestemd.

De gebiedsagenda zelf is geen besluit om programma's of projecten tot uitvoer te brengen; op basis van de gebiedsagenda's worden in het bestuurlijk MIRT overleg keuzes gemaakt en besluiten genomen (bijvoorbeeld tot het uitvoeren van een verkenning). In deze overleggen fungeert de gebiedsagenda als structurerend en onderbouwend hulpmiddel.

Met het vaststellen van de gebiedsagenda in het bestuurlijk overleg MIRT wordt afgesproken dat de voorliggende gebiedsagenda de basis is voor het bespreken van onderwerpen en het maken van concrete (financiële) afspraken daarover in de komende paar jaar.

De gebiedsagenda heeft een dynamisch karakter. Jaarlijks, of zo vaak als nodig, kunnen in overleg tussen rijk en regio zaken worden toegevoegd of afgevoerd. In die zin is het voorliggende document een eerste generatie gebiedsagenda. Aanscherping en aanvulling is permanent noodzakelijk om de gebiedsagenda een blijvende functie in het besluitvormingsproces te geven.



1

1. Een duurzame en veilige Delta

De Zuidwestelijke Delta als watersysteem met het karakteristieke "eilandenschap" vormt de basis voor alle Zeeuwse ontwikkelingen. Gezien deze afhankelijkheid is het zaak om op een verantwoorde manier met de Delta om te gaan. Deze drager speelt immers niet alleen binnen Zeeland een belangrijke rol, maar heeft ook een belangrijke plaats in het nationale en internationale waterhuishoudingsstelsel. Tenslotte vertegenwoordigt de Delta ook een unieke natuurlijke waarde, en ligt hier een cruciale opgave voor het waarborgen van de kustveiligheid en de afvoer van rivierwater. Het leven met de Delta vergt een weloverwogen beleid dat op de toekomst gericht is. De provincie Zeeland heeft de ambitie om te excelleren in innovatieve deltatechnologie en kansen op de grens van wateropgaven en economie en wil samen met het rijk werken aan een international communicatiecentrum voor Deltatechnologie en klimaat, met Neeltje Jans als mogelijke locatie.

Met de opstelling van het Nationaal Water Plan – tevens structuurvisie op basis van de Wet ruimtelijke ordening – heeft het kabinet een eerste uitwerking gemaakt van aanbevelingen van de Deltacommissie. Een andere aanbeveling wordt overgenomen middels de voorbereiding van de Deltawet en het bijbehorende Nationale Delta-programma (NDP). Dit laatste programma is opgedeeld in een aantal gebieds- en thematische deelprogramma's.

De provincie Zeeland doet mee in de gebiedsprogramma's voor de Zuidwestelijke Delta, de Kust en in de thematische deelprogramma's Waterveiligheid en Zoetwater. De provincie Zeeland werkt actief samen met Noord-Brabant en Zuid-Holland, het rijk en de regionale waterschappen in de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta. Het doel van de samenwerking is het bevorderen van een klimaatbestendig veilige, een ecologische veerkrachtige en een economisch vitale delta en dat vast te leggen in een uitvoeringsprogramma voor de Zuidwestelijke Delta. In het uitvoeringsprogramma staat de samenhang tussen de grote waterprojecten in de Zuidwestelijke Delta en de onderlinge afhankelijkheden en kansrijke combinaties met wonen en werken, ruimtelijke economie, toerisme en natuur centraal. De kern van het uitvoeringsprogramma bestaat uit de aanpak voor de wateropgave uit het Nationaal Waterplan (NWP) die, waar mogelijk, wordt gecombineerd met wonen, werken, recreëren en natuurontwikkeling, om zo een impuls te geven aan de ruimtelijke kwaliteit en de economische ontwikkeling van de Zuidwestelijke Delta. Dit betekent het concreet verbinden van waterprojecten met regionale gebiedsontwikkeling in een samenhangend programma. De bijdrage van het uitvoeringsprogramma aan het landelijke Deltaprogramma wordt getoetst via het 'no regret' karakter van de voorgestelde maatregelen.





Opgave 1: Vergroten veiligheid in relatie tot klimaatverandering

Veiligheid tegen overstromingen is een absolute voorwaarde voor het wonen, werken en recreëren in de Zeeuwse delta. Door de klimaatverandering zal op lange termijn versterking van de waterkeringen nodig zijn om die veiligheid te kunnen behouden. Gelet op de toegenomen 'waarde' achter de waterkeringen is bovendien een verhoging van de veiligheid op zijn plaats. De zeespiegelstijging leidt tot hogere waterstanden langs de kust en de Westerschelde en, afhankelijk van de toekomst van de stormvloedkering, ook langs de Oosterschelde. De rivieren krijgen te maken met grotere piekafvoeren. Het Volkerak-Zoommeer is in het kader van Ruimte voor de Rivier aangewezen als bergingsgebied voor het opvangen van overtollig rivierwater. Om de berging nog verder te vergroten wordt ook gekeken naar verbinding met de Grevelingen en de Oosterschelde. In het Zeeuws Kustbeleidsplan, dat naar verwachting begin 2010 gereed zal zijn, geven de Zeeuwse overheden hun visie op de versterking van de waterkeringen en op een duurzaam gebruik daarvan. Voor de korte termijn worden in het plan acties geformuleerd.

Versterking van de waterkering kan op de klassieke manier. Andere, innovatieve oplossingen (MIRT-programma Innovatieve Deltatechnologie) kunnen echter een meerwaarde hebben, zeker voor ruimtelijke functies in de waterkeringzone. De komende jaren zullen daarom experimenten met innovatieve oplossingen worden uitgevoerd. Voorbeelden zijn het plan Perkpolder en het Europese project Klimaatbestendig Schouwen-Duiveland, waarin innovatieve maatregelen verder uitgewerkt worden. Bij het zoeken naar oplossingen voor de Zwakke Schakels is de combinatie van veiligheid en ruimtelijke ontwikkeling al nadrukkelijk meegenomen. Het project Waterdunen is daarvan het meest prominente voorbeeld.

Versterking van de zandige Noordzeekust gebeurt zo veel mogelijk met zand en gebruik makend van natuurlijke processen. Nu al wordt geëxperimenteerd met verschillende vormen van zandsuppletie, zoals de geulwandsuppletie zuidwest Walcheren, nieuw strand bij de Westkappelse zeedijk en de erosieberm Nieuwvliet. Door monitoring kan de ervaring met 'bouwen met de natuur' verder uitgebouwd worden. Er wordt nagedacht over proeven met andere oplossingen, zoals de zandmotor "Banjaard". Daarbij wordt verkend in hoeverre die oplossing kan bijdragen aan het tegengaan van opdringende

geulen en het verticaal mee laten groeien van de kust met de zeespiegelstijging en tegelijk voordeel oplevert voor natuur en recreatie.

Het Rijk doet in 2009-2010 een verkenning naar het tempo en de hoeveelheid van de benodigde suppleties. De suppletiestrategie wordt primair op veiligheid gericht. In de verkenning zullen echter ook de mogelijkheden worden meegenomen om, meer dan nu, zandsuppletie mee te koppelen met andere opgaven en maatschappelijke behoeften. De provincie Zeeland wil daarbij aanhaken om te onderzoeken of de recreatiedoelen beter ondersteund kunnen worden.

Om de veiligheid tegen overstroming langs de Westerschelde en, afhankelijk van de ontwikkelingen, ook langs de andere deltawateren te kunnen waarborgen is dijkversterking nodig. In dat verband is het noodzakelijk dat al snel een visie ontwikkeld wordt op de veiligheid rond de Oosterschelde, in het licht van de zandhonger, de ontwikkeling van de voordelta en de levensduur van de stormvloedkering.

Het rijk neemt het initiatief voor een verkennend onderzoek naar de kansen en beperkingen van het concept Deltadijk, inclusief ruimtelijke en financiële consequenties. De provincie Zeeland wil daaraan een bijdrage leveren door verschillende oplossingen uit te werken, zoals in Klimaatbestendig Schouwen-Duiveland ("Climate Proof Areas") en door ruimte te bieden voor experimenten. De afstemming van ruimtelijke ontwikkeling op toekomstige versterkingen vormt een belangrijk onderdeel van de planvorming. Voor het gebied tussen Westkapelle en Zoutelande wordt dat al uitgewerkt in het project Houtenburg. In vervolg op de Pilot Waterfronten Walcheren is afgesproken dat ook voor de kustplaatsen Vlissingen, Westkapelle en Zoutelande te doen. De gemeente Noord-Beveland heeft een visie voor Colijnsplaat ontwikkeld om de relatie tussen het land en het buitenwater te versterken, waarbij de dijk als bindend element fungeert. Behalve het principe van de Deltadijk, zullen ook de mogelijkheden van schorgroei en andere zaken uit Comcoast (vierjarige samenwerking tussen Nederland, België, Denemarken, Duitsland en Groot-Brittannië volgens principe "Combining functions in Coastal defence Zones") verkend en verder ontwikkeld worden. Uitbouwen en meegroeien van schorren kan een belangrijke bijdrage leveren aan de veiligheid tegen overstromingen.



Opgave 2: Herstel estuariene dynamiek

Van oorsprong is de Delta de dynamische overgangszone tussen de mondingen van de grote rivieren Maas, Rijn en Schelde en de Noordzee. Na 1953 is besloten om veiligheid absolute prioriteit te geven; de Deltawerken "temden" het getij. Hierdoor verdween de kenmerkende dynamiek van het getij en de daaraan gekoppelde natuur- en landschapswaarden van het gehele Deltasysteem. Oplossingen zijn voorhanden via herstel van de estuariene dynamiek en het verzachten van grenzen tussen land en water. Een aantal maatregelen is in voorbereiding of zelfs al genomen, zoals realisatie van de verbinding gerealiseerd tussen Veerse Meer en Oosterschelde.

Oorspronkelijk vormde het Haringvliet een natuurlijke overgang tussen de zee en de grote rivieren. Om het overstromingsrisico te beperken is in 1971 de Haringvlietdam afgerond. De huidige situatie belemmert intrek van vissoorten, zorgt voor oeverafkalving en veroorzaakt achteruitgang van flora. Doordat het water stilstaat, bezinkt het rivierslib en slijt het meer dicht. Met het "Kierbesluit" worden de gevolgen van de afsluiting van het Haringvliet aangepakt.

Op het Volkerak-Zoommeer treedt 's zomers blauwalgenbloei op, die niet alleen zorgt voor stankoverlast, maar ook giftig is. Ingezet wordt op verzilting in combinatie met terugbrengen van beperkt getij, waarvoor een doorlaatmiddel nodig is in de Philipsdam. Om ongewenste zoutopdringing te voorkomen zal bestaande infrastructuur, zoals de Volkeraksluizen en de sluizen bij de mondingen van Dintel en Steenbergse Vliet, aangepast moeten worden. Waar nu nog rechtstreeks zoet water uit het Volkerak-Zoommeer wordt betrokken, wordt een alternatieve watervoorziening gerealiseerd. Voor West-Brabant en Zeeland zijn deze alternatieven beschikbaar. Welke maatregelen zullen worden getroffen in Zuid-Holland langs het Haringvliet is nog niet helder. Voor de langere termijn wordt samen met de gebruikers gezocht naar klimaatbestendige oplossingen waarbij ook het zuinig omgaan met zoetwater en het vergroten van de zelfvoorzienendheid van belang is. Evenals bij de Haringvliet wordt verzilting pas toegelaten als de alternatieven voor de huidige beschikbaarheid van zoet water voor landbouw, drinkwater en industrie zijn gerealiseerd.

In de Grevelingen veroorzaakt ophoping van organisch materiaal gekoppeld aan zuurstofloze condities in en

nabij de bodem een ecologisch probleem. Als oplossing wordt gedacht aan het aanzienlijk vergroten van de doorlaatkoker in de Brouwersdam met introductie van getij tot gevolg. Dit zorgt voor voldoende beweging in het water om diepe en ondiepe lagen te mengen en de zuurstofhuishouding weer op peil te brengen, waardoor een meer natuurlijk en robuuster watersysteem ontstaat. Bekeken wordt in hoeverre een vergroting van de doorlaat in de Brouwersdam gecombineerd kan worden met een recreatievaartverbinding of een getijdenenergiecentrale. Tenslotte wordt onderzocht of het functioneel is om een verbinding tussen het Volkerak-Zoommeer en de Grevelingen te maken. De toegevoegde waarde van de voorgenenomen inwerkingstelling van de Flakkeese Spuisluis wordt in het onderzoek betrokken.

Sinds aanleg van de Oosterscheldewerken stroomt er minder water in en uit de Oosterschelde. Het water heeft onvoldoende kracht om sediment te verplaatsen van de geulen naar het intergetijdengebied. Deze 'zandhonger' heeft onder andere een negatieve invloed op de natuurwaarden. Momenteel worden veldproeven gedaan om te kijken of zandsuppleties en innovatieve erosiebestrijdende maatregelen de zandhonger kunnen tegengaan. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van natuurlijke materialen. Ook wordt er gezocht naar een structurele oplossing voor de zandhonger. Uitwisseling met het Volkerak-Zoommeer biedt kansen om het nutriëntentekort in de Oosterschelde aan te vullen, wat positief is voor de visserij en schelpdierenkweek.

De Westerschelde is bij de realisatie van de Deltawerken als enige zeearm buiten schot gebleven. De vrije doorvaart naar de achterliggende zeehavens, waaronder Antwerpen, was hier bepalend in. Op dit moment is de Westerschelde dus de enige zeearm met onbeperkte getijdenwerking. Door inpoldering en vaarwegverdieping in het (recente) verleden zijn de estuariene dynamiek en bijbehorende natuurwaarden – in verhouding tot de andere Deltawateren – sluipenderwijs aangetast. Herstel van estuariene dynamiek is nodig om natuurwaarden in stand te houden c.q. te herstellen. Om de verschillende belangen m.b.t. toegankelijkheid, veiligheid en natuurlijkheid te verenigen hebben Vlaanderen en Nederland op 11 maart 2005 de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium vastgesteld.



Zeehonden op sandplaten in de Voordelta



Opgave 3: Deltagerelateerde gebiedsontwikkeling

Vanuit de eerder beschreven watergerelateerde opgaven ten aanzien van het herstel van de estuariene dynamiek en waterveiligheid (kustverdediging en waterberging) ontstaan kansen voor ruimtelijke ontwikkeling. Naast natuurontwikkeling, kunnen bijvoorbeeld kansen ontstaan voor recreatieve invulling of woongerelateerde zaken.

De robuustheid van de herstellende dynamiek in de Grevelingen biedt kansen voor uiteenlopende vormen van medegebruik. Vismigratie zal weer mogelijk worden en de schelpdiervisserij zal profiteren van de hogere primaire productie. Ook betekent een doorlaatbare Brouwersdam met getijdencentrale, die de twee aanpalende eilanden door middel van "blauwe steenkool" energieneutraal kan maken, een impuls voor het toerisme; er hebben zich al investeerders gemeld die een jachthaven willen beginnen, omdat er dan weer een mogelijkheid is om de zee op te varen. Ter stimulering van innovatieve en duurzame woon- en verblijfsrecreatieve concepten aan en op het water wordt ingezet op versterking van de relatie tussen land en water middels het waterfrontenconcept. Dit kan door plaatselijk aan te sluiten bij cultuurhistorische kernen als Scharendijke en Brouwershaven, zoals in het project "Innovation Island". Hier wordt woningbouw gecombineerd met havenuitbreiding en upgradering van het voorzieningenniveau.

Ook verzilting van Volkerak-Zoommeer – waardoor weer een gezond watersysteem ontstaat – biedt kansen voor de (mossel)visserij, de recreatie en wonen aan of in de omgeving van het water. Voor het gebied rond het Zoommeer wordt een toekomstscenario "Bergen op Zoom aan Zee" ontwikkeld dat vertaald kan worden in projecten om de problematiek op korte- en middellange termijn aan te pakken. De centrale gebiedsopgave is om het water als drager van economische, ecologische en ruimtelijke ontwikkelingen in dit oostelijke deel van het Oosterscheldebekken te herstellen, zonder dat dit ten koste gaat van de al aanwezige belangen.

Op termijn is versterking van de waterkeringen noodzakelijk in verband met de zeespiegelstijging, maar ook als gevolg van de door de Deltacommissie aanbevolen verhoging van het veiligheidsniveau. Kustdorpen en -steden staan voor de opgave na te moeten denken over de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling, zodanig dat verster-

king van de waterkering in de toekomst mogelijk blijft en maximale synergie wordt bereikt tussen de versterking en de ruimtelijke kwaliteit. Onlangs is de pilot "Waterfronten Walcheren" afgerond, bestaande uit een aantal toekomstscenario's en oplossingsrichtingen. Kustversterking wordt daarin vooral gezien als gebiedsontwikkeling, waarbij nadrukkelijk aandacht is voor de ruimtelijke kwaliteit en de sociaaleconomische en cultuurhistorische aspecten. Verder wordt er accent gelegd op het beter omgaan met onzekerheden van zeespiegelstijging, golfaanval, maar ook normeringen en hier flexibel op te reageren. Een verdere verkenning voor Vlissingen en Zoutelande, waarin het concept 'Deltadijk' (deelprogramma Veiligheid Nationaal Deltaprogramma) worden meegenomen, behoort tot de mogelijkheden.

Anders dan bij Westkapelle en Zoutelande, waar zee- waartse kustversterking de voorkeur geniet, werd voor het tussenliggende gebied "Houtenburg" in eerste instantie een landinwaartse versterking als voorkeursalternatief gekozen. Momenteel worden echter ook de mogelijkheden voor zeewaartse kustversterking door middel van experimentele geulwandsuppletie onderzocht. In het gebied manifesteren zich een aantal knelpunten die binnen een korter tijdsbestek aan de orde zijn dan kustversterking, zoals verouderde dag- en verblijfsrecreatieve voorzieningen en een ontoereikende verkeerscirculatie. Toegewerkt wordt naar een integrale uitvoeringsgerichte visie, die de basis is voor uitvoering van projecten. Deze visie kan tevens antwoord geven op de vraag hoe belangrijke projecten kunnen worden gerealiseerd, zonder dat hiervoor op de lange termijn belemmeringen ontstaan voor een eventuele kustversterking.

Waterdunen aan de Zeeuws-Vlaamse Noordzeekust behelst een combinatie van kustversterking, recreatieontwikkeling en natuurontwikkeling. Openbaar toegankelijke natuur met gecontroleerd getij wordt straks gecombineerd met natuurgerichte recreatie (zie ook p. 17). Het eveneens in Zeeuws-Vlaanderen gesitueerde project Perkpolder is een ander voorbeeld van de gewenste integraliteit in ontwikkelingen en beleidsdoelen op en rond de Westerschelde. Economische ontwikkeling, in dit geval in de vorm van wonen en recreëren gaat hier hand in hand met ecologisch herstel en kustbescherming.



2

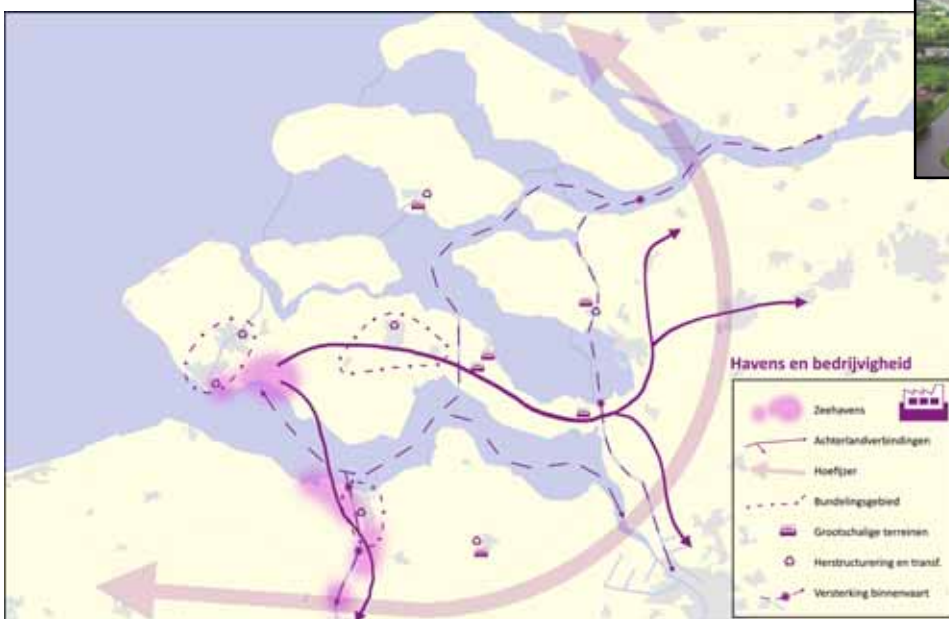
2. Havens en bedrijvigheid

Als onderdeel van de Hamburg-Le Havre range en met het grote Europese achterland hebben de Zeeuwse zeehavens (Vlissingen-Oost en Kanaalzone Terneuzen) een internationale rol van betekenis. De Scheldehavens tezamen behoren bij de top van de wereld als het gaat om goederenoverslag, en de Zeeuwse zeehavens zijn gezamenlijk het 3e zeehavengebied van Nederland. De nabijheid van de Vlaamse havens (het havengebied Scheldebekken valt mondiaal in de top 5) en economische zones zijn voor de Zeeuwse economie een enorme sterkte en kans: vele bedrijven hebben vestigingen aan weerszijden van de grens en vooral in de Kanaalzone wordt de band met Gent door alle betrokkenen erkend. Tegelijkertijd is van oudsher de relatie met Rotterdam, als Nederlands grootste mainport, belangrijk. Ten aanzien van de oriëntatie van de Zeeuwse havens wordt o.a. in MIRT VAR-verband bekeken hoe strategische internationale allianties kunnen worden gezocht. De Zeeuwse zeehavens zijn door hun ligging hiervoor uitermate kansrijk. De Zeeuwse zeehavens vormen één van de economische kerngebieden van Nederland, en zijn een motor voor andere bedrijvigheid in Zeeland. Het grootste deel van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de Zeeuwse havengebieden wordt op dit moment gecreëerd in de chemische en procesindustrie. Daarnaast is ook de logistieke sector goed vertegenwoordigd. Het belang van deze sectoren wordt erkend in het programma "Pieken in de Delta", en is speerpunt van provinciaal en rijks economisch beleid. Een project waarbij dit zichtbaar wordt, is bijvoorbeeld de

containerisatie in het Sloegebied. Een ander speerpunt van economisch beleid, stimulering van nieuwe hoogwaardige bedrijvigheid en kenniseconomie, is in de Zeeuwse havens tevens aan de orde. Hierbij wordt met name ingezet op innovatieve manieren van bedrijvigheid en (delta)technologie. Zo biedt bio-energie (groene grondstoffen) en gebruik van reststoffen een belangrijke kans in met name de Kanaalzone. Tezamen met andere mogelijkheden (ook buiten de havengebieden, zoals windenergie) biedt dit ook kansen op het gebied van de energietechnologie.

Ook voor binnenvaart en de bedrijvigheid op reguliere droge terreinen is de aanwezigheid van water van oudsher een vestigingsfactor van betekenis. Deze vestigingsfactor verslechtert echter in snel tempo, wegens de transformatie van binnenhavens naar jachthavens of woningbouwlocaties. De economische waarde en potentie van deze bedrijfstak moet echter niet onderschat worden. Daarnaast introduceert de Seine-Schelde verbinding nieuwe kansen voor de Zeeuwse binnenvaart.

Een aantal (grootschalige) zones in of aangrenzend aan de havengebieden kennen een noodzaak van herstructurering. Met name het Vlissingse havengebied (Stadshavens) kent een majeure herstructureringsopgave. Daarnaast zijn herstructurering en transformatie ook op droge bedrijventerreinen verspreid over Zeeland aan de orde in kernen als Zierikzee, Tholen en Hulst.





Opgave 1: Goede bereikbaarheid havens en achterlandverbindingen

Voor het goed en efficiënt kunnen functioneren van de Zeeuwse havens is een optimale bereikbaarheid van zowel de havens zelf (inkomende goederenstromen) als ook de achterlandverbindingen (uitgaande goederenstromen) van essentieel belang. Zeeland zet daarbij in op multimodaliteit, dat wil zeggen een goede bereikbaarheid via weg, spoor, water én buisleidingen. In dit kader is o.a. het Kwaliteitsnet Goederenvervoer gedefinieerd (hoewel exclusief buisleidingen) opgesteld.

WEGINFRASTRUCTUUR

Voor de bereikbaarheid van de Zeeuwse havens via de weg zijn 2 assen van belang. Voor de noord-zuidas is dit de N62, ruwweg Goes-Gent. Deze as is met name bedoeld voor de ontsluiting van de Kanaalzone richting België en heeft een meer regionaal karakter. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling aan deze as een doorgaande functie toe te kennen.

De belangrijkste oost-westas is de A58. Deze as (tevens de enige autosnelweg in Zeeland) verbindt de havengebieden met het achterland. In combinatie met andere functies kan deze A58 met recht de levensader voor beide havengebieden worden genoemd als het gaat om de bereikbaarheid over de weg. De robuustheid van deze verbinding dient dan ook te allen tijde te worden geborgd. Zowel in Zeeland, als ook bij de verbindingen naar de autosnelwegen die het achterland ontsluiten (met name A4, A15/A16 en de Belgische A11). Dit "hoefijzer" rondom Zeeland dient, samen met de A58 in Zeeland, te zorgen voor de externe bereikbaarheid van de Zeeuwse havengebieden.

De noord-zuidassen over de Zeeuwse eilanden worden in dit kader bewust niet genoemd. Zeeland kiest er nadrukkelijk voor deze assen geen deel te laten uitmaken van het (doorgaande) goederenvervoer over de weg, en daarmee dus de bereikbaarheid van de havengebieden.

SPOORINFRASTRUCTUUR

De spoorlijn van het havengebied van Vlissingen naar het Brabantse achterland zorgt, tezamen met de recent (nieuw) aangelegde Sloelijn, voor de bereikbaarheid van het Vlissingse havengebied per spoor. Van daaruit kunnen de achterlandverbindingen naar Rotterdam worden

bereikt, evenals de Betuweroute en de Brabanneroute. Een rechtstreekse aansluiting in zuidelijke richting ontbreekt thans nog. Op dit moment moet in Kijfhoek kop gemaakt worden, om vervolgens in zuidelijke richting (of omgekeerd) verder te kunnen. Voor een vlotte doorstroming van het goederenvervoer per spoor is een directe zuidelijke verbinding, ook gelet op de toenemende goederenstromen per spoor uit het Vlissingse havengebied wenselijk.

Het havengebied van Terneuzen wordt eveneens ontsloten per spoor (in zuidelijke richting naar België). De capaciteit van deze spoorlijn is weliswaar voldoende, maar het rangeerterrein bij Sas van Gent is aan strenge milieu- en veiligheidseisen onderhevig, waardoor knelpunten optreden en spoorvervoer weinig aantrekkelijk is. Een nieuwe spoorverbinding aan de oostzijde van het kanaal van Gent naar Terneuzen is op termijn wellicht wenselijk. Op de spoorlijn Vlissingen-Brabant dient de situatie bij de kruisingen met vaarwegen (waarbij deze modaliteiten niet conflictvrij kunnen worden afgewikkeld) nadrukkelijk te worden gemonitord. Door zowel het toenemende spoorvervoer als het toenemende scheepvaartverkeer op het Kanaal door Zuid-Beveland en Schelde-Rijnkanaal kan dit in de toekomst tot knelpunten leiden.

BUISEIDINGEN

Het aantal buisleidingen in Zeeland groeit de laatste jaren in toenemende mate. Dit is een uitstekende ontwikkeling; vervoer van stoffen via buisleidingen is een milieuvriendelijke modaliteit en versterkt de positie van Zeeland in logistieke netwerken. Een goede aansluiting op een leidingenstrook kan een vestigingsvoorwaarde voor bedrijven zijn en de mogelijkheid van een modal shift wordt hierdoor bevorderd. Gelet op innovaties in de bio-based industrie in Terneuzen, is een verdergaande ontwikkeling van het buisleidingennet wenselijk. Aansluiting op het internationale buisleidingennetwerk is van groot belang; hierbij kan de Multi Utility Provider (MUP) in de Kanaalzone Gent-Terneuzen een rol spelen. Voortkomend uit het Rotterdam Climate Initiative (RCI) worden verder de mogelijkheden voor opvang, opslag en (buisleiding)transport van CO₂ in en door de Zeeuwse havens nader onderzocht.



De haven van Kamperland



Opgave 2: Bedrijventerreinen: van uitbreiding naar herstructurering

Zeeland heeft van oudsher relatief veel bedrijventerreinen. Niet alleen in de steden, maar ook juist op het platteland zijn veel terreinen ontstaan; bijvoorbeeld uit agrarisch aanverwante bedrijven. Daarnaast hebben de zeehavens uiteraard hun uitstraling en spin-off op het omliggende gebied. Bedrijventerreinen vervullen een belangrijke functie voor de (regionale) economie. Het laatste decennium is het areaal bedrijventerrein echter hand over hand toegenomen en is de correlatie tussen de omvang van terreinen en werkgelegenheid verwaterd. Het uitgeven van bedrijfsgrond is niet langer een garantie voor (groei van) werkgelegenheid. Het is dus zaak een goed aanbod aan terreinen te hebben, dat aansluit bij de vraag van de markt.

Het provinciaal bedrijventerreinbeleid is daarom gericht op bundeling en concentratie, met veel aandacht voor zuinig ruimtegebruik. Deze insteek neemt aan belang toe, wanneer gerealiseerd wordt dat de Zeeuwse bedrijventerreinen zeer extensief benut worden; in geen enkele andere provincie is het ruimtegebruik per werknemer zo hoog. Daarnaast speelt ook de veroudering van bedrijventerreinen; de door de commissie Noordanus beschreven situatie komt ook in Zeeland veelvuldig voor, waardoor er een forse herstructureringsopgave ligt. Het provinciale herstructureringsprogramma dat momenteel wordt opgesteld, inventariseert de opgave en behelst voorstellen voor een inhaalslag.

Zuinig ruimtegebruik en veroudering zijn aan elkaar gekoppeld; vanwege de veroudering willen bedrijven verhuizen naar nieuwe terreinen. Aanleg hiervan is voor beheerders (vaak gemeenten) goedkoper en eenvoudiger dan herstructurering van verouderde terreinen. Hiermee is de cirkel rond: door de moeizame aanpak van verouderde terreinen worden meer nieuwe terreinen aangelegd op waardevolle open plekken in het landschap. En dat raakt de kern van het tweesporenbeleid van de provincie Zeeland: een (economisch) dynamisch én (landschappelijk) aantrekkelijk Zeeland.

HERSTRUCTURERING

De herstructureringsopgave ligt verspreid over Zeeland, op grote en kleine terreinen en bij verschillende dorpen en steden. De grootste opgaven vinden we echter in de vier steden. In Vlissingen biedt ontwikkeling van de Stadshavens kansen voor watergebonden bedrijvigheid,

kennisgerelateerde bedrijvigheid gekoppeld aan onderwijsinstellingen, maar ook voor hoogwaardige kantoorlocaties, een jachthaven en het behoud van de vismijn. Deze majeure herstructureringsopgave draagt sterk bij aan de (rijks)doelstellingen van het Convenant Bedrijventerreinen, en kan om die reden in aanmerking komen voor een daarin geïntroduceerde (FES) bijdrage van het rijk. In Middelburg kunnen door een herprofilering op het stedelijke bedrijventerrein Arnestein in relatie met samenwerking met Vlissingen (Stadshavens, gedeelte Poortersweg) meerdere doelen worden behaald. Inbreiding d.m.v. herstructurering kan voor de komende jaren ontwikkelingsruimte bieden, zodat er geen sprake hoeft te zijn van extra uitleg in Nationaal Landschap. Daarnaast betekent herontwikkeling van Arnestein en het nabijgelegen Ramsburg dat Middelburg een nieuw visitekaartje kan afgeven aan de nieuwe N57.

Door de herstructurering van Arnestein kan bovendien extra binnenvaartgerelateerde bedrijvigheid worden geacommodeerd en gestimuleerd. Hiervoor is een aanvraag voor de quick wins-subsidie binnenvaart gedaan. In Terneuzen kan de (her)ontwikkeling van de locatie Kennedylaan als onderdeel van het Masterplan Axelse Dam een duidelijke economische structuurversterking voor de nabijgelegen binnenstad betekenen.

REGIONALE AFSTEMMING

Het integrale Zeeuwse bedrijventerreinenbeleid komt samen in de aanpak via regionale bedrijventerreinprogramma's. Op basis van een Zeelandbreed uitgevoerde behoefteraming wordt aan iedere regio een zogenaamde ijzeren voorraad gekoppeld, waarbinnen gemeenten gezamenlijk de bedrijventerreinopgave van de komende jaren moeten afstemmen. De SER-ladder is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Bundeling in stedelijke gebieden en daarbuiten concentratie op grootschalige terreinen vormt de rode draad. Doel is tweeledig: enerzijds overaanbod (en daarmee de hierboven beschreven vicieuze cirkel) voorkomen, anderzijds gemeenten dwingen te kiezen voor kwaliteit: welke terreinen worden met prioriteit aangelegd? En op welke locaties? Hoe profileren wij ons als regio? Welke rol speelt herstructurering in het aanbod? Hoe om te gaan met segmentering?



Opgave 3: Stimuleren binnenvaart

Door de eilandenstructuur heeft Zeeland een natuurlijke relatie met het water. Voor havens en bedrijvigheid biedt dit grote voordelen. Door de ligging aan diep vaarwater is sprake van een relatief eenvoudige aan- en afvoer door grote zeeschepen. Voor de verdere verspreiding van de goederen van en naar het achterland kan de binnenvaart een grote rol spelen. Dit is al het geval: 26 miljoen ton goederen (equivalent van ca 900.000 vrachtwagenbewegingen) wordt per jaar via de binnenvaart van en naar Zeeland vervoerd.



Foto: Bureau Voorlichting Binnenvaart

Uit oogpunt van duurzaamheid en omdat een verdere toename van de havenactiviteiten in Vlissingen en Terneuzen wordt verwacht, is het beleid erop gericht de rol van de binnenvaart te doen toenemen. Bovendien zorgt bijvoorbeeld de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding waarschijnlijk voor een groei van het aantal binnenvaartbewegingen in noord-zuidrichting en vice versa. Ook de ontwikkelingen in de internationale markt en op de haventerreinen zelf (uitbreiding) zorgen voor dergelijke groei. Dit biedt grote kansen om ook in Zeeland meer faciliteiten voor de binnenvaart te creëren c.q. de bestaande faciliteiten zo robuust mogelijk te maken en houden.

Met het oog op de komst van de Seine Schelde verbinding en de ontwikkeling van de Zeeuwse Havens wordt

met name gewerkt aan de Kanaalzone Terneuzen als toekomstig centrum voor de binnenvaart. Voor de Zeeuwse economie biedt dit grote kansen. Zeeland wil hier op inspelen door het verder faciliteren en uitbreiden van de mogelijkheden van de binnenvaart.

Naast kwalitatieve doelstellingen is er in de provinciale beleidsdocumenten ook een kwantitatieve doelstelling voor de binnenvaart geformuleerd. In het Provinciale Verkeer- en Vervoerplan (PVVP) en het Provinciaal Sociaal-Economische Beleidsplan (PSEB) is de ambitie neergelegd om bij nieuwvestiging in de havengebieden minimaal 50% van de aan- en afvoer over het water af te wikkelen. Waar mogelijk wordt ook in bestaande situaties een modal shift in de richting van de binnenvaart nagestreefd.

NETWERKANALYSE BINNENHAVENS EN VAARWEGEN

Om de kansen van de binnenvaart voor de Zeeuwse economie, milieu en omgeving te benutten, is door de provincie Zeeland met het bedrijfsleven, Rijkswaterstaat en Zeeland Seaports in 2008 een netwerkanalyse voor binnenhavens en vaarwegen opgesteld. Op grond van deze netwerkvisie wordt gewerkt aan het behoud en versterking van het netwerk van binnenhavens en zijn de infrastructurele knelpunten op het vaarwegennet w.o. de diverse sluizencomplexen in kaart gebracht. Ook wordt gewerkt aan een actieprogramma binnenvaart. Kern hiervan is dat de Zeeuwse binnenvaartroutes zo robuust dienen te zijn, dat ook de verwachte toename van het aantal binnenvaartbewegingen volwaardig kan worden afgewikkeld. Met name de sluizencomplexen bij Terneuzen, Krammer, Volkerak en Kreekrak kunnen hierbij knelpunten opleveren. Het tijdig aanpakken van deze knelpunten is een belangrijke voorwaarde voor de blijvende groei in binnenvaartbewegingen. Naast de infrastructurele en ruimtelijke aspecten (hardware) zijn ook andere aspecten voor het ontwikkelen van de binnenvaart van belang (software), zoals promotie, onderwijs, innovatie en sluismanagement.



3

3. Verstedelijking en demografie

Naast zee, strand, deltawater en natuur is er in Zeeland uiteraard ook ruimte voor "rode" functies zoals werken en wonen. Zeeland heeft een groot aantal troefkaarten in handen ten aanzien van een aantrekkelijk woonmilieu. De nabijheid van stranden en deltawateren, het veelzijdige (cultuur)landschap in combinatie met de aanwezigheid van cultuurhistorisch hoogwaardige steden met een goed voorzieningenniveau, creëren samen een leefomgeving die hoog gewaardeerd wordt. Ongeveer de helft van de Zeeuwen woont in één van de grote steden Goes, Middelburg, Terneuzen en Vlissingen, die gezamenlijk het Zeeuws Stedennetwerk vormen. Deze vier steden zijn de sociaal-culturele en economische motor van Zeeland. Behalve dat ze concentratielocaties zijn voor wonen en werken, hebben ze ook een verzorgende functie voor de gehele provincie: ze kennen de meeste voorzieningen en hebben een groot verzorgingsgebied. Deze voorzieningen staan overigens wel onder druk van autonome schaalver-

grotingsprocessen. Met slechts 380.000 inwoners in een gebied zo groot als de Randstad is het voor Zeeland niet vanzelfsprekend dat (boven)regionale voorzieningen in voldoende mate in het Stedennetwerk gesitueerd kunnen blijven.

De Zeeuwse bevolkingsgroei vakt af, waarbij een onderscheid te maken is tussen verschillende regio's en ook tussen de grote steden. Het aandeel ouderen stijgt en qua huishoudensamenstelling is een verschuiving gaande van traditionele gezinnen naar één- en tweepersoons-huishoudens. De betrokken partijen zien deze demografische ontwikkeling als een uitdaging en oriënteren zich op een gedifferentieerde aanpak per regio. De provincie heeft met de nota Onverkende Paden deze ontwikkelingen geanalyseerd en een bewustwordingsproces op gang gebracht. De zeer recent uitgebrachte nota Op Pad is hierop het vervolg.





Opgave 1: Anticiperen op demografische veranderingen

Zeeland zit in een overgang van structurele bevolkingsgroei naar een situatie van minder groei en krimp. Dit zal als gegeven gezien moeten worden in plaats van een factor waarop gestuurd moet worden. De tijd is rijp voor een aanzienlijke koerswijziging ten aanzien van wonen, maar ook werken en aanverwante beleidsterreinen.

REGIONALE AFSTEMMING WONEN & WERKEN

Mensen oriënteren zich niet alleen in een specifiek dorp maar nemen meerdere kernen in overweging. Datzelfde geldt voor ondernemers. Door demografische veranderingen is er bovendien een lagere uitbreidingsbehoefte van woningen en werklocaties binnen een regio. Door onderlinge concurrentie over woon- en werklocaties dreigt verspilling van middelen en ruimte; er zal gezamenlijk een sterke regie gevoerd moeten gaan worden. Het beleidsaccent komt te liggen op kwaliteitsverbetering in bestaand bebouwd gebied.

BEHOUD VAN VASTGOEDWAARDE

Fixatie op de uitbreiding van de woningvoorraad maakt van de kwaliteit van de bestaande woningvoorraad een blinde vlek. Dit terwijl juist de huidige voorraad voor een groot deel niet toekomstbestendig is. Zeeland streeft naar behoud van de vastgoedwaarde van woningen; vraag en aanbod moeten kwalitatief en kwantitatief in balans zijn. Bij afnemende huishoudengroei en een sterk veranderende huishoudensamenstelling zal de nadruk komen te liggen op sloop, opknappen, selectief bijbouwen én de openbare ruimte aanpakken.

PENDEL EN DEELTIJDWONEN

In gebieden met een overschot aan verouderde particuliere woningen kan de tweede woningbezitter de redding betekenen voor de woningmarkt en leegstand en verpaupering voorkomen. Bovendien wordt door verbeterde fysieke en digitale bereikbaarheid de tweede woning steeds vaker gebruikt. Bevorderen van deeltijdwonen past bij de rol die Zeeland heeft en steeds meer zal krijgen in de interregionale context: dé plek binnen het verstedelijkte Beneluxgebied waar nog rust, ruimte, schone lucht aanwezig is. Pendeltoename hoort hier ook bij, omdat mensen naar Zeeland willen verhuizen vanwege

het woonklimaat en het er voor over hebben om te pendelen naar werk buiten de provincie. Goede verbindingen zijn essentieel.

LEEFBAARHEID EN VOORZIENINGEN

De focus ligt nu op het in stand houden van voorzieningen. Daarbij richten we ons met name op de bundeling van voorzieningen zoals het stimuleren van multifunctionele accommodaties. De focus moet verschuiven naar bovenlokaal bundelen waardoor, uiteraard in combinatie met goede basismobiliteit, uiteindelijk elke kern kan profiteren. Om de leefbaarheid te vergroten is (heroriëntatie van) sociale samenhang en gemeenschapszin essentieel. Sleutelwoorden daarbij zijn goede woonkwaliteit, ontmoetingsfuncties, en bereikbaarheid (integratie OV & WMO-vervoer, taxi).

Een veelgenoemde voorziening in kleine kernen is het basisonderwijs. Er zijn diverse dorpen aan te wijzen waar men tevreden is over de leefbaarheid terwijl er geen basisschool aanwezig is. Zeeland streeft er naar om de onderwijskwaliteit altijd centraal te stellen, en het daarvoor noodzakelijke vervoer op een betrouwbare manier te regelen.

Door schaalvergrotingsprocessen is het Zeeuwse beroepsonderwijs relatief kleinschalig. Ook hier wordt de kwaliteit centraal gesteld, evenals de vraag hiertoe bij overheid, onderwijs en ondernemers. Daarvoor moeten deze partijen nog meer dan het geval is betrokken worden bij het beroeps- en wetenschappelijke onderwijs.

WERKGELEGENHEID

Werkgelegenheidsgroei – op dit moment nog wel een probleem in Zeeland – is niet meer relevant als het werkloosheidspercentage op frictieniveau zit en de beroepsbevolking niet meer groeit. In Zeeland is dit mogelijk al over enkele jaren het geval in bepaalde gebieden, ondanks groei van de arbeidsparticipatie en de huidige economische recessie. In de plaats daarvan wordt een goede balans tussen vraag en aanbod steeds belangrijker. Nu al zijn in diverse sectoren tekorten zichtbaar omdat opleiding en ervaring van werkzoekenden niet aansluiten op de vraag van werkgevers. Ingezet zal worden op (om)scholing van werknemers.



Opgave 2: Verstedelijking Stedennetwerk Zeeland

Het Stedennetwerk Zeeland is gestart als stadsgewest Middelburg-Vlissingen en sinds het Convenant Woningbouwafspraken Zeeland 2005 uitgebreid met Goes en Terneuzen. De verstedelijkingskoers 2010-2020 is als volgt vastgelegd:

PRIORITEIT VOOR GROTE TRANSFORMATIELOKATIES

(GOESE SCHANS, RAMSBURG, AXELSEDAM EN SCHELDEKWARTIER)

Woningbouw op voormalige bedrijventerreinen nabij binnensteden draagt bij aan stedelijke structuurversterking. Deze locaties zijn financieel moeilijker te ontwikkelen dan uitleglocaties aan de stadsrand. Ook de ontsluiting vraagt om expliciete aandacht. Door grote wijkomvang en relatief dunne bouwstromen is de doorlooptijd lang, dus met een zwaar doortikkende rente in de exploitatie. Energiezuinige woningen en aandacht voor waterberging zijn essentieel. Vanwege het accent op watergericht wonen kunnen deze locaties nadrukkelijk in beeld komen voor deeltijdwonen.



HERSTRUCTUREREN WOONGEBIEDEN

Het stedennetwerk kent een aantal wijken die extra aandacht behoeven. Ingezet wordt op herstructurering van een aantal (verouderde) wijken, waar een combinatie van fysieke en sociale maatregelen wordt ingezet voor het verbeteren van de leefbaarheid. Provincie Zeeland zet ISV3 bij voorrang in op de wijken in het Stedennetwerk. Van het rijk wordt financiële inzet gevraagd door middel van "40+geld" en inzet van het Wijkimpulsteam.

AANDACHT VOOR GEVOLGEN DEMOGRAFIE (KRIMP)

Demografische ontwikkelingen vragen om toegankelijke, levensloopbestendige woningen. Dit kan leiden tot meer

sloop dan nieuwbouw; deze verdunning heeft grote financiële gevolgen door de combinatie van onrendabele investeringen met weinig geld genererende mogelijkheden. Analooq aan Parkstad/Limburg gaan rijk (Topteam Dijkstal/Mans) en regio gezamenlijk onderzoek doen naar de krimp in en rond het Stedennetwerk en Zeeuws-Vlaanderen.

HERSTRUCTUREREN BEDRIJVENTERREINEN

In het Stedennetwerk is voor de komende periode in principe voldoende voorraad beschikbaar. Om deze voorraad echter optimaal te benutten is op Walcheren enige bedrijfsverplaatsing en herstructurering noodzakelijk. Door binnen Vlissingen Stadshaven extensieve bedrijven van bedrijventerrein Arnestein (Middelburg) te herhuisvesten, kan bedrijventerrein Arnestein geherstructureerd worden voor traditionele bedrijvigheid. Om de verplaatsing mogelijk te maken is binnen Vlissingen Stadshaven herontwikkeling noodzakelijk. Deze ingrepen leiden ertoe dat verdere ontwikkeling van bedrijventerreinen in uitleggebieden c.q. in het Nationaal Landschap in de aankomende periode niet nodig is.

RUIMTELIJK HERSTEL OVERGANGEN STAD EN LAND

Middelburg werkt aan een omliggende groene schil als kwalitatief hoogwaardig gebied met uitlooptmogelijkheden, en samen met Vlissingen aan de Geledingszone. Goes zet in op een stedelijk uitloopgebied richting het Poelbos en een opwaardering van het Schengegebied aan de noordzijde van de stad. Terneuzen ontwikkelt een stedelijk uitloopgebied tussen Axel, Terneuzen en Zaamslag en een nieuwe groene oost-west as in het stedelijk gebied tussen het kanaal en de Otheense Kreek.

VERBETEREN IN- EN EXTERNE VERBINDINGEN PER AUTO EN OV

Naast het op orde brengen van externe autoverbindingen (A58, A4, N62) is aandacht nodig voor het OV (interliners en trein), en qua interne verbindingen verbeterde aanknoping op hoofdinfra (A256/A58 Goes etc.). De steden zetten flankerend beleid in, met als ingrediënten autoluwe binnensteden, ruimtelijke en verkeerskundige benutting van OV-knooppunten en met het autoverkeer concurrerende langzaamverkeersverbindingen.



Boulevard Vlissingen



Opgave 3: Aantrekkelijk en duurzaam wonen in Zeeland

Zeeland krijgt de komende decennia te maken met een dalende bevolking en een wijziging in huishoudensamenstelling. Beide factoren gecombineerd vragen om transformatie van de bestaande woningvoorraad, met accenten op kwaliteit en levensloopbestendigheid. In een aantal wijken zal dit leiden tot meer sloop van woningen dan nieuwbouw, hetgeen grote financiële gevolgen heeft. Ook zal aandacht nodig zijn voor energie & klimaat; al met al een forse opgave voor woningcorporaties, gemeenten en particuliere eigenaren. Er is sprake van grote onrendabele investeringen met weinig mogelijkheden om elders ter compensatie hiervan geld te genereren.

Tot 2020 stijgt het aantal woningbehoevende huishoudens in Zeeland met ruim 9.000. De provincie hanteert een bundelingsbeleid; ongeveer de helft van de woningbehoefte dient in het stedennetwerk ingevuld te worden. Met de overige gemeenten worden afspraken gemaakt over het regionale programma, waarbij de dragende kernen (Oostburg, Hulst, Tholen en Zierikzee) het primaat hebben. In het programma voor het stedennetwerk en de regionale programma's wordt rekening gehouden met 30% extra bouwvolume ten behoeve van de continuïteit van de woningbouw, ambitie voor nieuwe inwoners en nieuwe woonvormen zoals deeltijdwonen. Deze schuifruimte is nodig voor procesmatige tegenvallers en het kunnen maken van de benodigde kwaliteitsslag.

Bij nieuwe woningen – waarbij deels sprake is van vervanging – wordt uitgegaan van een evenwicht tussen grondgebonden en niet grondgebonden woningen. Ten opzichte van nu is dat een toename van niet-grondgebonden woningen. Dit is verklaarbaar vanuit de sterk toenemende vraag naar levensloopbestendige woningen, die makkelijker via appartementen realiseerbaar zijn. In stedelijke woonmilieus ligt de nadruk op appartementen, in groene woonmilieus op grondgebonden woningen. Watergericht wonen, een bij uitstek Zeeuws product, wordt zowel aangeboden in de stedelijke omgevingen via de grote transformatieprojecten van het Stedennetwerk, als ook op meer "landelijke" locaties zoals

het project "Innovation Island" aan de noordkust van Schouwen-Duiveland.

Zeeland zet in op duurzaam bouwen; bij zowel nieuwe als bestaande woningen wordt energiebesparing nagestreefd. In prestatiecontracten met projectontwikkelaars en woningcorporaties worden energieprestatie-eisen opgenomen. Naast optimaal gebruik maken van de zon wordt ingezet op Koude-Warmte-Opslag en benutting van (industriële) restwarmte. Woningcorporaties doen in het kader van het Convenant Energiebesparing extra investeringen in de sociale woningvoorraad. In de particuliere sector wordt aangesloten bij het Rijksprogramma 'Meer met Minder' (MMM); een gezamenlijke aanpak van overheid, energieleveranciers, woningcorporaties, bouw- en installatiebedrijven. De provincie stelt €1 miljoen beschikbaar voor energiebesparing in de bestaande particuliere woningvoorraad. Van participerende gemeenten wordt eenzelfde bijdrage verwacht.

Gelet op de vrij geringe bevolkingsdichtheid en de grote afstanden tot de stedelijke gebieden Randstad, Brabantse Stedenrij en Vlaamse Ruit zijn goede verbindingen naar de omliggende gebieden van groot belang. Een goede bereikbaarheid – zowel per OV als auto – van de omringende gebieden door de Zeeuwen ten behoeve van dagelijkse pendel, bezoek van medische of culturele voorzieningen is van levensbelang. Overigens geldt dat ook vice versa; Zeeland dient ook goed bereikbaar te zijn voor dagrecreanten, inkomende pendelaars en verblijfstoeristen. Doorgaand (vracht)verkeer tussen Vlaanderen en Zuid-Holland dient gebruik te maken van het "hoefijzer" rond Zeeland.

Ieder Zeeuws station heeft vanaf 2010 een rechtstreekse halfuursverbinding met de Randstad. Voor Terneuzen is het van groot belang dat inwoners kunnen beschikken over snelle busverbindingen met de overige steden van het stedennetwerk en het nabijgelegen Gent. Zeeland zet in op een solide basismobiliteit; overdag wordt iedere woonkern minimaal eens per uur aangedaan per bus. Verder wordt nader onderzoek gedaan naar integratie van OV- en WMO-vervoer, zodat mogelijkheden voor (betaalbaar) deur-tot-deur vervoer uitgebreid worden.



4

4. Recreatie, Toerisme en Cultuur

Zeeland is een provincie waar recreatie, toerisme en cultuurhistorische waarden hoog in het vaandel staan. Recreatie en toerisme zijn belangrijke pijlers van de regionale economie; een kleine 10% van de Zeeuwse beroepsbevolking is in deze sector werkzaam. De gebiedseigen Zeeuwse kwaliteiten, onder andere de karakteristieke Zeeuwse kust, worden ingezet om een input te geven aan de regionale economie. Kwaliteit heeft prioriteit bij de ontwikkelingen betreffende toerisme, recreatie en cultuur. Dit mede om de (inter)nationale positie van Zeeland te versterken.

Waar de aandacht tot voor kort werd toegespitst op het water, de 50+ markt en 'Vitaal en gezond leven', zijn innovatie en duurzaamheid op dit moment meer leidend. Indicatoren van duurzaamheid zijn bijvoorbeeld de blauwe vlaggen langs de kustzone en het Green Keys systeem bij accommodaties. Ook het versterken van kansrijke

ontwikkelingen, waarbij het aangaan van nieuwe (integrale) verbindingen met andere sectoren centraal staat, kan als aandachtspunt aangemerkt worden. Dit betekent een omschakeling van (een tot nu toe) aanbodgerichte naar een vraaggerichte benadering. Het vergroten van de capaciteit en de differentiatie voor het varen door de Delta door het verbinden van het watersportgebied Delta met West Brabant, Zuid-Holland en Vlaanderen kan als voorbeeld gegeven worden.

Bij de ontwikkelingen betreffende de Zeeuwse recreatie, toerisme en cultuur zal niet alleen het aandachtspunt liggen bij de bovengenoemde 'recreatieve kwaliteit' en 'integrale verbindingen'. Ook de combinatie tussen recreatie, toerisme en kustontwikkeling, het verbreden van het toeristisch perspectief Zeeland en het versterken van de cultuurhistorische waarden moeten worden benadrukt.





Opgave 1: Kwaliteitsverbetering kustrecreatie

De kwaliteitsverbetering van de Zeeuwse kust in relatie met (nieuwe) ontwikkelingen in de recreatie sector is daarom één van de belangrijkste aandachtspunten voor de komende jaren. Hoewel Zeeland een groot potentieel heeft met betrekking tot accommodatie voor recreanten komt de laatste jaren duidelijk naar voren dat in de kustzone sprake is van verouderde verblijfsvoorzieningen en verrommeling van het landschap. Het is daarom van groot belang dat er een slag gemaakt wordt met betrekking tot de kwalitatieve verbeteringen in het kader van kustrecreatie.

Waterdunen is een prominent project waarin wordt gewerkt aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit, recreatie- en natuurontwikkeling. In een gebied met nieuwe duinen, schorren en struweel zijn bijvoorbeeld een duincamping, een hotel en recreatieverblijven gepland. Het project is speerpunt van het provinciaal beleid, juist vanwege de combinatie van kustversterking, recreatie- en natuurontwikkeling. Ook is het nationale programma 'Zwakke Schakels' van belang; kustbescherming valt samen met de ingreep op het achterliggende landschap. Wijziging van infrastructuur als gevolg van dijkversterking wordt concreet gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkeling van het achtergelegen gebied.

Ook aan de zuidwestkust van Walcheren zijn goede combinaties mogelijk tussen enerzijds kustversterking en anderzijds stedelijke en recreatieve ontwikkeling. Gekeken wordt naar het vergroten van de recreatieve kwaliteit in het gebied Houtenburg en een toekomstbestendige vormgeving van de waterfronten van de stedelijke gebieden.

De Zeeuwse kuststroken worden steeds smaller, wat zowel invloed heeft op kustveiligheid, natuur maar ook op de recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden. Door het smaller worden van de stranden is het noodzakelijk om te kijken naar suppletiemogelijkheden en duurzaam strandonderhoud. Om de kust te versterken en te verbreden en de stranden in tact te laten kan een 'zandmotor' op zee de zandtoevoer van de kust bevorderen. Nauw samenhangend met de zandmotor kan de Pilot 'Zandsuppletie voor veiligheid en recreatie' worden genoemd. Hierin wordt duidelijk dat zandsuppleties worden ingezet om de door de tijd ontwikkelde 'zandhonger' tegen te gaan. In het ontwerp Nationaal Waterplan staat aangegeven dat het Rijk in 2009-2010 een verkenning zal

doen naar het tempo en de hoeveelheid van de benodigde suppleties. De mogelijkheden om zandsuppleties te koppelen aan andere opgaven en andere maatschappelijke behoeften komen ook aan bod. De pilot zandsuppletie wordt opgenomen in het Deelprogramma Noordzeekust van het nationale Deltaprogramma.

Hoewel bij de verschillende projecten de kustversterking al snel de boventoon voert, is het van groot belang te weten dat ook op het gebied van andere sectoren ontwikkelingen plaatsvinden om een kwaliteitsverbetering van de kustrecreatie plaats te laten vinden. De herontwikkeling van recreatiegebied Brouwersdam kan als voorbeeld gegeven worden en heeft als doel om vooral bezoekers uit de Rijnmond naar Zeeland te trekken. Bij de herontwikkeling wordt gekeken naar een kwalitatieve verbetering van het gebied, om zo een trekpleister te worden voor (dag)recreanten. De al ondertekende intentieverklaring voor een getijdencentrale in de Brouwersdam geeft het startsein voor de ontwikkelingen in dit gebied. Ook nieuwe ontwikkelingen op Neeltje Jans en realisatie van een hotel op de Veersegetdam zijn van groot belang voor kwaliteitsverbetering in de kustzone.

Door de focus op het behouden en het vergroten van de recreatieve kwaliteit van de Zeeuwse kust in de verschillende pilots bestaat er de mogelijkheid om tevens in en direct achter de kuststrook agro-toerisme en gebruik van fietsknooppunten te promoten. De verbetering van het Zeeuwse fietsklimaat om concurrentie te bieden voor het gebruik van de auto op korte afstanden is onderdeel van het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan. Waar het niet mogelijk is om autogebruik terug te dringen, worden mogelijkheden onderzocht voor het in goede banen leiden van verkeersstromen via dynamisch verkeersmanagement. Door real-time verkeersinfo op een select aantal punten in het hoofdwegennet wordt de automobilist geattendeerd op de snelste route naar bepaalde bestemmingen. Ook kan gedacht worden aan wisselstroken, die 's ochtends en 's avonds verkeer in wisselende richtingen bedienen en de introductie van parkeerverwijssystemen en transferia-concepten. In het verlengde van de al bestaande Schouwen-Duivelandpas worden door de recreatiesector en betrokken overheden mogelijkheden bezien om alle verblijfstoeristen een passend en milieuvriendelijk vervoersconcept als alternatief voor de auto aan te bieden.



Fietsen op Walcheren



Opgave 2: Verbreden toeristisch perspectief Zeeland

De Zeeuwse kust is alom bekend en geliefd. Sommige stranden zijn meer in trek bij jongeren (omgeving Renesse), andere juist weer meer bij gezinnen met kinderen (zoals Oostkapelle). Ook de directe omgeving van het Veerse Meer wordt intensief gebruikt voor dag- en verblijfsrecreatie. Om het toeristisch perspectief te verbreden wordt ingezet op kwaliteitsverbetering en revitalisering binnen de bestaande recreatiezones, bijvoorbeeld in Cadzand Bad.

Het is van groot belang om een breed draagvlak en een sterke positie betreffende toerisme te behouden en te vergroten. Op dit moment is er enerzijds een goede ontwikkeling op het terrein van watersport, dagrecreatie en hotels te zien. Anderzijds is er echter sprake van stagnatie in de kampeer- en bungalowsector. Het verbreden van het toeristisch perspectief zal daarom de komende jaren speerpunt zijn bij diverse ontwikkelingen.

Gestreefd wordt naar een integrale verbinding tussen verschillende sectoren. Zo zal er bij uitvoering van het beleidsprogramma Recreatie en Toerisme samenwerking zijn met ondernemers (branche organisaties), Kamer van Koophandel, belangenorganisaties, instellingen voor kennis en promotie, gemeenten en aangrenzende provincies. Een goed voorbeeld is het idee om de recreatieve link tussen Noord-Brabant en Zeeland aan te scherpen. Zo wordt in de nota 'Brabant aan Zee' geopperd om basisfaciliteiten voor waterrecreatie te realiseren. Deze hebben betrekking op ontsluiting van het water, revitaliseren van havens, groenontwikkeling en het scheppen van nieuwe recreatiezones.

Het Provinciaal Sociaal en Economisch Beleidsplan (2009-2012) ziet watersport als één van de speerpunten van de recreatiesector. Het ruimte bieden aan watersport vertaalt zich onder andere in het fysiek ruimte bieden aan de verdere ontwikkelingen van de Zeeuwse jachthavens. Dit met name door de uitbreiding van het aantal ligplaatsen en het verder ontwikkelen van watersportgerelateerde recreatie. Aard, schaal en omvang van deze ontwikkelingen dienen aan te sluiten bij de omgeving (o.a. Natura 2000) en het landschap.

Naast het verbeteren van de Zeeuwse jachthavens zal ook de infrastructuur binnen de watersportsector worden verbeterd. Gedacht kan worden aan het profileren van het Veerse Meer (en de Brouwersdam) als water-

sporthart voor de kleine watersport (met name voor jongeren) en het realiseren van aanleglocaties voor de cruisevaart.



Verder blijkt dat de belangstelling voor duiksport is toegenomen. Door meer in te gaan op de vraag van deze specifieke tak in de watersport kunnen in de toekomst meer onderwatersportrecreanten worden aangetrokken. Om de groeiende vraag in goede banen te leiden wordt er in het Masterplan Onderwatersport in Zeeland Divers'Delta (2009) aandacht gegeven aan de spreiding van duikers en kennis als basis voor verantwoord recreëren. Zeeland streeft naar het bevorderen van en het ruimte bieden voor verdere ontwikkeling van de watersport, met een versterking van de kwaliteit van de Deltawateren. Verevening en versterking van de omgevingskwaliteit staan daarbij hoog in het vaandel.

Naast de focus op watersportrecreatie probeert de Provincie Zeeland zich ook op andere gebieden te profileren. Zo wordt in het jaar 2010 Zeeland uitvoerig als fietsprovincie gepromoot, dit onder andere door de komst van de Tour de France en de Giro d'Italia naar Zeeland. Kortom, in het provinciale beleid worden integrale verbindingen en samenwerking tussen verschillende partijen nagestreefd om daarmee het aantrekken van meer recreanten voor Zeeland te bevorderen en het toeristische perspectief Zeeland te verbreden.



Opgave 3: Versterken cultuurhistorische elementen

Niet alleen de recreatieve kwaliteit, het verbreden van het toeristisch perspectief en het aantrekken van toeristen en recreanten, maar ook het versterken van de cultuurhistorische waarden in Zeeland kan worden gezien als een belangrijke beleidsopgave. Cultuurhistorische waarden en cultuurhistorische kwaliteit zijn immers in belangrijke mate bepalend voor de beleving van de regionale identiteit. Dit zowel in zichtbare als in onzichtbare elementen. Provincie Zeeland hecht waarde aan het feit dat bij de ontwikkelingen met betrekking tot cultuurhistorische elementen invulling wordt gegeven aan de strategie 'behoud door ontwikkeling': met hierbij de uitdaging om een evenwicht te vinden tussen behoud van cultuurhistorische waardevolle elementen en de vernieuwing van het landschap.

Zo zijn in verband met het voortdurend onderhouden en versterken van de dijken rond de Oosterschelde de cultuurhistorische waarden geïnventariseerd die verbonden zijn met de waterstaatkundige geschiedenis in de provincie Zeeland. Zeeweringen, havens en sluizen getuigen van de voortdurende strijd tegen binnen- en buitenwater. Het is daarom van groot belang dat de herkenbaarheid van cultuurhistorische elementen bij uitvoering van waterstaatkundige werken niet verloren gaat. Ook voor het rijk moet dit een punt van nadere aandacht en uitwerking zijn.

Naast beleid gericht op individuele monumenten en cultuurhistorische elementen spant de provincie zich, waar mogelijk gesteund door het rijk en andere partners, in om de grotere ruimtelijke ensembles van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur adequaat te beschermen en te benutten. Dit vooral vanwege de toeristische attractiewaarde en de bijdrage aan de landschappelijke kwaliteit. De Cultuurhistorische Hoofdstructuur kan gezien worden als een overzichtelijke samenvatting van alle kennis over de nog zichtbare cultuurhistorie in de omgeving.

Geïnspireerd door de rijksnota Belvedere is het uitgangspunt bij de ontwikkelingen van beleid dat cultuurhistorische kwaliteiten bewust, vroegtijdig en volwaardig in de

ruimtelijke ontwikkeling betrokken worden. De Belvedere-strategie 'behoud door ontwikkeling' staat hierbij centraal. Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen zo profiteren van de cultuurhistorie die aanwezig is in een gebied, waarbij tegelijk het behoud van die cultuurhistorie wordt gestimuleerd. Bij het toepassen van deze strategie in de praktijk vormt het een uitdaging om een evenwicht te vinden tussen het behoud van cultuurhistorisch waardevolle elementen en de vernieuwing van het landschap. In aanvulling op de Belvedere-strategie 'behoud door ontwikkeling' onderscheidt de provincie Zeeland in haar beleid nog twee strategieën, namelijk 'behoud cultuurhistorische elementen en relictten' en 'versterken samenhang en herkenbaarheid voorwaarde voor inpassen nieuwe ontwikkeling'.

De Staats-Spaanse linies maken onderdeel uit van de Culturele Hoofdstructuur en kunnen gezien worden als een versterking van de cultuurhistorische waarde door de combinatie van natuur, cultuur en recreatie. De linies zijn specifiek gericht op het waterfront. Tevens maken zij onderdeel uit van waterstaatkundige geschiedenis van Zeeland. In de periode van de opstand tegen Spanje hebben de steeds wisselende frontlinies in Zeeuws Vlaanderen veel sporen nagelaten. Deze vormen ruimtelijk een nog steeds goed herkenbaar systeem van versterkingen, schansen en inundatiezones dat zich uitstrekt van de kust bij het Zwin tot voorbij Hulst. De linies zijn deels gelegen in Zeeland deels in West- en Oost Vlaanderen. De provincie werkt projectmatig aan het borgen, herstel en herkenbaarheid van de Staats-Spaanse linies en brengt ook in Europese kaders het belang van dit grensoverschrijdende systeem onder de aandacht.

Concluderend, door het versterken van de cultuurhistorische waarden in Zeeland, door middel van specifieke projecten als de Staats-Spaanse linies, probeert de provincie een brug te slaan tussen cultuurhistorische kwaliteit, natuur en recreatie. Ook de (inter)nationale bewustwording van de waterstaatkundige geschiedenis van Zeeland is hierbij een aandachtspunt.



5

5. Natuur & Landschap

De Zeeuwse natuur is te vinden op de grens van zout en zoet en zand en klei en is veelal van internationale betekenis. Dit betreft allereerst alle Deltawateren en de Voor-delta. Daarnaast zijn op het land van belang de duingebieden (m.n. Kop van Schouwen en de Manteling), de oudlandreservaten (o.a. Kapelse en Yerseke Moer) en de vele kreekresten, m.n. in Zeeuws-Vlaanderen. Het beleid is gericht op behoud en herstel van bestaande natuurgebieden, waaronder de Natura 2000 gebieden en op het ontwikkelen van nieuwe natuur binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Een goed voorbeeld van grootschalige natuurontwikkeling is het Plan Tureluur aan de zuidkust van Schouwen-Duiveland en Tholen. Vanuit de Nota Ruimte zijn in Zuidwest Zeeland drie deelgebieden aangewezen als Nationaal Landschap, te weten de Zak van Zuid-Beveland, Walcheren en West Zeeuws Vlaanderen. Daarnaast heeft de Oosterschelde het predicaat van Nationaal Park.

Natuur en landschapsdoelen maken deel uit van de prestatieovereenkomst tussen Rijk en Provincie in het kader van het Investeringsbudget Landelijk Gebied. Doel van dit budget is dat door slimme bundeling van rijks- en regionale opgaven en een integrale gebiedsgerichte aanpak meerwaarde kan worden gecreëerd. Dat betekent dat een aanzienlijk deel van de natuur- en landschapsopgave via gebiedsprogramma's en –projecten wordt gerealiseerd. In dat opzicht kunnen worden genoemd de programma's Schouwen-West en Schouwen-Oost, het programma Veerse Meer/Veerse Dam, Natuurlijk Vitaal en Waterdunen in West Zeeuws Vlaanderen, de programma's Philippine en Zeeuws Vlaamse Kanaalzone, in Oost Zeeuws Vlaanderen het project Perkpolder en het programma Linieland van Hulst en Waes en de uitvoeringsagenda's Nationaal Landschap Walcheren en de Zak van Zuid Beveland.





Opgave 1: herstel bestaande natuur

De minister van LNV heeft voor Nederland 162 Natura 2000-gebieden aangewezen, waarvan ruim tweederde uit water bestaat. Ze maken deel uit van een samenhangend netwerk TOP-natuurgebieden in de Europese Unie die zijn aangewezen op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Doel van Natura 2000 is het keren van de achteruitgang van de biodiversiteit.



In aanwijzingsbesluiten en beheerplannen leggen Rijk en provincies vast welke maatregelen getroffen worden om de instandhoudingsdoelen na te streven. Ook wordt het bestaande gebruik beschreven. Uitgangspunt is het realiseren van ecologische doelen, waarbij zoveel mogelijk rekening gehouden wordt met overige gebruikersfuncties. Het opstellen van de beheerplannen gebeurt daarom in overleg met alle direct betrokkenen, zoals beheerders, gebruikers, omwonenden, gemeenten, natuurorganisaties en waterschappen. In en rond de Zeeuwse Delta zijn 24 Natura 2000 gebieden aangewezen; de Deltawateren beslaan hiervan de grootste oppervlakte.

Voor alle gebieden dient een aanwijzingsbesluit geno-

<i>Voornes Duin</i>	<i>Groote Gat</i>
<i>Duinen Goeree & Kwade Hoek</i>	<i>Canisvlietse Kreek</i>
<i>Boezems Kinderdijk</i>	<i>Vogelkreek</i>
<i>Oude Maas</i>	<i>Markiezaat</i>
<i>Haringvliet</i>	<i>Brabantse Wal</i>
<i>Oudeland van Strijen</i>	<i>Voordelta</i>
<i>Hollands Diep</i>	<i>Krammer-Volkerak</i>
<i>Biesbosch</i>	<i>Grevelingen</i>
<i>Kop van Schouwen</i>	<i>Oosterschelde</i>
<i>Manteling van Walcheren</i>	<i>Veerse Meer</i>
<i>Yerseke en Kapelse Moer</i>	<i>Zoommeer</i>
<i>Zwin & Kievitpolder</i>	<i>Westerschelde & Saeftinghe</i>

men te worden en aansluitend een beheerplan te worden opgesteld. Tot nu toe is dit alleen voor de Voordelta gebeurd.

De Voordelta is de ondiepe zee en omliggende stranden voor de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden. Het beheerplan regelt dat de beschermde natuur die door de aanleg van de Tweede Maasvlakte verloren gaat, wordt gecompenseerd. Hierbij is zo goed mogelijk rekening gehouden met andere belangen, zoals die van recreatie, toerisme en visserij. Voor natuurbescherming en natuurcompensatie komt er in de Voordelta een bodembeschermingsgebied. Daarnaast worden in deze zone vijf rustgebieden voor zeehonden en vogels aangewezen. Vormen van visserij die de zeebodem ernstig verstoren worden uit het gebied geweerd. Een voorbeeld daarvan is de zware boomkorvisserij, waarbij de bodem met stalen kettingen wordt omgewoeld. Het bodembeschermingsgebied blijft toegankelijk voor recreanten. Menselijke activiteiten die zeehonden en beschermde vogels verstoren, zijn in en rond de vijf rustgebieden verboden. Voorbeelden zijn laag overvliegen, baggeren en vissen met fuiken. In een rustgebied gelden strengere regels dan in de rest van het bodembeschermingsgebied. Recreatie, zoals surfen, varen of het bezoeken van de beschermde zandplaten is ofwel verboden, ofwel zeer beperkt en alleen onder voorwaarden toegestaan.

Voor alle anderen Deltawateren wordt één allesomvattend beheerplan opgesteld door Rijkswaterstaat, dat afgestemd wordt met het Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta.

Op het land zijn met name de beheerplannen voor de duinen (Kop van Schouwen, Manteling van Walcheren) van belang, aangezien daar een sterke relatie is tussen natuur en recreatie. Herstel van natuur en landschap maken deze gebieden nog aantrekkelijker en bieden meer mogelijkheden voor recreatief medegebruik.

Opgave 2: ontwikkeling nieuwe natuur

De Zeeuwse Ecologische Hoofdstructuur (EHS) omvat bestaande natuurkerngebieden (waaronder Natura 2000), nog te realiseren natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingszones (Natuurgebiedsplan Zeeland). Binnen deze robuuste en samenhangende EHS is voldoende ruimte voor een duurzame instandhouding van de typisch Zeeuwse biodiversiteit. In Zeeland gaat het om nieuwe natuur in de binnenduinrand (zoomgebied Schouwen, vroongronden Walcheren), de oevers van de Deltawateren (Plan Tureluur), de Oudlandreservaten en de kreekresten (o.a. Zwaakse Weel, Braakman, Groot Eiland). De natuurontwikkeling omvat circa 5.400 hectare EHS en 1.400 ha voor de Natte As, een robuuste ecologische verbindingszone "van Zwin tot Zijpe".

De Natte As is in de nota "Natuur voor mensen, mensen voor natuur" aangewezen als één van de robuuste verbindingszones ter versterking van de EHS. Doel is om de moerasgebieden van Lauwersmeer tot Zeeuwse Delta ecologisch met elkaar te verbinden en zodoende de versnippering op te heffen. Een interessante mogelijkheid voor meekoppeling ligt in het herstel van restanten van de vele historische verdedigingslinies tussen Biesbosch en Zwin. De hoofdas sluit vrijwel naadloos aan op de Spaans-Staatse linies in Zeeuws-Vlaanderen. Het instrumentarium van de robuuste verbindingszones kan een belangrijke bijdrage leveren bij het restaureren of opwaarderen van de waterlinies tot monumenten van formaat, wat weer een impuls kan geven aan de recreatie. Meer in het algemeen zal de ontwikkeling van de robuuste verbindingszones de aantrekkelijkheid van de deltaxwateren en kreken voor water- en oeverrecreatie op veel plaatsen ten goede komen. Tenslotte kan ook de landbouwsector een belangrijke rol spelen bij het ontwikkelen en beheren van de nieuwe natuurgebieden en verbindingszones van de Natte As. Het gaat hier steeds om natte natuur, waarvoor functiewijziging van landbouw naar natuur noodzakelijk is. Particulier natuurbeheer door boeren kan dan een interessante vorm van natuurbeheer zijn, met name wanneer dit kan worden gecombineerd met taken in het waterbeheer.

Deze 6.800 ha dient in 2018 gerealiseerd te zijn. Het vormt de hoofdopgave van ILG en veel ervan wordt via een integrale aanpak van het landelijk gebied gereali-

seerd (m.n. via landinrichting). Naast uitbreiding van het natuurareaal zorgt de natuurontwikkeling voor een aantrekkelijk woon- en werkklimaat voor inwoners en toeristen. Waar mogelijk wordt de toegankelijkheid verbeterd en een koppeling gelegd met het Wandelnetwerk Zeeland. De beleving van natuur-, landschap en cultuurhistorie spelen in de realisatie van dit Wandelnetwerk een belangrijke rol. Zoveel mogelijk wordt aangesloten op bestaande (recreatie) netwerken en verblijfsconcentraties van bewoners (ommetje om de kern) en toeristen. Gebruik wordt gemaakt van bestaande natuur- en landschapswaarden: de nieuwe wandelinfrastructuur volgt zoveel mogelijk dijken, kreken, natuurgebieden, verdedigingslinies en akkers, samen de groenblauwe dooradering. Naast aansluiting van de routes op bestaande landschapselementen wordt het bestaande landschap waar nodig opgewaardeerd. Met andere woorden herstel van karakteristieke landschapselementen zoals bijvoorbeeld de aanplant van het heggelandschap op Walcheren en Zuid-Beveland.



Door uitruil en functiewijziging van slechte landbouwgrond naar natuur wordt ook de totale landbouwkundige verkaveling verbeterd ("warme sanering slechte landbouwgrond"). Door natuurontwikkeling op de laagst gelegen, natte gronden wordt fors bijgedragen aan de opgaven vanuit het nationale waterbeleid, wat een forse kostenbesparing voor de waterschappen betekent. Door zorgvuldig rekening te houden met archeologie en cultuurhistorie wordt de identiteit van het landschap versterkt, o.a. door herstel van de Staats Spaanse Linie in Zeeuws-Vlaanderen.



Deltawerken

Beeld 50 van 60: Oosterscheldedam
E 3° 41' 00" N 51° 36' 55"



Zak van Zuid-Beveland

Beeld 47 van 60: Vlieguipolder bij Kwadendamme
E 3° 52' 03" N 51° 26' 27"



De Staats-Spaanse linie

Beeld 48 van 60: Wallen van Retranchement
E 3° 23' 18" N 51° 20' 29"



Het oudland van Zeeland en Zuid-Holland

Beeld 46 van 60: Ierseke Moer, Yerseke
E 4° 01' 34" N 51° 29' 44"

*In de Canon van het Nederlandse landschap hebben
de beelden 46 t/m 50 betrekking op Zeeland*

(fotografie: 2008Pothoff/VanBlerck)



Het nieuwe Walcheren met de manteling

Beeld 49 van 60: Landgoed Overduin bij Oostkapelle
E 3° 34' 10" N 51° 34' 45"



Opgave 3: behoud & ontwikkeling (Nationaal) landschap

MOOI NEDERLAND

Doelstelling van het rijk is dat in 2011 meer Nederlanders tevreden zijn over het landschap. Nu wordt ervaren dat het landschap versnippert, versteent en verrommelt. De ministeries van VROM, EZ, LNV, en het IPO en de VNG hebben afgesproken hun inzet voor Mooi Nederland te verwoorden in een agenda van samenwerkingsafspraken: de Samenwerkingsagenda Mooi Nederland. In april 2009 is een geactualiseerde agenda opgesteld waarin de eerste resultaten zijn verwerkt. De samenwerkingsafspraken gaan over landschap, bedrijventerreinen en windenergie. Concreet zijn o.a. afspraken gemaakt over uitwerking van kernkwaliteiten in het nationaal landschap, bescherming van snelwegpanorama's, toepassing van de SER-ladder, behoefteramingen voor bedrijventerreinen en het oplossen van knelpunten voor realisatie van windenergieprojecten. In de Agenda Landschap zijn een groot aantal afspraken verder uitgewerkt en verankerd.

De provincie Zeeland geeft actief invulling aan de afspraken door deelname aan het innovatieprogramma Mooi Nederland, kennisuitwisseling via de 'Expeditie Mooi', realisatie van windenergieprojecten en implementatie van regionale bedrijventerreinprogrammering.

NATIONAAL LANDSCHAP

In de Nota Ruimte is Zuidwest-Zeeland aangewezen als Nationaal Landschap, met als onderdelen de gebieden Walcheren, Zak van Zuid-Beveland en West Zeeuws-Vlaanderen (onderdeel van Gebiedsprogramma Natuurlijk Vitaal). De kernkwaliteiten voor het Nationaal Landschap zijn uitgewerkt en via het ILG wordt het landschap versterkt.

SNELWEGVENSTERS

Ondanks dat er geen Zeeuwse snelwegpanorama's in de rijksstructuurvisie over de Snelwegomgeving zijn opgenomen, heeft Zeeland specifiek beleid opgezet om het landschap langs de hoofdwegen open en beleefbaar te houden. Dit beleid is vastgelegd in het routeontwerp 'Vensters op Zeeland' en wordt, evenals het bedrijventerrein- en windmolenbeleid, opgenomen in de provinciale ruimtelijke verordening. Het gedeelte van het routeontwerp dat wordt opgenomen in de verordening is vooral beschermend (open vensters) van aard, voor het overige geeft het routeontwerp richtlijnen voor aanleg en beheer van wegen, bebording e.d. Voor een succesvolle uitvoering van dit beleid is optimale samenwerking met betrokken rijkspartners van groot belang (met name Rijkswaterstaat, VROM en LNV).

AFRONDING KLEINERE STEDEN EN DORPEN

Behalve bij de grote steden (zie opgave "Steden netwerk Zeeland") is ook in de directe nabijheid van kleinere steden zoals Tholen, Hulst en Zierikzee en Oostburg aandacht voor combinaties van natuurgebieden, waterranden en recreatieve voorzieningen. Het vrijhouden van bebouwing van zichtlijnen op historische "landmarks" uit de binnensteden kan bijvoorbeeld worden gecombineerd met recreatieve uitloopgebieden.

Bij de kleinere kernen in een waardevolle landschappelijke omgeving wordt geëxperimenteerd met de zogenaamde pilots Organisch Groeien. Bij deze pilots, op initiatief van de provincie Zeeland, werken gemeente en provincie (en eventueel ontwikkelaars) samen aan een plan ter afronding van de kern. Uitgangspunten zijn inachtneming van het landschap en versterking van de dorpsstructuur. In de meeste gevallen betreft de pilot een woningbouwlocatie, in een enkel geval is juist beslist nieuwbouw van woningen en voorzieningen niet aan de dorpsrand toe te voegen maar de dorpskern te versterken d.m.v. inbreiding en herstructurering.



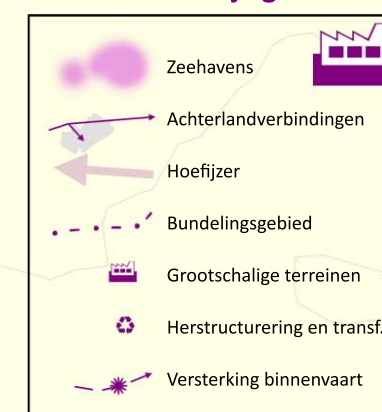
Duurzame en veilige Delta



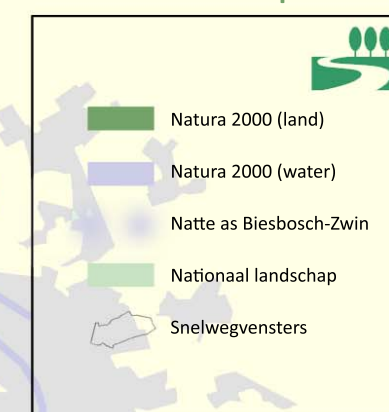
Recreatie, toerisme en cultuur



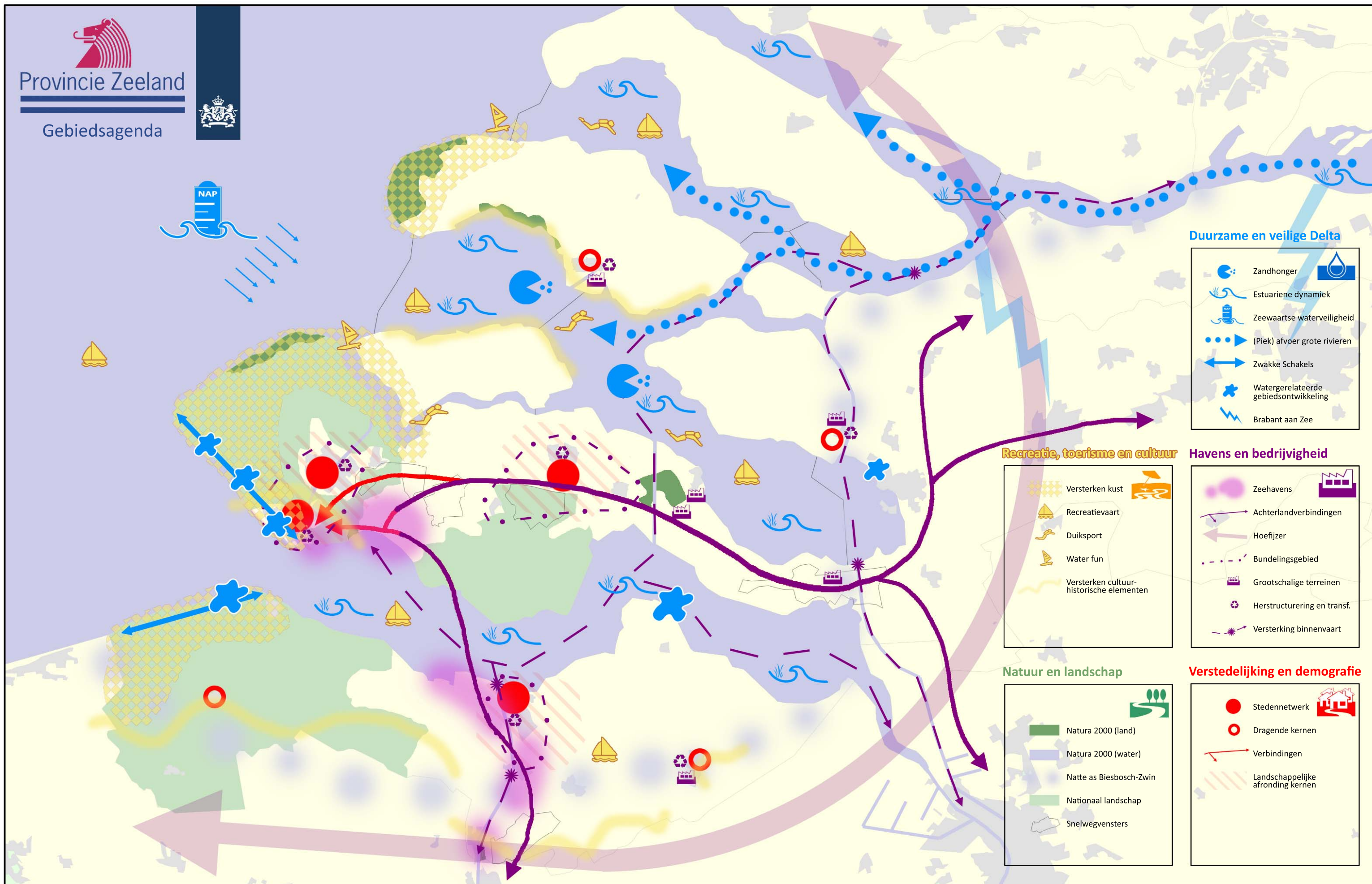
Havens en bedrijvigheid



Natuur en landschap



Verstedelijking en demografie





COLOFON

Gebiedsteam Zeeland:

namens Provincie Zeeland

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

namens het Rijk

Jonneke van Keep-
Nieuwenhuizen (V&W)
John van Wallenburg (VROM)
Loes de Jong (RWS)
Pieter Ton (RWS)
Kees Storm (RWS)
Martijn Rooijakkers (LNV)
Wim Boersma (EZ)

Kaartmateriaal en illustraties

Mathieu van Woerkom (RMW)

Fotografie omslag

Erik Schumacher (RMW)

Prepress en Print

Provincie Zeeland,
Afdeling I&D