

grensoverschrijdende ontwikkelingsvisie linieland van waas en hulst

eindrapport

uitvoerend secretariaat technische scheldec commissie | juli-oktober 2009 | **NOTA**



colofon

project: grensoverschrijdende ontwikkelingsvisie beveren – hulst

opdrachtgever: UITVOEREND SECRETARIAAT TECHNISCHE SCHELDECOMMISSIE

opdrachtnemer: OMGEVING cvba | uitbreidingstraat 390 | 2600 berchem-antwerpen |

t 0032 3 448 22 72 | f 0032 3 440 13 93 i.s.m. DHV B.V. Ruimte en Mobiliteit | larixplein 1 | 5616

VB eindhoven t 0031 40 250 92 50 | f 0031 40 250 92 51 | www.dhv.nl

Inhoud

1.	Situering.....	4
2.	Bundeling bestaand beleid.....	8
2.1.	Kader van bovenliggend, vaststaand bestaand beleid.....	8
2.2.	Bestaand beleid op gemeentelijk niveau.....	8
2.3.	Bundeling gemeenschappelijke elementen bestaand beleid.....	9
2.4.	Globale conclusie bestaand beleid.....	9
3.	Kwaliteiten en kansen, knelpunten en bedreigingen, ambities.....	10
3.1.	Algemeen.....	10
3.2.	Havenontwikkeling & Economie.....	11
3.3.	Mobiliteit.....	12
3.4.	Natuur, recreatie en cultuurhistorie.....	13
3.5.	Wonen en Leefbaarheid.....	15
4.	Ontwikkelingsperspectief.....	16
4.1.	Visie op de ontwikkeling van het Linieland van Waas en Hulst.....	16
4.2.	Gewenste ruimtelijke structuur.....	18
4.3.	Deelstructuren voor de vier thema's.....	18
5.	Projectenplan.....	21
5.1.	Inleiding.....	21
5.2.	Projectenplan met programma's.....	21
5.3.	Programma's en projecten.....	22
5.4.	Overzicht projecten.....	33
5.5.	Projectorganisatie.....	35
6.	Bijlagen.....	38

Deze bijlagen zijn om milieuredenen alleen in de digitale rapportage opgenomen.

Kaarten

kaart 1	Situering projectgebied.....	5
kaart 2	Vaststaand bestaand bovenlokaal beleid.....	8
kaart 3	Bestaand lokaal beleid.....	8
kaart 4	Bundeling bestaand beleid.....	9
kaart 5	Lokaliseerbare kwaliteiten en kansen.....	10
kaart 6	Lokaliseerbare knelpunten en bedreigingen.....	10
kaart 7	Gewenste ruimtelijke structuur.....	18
kaart 8	Nederzettingsstructuur.....	19
kaart 9	Ruimtelijk-economische deelstructuur.....	19
kaart 10	Vervoersstructuur.....	19
kaart 11	Natuurlijke en cultuurhistorische deelstructuur.....	20
kaart 12	Gebundeld fietsknooppuntennetwerk.....	20
	De kaarten bevinden zich in een afzonderlijke kaartenbundel.	

1. Situering

1.1. Aanleiding

Naar aanleiding van onderzoeken naar veiligheid tegen overstromingen, verbetering van de maritieme toegankelijkheid en ontwikkeling van de aanwezige natuur in het Schelde-estuarium, is in maart 2005 de **Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium** vastgesteld. In deze ontwikkelingsschets zijn door de Vlaamse en Nederlandse regering besluiten genomen die de aanleiding vormen voor een 26-tal projecten in het Schelde-estuarium. Een van deze projecten, **project 26**, betreft de ontwikkeling van een “**Integraal plan Beveren – Hulst**”, hetgeen geresulteerd heeft in voorliggende studie. Deze studie betreft echter ook het grondgebied van de gemeenten Sint-Gillis-Waas en Stekene.

De vier gemeenten worden gescheiden door de landsgrens tussen Nederland en België. Hoewel deze landsgrens op vele vlakken grote consequenties heeft, wordt de grens fysiek niet of nauwelijks ervaren door de personen die in het gebied verblijven. De ruimte, het buitengebied en soms zelfs de kernen, lopen ongemerkt in elkaar over. Het gebied wordt als een eigen streek ervaren, waardoor er behoefte bestaat aan een **grensoverschrijdende aanpak op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen**.

Deze studie is tot stand gekomen na intensieve samenwerking tussen zowel de vier gemeenten en twee provincies, als betrokken actoren / stakeholders en heeft betrekking op het grensoverschrijdende gebied van de gemeenten Beveren, Sint-Gillis-Waas, Stekene en Hulst. De oorspronkelijke naam voor deze studie, namelijk “Integraal plan Beveren – Hulst”, geeft geen goed beeld van het projectgebied. Daarom is, in samenwerking met de partijen, gezocht naar een gebiedseigen identiteit. De identiteit is met name gevonden in de aanwezige natuurlijke en cultuurhistorische waarden. Dit heeft geleid tot de volgende naam ‘**Grensoverschrijdende ontwikkelingsvisie Linieland van Waas en Hulst**’.

De aanleiding van de studie wordt gevormd door de verschillende ontwikkelingen in het gebied die in de komende periode zijn voorzien. De geplande havenontwikkeling op de Linkerscheldeoever en – hoewel van Nederlandse zijde in andere vorm – de natuurontwikkeling in de Hertogin Hedwige- en Prosperpolder brengen consequenties met zich mee op verschillende thema's zoals economie, logistiek, infrastructuur, natuur, toerisme, landbouw en cultuurhistorie. De veranderingen creëren voor de ruimtelijke omgeving kansen, maar kunnen ook als bedreiging worden beschouwd. Daarom bestaat er behoefte aan een lange termijn perspectief voor het projectgebied, waaruit de kwaliteiten en de daaruit voortvloeiende **grensoverschrijdende ontwikkelingsmogelijkheden** duidelijk naar voren komen.

De voorliggende ontwikkelingsvisie geeft een beeld van de door de stakeholders ervaren kwaliteiten, kansen en bedreigingen, maar ook van de ontwikkelingsmogelijkheden van en in het gebied. Hierbij ligt de nadruk op mogelijkheden die in grensoverschrijdende samenhang integraal kunnen worden opgepakt in de vorm van concrete projecten.

1.2. Vraagstelling

De Technische Schelde Commissie heeft OMGEVING/DHV opdracht gegeven om, op basis van bestaand beleid, een grensoverschrijdende ontwikkelingsvisie op te stellen voor het projectgebied van de gemeenten Hulst – Beveren – Sint-Gillis-Waas en Stekene. Deze ontwikkelingsvisie, genaamd ‘**Grensoverschrijdende ontwikkelingsvisie Zeeuws – Waas**

Linieland', heeft een tijdshorizon van 20 jaar en **richt zich op daadwerkelijke realisatie van projecten**. In deze visie wordt een perspectief geschetst van de integrale ontwikkelingsmogelijkheden, uitgaande van de kansen en knelpunten die voortkomen uit vigerend beleid op de thema's Havenontwikkeling & Economie, Mobiliteit, Natuur, Recreatie & Cultuurhistorie en Wonen & Leefbaarheid. De 'harde' aspecten, als economie, wonen en infrastructuur, en de 'zachte' aspecten zoals natuur en cultuurhistorie, moeten in evenwicht worden meegenomen. De ontwikkelingen op vlak van Water worden niet als een afzonderlijk thema behandeld, maar komen horizontaal doorheen die vier vernoemde thema's aan bod.

1.3. Doelstelling

Het doel van de Ontwikkelingsvisie Zeeuws – Waas Linieland is om de kansen, knelpunten en ontwikkelingsmogelijkheden binnen de thema's in het projectgebied in beeld te brengen en op elkaar af te stemmen. Daarnaast moet er zicht komen op de sturingsmogelijkheden in het gebied, om deze ruimtelijke activiteiten op goede wijze uit te kunnen voeren. De visie is een instrument om het doel te bereiken; ze vormt de basis voor en geeft richting aan **grensoverschrijdende projecten** die een duidelijke bijdrage kunnen leveren aan het in de visie geformuleerde perspectief.

1.4. Projectgebied en studiegebied

kaart 1 Situering projectgebied

Het projectgebied waarop deze ontwikkelingsvisie focust omvat het grondgebied van de gemeenten Hulst, Stekene en Sint-Gillis-Waas en het gedeelte van het grondgebied van de gemeente Beveren ten noorden van N70.

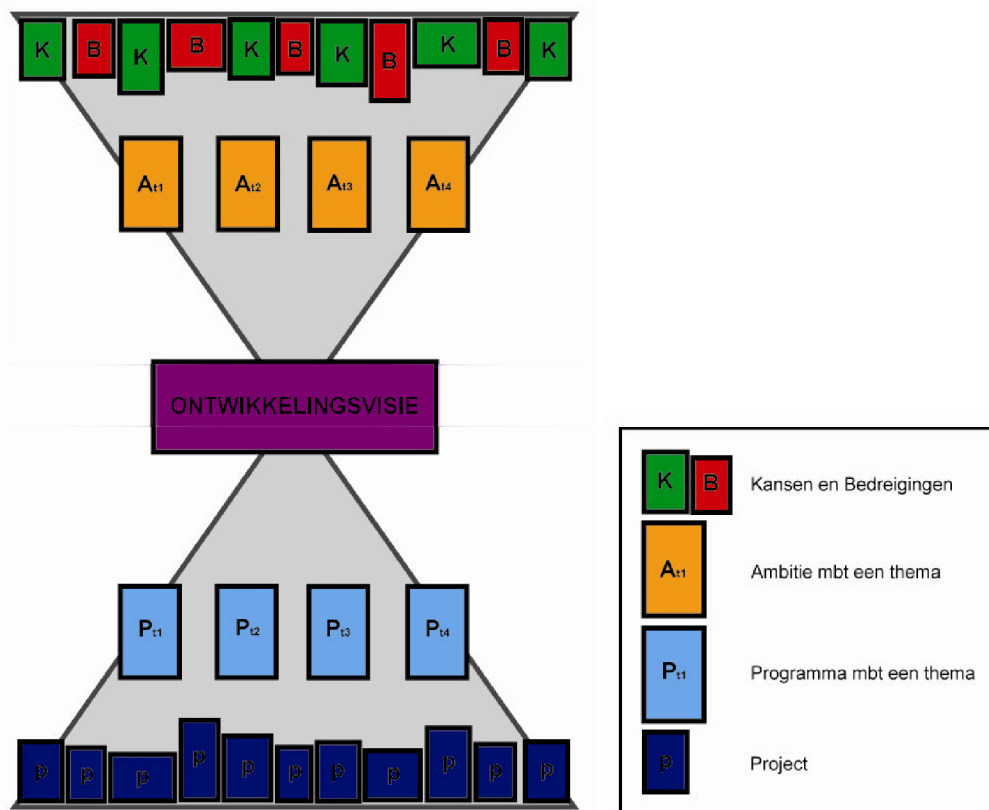
Het ruimere studiegebied waarnaar voor verschillende thema's wordt gekeken is ruimer. Het beslaat het gehele gebied tussen Antwerpen en Gent en tussen de Westerschelde en E17.

1.5. Doorlopen planningsproces

Om tot de voorliggende ontwikkelingsvisie te komen heeft er een uitgebreide inventarisatieronde van bestaand beleid op de vier vooraf aangegeven thema's plaatsgevonden. Hieruit – én op basis van een aantal interviews met stakeholders in het gebied – zijn de kansen en knelpunten geformuleerd. Deze zijn tevens vervat in kaartmateriaal.

Deze inzichten en dit materiaal vormden de input voor een eerste workshop. Tijdens deze workshop is met name stilgestaan bij de kansen en bedreigingen, maar is ook een eerste aanzet gegeven met betrekking tot de kwaliteitsbeleving in het gebied en het na te streven ambitieniveau. De input vanuit de deelnemers is geanalyseerd en verwerkt in het werkdocument en op de kaarten. Dit resulteerde in een eerste voorstel van het ontwikkelingsperspectief en een kaart Gewenste Ruimtelijke Structuur.

In de tweede workshop was vooral aandacht voor het formuleren van gezamenlijk gedragen ambities met betrekking de vier kernthema's en het zoeken naar oplossings- en ontwikkelingsrichtingen. De input uit de tweede workshop heeft geleid tot het aanscherpen van de – per thema geformuleerde – gezamenlijke ambities, het aanscherpen van het ontwikkelingsperspectief en een eerste aanzet tot een projectenplan.



Figuur 1 Werkwijze

In de derde – en laatste – workshop is uitgebreid stilgestaan bij het benoemen van concrete grensoverschrijdende integrale programma's en projecten die een bijdrage leveren aan het geformuleerde ontwikkelingsperspectief voor het Linieland van Waas en Hulst.

Na de derde workshop is het voorontwerp ontwikkelingsvisie Linieland van Waas en Hulst opgesteld. Dit voorontwerp is voor commentaar verstuurd naar de deelnemers van de workshops. De deelnemers zijn in de gelegenheid gesteld op het voorontwerp te reageren. Deze reacties hebben geleid tot aanvullingen en wijzigingen in het voorontwerp.

Het voorontwerp is op 4 juni 2009 gepresenteerd in de Projectgroep. Opmerkingen uit de projectgroep zijn verwerkt in het ontwerp. De opmerkingen hebben betrekking op de concretisering van de projecten, de organisatiestructuur, de financiële paragraaf en de nauwe samenhang tussen de projecten.

Vervolgens is de Ontwikkelingsvisie Linieland van Waas en Hulst in zijn ontwerpvorm gepresenteerd aan de stuurgroep. Ook de stuurgroep is in de gelegenheid gesteld op het ontwerp te reageren. De reacties uit de stuurgroep hebben geleid tot enkele wijzigingen en uiteindelijk tot het eindrapport.

Bovenbeschreven proces en werkwijze hebben geleid tot een grensoverschrijdend ontwikkelingsperspectief Linieland van Waas en Hulst. Het grensoverschrijdende gebied van de gemeenten Beveren, Sint-Gillis-Waas, Stekene en Hulst staat hierin centraal, zowel in ruimtelijke zin als voor wat betreft de samenwerkende partijen. De gezamenlijk ontwikkelde visie heeft betrekking op de langere termijn maar bevat voldoende concreet geformuleerde ambities zodat richting gegeven kan worden aan – voor een deel onbekende – kansen en mogelijkheden op korte en middellange termijn. De in de visie geformuleerde ambities hebben op hoofdlijn direct te maken met de vier gemeenten en sluiten aan bij de thema's

Havenontwikkeling & Economie, Mobiliteit, Natuur, Recreatie & Cultuurhistorie en Wonen & Leefbaarheid.

1.6. Leeswijzer

De voorliggende ontwikkelingsvisie is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 geeft de bundeling van het bestaande beleid ten aanzien van het project- en studiegebied weer. In hoofdstuk 3 treft u, per thema, de gezamenlijk gedetecteerde kansen, knelpunten, kwaliteiten en de gezamenlijk gedragen ambities aan.

Hoofdstuk 4 schetst, op basis van deze analyse, het ontwikkelingsperspectief voor het Linieland van Waas en Hulst, kernachtig uitgedrukt in een visie en, ondersteund door kaartmateriaal, in de gewenste ruimtelijke structuur en de daarbij behorende deelstructuren.

In hoofdstuk 5 is het geformuleerde ontwikkelingsperspectief vertaald in een projectenplan met, per thema, een programma van uitvoerbare grensoverschrijdende onderzoeks- en realisatieprojecten. In hoofdstuk 5 wordt eveneens een voorstel gedaan met betrekking tot projectorganisatie.

In de bijlagen treft u nadere informatie aan met betrekking tot de totstandkoming van deze ontwikkelingsvisie en de gevolgde werkwijze.

2. Bundeling bestaand beleid

Bestaand beleid omvat het geheel van de beleidskeuzen die – minstens als principe – op het bevoegde beleidsniveau zijn genomen.

Het bestaand (ruimtelijk) beleid ten aanzien van het studiegebied, en het projectgebied in het bijzonder, kan op verschillende niveaus worden gelezen en gebundeld. Met name dient onderscheid gemaakt tussen bestaand beleid op hogere beleidsniveaus dat een vaststaand kader voor deze ontwikkelingsvisie vormt, en bestaand beleid op de rechtstreeks betrokken lokale beleidsniveaus dat de komende jaren, waar nodig en mede vanuit nieuwe inzichten uit deze ontwikkelingsvisie, makkelijker in de richting van grensoverschrijdende samenhang kan worden bijgesteld en verfijnd.

2.1. Kader van bovenliggend, vaststaand bestaand beleid

kaart 2 Vaststaand bestaand bovenlokaal beleid

Relevante beleidsdocumenten voor de toekomstige (ruimtelijke) ontwikkeling van het projectgebied zijn :

- de Ontwikkelingsschets 2010 zoals in het verdrag bevestigd, met daarbij de actename van de recente Nederlandse beslissing om Hedwigepolder alleen te ontpolderen wanneer de Europese regelgeving dit vereist, zodat hierover nog geen definitieve duidelijkheid is
- het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en de lopende gedeeltelijke herziening daarvan
- de Gewestelijke ruimtelijke visie buitengebied Waasland
- de hoofdopties van het Strategisch plan voor de Haven van Antwerpen
- het Omgevingsplan 2006-2012 Zeeland
- het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen.

Bijgaande kaart bundelt informatief de meest relevante kaartbeelden uit deze documenten.

Uitgangspunt is dat de opties uit deze beleidsdocumenten binnen het kader van deze ontwikkelingsvisie niet in vraag worden gesteld, maar dat zij worden uitgevoerd, respectievelijk dat meegelift wordt met hun uitvoering of dat uitvoering ervan kan worden toegelaten.

2.2. Bestaand beleid op gemeentelijk niveau

kaart 3 Bestaand lokaal beleid

Bijgaande kaart geeft, eveneens informatief, een collage weer van het bestaand ruimtelijk beleid op gemeentelijk niveau, met name de gewenste ruimtelijke structuren uit de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen van Beveren, Sint-Gillis-Waas en Stekene en een montage van kaartbeelden uit het Ontwikkelingsvisie Hulst 2004.

De elementen die terugkeren in de verschillende gewenste ruimtelijke structuren en die (gemeente)grensoverschrijdend doorlopen zijn opvallend en drukken de beoogde samenhang uit.

2.3. Bundeling gemeenschappelijke elementen bestaand beleid

kaart 4 Bundeling bestaand beleid

Bijgaande kaart, meermaals bediscussieerd en verfijnd tijdens de workshops, bundelt de gemeenschappelijke elementen van het bestaand beleid ten aanzien van het projectgebied. Zij wordt als uitgangspunt van de ontwikkelingsvisie gehanteerd.

De gemeenschappelijke hoofdelementen van het bestaand beleid gericht op de lange termijn zijn :

- verdere uitbouw **Waaslandhaven** cfr. het strategisch plan
 - verruiming Land van Saeftinghe met Hedwige- en Prosperpolder tot **Groot-Saeftinghe** als hoofdkern van het Europees belangrijke Schelde-estuarium met zijn getijdenoevers. De ontwikkeling van Hedwigepolder op Nederlands grondgebied wordt daarbij voor deze ontwikkelingsvisie beschouwd als 'on hold' geplaatst, in afwachting van de definitieve resultaten van overleg en beslissingen op de bevoegde (hogere) bestuursniveaus
 - behoud en versterking **bossen op dekzandrug**
 - ontwikkelen **poldergebied** boven E34 als buitengebied, rustig, stil, open, met belangrijke landbouwrol maar ook met natuur en water, en met een belangrijke en toenemende zacht-recreatieve rol
 - **E34** als de dragende wegontsluiting voor hele gebied
 - uitbouw knopen langs / ten zuiden van E34 als **bijzondere economische knooppunten**, met band met de zeehaven(s), vooral maar niet alleen logistiek
 - Perkpolder en golfsite Sint-Gillis-Waas als **recreatieve knopen**
 - een hiërarchische structuur van **kernen** met :
 - Gent en Antwerpen en in mindere mate Sint-Niklaas en Terneuzen als (grote) steden rond het gebied
 - Hulst / Sint-Jansteen en Beveren / Melsele als stedelijke kernen in het gebied
 - Stekene en Sint-Gillis-Waas als grotere hoofddorpen met uitgebouwde voorzieningen
 - Sint-Pauwels, Vrasene, Kieldrecht, Kemzeke en Kloosterzande als hoofddorpen met ondersteunende voorzieningen voor de dorpen rondom
 - de overige kleine kernen en gehuchten
- en als gemeenschappelijke beleidsintenties (niet op kaart)
- verbetering van de waterhuishouding in het gebied
 - versterken van de cultuur-historische waarden van linies en forten en van de oude ambachten
 - bundeling en versterking alle soorten recreatieve routes en openbaar vervoer.

2.4. Globale conclusie bestaand beleid

Op hoofdlijnen bevatten de beleidsdocumenten van de verschillende beleidsniveaus ten aanzien van het projectgebied van het Linieland van Waas en Hulst veel **overeenstemming** en nauwelijks tegenstellingen.

Uit deze documenten, behalve de Ontwikkelingsschets 2010 spreekt echter tegelijk vooral veel **onbekendheid** over de ontwikkelingen 'aan de andere kant van de grens'.

3. Kwaliteiten en kansen, knelpunten en bedreigingen, ambities

kaart 5 Lokaliseerbare kwaliteiten en kansen

kaart 6 Lokaliseerbare knelpunten en bedreigingen

Uit de beleidsdocumenten, bevraging en workshops komen volgende kwaliteiten / kansen en knelpunten / bedreigingen voor het gebied naar voor. Deze worden, voor zover ze lokaliseerbaar zijn, op twee kaarten weergegeven. Vooral elementen die voor het hele gebied en/of grensoverschrijdend van belang (kunnen) zijn worden weergegeven; loutere lokale aspecten die sommige actoren hebben vernoemd komen slechts zijdelings aan bod of zijn in een meer overstijgend punt samengenomen.

Evident hierbij is dat wat vanuit een oogpunt een kans is, vanuit een ander oogpunt een bedreiging kan zijn, en omgekeerd.

Vanuit de discussies in de workshops zijn telkens ook de gemeenschappelijke ambities toegevoegd.

De kwaliteiten, kansen, knelpunten en bedreigingen en ook de ambities zijn, met voorafgaand de overstijgend algemene elementen, gebundeld volgens de vier thema's.

3.1. Algemeen

Kwaliteiten en kansen

Als belangrijkste kwaliteit wordt genoemd de **grote open ruimte** welke nauwelijks doorsneden wordt door infrastructurele werken. Het mooie landschap van deze open ruimte vlakbij de twee grote steden Gent en (vooral) Antwerpen, kan worden ontwikkeld en gepromoot als het aantrekkelijke buitengebied bij deze twee steden. Daarnaast bestaat er het besef dat er op veel plekken in het gebied aspecten van de verschillende thema's tegelijk van toepassing zijn (bijvoorbeeld natuur, landbouw en recreatie maar ook ontsluiting en economie). Dit biedt perspectief **voor grensoverschrijdende afstemming en samenwerking**.

Gevoegd bij het **enthousiasme** bij de gemeenten en de particuliere actoren om (grensoverschrijdend) samen te werken, de bestaande organisatiestructuur van het **Intergemeentelijk Grensoverschrijdend Overleg** en de aandacht (en middelen) van hogere overheden, maakt het Linieland van Waas en Hulst bij uitstek geschikt voor het gezamenlijk oppakken en realiseren van grensoverschrijdende projecten.

Water is een belangrijke kapstok in het gebied en biedt kwaliteiten voor de economie, waterhuishouding van de landbouw, natuurontwikkeling, recreatie en waterhuishouding in het algemeen. In het gebied liggen er dan ook kansen om de aanwezige **watersystemen** te **versterken** en **grensoverschrijdend op elkaar af te stemmen**, evenals de te onderzoeken mogelijkheden om uit te groeien tot mogelijks een belangrijk potentieel levergebied van zoet water tegen de verzilting van het kanaal Gent-Terneuzen. Evident is de Schelde als natuurlijke drager van het gebied een belangrijke kwaliteit en biedt ze op meerdere terreinen interessante kansen.

Knelpunten en bedreigingen

Een algemeen ervaren knelpunt vormt het gebrek aan een **gezamenlijke identiteit** en de **positie van het projectgebied** ten opzichte van de omliggende gebieden Kanaalzone Gent – Terneuzen en Antwerpse Haven. Deze gebieden hebben elk hun eigen dynamiek die sterk van invloed is op (de ontwikkelingsmogelijkheden van) het gebied maar die niet (altijd) aansluit op de dynamiek van het gebied zelf. Verder zorgen ook de **verschillende systemen** van ruimtelijke ordening, regelgeving in het algemeen en bestuurlijke organisatie voor onduidelijkheden en afstemmingsmoeilijkheden.

Conclusie

Een eerste en belangrijke conclusie is dat er grote overeenstemming is over de in het gebied aanwezige kwaliteiten, kansen en bedreigingen. De vraag die zich vaak voordoet is hoe deze kwaliteiten kunnen worden uitgebouwd en versterkt en welke vorm van samenwerking hiervoor het meest geschikt is.

3.2. Havenontwikkeling & Economie

Kwaliteiten en kansen

Met betrekking tot het thema Havenontwikkeling en Economie (bedrijvigheid / landbouw) wordt de **ligging tussen twee havengebieden** en op **de rand van de dynamische Vlaamse ruit** als kans en kwaliteit ervaren. De havens bieden werkgelegenheid en welvaart voor de ruimere regio en in het bijzonder ook voor het projectgebied. Deze ligging biedt mogelijkheden om in het gebied traditionele economische activiteiten (zoals havengebonden en toeleverende activiteiten) te stimuleren, als in te spelen op de vraag naar innovatieve economische activiteiten (bijvoorbeeld aanhaken op Bio industriële activiteiten zoals keteneconomie, voedingsverwerking). Hierdoor ontstaat binnen het gebied de mogelijkheid om een **breed palet aan economische activiteiten** aan te bieden. Ook de recente mogelijkheid van uitbouw twee **regionale bedrijventerreinen** langs E34 draagt hiertoe bij. Verder wordt de ruimtelijk zeer grote aanwezigheid van **landbouw** op goede poldergrond, ondersteund door het beleid van structuurversterking en schaalvergroting in de landbouw, als een behoorlijke troef beschouwd. Deze kan worden aangevuld met **verbrede landbouw**, zeker als er mogelijkheden bestaan dit te combineren met natuurontwikkeling en recreatie. Tot slot is ook het **recreatief winkelen** in aansluiting op het historische karakter van Hulst een kwaliteit en een kans naar de toekomst.

Knelpunten en bedreigingen

In aansluiting op het algemeen ervaren knelpunt wordt het **ontbreken van een (gebieds)eigen economisch profiel** als knelpunt ervaren. Daarnaast bestaat de indruk dat er te **weinig diversiteit in het aanbod** bestaat omdat de nadruk vooral ligt op logistieke bedrijvigheid en havenondersteunende bedrijfsactiviteiten. Daarnaast wordt het **ontbreken van grensoverschrijdende afstemming** in fasering en segmentering bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen en andere economische activiteiten, impulsen en strategieën als knelpunt (of in ieder geval als gemiste kans) ervaren.

Op een lager niveau ontbreken er mogelijkheden voor rechtstreeks **havenondersteunende bedrijven** op korte afstand van Waaslandhaven.

De **havenuitbreiding** en de ermee gepaard gaande natuuroitbreiding zetten druk op de landbouw, rechtstreeks door grondinname en onrechtstreeks door Vlaamse landbouwers die gronden in Zeeland zoeken en daar de prijzen opdrijven.

Sint-Niklaas is een sterk concurrerend **recreatief koopcentrum** voor Hulst, hetgeen samen met op en neer golvende attractiviteit van het soort handel dat bezoekers naar Hulst trekt, de leegstand van **commerciële ruimten** in het centrum van Hulst doet toenemen.

Te bereiken ambitie

Het gebied heeft, grensoverschrijdend, een eigen economisch profiel waarin – naast de haven en de daarop afgestemde (logistieke en toeleverende) bedrijven – ook plaats geboden wordt aan andersoortige bedrijvigheid met hoge werkgelegenheid (bio-park, voeding, keteneconomie). De economische diversiteit is voelbaar aanwezig en ook buiten het gebied goed bekend. Daarnaast worden er in het landschappelijk open “tussengebied” voldoende mogelijkheden geboden voor landbouw (ook aan vormen van verbrede landbouw) en recreatie / toerisme, als nieuwe pijler van de lokale economie. De economische ontwikkelingen zijn – zowel qua segment en qua fasering – grensoverschrijdend afgestemd en zijn goed ontsloten.

3.3. Mobiliteit

Kwaliteiten en kansen

Als belangrijkste kwaliteit met betrekking tot het thema Mobiliteit wordt genoemd dat het Zeeuws – Waas Linieland **vrij goed ontsloten** is, al ontbreken er nog onderdelen van de kamstructuur rond E34. De opwaardering van E34 tot autosnelweg en van N62 (Tractaatweg) bieden goede kansen voor het projectgebied. Zo ook de aanleg van een noordelijke **sluiting van kleine Ring R1 rond Antwerpen** (Oosterweelverbinding) waardoor linker- en rechteroever van de Schelde een extra verbinding krijgen en dicht bij de stad een betere verbinding tussen E17 en E34, ook voor het projectgebied, wordt gerealiseerd. Daarnaast wordt de opzet van de nieuwe **ontsluitingsstructuur Waaslandhaven** als kans ervaren omdat hierdoor het vrachtverkeer op de hoofdwegen wordt afgewikkeld en het onderliggend lager wegennet wordt gevrijwaard.

De toekomstige overstapmogelijkheid (P+R) op de **tram** bij Beveren naar centrum Antwerpen (cfr. Toekomstvisie 2020 van De Lijn) geeft het projectgebied een oostelijke entree-poort; deze opportuniteit van openbaar vervoer kansen tegen congestie vergroot nog wanneer die tramverbinding verder westwaarts zou doorgetrokken kunnen worden.

Knelpunten en bedreigingen

In de kamstructuur rond E34 ontbreken nog delen parallelwegen en de ‘kamtandweg’ naar Doornpark; sommige ‘kamtandwegen’ zoals N403-N60 naar Hulst behoeven een betere inrichting in functie van een beter functioneren. Ook de aanwezige en toenemende **congestie op E34** nabij Antwerpen die, samen met de mogelijk blijvende **congestie van personenwagens op E17** voor de Kennedytunnel, de bruikbaarheid van de hoofdwegenstructuur voor het gebied ernstig kan hypothekeren wordt als belangrijk knelpunt c.q. bedreiging ervaren. Deze doet immers de bruikbaarheid van het hoofdwegennet hypothekeren en de kans op sluipverkeer (van zowel vracht- als personenverkeer) toenemen. Dit heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid in en de leefbaarheid van de kernen.

Verder wordt de **zwakke grensoverschrijdende openbaarvervoersverbindingen** als knelpunt ervaren.

Te bereiken ambitie

Het gebied is goed ontsloten, grotendeels via de reeds in 2010 bestaande en hier en daar opgewaardeerde infrastructuur, maar aanvullend ook langs enkele nieuwe infrastructuur. De doorstroming in oost-westelijke richting verloopt op vlotte wijze via de E34 die door aanpassingen en nieuwe infrastructurele werken zorgt voor ontsluiting van de Waaslandhaven en die de kamstructuur draagt. De noord-zuid ontsluiting wordt gevormd door de – goed in het landschap ingepaste – tanden van deze kamstructuur, waarvan ook de thans nog ontbrekende zijn gerealiseerd. Het doorgaand (economisch) verkeer is gescheiden van bestemmingsverkeer (woon-werk). Door dit alles is er geen sluipverkeer door de woonkernen meer.

Ook voor de woon-werkverplaatsingen op kort en middellange afstand gebruiken de gebiedsbewoners frequent de fiets op het net van comfortabele en veilige fietsroutes.

De openbaar vervoervoorzieningen (zowel trein, tram als bus) zijn toegerust op het toegenomen aantal forensen tussen de in het gebied gelegen woonkernen en de economische knooppunten, waardoor het openbaar vervoer een goed alternatief vormt voor de auto. Een belangrijk deel van het goederenvervoer van en naar de Waaslandhaven vanuit het westen (doorheen het gebied) vindt over het spoor plaats.

3.4. Natuur, recreatie en cultuurhistorie

Kwaliteiten en kansen

De aanwezigheid van **Saeftinghe** als belangrijkste slikken- en schorregebied in het Europees belangrijke Schelde-estuarium en het perspectief op grensoverschrijdende verruiming / versterking daarvan vanuit de havenontwikkeling en de Ontwikkelingsschets (Hedwige- en Prosperpolder) tot mogelijk een grensoverschrijdend nationaal natuurpark zijn een belangrijke kans voor het gebied.

Ook de mogelijkheden om de **bossen op de dekzandrug** sterker met elkaar te verbinden en ze zo mogelijk in een gradiënt van hoog naar laag langs lijnelementen ook met de natte natuur langs de Scheldeoevers te verbinden is een tweede belangrijke kans. Het ontwikkelen van een internationaal bosgebied, zoals de Kalmthoutse heide, is daarbij een mogelijkheid. Hieraan kunnen niet alleen natuur en recreatie gekoppeld worden, maar mogelijk ook economische aspecten. Dergelijke bosuitbreiding kan ook filterend werken om de lichtvervuiling vanuit de Antwerpse haven naar het projectgebied in te perken.

De grotendeels aanwezige, deels te herstellen en globaal op te waarderen cultuurhistorische waarde van de verschillende **linies en forten** in het gebied (Staats-Spaanse linie, Bedmarlinie) en inschakeling ervan in recreatieve beleving (routes, tento-plekken, horeca, ...) zijn een derde belangrijke kans. Hier kunnen ook relaties gelegd worden met cultuurhistorische elementen als **oude ambachten**.

Het grensoverschrijdend verbinden c.q. ontwikkelen van **recreatienetwerken** en – **knooppunten** voor wandelaars, fietsers (met de oude spoorwegroute Sint-Niklaas-Hulst als drager) en ruiters biedt grote potentie.

Betere benutting van mogelijkheden op het gebied van **vooral dagrecreatie maar ook verblijfsrecreatie** (vooral kleinschalig met hoevetoerisme, bed-and-breakfast, kamperen bij de boer, tweede woningbezit en vakantiewoningverhuur, maar ook met hotels in de steden en in Perkpolder) is een interessante troef. Zo zou de Prosperpolder als recreatieve en onthaalplek

verbonden kunnen worden aan het onthaalcentrum Emmapolder en de historisch-educatieve plek Fort Liefkenshoek. Daarnaast is er de potentie van opwaardering / toename van de **hotelinfrastructuur** in Beveren, Sint-Niklaas en in Hulst bij groei van de Waaslandhaven, zo ook voor de conferentie-infrastructuur, eventueel ook in Kallo. En ook de kansen om **Prosperpolderdorp** als cultuurhistorisch modelpolderdorp in zijn nieuwe omgeving een nieuwe sociaal-toeristische verblijfsrecreatieve rol te geven bieden perspectief.

Op de Schelde liggen er goede kansen voor recreatieve vaart langs een grensoverschrijdend snoer van kleine **Scheldehaventjes** in het gebied en naar Antwerpen. En in het gebied zelf liggen er de te onderzoeken mogelijkheden om de **waterstructuur grensoverschrijdend te reorganiseren** en tegelijk de bijhorende natte natuur en waterrecreatie op te waarderen. Onderdeel hiervan kan het op een of andere wijze heropenen van het kanaal Stekene-Hulst zijn waardoor een schakeling van twee pleziervaartlussen doorheen het gebied en naar de grenzeloze Kanaalzone mogelijk wordt.

Knelpunten en bedreigingen

De **gespannen relatie tussen landbouw – natuur**(ontwikkeling) vormt een **knelpunt** en tevens een **bedreiging** voor de verdere doorontwikkeling van een grote kans in het gebied, namelijk de combinatie natuur(ontwikkeling) en (kleinschalige) recreatie. Er dient in bepaalde delen van het gebied geen sprake te zijn van een **scheidingmodel**, maar van een **verwevingsmodel** waarbij natuur, landbouw en recreatie gelijktijdig en in samenhang kunnen worden ontwikkeld in de vorm van verbrede landbouw. De **vastgestelde slechte staat van instandhouding van natuurdoelstellingen** van het Schelde-estuarium is een belangrijk knelpunt evenals de **verschillende beheersvormen** van de natuur op de dekzandruggen.

Te bereiken ambitie

Het gebied kent in de Schelde, de diverse natuurgebieden en bossen en de Staats-Spaanse Linies, dragende elementen die als netwerk met elkaar verbonden zijn en waaraan een toeristisch netwerk is geknoopt.

De belangrijke natuurwaarden van het Land van Saeftinghe zijn versterkt en verruimd tot een internationaal gekend grenspark 'Groot-Saeftinghe – Zeeuws-Wase bossen' dat op Europees niveau de natuurgadiënt van slikken en schorren tot hoogwaardig bos gestalte en aantrekkelijk recreatief medegebruik geeft. Verder wordt natuur in het gebied in nauwe samenhang met landbouw en met behoud van de economische potenties van de landbouw ontwikkeld, waardoor er een optimale combinatie ontstaat tussen enerzijds natuurontwikkeling en – beleving, en anderzijds economische landbouwactiviteiten, eventueel gecombineerd met kleinschalige toeristische knooppunten (kamperen bij de boer).

Water vormt samen met de in het gebied aanwezige natuur- en cultuurhistorische elementen een grensoverschrijdend netwerk. Dit netwerk ondersteunt natuurlijke ontwikkeling, accentueert cultuurhistorisch erfgoed en is drager van een goed functionerende waterrecreatie met meerdere grensoverschrijdende vaarroutes, ook gekoppeld aan het kanaal Gent-Terneuzen.

3.5. Wonen en Leefbaarheid

Kwaliteiten en kansen

Wonen in het Zeeuws – Waas Linielandschap betekent wonen in een **rustige woonomgeving** “op en direct bij ‘t platteland” nabij de steden Gent, Antwerpen en Terneuzen. Door de **groeimogelijkheden van de dragende kernen** in het gebied ontstaat er automatisch een natuurlijke hiërarchie tussen de kernen. **Kleine kernen** en gehuchten kunnen naar levendigheid ondersteund worden door culturele en recreatieve voorzieningen. Deze kernen samen vormen een gemeente waar het goed wonen is.

Knelpunten en bedreigingen

Met name de **grensoverschrijdende afstemming** in (planning, realisatie en fasering van) woningbouw en voorzieningen is onvoldoende aanwezig zodat – vooral in de bipolaire kernen Nieuw-Namen/Kieldrecht, De Klinge/Clinge, Koewacht/Koewacht – het gevaar op de loer ligt dat dingen niet of dubbel worden gedaan. Door een betere afstemming zou het aanbod van woningen en voorzieningen (bibliotheek, cultuuraanbod, kinderopvang, ...) binnen en tussen de kernen beter kunnen worden afgestemd op de vraag.

Te bereiken ambitie

Wonen is thuiskomen. Men woont in een landelijke, groene en open landschappelijke omgeving op korte afstand van de grote steden Antwerpen, Gent en Terneuzen. De leefbaarheid is geoptimaliseerd wat betreft milieubelasting vanuit haven, industrie en landbouw, het voorzieningenniveau dat – afhankelijk van de functie van de kern – op peil is, de woonkwaliteit en het woningaanbod. Een voorbeeldrolpositie wordt daarbij ingenomen door de bipolaire kernen Nieuw-Namen/Kieldrecht en De Klinge/Clinge. Deze functioneren en ontwikkelen, ondanks de landsgrens, op alle vlakken als één samenhangend geheel binnen een algehele grensoverschrijdende afstemming.

4. Ontwikkelingsperspectief

Het lange termijn ontwikkelingsperspectief voor het Linieland van Waas en Hulst wordt in dit hoofdstuk uitgedrukt in woorden en metaforen (visie), op kaart (gewenste ruimtelijke structuur) en in deelstructuren voor de vier thema's.

4.1. Visie op de ontwikkeling van het Linieland van Waas en Hulst

Binnen het bestaande beleid op hogere niveaus,
voortbouwend op de bundeling van het bestaand beleid in het gebied en op de geconstateerde kwaliteiten en kansen,
rekening houdend met de geconstateerde knelpunten en bedreigingen,
staat volgend gezamenlijk en grensoverschrijdend ontwikkelingsperspectief voor het **Linieland van Waas en Hulst** voorop.

Het Linieland van Waas en Hulst overstijgt zijn verleden van oorlogs- en grensgebied en groeit tot het **samenhangend, actief en groen-blauw buitenlandschap**, in de eerste plaats voor de regiobewoners en daarnaast ook van Antwerpen en Gent, een in essentie open ruimte met een voelbaar en beleefbaar geheugen.
Daarbij maakt het gebied, net als de gekende streekfiguur Reynaert, slim gebruik van de krachten die het al heeft en benut het de kansen uit de randen eromheen.
Het Linieland van Waas en Hulst profileert zich actief als één geheel aan beide zijden van de (vervagende) landsgrens.

De zowat 110.000 inwoners van het Linieland van Waas en Hulst vinden er goede en betaalbare woningen in of vlakbij groene, **rustige woonomgevingen**, nabije werkplekken in het gebied en in de havens en netwerken rondom en een waaier aan voorzieningen die 'over de grens heen' samen worden gebruikt in enkele hoofddorpen en in de twee dragende stedelijke gebieden. Hoogwaardige en gespecialiseerde voorzieningen in Antwerpen, Gent en Sint-Niklaas zijn vlot bereikbaar.

Deze rustige woonomgevingen vormen een belangrijke troef van het Linieland van Waas en Hulst.

Het **open, groene en rustige karakter** van het 50.000 ha grote gebied is zijn grootste troef; deze wordt dan ook zo veel als mogelijk gevrijwaard en versterkt. Grondgebonden landbouw, (natte) natuur en water zijn ook in de toekomst de belangrijkste gebruikers en beheerders van die open ruimte. Bebouwing en drukke activiteiten worden gebundeld op (enkele) passende plekken, vooral in en rond de twee dragende stedelijke kernen.

Met zijn openheid, rust, donkerte en buitengebied contrasteert het Linieland van Waas en Hulst sterk met de hoogdynamische gebieden er omheen: de grootsteden Antwerpen en Gent, de Antwerps-Waaslandse haven, de kanaalzone Gent-Terneuzen en het economisch netwerk E17-N70-lijn 59. Het gebied wordt dan ook niet verder doorsneden door grootschalige infrastructuur en ontwikkelingen. Functioneel en recreatief fietsgebruik doorheen het gebied en naar de werkplekken rondom wordt gefaciliteerd. Daar waar nieuwe infrastructuur – ten behoeve van vervoer van goederen over het spoor - worden aangelegd worden deze gebundeld met de reeds bestaande netwerken en worden ingepast in het landschap.

Maar tegelijk **versterkt het Linieland van Waas en Hulst zijn banden en relaties met deze omliggende steden en werkgebieden** en levert het een **belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid van de hele regio** van de noordrand van de Vlaamse Ruit / de zuidrand van de

Rijn-Schelde-Delta-steden- en havenband. Het biedt zichzelf en die hele regio een gegarandeerd aanbod aan voedsel, een unieke gradiënt van de grootste natte natuur van West-Europa naar substantieel en versterkt bos, en daarmee ook een belangrijke filterende long, een wezenlijke bijdrage aan hogere waterveiligheid en betere waterkwaliteit, een aangenaam nabij ontspanningsgebied met talloze en gevarieerde routes voor natuurbelievers, wandelaars, fietsers, ruiters en vaarders en met interessante koop- en verbruiksmogelijkheden, ondersteunende en complementaire bedrijfsactiviteiten aan die in de havens.

De banden met die omliggende gebieden worden aangehaald door hiërarchisch sterker uitgebouwde openbaarvervoersverbindingen, passende verbindingen over weg en spoor voor goederen, doorlopende recreatieve routes over land en water.

Het Linieland van Waas en Hulst kent **recreatie & (koop)toerisme en diverse verwerkende logistiek en nijverheid** (vooral gericht op toegevoegde waarde en waar mogelijk innovatief, o.m. in voeding en toeleverende bedrijven voor de havens) **als belangrijkste economische dragers** bovenop de stabiele basis van de voorzieningen van de diensteneconomie, en van kleinere economische omvang, de landbouw. Deze 'lichte' economische dragers worden, met respect voor de hoofdtroef van het gebied, ook ruimtelijk op passende plekken gefaciliteerd. Hoe meer oostelijk en dichterbij de Waaslandhaven, hoe meer het accent op logistiek kan liggen.

De hoofdontsluiting van het gebied wordt gevormd door een **dubbele kamstructuur**. De as E34 (met bijhorende parallelwegen) – Tractaatweg is voor de kam van de autowegen de drager, met 'tanden' voor lokale ontsluiting naar de belangrijke woonkernen en bedrijventerreinen. N70, met de zo mogelijk doorgetrokken tramverbinding Antwerpen-Sint-Niklaas, is de drager voor de kam van het openbaarvervoer, met goede 'tand'-verbindingen naar alle hoofddorpen en in het bijzonder naar Hulst hierop geënt. De mobiliteitsstudie voor het Waasland kan inspirerend werken voor de concretisering van deze dubbele kamstructuur.

In de toekomstige ontwikkeling komt de **grensoverschrijdende eenheid** sterk op de voorgrond. Eén goed afgestemd openbaarvervoersnet, doorlopende natuur en water, grensoverschrijdend gezamenlijk natuurbeheer, doorlopende recreatieve routes, een samenhangend (flankerend) beleid naar de landbouw, eenheid in beheer van bossen, water en wegen, het gezamenlijk benutten van de sterke wegen- en openbaar vervoersstructuur van het Waasland, een gezamenlijk uitgedragen en onderling goed afgestemd belang van de cultuurhistorische streekwaarden van de linies en forten en van de streekambachten, een (verdere) gemeenschappelijke (stedenbouwkundige) planning van de twee grens-bipool-dorpen Nieuw-Namen / Kieldrecht en Clinge / De Klinge, een gezamenlijke economische profilering, ook in relatie tot de beide aanleunende havens, schragen deze grensoverschrijdende streekontwikkeling. Ze geven **de landsgrens in dit gebied een voelbaar en beleefbaar geheugen maar laten ze tegelijk toekomstgericht vervagen**.

Dit toekomstperspectief krijgt vorm vanuit een **hecht samenwerkingsverband in het gebied en vanuit bundeling van krachten en actieve allocatie van bovenlokale middelen**. De kern van de samenwerking zijn de vier (of met Terneuzen en Moerbeke erbij, zes) gemeenten, met ondersteuning van hun respectieve provincies. Deze samenwerking krijgt best een gestructureerde vorm, bijvoorbeeld om de eerstkomende jaren te starten, als een grensoverschrijdende internationale intergemeentelijke projectvereniging. Als participerende leden in een dergelijk samenwerkingsverband zijn belangrijke lokale actoren eveneens noodzakelijk / welkom om tot tastbare resultaten op het terrein te komen. Gedacht kan worden aan de werkgeversorganisaties, milieuorganisaties, landbouwersorganisaties en wateringen aan beide zijden van de landsgrens.

4.2. Gewenste ruimtelijke structuur

kaart 7 *Gewenste ruimtelijke structuur*

kaart 7b Nieuwe ontwikkelingen binnen de gewenste ruimtelijke structuur

Voorgaande visie vertaalt zich in een aantal conceptelementen en in een gewenste ruimtelijke structuur. Bijgaande kaart geeft deze gewenste ruimtelijke structuur, het toekomstbeeld van het Linieland van Waas en Hulst binnen 20 jaar, op hoofdlijn weer. Deze kaart heeft niet de ambitie over elke plek een uitspraak te doen, vandaar dat er ook 'witte delen' in de kaart zitten en dat de begrenzingen erop niet op perceelsniveau mogen bekeken worden.

Een bijgevoegde tweede kaart geeft aan welke delen van die gewenste ruimtelijke structuur nog nieuw te ontwikkelen zijn.

Conceptelementen voor deze gewenste ruimtelijke structuur spruiten voort uit de ambities die de lokale actoren en overheden gezamenlijk, en met de steun van de respectieve hogere overheden, voorop stellen :

- uitbouw van de Waaslandhaven
- uitbouw van Groot-Saeftinghe, met de voorlopige witte 'on hold'-vlek voor Hedwigepolder op Nederlands grondgebied
- versterking van de bossen op de dekzandruggen
- een open poldergebied, vooral voor grondgebonden landbouw, maar ook voor natuur, water en zachte recreatie (globaal in medegebruik maar in specifieke verbindingzones minstens nevengechikt)
- een zuidelijker gebied voor kleinschaliger landbouw en fruit
- met bijzondere werkplekken (en zoekzones daarvoor) aan de stedelijke kernen en grote hoofddorpen en op regionale schaal ook op twee plekken aan de zuidzijde van E34, zo mogelijk ontsloten per spoor
- een hiërarchische structuur van woon- en voorzieningenkernen
- Hulst als hoofdrecreatieve knoop en onthaalplek van het gebied, met daarnaast twee recreatieve knopen en kleinere recreatieve accenten in alle dorpen/woonkernen
- een samenhangend beleefbaar geheel van het belangrijke cultuurhistorisch geheugen van het gebied met de linies en forten en een netwerk goedgekozen educatief-informatieve knopen in internationaal verband
- E34 en de aangepaste Tractaatweg als dragende hoofdwegen van het gebied, met een daarop geënte kamstructuur met kamtandwegen vanaf E34-parallelwegen
- een stapsgewijze uit te bouwen (snel)tram langsheen N70 met een kamstructuur van frequente snelbusverbindingen naar de kernen omheen E34 voor verbinding naar Antwerpen, als drager van een grensoverschrijdend openbaarvervoernetwerk op maat
- een opgewaardeerd watersysteem, mede gericht op toelevering van zoet water aan het kanaal van Gent-Terneuzen en met grensoverschrijdende circuits voor pleziervaart daaraan gekoppeld.

4.3. Deelstructuren voor de vier thema's

De in voorgaande geformuleerde visie en gewenste ruimtelijke structuur voor de gehele ontwikkeling van het Linieland van Waas en Hulst kunnen worden uitgesplitst naar deelstructuren voor de aangegeven thema's. De vier deelstructuren detailleren de globale gewenste ruimtelijke structuur en vormen er omgekeerd de samenstellende onderdelen van.

4.3.1. Nederzettingsstructuur

kaart 8 Nederzettingsstructuur

Belangrijke elementen in de gewenste hiërarchische nederzettingsstructuur van het Linieland van Waas en Hulst zijn :

- Hulst / Sint-Jansteen en Beveren / Melsele als de twee dragende stedelijke kernen in het gebied
- Stekene en Sint-Gillis-Waas als grotere hoofddorpen met uitgebouwde voorzieningen
- Sint-Pauwels, Vrasene, Kieldrecht / Nieuw-Namen, Clinge / De Klinge, Kemzeke en Kloosterzande als hoofddorpen met ondersteunende voorzieningen voor de dorpen rondom
- de overige kleine kernen en gehuchten, gericht op wonen en naar levendigheid ondersteund door culturele en recreatieve voorzieningen (horeca).

4.3.2. Ruimtelijk-economische deelstructuur

kaart 9 Ruimtelijk-economische deelstructuur

Belangrijke elementen inzake bedrijvigheid, landbouw en toerisme / recreatie in de gewenste ruimtelijk-economische structuur van het Linieland van Waas en Hulst zijn :

- uitbouw van de Waaslandhaven
- een open poldergebied met economisch een belangrijke rol voor grondgebonden landbouw
- een zuidelijker gebied voor kleinschaliger landbouw en fruit
- met bijzondere werkplekken (en zoekzones daarvoor) aan de stedelijke kernen en grote hoofddorpen en op regionale schaal ook op twee plekken aan de zuidzijde van E34, zo mogelijk ontsloten per spoor
- een hiërarchische structuur van voorzieningen- en handelskernen, met Hulst / Sint-Jansteen en Beveren / Melsele als de twee dragende stedelijke kernen in het gebied, Stekene en Sint-Gillis-Waas als grotere hoofddorpen met uitgebouwde voorzieningen en Sint-Pauwels, Vrasene, Kieldrecht, Kemzeke en Kloosterzande als hoofddorpen met ondersteunende voorzieningen voor de dorpen rondom
- Hulst als hoofdrecreatieve knoop en onthaalplek van het gebied, met daarnaast twee recreatieve knopen in Perkpolder en Sint-Gillis-Waas en kleinere recreatieve accenten in alle dorpen/woonkernen
- een waterrecreatief netwerk van vaarroutes op de Schelde, met aanlegplaatsen in Perkpolder, Paal, Doel, Liefkenshoek, Kallo, St-Marie richting Antwerpen, en op de aan elkaar gekoppelde binnenwateren langs Stekene en Hulst richting Lokeren, Moervaart en kanaal Gent-Terneuzen.

4.3.3. Vervoersstructuur

kaart 10 Vervoersstructuur

Belangrijke elementen in de gewenste vervoersstructuur van het Linieland van Waas en Hulst zijn :

- E34 en de aangepaste Tractaatweg als dragende hoofdwegen van het gebied
- een daarop geënte kamstructuur met kamtandwegen vanaf E34-parallelwegen
- een stapsgewijze uit te bouwen (snel)tram langsheen N70 met een kamstructuur van frequente snelbusverbindingen naar de kernen omheen E34 voor verbinding naar Antwerpen, als drager van een grensoverschrijdend openbaarvervoernetwerk op maat.

4.3.4. Natuurlijke en cultuurhistorische deelstructuur

kaart 11 Natuurlijke en cultuurhistorische deelstructuur

kaart 12 Gebundeld fietsknooppuntennetwerk

Belangrijke elementen in de gewenste natuurlijke en cultuurhistorische deelstructuur van het Linieland van Waas en Hulst zijn :

- uitbouw van Groot-Saeftinghe, met de voorlopige witte 'on hold'-vlek voor Hedwigepolder op Nederlands grondgebied, en met mogelijk, afhankelijk van het overstromingsgebied, een bepaalde rol voor Oude Doel binnen dat geheel
- versterking van de bossen op de dekzandruggen
- het open poldergebied met, globaal in medegebruik bij de grondgebonden landbouw maar in specifieke verbindingzones minstens nevengechikt, natte natuur en zachte recreatie
- een grensoverschrijdend netwerk van fiets-, wandel- en ruiterroutes die de natuurlijke en cultuurhistorische waarden van het gebied beleefbaar maakt (ter illustratie hiervoor geeft bijgaande kaart het gebundeld fietsknooppuntennetwerk weer)
- een samenhangend beleefbaar geheel van het belangrijke cultuurhistorisch geheugen van het gebied met de linies en forten en een netwerk goedgekozen educatief-informatieve knopen in internationaal verband.

5. Projectenplan

5.1. Inleiding

De in hoofdstuk 3 geformuleerde ambities en het in hoofdstuk 4 verwoorde ontwikkelingsperspectief komen niet vanzelf tot stand. Zij vormen wel het kader waarbinnen de noodzakelijke plannen en projecten om die gewenste ontwikkelingen vorm te geven, passen. Plannen en projecten van zeer lokale tot internationale schaal kunnen hieraan bijdragen leveren. Dit projectenplan geeft de essentie daarvan weer.

Deze ontwikkelingsvisie en met name dit hoofdstuk richten zich op die projecten waarbij **grensoverschrijdende samenwerking een duidelijke meerwaarde** heeft en een belangrijke bijdrage levert om de geformuleerde ambities en de geformuleerde visie ook daadwerkelijk te bereiken.

Naast inhoud (in de vorm van projecten) is ook het proces en de organisatie van belang. Zonder goede organisatie vindt er onvoldoende sturing plaats op de grensoverschrijdende projecten die een bijdrage leveren aan de geformuleerde visie en de gewenste ruimtelijke structuur in het Linieland van Waas en Hulst. De activering van een dergelijke werkingsstructuur is een voorafgaandelijke actie op zich; zij komt aan bod in punt 5.5.

5.2. Projectenplan met programma's

De projecten zijn onderverdeeld aan de hand van de thema's die geïnventariseerd zijn. Deze programma's per thema vormen een samenhangend pakket van verschillende projecten, die in samenhang opgepakt dienen te worden. Ook de programma's onderling hebben een nauwe samenhang, doordat zij gezamenlijk, op integrale wijze, bijdragen aan de realisatie van de in hoofdstuk 4 geformuleerde ontwikkelingsvisie. De programma's met bijbehorende projecten kunnen daarom niet los van elkaar gezien worden. Het realiseren van het ene project heeft gevolgen voor de resultaten van andere projecten.

Zoals te zien is, is een aantal van de projecten (de zogenaamde onderzoeksprojecten) vooral gericht op het verder uitwerken en concretiseren van de visie (met onderzoeken die gericht zijn op latere bekendmaking, uitstraling of realisaties), terwijl de meeste (de realisatieprojecten) nu al vrij concreet van aard zijn en de komende jaren tastbare resultaten op het terrein kunnen opleveren. Sommige projecten bestaan uit meerdere deelprojecten.

De projecten in dit projectenplan dienen te worden gezien als de **startreeks voor de komende vijf jaar** ter realisatie van het lange termijn ontwikkelingsperspectief. Nadien zal, na evaluatie deze eerste reeks en op basis van de bekomen resultaten en inzichten, een tweede reeks projecten moeten worden gedefinieerd, opgestart en uitgevoerd. En mogelijk kan nadien nog een volgende reeks volgen.

Per programma zijn het doel en de belangrijkste betrokken actoren aangegeven.

Per (deel)project zijn de **inhoud** op hoofdlijn, het beoogde **resultaat**, de best geplaatste **trekker en co-trekker**, de vermoedelijk betrokken **actoren** en vooropgestelde **timing** weergegeven. Deze timingen gaan er van uit dat de (eerste) projecten in najaar 2009 kunnen opstarten.

Als voorstel van trekker van een project (of deelproject) is de overheidsinstantie aangeduid die een voldoende belang en bevoegdheid heeft bij de betreffende problematiek, maar toch ook een zekere neutraliteit ertegenover. Hierbij is gestreefd naar een spreiding van de trekkersfuncties over de verschillende bevoegde overheidsinstanties voor het projectgebied, ook grensoverschrijdend. De projecttrekker staat in voor de organisatie en voortgang van het project, voor de kwaliteit van de resultaten en voor hun inpassing in het globale

ontwikkelingsperspectief voor het gebied, maar niet noodzakelijk voor de financiering zelf van het project / de projectuitvoering (indien niet, dan wel voor het komen tot afspraken daarover). De projecttrekker neemt het secretariaat van het project waar. Om het grensoverschrijdende karakter te onderstrepen, is telkens waar dit zinvol is ook een co-trekker 'van over de grens' voorgesteld. Deze co-trekker staat in voor de organisatie van de voor het project noodzakelijke acties in zijn land en ondersteunt de trekker waar nodig en mogelijk. Trekker en co-trekker stellen elk een projectverantwoordelijke contactpersoon aan.

5.3. Programma's en projecten

5.3.1. Programma Havenontwikkeling en Economie

De doelstelling van dit programma is om te komen tot een grensoverschrijdend economisch profiel voor het Linieland van Waas en Hulst. Hierbij moet een evenwicht worden gevonden tussen traditionele en innovatieve vormen van bedrijvigheid, waarbij duurzaamheid nadrukkelijk meegenomen moet worden. Dit profiel geeft richting aan de economische ontwikkelingen en vormt de basis voor afstemming en samenwerking tussen de partijen in het gebied. Naast de vier gemeenten en beide provincies vormen ook het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Interwaas, de Universiteit Antwerpen, de Universiteit Gent, ROC Terneuzen, VOKA-Kamer van Koophandel Waasland, werknemersorganisaties, ZLTO, Landbouworganisaties, BZW en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen belangrijke partners om het profiel vorm te geven.

Dit programma heeft nauwe samenhang met de programma's Mobiliteit en Natuur, Recreatie en Natuurhistorie. De verbindingen die ontwikkeld en gestimuleerd worden vanuit het programma Mobiliteit vormen de randvoorwaarde voor de economische ontwikkeling van het gebied. Daarnaast dient het economisch profiel in samenhang met de ontwikkelingen binnen natuur, recreatie en cultuurhistorie te worden ontwikkeld. Recreatie kan mogelijk een belangrijk onderdeel gaan vormen van het economisch profiel.

Binnen dit programma zijn de volgende projecten te onderscheiden.

Onderzoeksproject 1: Uitwerken en uitstralen regionaal economisch profiel voor het Linieland van Waas en Hulst

Vanuit het opstellen van een grensoverschrijdende regionale economische visie voor het projectgebied is het doel van dit project het formuleren van een gedragen grensoverschrijdend economisch profiel voor het Zeeuws – Waas Linieland. Binnen dit profiel wordt aandacht geschonken aan de volgende thema's:

- Bedrijventerreinen
- Kantoorontwikkelingen
- Landbouw
- Recreatie

Vanuit de verschillende gemeenten en provincies zal een ambtenaar economische zaken in de projectgroep aanschuiven. Daarbij zal ook een ambtenaar van de provincie Oost-Vlaanderen, provincie Zeeland en het Vlaams Gewest deelnemen. Daarnaast nemen Interwaas, de Kamer van Koophandel en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, de ZLTO en de Landbouworganisaties en de overkoepelende organisaties met betrekking tot recreatie zitting in de projectgroep.

De visie en het profiel richten zich met name op de economische branding van het gebied en welke ontwikkelingen daarin mogelijk zijn. Voor de al benoemde zoekgebieden voor bedrijvigheid wordt het segment van het bedrijventerrein benoemd (logistiek, voeding, nijverheid) en worden per afzonderlijk zoekgebied maar ook in relatie tot andere economische ontwikkelingen in het gebied uitspraken gedaan over fasering.

Het resultaat van dit onderzoeksproject zijn een aantal activiteiten om het uitgewerkte profiel extern naar de publieke opinie, overheden en bedrijfsleven uit te stralen, zoals een publicatie, een wervend profileringsfilmje, een colloquium, een innovatieve bedrijfsbezoekendag.

Als trekker voor dit project wordt gedacht aan Interwaas en als co-trekker aan de provincie Zeeland, waarbij begeleidende ondersteuning plaatsvindt vanuit het projectenbureau.

De economische visie en profiel zouden eind 2010 gereed kunnen zijn. 2011 kan dan worden benut om deze extern uit te stralen en er minstens in de regio zelf een draagvlak voor te creëren.

Onderzoeksproject 2: Grensoverschrijdende aflijning milieugebruiksruimte voor het Linieland van Waas en Hulst

Het doel van deze aflijning is de gevolgen van de huidige en de gewenste economische activiteiten in het gebied voor de leefbaarheid van de kernen inzichtelijk maken in termen van milieuwaarden. Deze geconstateerde waarden worden getoetst aan de geldende normen. Hierdoor ontstaat – vanuit milieutechnisch oogpunt – inzicht in de economische ontwikkelruimte binnen het gebied. Hierbij dient aandacht te worden geschonken aan de volgende onderwerpen:

- Luchtkwaliteit
- Externe veiligheid
- Geluid
- Licht
- Geur

De milieuscanaflijning is toepasbaar bij de bedrijven(terrein)ontwikkelingen en woonontwikkelingen in de regio en kan ook leiden tot concrete deelprojecten voor realisatie van bepaalde verbetering, bijv. inzake lichthinder. Er worden momenteel al verschillende studies uitgevoerd naar milieuwaarden (o.m. in het kader van het strategisch plan voor de haven van Antwerpen), waaruit de milieugebruiksruimte van een gebied blijkt. Het is daarom zinvol eerst de beschikbare informatie te verzamelen en kennis met elkaar te delen. Op die manier hoeft er wellicht geen nieuw onderzoek gestart te worden. De nadruk ligt derhalve bij een open communicatie en kennisdeling tussen betrokken partijen en de organisatie daarvan. Indien uit deze nieuwe wijze van communiceren blijkt dat er hiaten in kennis en informatie bestaan, kan middels gericht aanvullend onderzoek deze ontbrekende kennis en informatie worden aangevuld.

Vanuit de gemeenten sluiten de ambtenaren milieu aan bij de projectgroep. Andere deelnemende partijen in deze projectgroep zijn de gemeentelijke havenbedrijven, ZLTO en Landbouworganisaties, Interwaas en de BZW. Deze projectgroep formuleert de exacte opgave waarna kennisdeling plaatsvindt door specialisten. In verband met de grote – en soms tegenstrijdige – belangen zijn objectiviteit en onafhankelijkheid belangrijke aandachtspunten. Aandachtspunt is dat alle milieuwaarden in de verschillende studies op dezelfde wijze zijn onderzocht, zodat zij ook te vergelijken zijn.

Als trekker voor dit project wordt vanuit de aanwezige kennis en ervaring gedacht aan de provincie Oost-Vlaanderen en als co-trekker aan de provincie Zeeland, waarbij begeleidende ondersteuning plaatsvindt vanuit het projectenbureau.

De notitie over de beschikbare milieugebruiksruimte zou voor de zomer van 2010 gereed kunnen zijn en vanaf dan in praktijk kunnen worden toegepast.

Realisatieproject 3: Oprichten van een kenniscentrum betreffende grensoverschrijdende economische ontwikkelingen in het Linieland van Waas en Hulst

Doel van het project is het actief ter beschikking stellen en verspreiden van verzamelde en overzichtelijk opgeslagen informatie betreffende grensoverschrijdende economie in de regio, vanuit een op te richten centraal informatiecentrum. In dit kenniscentrum kunnen het bedrijfsleven en overheden bij vragen en/of onduidelijkheden terecht. Het gaat hierbij over informatie met betrekking tot:

- Wet- en regelgeving grensoverschrijdende arbeid, ook inzake landbouw
- Bestemmingsplaninformatie m.b.t. planologische en stedenbouwkundige randvoorwaarden
- Grondprijzen
- Branchering per bedrijventerrein
- Fasering in ontwikkelingen bedrijventerrein
- Etc.

Vanuit de gemeenten en de provincies sluiten de ambtenaren economische zaken aan bij de projectgroep. Andere deelnemende partijen in deze projectgroep zijn kennisinstellingen, VOKA-Kamer van Koophandel Waasland, BZW, Landbouworganisaties, ZLTO, Interwaas.

Als trekker van dit project wordt gedacht aan Interwaas, met de Kamer van Koophandel als co-trekker. Begeleidende ondersteuning vindt plaats vanuit de projectgroep.

Gedurende het opstellen van de grensoverschrijdende economische visie en profiel kan het kenniscentrum worden opgezet; eind 2010 zou het dus actief kunnen zijn. Hierbij wordt opgemerkt dat het actueel houden van de in het kenniscentrum aanwezige informatie een continu proces is.

5.3.2. Programma Mobiliteit

Het programma Mobiliteit heeft tot doel om de infrastructurele verbindingen voor personen en goederenvervoer te optimaliseren, rekening houdend met een scheiding van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer. Ook hier is afstemming over de grens een belangrijk punt. Mobiliteit is als het ware faciliterend aan de andere programma's, en moet daarom in hun samenhang worden bekeken. Mogelijke aanvullende partners die van toegevoegde waarde zijn voor dit programma, naast de vier gemeenten en beide provincies zijn de openbaar vervoermaatschappijen, Infrabel, (NS ?), de Vlaamse Administraties voor de Wegen (AWV) en voor Ruimtelijke Ordening (RWO-ARP), Rijkswaterstaat, en eventueel de provincie Antwerpen en de steden Antwerpen, Sint-Niklaas, Gent en Terneuzen. Binnen dit project zijn de volgende deelprojecten te onderscheiden:

Onderzoeken mogelijkheden spoortracé Antwerpen – Gent (- Zeebrugge)

In de infrastructurele lange termijn planning (RSV) is een spoortracé voor een goederenspoorlijn tussen de Vlaamse zeehavens opgenomen dat parallel loopt aan E34. Momenteel is in het gewestplan een reservatiestrook voorzien, meestal aan beide zijden van E34, maar in de gemeenten Sint-Gillis-Waas en Stekene alleen aan de noordzijde.

Voor de economische profilering, de aanleg van infrastructuur en het (mogelijk) ontwikkelen van economische potenties is van belang om zicht te krijgen op de ligging van het spoortracé Antwerpen – Gent. Daarom moeten de mogelijkheden betreffende het spoortracé Antwerpen – Gent (Zeebrugge) en de consequenties daarvan verder onderzocht worden. Dit onderzoek valt echter buiten dit projectplan, omdat de aanleg van het spoortracé een federale aangelegenheid is. De bevoegdheid tot het uitvoeren van deze studie ligt derhalve niet binnen het bereik van deze visie en het bijbehorende projectplan. Wij stellen voor dit project in een andere context op te pakken. Het is hierbij van belang dat de projectorganisatie bij deze studie aanhaakt zodat er afstemming plaatsvindt tussen de uitkomsten van deze studie en de ontwikkelingsvisie Linieland van Waas en Hulst. Ten behoeve van besluitvorming is een nadere maatschappelijke kosten/batenanalyse gewenst, waarbij de volgende vragen beantwoord dienen te worden.

Onderzoeks- en realisatieproject 4: Optimalisatie van het openbaar vervoer in het Linieland van Waas en Hulst

Het doel van dit project is het optimaliseren van bestaande verbindingen van verschillende openbaar vervoersmodaliteiten, teneinde een volwaardig alternatief te bieden voor personenvervoer waardoor sluipverkeer en de huidige en toekomstige congestie in het projectgebied wordt tegengegaan en de bereikbaarheid van het gebied te vergroten. Binnen dit project wordt eerst onderzoek verricht naar de volgende aspecten:

- Het optimaliseren van bestaande busverbindingen. Hierbij gaat het onder meer om het optimaliseren van de grensoverschrijdende route tussen Sint-Niklaas en Hulst, waarbij aangehaakt wordt op het tussenliggende gebied. Samen met busmaatschappijen die in het Linieland van Waas en Hulst actief zijn, zal bekeken worden waar en op welke manier deze aansluitingen en routes geoptimaliseerd kunnen worden (wat betreft routes – bijv. een pendelverbinding Kieldrecht – Waaslandhaven –, frequenties, afstemming van overstapmomenten, ondersteunen van voor- en natransport met goede fietsenstallingen, kleine parkings, ...) zowel voor woon-werkverplaatsingen als voor recreatieve (koop)verplaatsingen.
- Het ontwikkelen van nieuw openbaar vervoer:
 - De tramverbinding van Antwerpen naar Beveren (en mogelijk naar Sint-Niklaas), in relatie tot de bereikbaarheid van Hulst (bijvoorbeeld via een directe busverbinding naar de light rail of tram)
 - Mogelijkheden van openbaar vervoer over het water in de haven van Antwerpen
- Het koppelen van openbaar vervoer met carpoolplaatsen en transferia. Een concreet deelproject is het onderzoek van de mogelijkheden om bij het knooppunt / de afrit Kemzeke aan E34 een volwaardige bushalte met een carpoolplek (bruikbaar voor woon-werkverkeer, bezoekers van Hulst en bezoekers van de Zeeuws-Wase bossen) aan te leggen.

Opzet van dit onderzoek is concreet realiseerbare deelprojecten af te lijnen en voor te bereiden. In de projectgroep nemen naast de vier gemeenten en de beide provincies ook de vertegenwoordigers van de openbaar vervoersmaatschappijen De Lijn en Connexxion zitting.

We stellen voor om de provincie Oost-Vlaanderen als trekker te benoemen en als co-trekker de provincie Zeeland, met begeleidende ondersteuning door het projectenbureau.

Het onderzoeksluik van dit project ten behoeve van de studie naar optimalisatie van het openbaar vervoer kan begin 2011 afgerond zijn. Concrete deelprojecten kennen een eigen projectplanning, maar worden bij voorkeur de daaropvolgende drie jaar gerealiseerd; voor de carpoolparking knooppunt Kemzeke zou dit reeds in 2013 het geval moeten kunnen zijn.

Realisatieproject 5: Wegwerken grensoverschrijdende infrastructurele knelpunten in het Linieland van Waas en Hulst

Om de uitvoering van lokale infrastructurele projecten op elkaar af te stemmen is overzicht in fase, locatie en in tijd noodzakelijk waardoor inzichtelijk wordt wat de effecten van de gecombineerde projecten gezamenlijk betekenen voor de verkeersafwikkeling in het gebied en waardoor wordt voorkomen dat lokale projecten tot onnodige (verkeers)hinder leiden. Hieruit wordt een gezamenlijke fasering afgeleid.

Bij de totstandkoming van de Ontwikkelingsvisie Zeeuws – Waas Linieland zijn de volgende lokale infrastructurele projecten geïnventariseerd:

- Als belangrijkste: het bevorderen van de verkeersdoorstroming op de grensovergang bij Kapellebrug op N403 / N60 door de aanleg van een rotonde
- Voorzien heldere grensoverschrijdende signalisatie in Kieldrecht / Nieuw-Namen
- Een goede aansluiting voor woon-werk verkeer voor de dorpen in het oosten van het projectgebied en de Waaslandhaven langs de dorpskern van Kieldrecht, waarbij extra aandacht moet worden besteed aan het volledig vermijden van mogelijk sluipverkeer door vrachtwagens, het doseren van het personenwagenverkeer en vooral een veilige route voor fietsers.
- De verdere vervolmaking van de kamstructuur en de aansluitingen die daar voor nodig zijn.

Voor de inhoud van deze deelprojecten kan vaak volstaan worden met aansturing door een projectleider vanuit de betreffende gemeente. Vanuit de gemeenten en de provincies sluiten de ambtenaren mobiliteit aan bij de projectgroep; ook AWW en AMT (voor de ontsluitingsweg voor woon-werkverkeer naar de Waaslandhaven) worden uitgenodigd.

Voorgesteld wordt om vanuit het IGO een trekker en co-trekker te benoemen.

Dit overzicht en fasering zouden in het najaar van 2009 beschikbaar kunnen zijn en op basis daarvan kunnen vervolgens de drie reeds concreet genoemde projecten de daaropvolgende vier jaar gerealiseerd worden en kan inzichtelijk gemaakt worden of er nog overgebleven knelpunten zijn in het infrastructurele netwerk.

5.3.3. Programma Natuur, Recreatie en Cultuurhistorie

De doelstelling van dit programma is tweezijdig. Enerzijds dient het beheer en onderhoud van bestaande natuur, watervoorzieningen, recreatie en cultuurhistorie op elkaar te worden afgestemd. Daarnaast dienen de kansen ontwikkeld te worden, door het bevorderen van de natuur, recreatie, watervoorzieningen en cultuurhistorische aspecten als samenhangend pakket en dient de branding van de regio op het gebied van natuurontwikkeling en recreatieve mogelijkheden te worden uitgebuit. Mogelijke partners die hierbij een rol spelen zijn VVV, de gemeentelijke diensten voor toerisme, Toerisme Waasland, Toerisme Vlaanderen, lokale toeristische diensten, de Vlaamse Administratie voor Natuur en Bos (ANB) en Erfgoed (R-O), W&Z, Natuurpunt, Zeeuws Landschap. In dit programma zijn de volgende deelprojecten te onderscheiden.

Realisatieproject 6: Ontwikkelen van een grensoverschrijdend recreatief netwerk te land van verbonden fiets-, wandel- en ruiterspaddenroutes

Doel van dit recreatief netwerk is het aanbod van recreatieve poorten en natuurlijke en cultuurhistorische bezienswaardigheden met elkaar te verbinden worden via een knooppuntenstructuur van langzaam verkeersroutes te land.

- Aanwezige recreatieve kwaliteiten en bezienswaardigheden benoemen en opnemen in een netwerk. In dit netwerk wordt onderscheid gemaakt in poorten die toegang geven tot een recreatief netwerk, bestaande uit een groot aantal natuurlijke, cultuurhistorische en/of educatieve bezienswaardigheden. Een poort is een locatie waarin recreatieve (verblijfs)voorzieningen zijn geconcentreerd met te ontwikkelen horeca- en parkeervoorzieningen. Zowel de poorten als de belangrijke bezienswaardigheden worden voorzien van, qua vormgeving en uitstraling, eenduidige informatiepanelen (zie realisatieproject 7).
- Dit recreatieve netwerk, bestaande uit afzonderlijke bezienswaardigheden, wordt met elkaar verbonden door een langzaam verkeer knooppuntenstructuur. Bestaande routes worden grensoverschrijdend op logische wijze aan elkaar verbonden, zodat er een grensoverschrijdend langzaam verkeernetwerk ontstaat. Dit geldt, naast fietsroutes, tevens voor wandel- en ruiterspadden, die in hetzelfde netwerk kunnen worden ontwikkeld, bijv. voor de wandelroutes tussen Kloosterbos, Heidebos, Wullebos en Stropersbos en op de rand van Hedwige- en Prosperpolder en voor de ruiterspadden in en vanuit Stekene en Sint-Gillis-Waas.
- Het grensoverschrijdend recreatieve netwerk wordt vermarkt middels een boekje en middels een website, waarin het totale recreatieve netwerk met bijbehorende knooppuntenstructuur, wordt weergegeven. Het boekje is verkrijgbaar bij de VVV-kantoren aan Nederlandse zijde en de vestigingen van Toerisme Waasland. De website kan als link op de gemeentelijke webpagina's worden toegevoegd.

Vanuit de gemeenten en de provincies sluiten de ambtenaren mobiliteit, natuur, toerisme en economische zaken aan bij de projectgroep. Mogelijke deelnemende partijen in deze projectgroep zijn de plaatselijke VVV kantoren, Toerisme Waasland, Toerisme Oost-Vlaanderen, Toerisme Vlaanderen, ZLTO, Landbouworganisaties en ook ANB, W&Z, Natuurpunt, ZMF en Zeeuws Landschap als beheerorganisaties van de in het gebied aanwezige natuurgebieden.

Als trekker van dit project wordt gedacht aan de bestaande IGO werkgroep toerisme, waarbij binnen het IGO het trekker- en co-trekkerschap worden ingevuld. Begeleidende ondersteuning vindt plaats via het projectenbureau.

De realisatie van dit project kan gefaseerd verlopen. Voor de bundeling van het (grotendeels aan beide zijden van de grens reeds bestaande) fietsknooppuntennetwerk staat de opmaak van communicatiemiddelen (kaart, boekje, aanduidingen op terrein) voorop en dit kan tegen de zomer van 2010 afgerond zijn. Het opzetten van grensoverschrijdend recreatieve netwerken (met bijbehorende knooppuntenstructuur) voor wandelaars en ruiters (globaal plan, overzicht deelrealisatieprojecten, communicatiemateriaal) kan in het voorjaar van 2011 gereed zijn. De belangrijkste ontbrekende onderdelen van de recreatieve netwerken (bepaalde routes, onthaalpunten, ...) kunnen mogelijk tegen zomer 2014 gerealiseerd worden.

Realisatieproject 7: Ontwikkelen van een grensoverschrijdend netwerk van toeristisch-educatieve informatiepunten

Dit project sluit evident nauw aan bij realisatieproject 6.

- Er zijn verschillende locaties in het Linieland van Waas en Hulst die aan te wijzen zijn als toeristisch interessante poorten en bezienswaardigheden. De uitbouw van een educatief havengerelateerd centrum op de linkeroever is hiervan een concreet voorbeeld. Dit educatieve havencentrum richt zich in eerste instantie op het gebied en op de Antwerpse haven (afstemming met het bezoekerscentrum in Lillo) en kan ook een relatie voorzien met de Kanaalzone Gent-Terneuzen.
- Meer van dergelijke toeristisch-educatieve bezienswaardigheden kunnen ontwikkeld worden binnen het netwerk, met name Hulst als hoofdinformatiepunt en daarnaast: Fort Saint-Marie, Fort Liefkenshoek, Prosperpolder (met jeugdcentrum en Prosperhoeve), Emmadorp, Fort Bedmar, Grensinfocentrum fietsas Sint-Niklaas-Hulst, Fort Sint-Jan. Een randvoorwaarde bij het opstellen van dit netwerk is dat er goed wordt bekeken dat de informatie over de in het gebied aanwezige poorten en informatiepunten verspreid wordt en steeds aanvullend is aan elkaar, maar dat overlap in aangeboden informatie wordt voorkomen. Aan dit recreatieve netwerk dient een netwerk met toeristische en/of educatieve informatiepunten gekoppeld te worden. Beide sporen wat het Vlaamse deel ervan betreft, met de opties uit het Strategisch Plan van Toerisme Waasland.

Vanuit de gemeenten en de provincies sluiten de ambtenaren toerisme en economische zaken aan bij de projectgroep. Mogelijke deelnemende partijen in deze projectgroep zijn de plaatselijke VVV kantoren, Toerisme Waasland, Toerisme Oost-Vlaanderen, Toerisme Vlaanderen, en de beheerorganisaties van de in het gebied aanwezige natuurgebieden. Voor het educatieve havencentrum schuiven de Provincie Oost-Vlaanderen, het gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij voor het Haven-, Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied aan.

Als trekker van dit project wordt gedacht aan de bestaande IGO werkgroep toerisme, en daarbinnen dan met name aan de gemeente Sint-Gillis-Waas, en als co-trekker binnen hetzelfde opzet aan Hulst; begeleidende ondersteuning vindt plaats via het projectenbureau. Het opzetten van een toeristisch informatienetwerk (met bijbehorende knooppuntenstructuur) kan in het voorjaar van 2011 gereed zijn; ontbrekende onthaal- en informatieknooppunten kunnen de daaropvolgende drie jaar gerealiseerd worden.

Opwaardering en herwaardering van de Staats-Spaanse linies en forten

De **op- en herwaardering van dit identiteitsbepalend en ruimtelijk structurerend erfgoed gebeurt** in een cultuurhistorisch en recreatief perspectief. Dit project wordt echter reeds in een andere context (bovenlokaal Interregproject) opgepakt, maar het is van belang om aan te haken en af te stemmen op dit project in het kader van bovenstaande realisatieprojecten 7 en 8.

Qua organisatiestructuur wordt voorgesteld aan te haken bij de organisatiestructuur van het reeds lopende project.

Realisatieproject 8: Uitbouw van het Grensnatuurpark Groot-Saeftinghe – Zeeuws-Wase bossen

Dit project omvat naar de concrete realisatie op het terrein en vermoedelijk ook naar het beheer twee deelprojecten, maar de globale conceptie van het grensnatuurpark, het beheer en de externe profilering ervan worden best gezamenlijk aangepakt.

- Deelproject 8a: Ontwikkelen, inrichten en beheren van een grensoverschrijdend natuurpark Land van Saeftinghe met Prosperpolder
Hierbij wordt rekening gehouden met een gefaseerde uitbouw van Groot-Saeftinghe in het licht van mogelijk voortschrijdende besluitvorming over Hedwigepolder.
- Deelproject 8b: Ontwikkelen, inrichten en beheren van een grensoverschrijdend natuurpark Zeeuw – Wase bossen.

Bij de ontwikkeling van deze twee, te integreren, delen van het grensoverschrijdend natuurpark kan gebruik worden gemaakt van de ervaringen opgedaan bij de ontwikkeling van het grensnatuurpark de Zoom.

Voor het eind van 2009 kan een conferentie worden gehouden met betrokken partijen Zeeuwse Milieufederatie, het Zeeuws Landschap, Natuurmonumenten, Natuurpunt, Agentschap voor Natuur en Bos, W&Z, Waterschap, polderbesturen, met als thema het inrichten van een grenspark.

Tijdens deze conferentie worden ervaringen gepresenteerd bij de ontwikkelingen van grenspark de Zoom. De conferentie dient om bij de betrokken partijen draagvlak te creëren voor dit nieuwe grenspark en de nodige voorbereidende werkgroepen samen te stellen.

De werkgroepen stellen een ontwikkelings-, inrichting- en beheervisie op en inventariseren wat de balans is tussen kosten en inkomsten en subsidiemogelijkheden. Daarnaast moet een organisatiestructuur worden opgezet voor de realisatie en het beheer van dit grensoverschrijdende natuurpark.

Als trekker om de conferentie te organiseren wordt de provincie Zeeland voorgesteld.

Als trekker van dit ambitieuze project kan eveneens gedacht worden aan de provincie Zeeland, en als co-trekker aan de Vlaamse administratie ANB; begeleidende ondersteuning vindt plaats via het projectenbureau.

Na de conferentie kan 2010 worden benut voor het voorbereidende werk in de werkgroepen en voor bestuurlijke afspraken onder de betrokken partijen over het opzet van het grensnatuurpark. Concrete uitbreidings- en inrichtingsprojecten en erkenning zullen meerdere jaren in beslag nemen, maar kunnen in de periode 2011-2014 aangezet.

5.3.4. Programma Wonen en Leefbaarheid

Dit programma heeft tot doelstelling dat de samenwerkingsconstructies voor specifieke gemeenschappelijke voorzieningen met betrekking tot leefbaarheid grensoverschrijdend worden versterkt en een gezamenlijke visie wordt ontwikkeld en gerealiseerd voor de bipolaire kernen Nieuw-Namen / Kieldrecht en Clinge / De Klinge, op het gebied van publieke ruimte, groen, wonen, verkeersorganisatie, water, handel en bedrijvigheid op niveau van deze dorpen en derhalve ook op gebied van stedenbouw. De gemeenten en lokale partners binnen de gemeenten vormen hier de belangrijkste partijen. Deelprojecten die uit deze programmalijn voortkomen zijn de volgende.

Realisatieproject 9: Versterken van samenwerkingsconstructies voor gemeenschappelijke voorzieningen

Doel van dit project is om een gemeenschappelijke aanpak te formuleren en te realiseren bij de exploitatie van gemeenschappelijke maatschappelijke voorzieningen. Hierdoor ontstaat een betere afstemming en samenwerking en wordt naar rato van gebruik van de voorzieningen een financieringsconstructie ontwikkeld die ook grensoverschrijdend en voor de lange termijn toepasbaar is.

Dringendste voorziening waarvoor nieuwe grensoverschrijdende afspraken nodig zijn is de bibliotheek waarvoor de bestaande samenwerkingsovereenkomst tussen Hulst, Stekene, Sint-Gillis-Waas en Beveren eind dit jaar afloopt. Deze overeenkomst verlengen en tegelijk versterken is het eerste luik in dit project. Daarnaast maakt de projectgroep een overzicht van de gemeenschappelijke maatschappelijke voorzieningen waarbij een grensoverschrijdende samenwerking meerwaarde heeft (denk hierbij zeker aan zomerkinderopvang, maar ook aan zwembaden, theaters, het gehele culturele aanbod enzomeer) en de komende jaren kan worden opgezet. De projectgroep doet een voorstel voor een organisatiestructuur waarbij tevens wordt ingegaan op de financiële constructie om de samenwerkingsconstructies voor bestaande en nieuwe gemeenschappelijke voorzieningen in de praktijk te versterken.

De projectgroep wordt gevormd door ambtenaren welzijn van de vier gemeenten, wanneer nodig aangevuld met de ambtenaren cultuur, sport en belangrijke initiatiefnemers op deze terreinen.

Voorgesteld wordt om vanuit het IGO een trekker en co-trekker te benoemen. Begeleidende ondersteuning vindt plaats via het projectenbureau.

De verlenging / versterking van de bibliotheekovereenkomst dient eind 2009 afgerond te zijn. Ook inventarisatie / aflijning van zinvolle nieuwe terreinen voor samenwerkingsinitiatieven zou eind 2009 kunnen zijn afgerond. Voor de zomer van 2010 zou een overeenkomst over de zomerkinderopvang afgerond kunnen zijn en zouden de organisatie- en financieringsstructuur van de andere geselecteerde samenwerkingen opgezet kunnen zijn. In de vier jaar nadien kunnen de concrete projecten ten behoeve van deze nieuwe gemeenschappelijke voorzieningen effectief worden gerealiseerd.

Onderzoeks- en realisatieproject 10: Uitwerken en uitvoeren van een stedenbouwkundig actieplan voor de bipolaire kernen Nieuw-Namen/Kieldrecht en Clinge / De Klinge

Dit project omvat zowel naar de voorbereidende planvorming als naar de concrete realisatie op het terrein twee deelprojecten die relatief los van elkaar kunnen verlopen; regelmatige onderlinge ervaringsuitwisseling is zinvol. De deelprojecten richten zich op het globale stedenbouwkundige kader van de bipolaire kernen: publieke ruimte, groen, wonen, verkeersorganisatie, water, handel en bedrijvigheid op niveau van deze dorpen. De visies, globale gewenste ruimtelijke structuren en actieplannen benutten de aanwezige kwaliteiten en potenties en passen binnen het vigerende Vlaamse en Zeeuwse buitengebiedbeleid.

- Deelproject 10a: Het ontwikkelen van een stedenbouwkundig actieplan voor de bipolaire kern Clinge / De Klinge, in combinatie een woonvisie.
- Deelproject 10b: Het ontwikkelen van een stedenbouwkundig actieplan voor de bipolaire kern Nieuw-Namen/Kieldrecht, in combinatie een woonvisie.

Doel van deze deelprojecten is om grensoverschrijdende afstemming op gebied van woningbouw, economie, voorzieningen, ontsluiting, water etc. te bereiken binnen de bipolaire kernen in het projectgebied waardoor deze afzonderlijke kernen zich als één stedelijk geheel presenteren naar hun omgeving. Op deze manier worden ontwikkelingen aan beide zijde van

de grens op elkaar worden afgestemd. De ambitie hierbij is om (onderdelen uit) de stedenbouwkundige visie gezamenlijk te ontwikkelen en te realiseren. Allereerst wordt voor beide kernen één woonvisie opgesteld. Deze woonvisie dient als input voor de stedenbouwkundige visie en geeft richting aan de woningbouwprogramma's in de bipolaire kern.

In de projectgroep nemen de drie betrokken gemeenten plaats.

Voorgesteld wordt om vanuit het IGO een trekker en co-trekker te benoemen. Begeleidende ondersteuning vindt plaats door het projectenbureau.

De ontwikkeling van de woonvisies zou medio 2010 kunnen zijn afgerond. De stedenbouwkundige visies en actieplannen kunnen parallel met de woonvisies worden opgezet, maar vanwege de afhankelijkheid van de woonvisie zullen de stedenbouwkundige actieplannen eind 2010 gereed kunnen zijn. Eerste realisaties op het terrein kunnen dan in de loop van de komende drie à vier jaar worden voorbereid en uitgevoerd.

5.3.5. Algemeen

Water maakt geen onderdeel uit van de vier kernthema's maar gedurende de totstandkoming van het Ontwikkelingsperspectief Zeeuws Waas Linieland bleek dat het onderwerp water medebepalend is voor en richting geeft aan de ontwikkelingsmogelijkheden in het projectgebied. Daarom wordt voorgesteld de ideeën die er bestaan voor wat betreft het aspect water te bundelen en in overleg met het waterschap en de polderschappen de meest kansrijke projecten te concretiseren.

Inventaris van het grensoverschrijdende watersysteem en synergie-projecten

Dit project wordt reeds in een andere context opgepakt, maar het is van belang om aan te haken en af te stemmen op dit project.

Qua organisatiestructuur wordt voorgesteld aan te haken bij de organisatiestructuur van het reeds lopende project.

Onderzoeks- en realisatieproject 11: Inventarisatie en opstart regionale en lokale waterprojecten

Er zijn tijdens de bijeenkomsten al verschillende projecten benoemd die betrekking hebben op water, sommige zijn grensoverschrijdend, maar wel redelijk lokaal qua omvang. Onder deze projecten vallen o.a. de volgende:

- Kreekherstel in het grensgebied
- Zoetwatervoorziening
- Recreatieve vaart / waterrecreatie op Schelde en binnenwateren (o.m. aanlegsteigers in o.m. Fort Liefkenshoek)
- Kanaalverbetering van het kanaal tussen Stekene en Hulst
- Verbetering waterkwaliteit.

Doel van het project is deze in kaart te brengen, waar nodig verder te detailleren en op elkaar af te stemmen. Ook nieuw onderzoek naar de mogelijkheden en beperkingen van het reorganiseren van het watersysteem in functie van eventuele aanlevering van zoet water aan het kanaal Gent-Terneuzen kan een projectluik zijn.

In de projectgroep zouden de vier gemeenten en de provincies zitting moeten hebben alsmede het waterschap en de polderschappen, ZLTO, Landbouworganisaties, Zeeuwse Milieufederatie, Natuurpunt, Zeeuws Landschap.

Als trekker wordt de provincie Zeeland voorgesteld en als co-trekker de provincie Oost-Vlaanderen; begeleidende ondersteuning vindt plaats door het projectenbureau.

De inventarisatie van lopende initiatieven en ideeën zou eind 2009 kunnen zijn afgerond. Begin 2010 zou dan het onderzoeksprogramma voor dit project kunnen worden bepaald. Deze onderzoeken worden dan bij voorkeur voor eind 2011 doorlopen zodat besluitvorming over de conclusies in de jaren nadien kan worden doorlopen en de concrete projecten dan kunnen worden voorbereid.

5.4. Overzicht projecten

Volgende tabel vat de voorgestelde projecten van het projectenplan 2009-2014 voor de grensoverschrijdende ontwikkeling van het Linieland van Waas en Hulst samen. Gezien de onderlinge samenhang tussen de geformuleerde visie en de daarbij behorende ambities, dient het voorgestelde uitvoeringsprogramma integraal te worden uitgevoerd. Dit betekent niet dat er geen prioriteiten kunnen worden gesteld, maar het niet uitvoeren van enkele in dit overzicht genoemde projecten heeft consequenties voor het resultaat binnen andere projecten en dus voor het gewenste eindbeeld.

nr.	programma / titel project	deelprojecten	trekker / co-trekker	timing
	haven en economie			
O 1	opmaak en uitstraling regionaal economisch profiel	- ontwikkelen ontwikkelingsperspectief voor bedrijventerreinen, landbouw, recreatie - effectieve uitstraling profiel	Interwaas / Zeeland	2010-2011
O 2	grensoverschrijdende aflijning milieugebruiksruimte	- grensoverschrijdende info-uitwisseling - opmaken gemeenschappelijke milieudadviezen	Oost-Vlaanderen / Zeeland	2009-zomer 2010
R 3	kenniscentrum grensoverschrijdende economie	- opzet samenwerkingsverband met kennisinstellingen en stakeholders - opzetten informatiepunt	Interwaas / KvK	2010
	Mobiliteit			
O+R 4	optimalisatie openbaar vervoer	- optimalisatie busverbindingen - ontwikkelen nieuw openbaar vervoer (tram naar Antwerpen) - knooppunt en P&R afrit Kemzeke	Oost-Vlaanderen / Zeeland	2009-2010 / -2014
R 5	wegwerken infrastructurele knelpunten	- Verbeteren grensovergang Kapellebrug op N403 / N60 - Grensoverschrijdende signalisatie Kieldrecht/ Nieuw Namen - Ontsluiting woon-werkverkeer Waaslandhaven	IGO	2009 + 2010-2014
	natuur, recreatie, cultuurhistorie			
R 6	grensoverschrijdend recreatief netwerk te land	- promotieproject gezamenlijk fietsknooppuntennetwerk - Inrichting fietsroute fort Liefkenshoek – Hulst (gekoppeld aan Bedmarlinie) - Herstel van de grenspalen en grensmonumenten - organisatie grensoverschrijdend wandelnetwerk - Opwaarderen Meester van der Heijdegroeve (Nieuw-Namen) – Grote Geulen (Kieldrecht)	IGO	2009-2010 / -2014

R 7	netwerk van toeristisch-educatieve informatiepunten	- uitbouw educatief havencentrum - Gezamenlijk ontwikkelen recreatieve poorten (bijv. Hulst, fort Liefkenshoek, Prosperpolder, etc)	IGO	2010-2011 / -2014
R 8	grensnatuurpark Groot-Saeftinghe – Zeeuws-Wase bossen	- ontwikkelen, inrichten en opzet beheer grensoverschrijdend natuurpark Groot-Saeftinghe - ontwikkelen, inrichten en opzet beheer grensoverschrijdend natuurpark Zeeuws-Wase Bossen	Zeeland / ANB	on hold 2009 + 2010+ 2011-2014-?
	wonen, leefbaarheid			
R 9	samenwerkingsconstructies voor gemeenschappelijke voorzieningen	- overeenkomst bibliotheken - overeenkomst buitenschoolse / vakantiekinderopvang	IGO	2009 +2010 + 2011-2014
O+R 10	stedenbouwkundig actieplan voor twee bipolaire kernen	- actieplan voor Clinge / De Klinge - actieplan voor Kieldrecht / Nieuw-Namen	IGO	2009-2010 + 2011-2014
	algemeen			
O+R 11	inventarisatie en opstart waterprojecten	- Uitvoeren inventarisatie waterprojecten - Kreekherstel projectgebied - Kanaalverbetering kanaal Stekene – Hulst - Ontwikkelen/versterken recreatieve vaarroutes (binnenwateren en Schelde) - Verbeteren waterkwaliteit	Zeeland / O-Vlaanderen	2009 + 2010-2011 + 2012-?
	opstart projectstructuur		Zeeland / O-Vlaanderen	2009

Overzicht projecten per organisatie

Navolgende tabel geeft aan bij welke projecten elke organisatie betrokken is. De trekkers en co-trekkers zijn met een gekleurd symbool aangeduid.

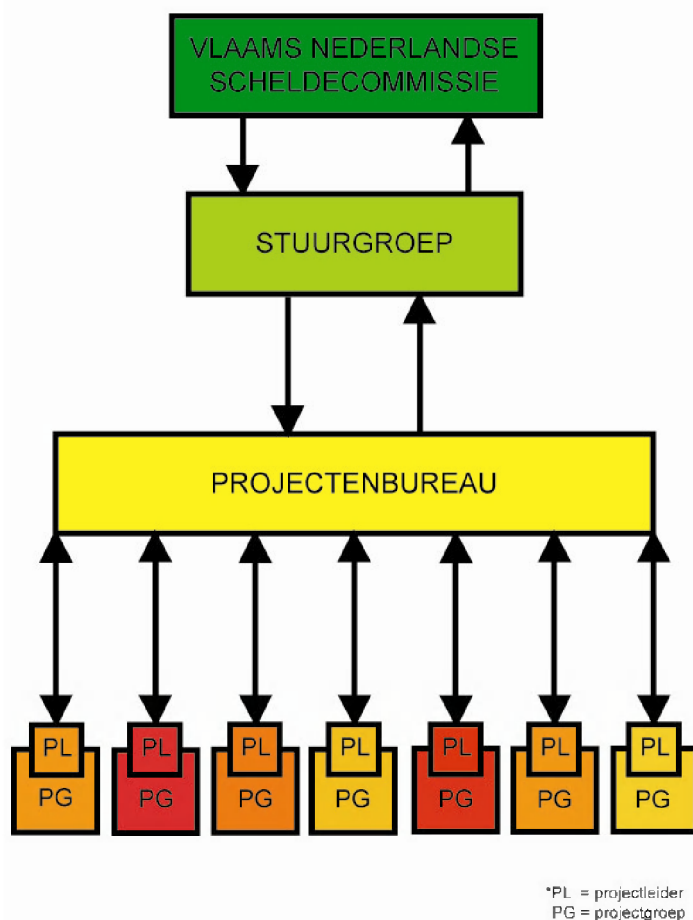
projectnr	O1	O2	R3	O+R 4	R5	R6	R7	R8	R9	O+R 10	O+R 11
organisatie											
Vlaams Gewest	X				X						
Provincie Oost-Vlaanderen	X	X	X	X	X	X	X	X			X
Provincie Zeeland	X	X	X	X	X	X	X	X			X
IGO	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Gemeente Hulst	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Gemeente Beveren	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Gemeente Stekene	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
Gemeente Sint-Gillis-Waas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Interwaas	X	X	X								
KvK	X		X								
Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen	X	X					X				

Zeeland Seaports		X									
Maatschappij LO							X				
ZLTO		X	X			X		X			X
Landbouworganisaties		X	X			X		X			X
BZW		X	X								
VOKA			X								
Infrabel											
OV-maatschappij De Lijn				X							
OV-maatschappij Connexxion				X							
VVV-kantoor / gemeente- lijke diensten voor toerisme						X	X				
Toerisme Waasland						X	X				
Toerisme Vlaanderen						X	X				
ANB						X	X	X			
W&Z						X	X	X			
AMT					X						
Natuurpunt						X	X	X			X
Zeeuwse Milieufederatie						X	X	X			X
Zeeuws Landschap						X	X	X			X
Waterschap Zeeuws- Vlaanderen						X		X			X
Polderschappen						X		X			X

5.5. Projectorganisatie

Teneinde sturing te (kunnen) geven aan de in punten 5.3 en 5.4 geformuleerde programma's en projecten en de projecten onderling op elkaar af te kunnen stemmen en voortgang te geven, dient er – ten behoeve van de daadwerkelijke realisatie van deze en toekomstige integrale grensoverschrijdende projecten – een aparte projectorganisatie te worden samengesteld. Er is geprobeerd waar mogelijk aan te sluiten bij bestaande structuren, waarbij bevoegdheden en verantwoordelijkheden vooraf goed moeten worden beschreven. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de voorgestelde projectorganisatie een suggestie is. De voorgestelde structuur biedt de mogelijkheid het projectenprogramma op een adequate en op uitvoering gerichte wijze op te pakken.

Op basis van de bestaande structuren wordt de volgende projectorganisatie Ontwikkelingsvisie Zeeuws – Waas Linieland voorgesteld.



Figuur 2 Projectorganisatie Linieland van Waas en Hulst

Vlaams Nederlandse Scheldec commissie

Deze visie en het bijbehorende integrale uitvoeringsprogramma zijn in opdracht van de Vlaams Nederlandse Scheldec commissie tot stand gekomen. Daarom lijkt het zinvol om de Vlaams Nederlandse Scheldec commissie ook bij de uitvoering een rol toe te bedelen. Wij stellen voor dat deze rol beperkt van omvang is, zodat de inhoudelijke en procesmatige regie bij de uitvoering meer bij de uitvoerende projectorganisatie komen te liggen (te weten de stuurgroep, bestaande uit de vier IGO-gemeenten en de provincies). Na vaststelling van de ontwikkelingsvisie Linieland van Waas en Hulst en bijbehorende integrale uitvoeringsprogramma, zou de rol van de Vlaams Nederlandse Scheldec commissie er als volgt uit kunnen zien: Vanuit de projectorganisatie worden door de Stuurgroep kansrijke, grensoverschrijdende projecten worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaams Nederlandse Scheldec commissie. De Vlaams Nederlandse Scheldec commissie toetst deze voorstellen aan de Ontwikkelingsschets 2010 en neemt besluit hierover. Bij goedkeuring stelt zij – als beheerder van het uitvoeringsprogramma Linieland van Waas en Hulst - ook een financiële bijdrage ter beschikking, ten behoeve van de uitvoering van het project. Hierna wordt het project overgeheveld naar de projectorganisatie Ontwikkelingsvisie Linieland van Waas en Hulst.

Stuurgroep

De projectorganisatie Ontwikkelingsvisie Linieland van Waas en Hulst sluit aan bij de bestaande structuur van het intergemeentelijke overleg (IGO), met dien verstande dat het aantal partijen worden uitgebreid met de respectievelijke provincies. In dit nieuwe samenwerkingsverband

zitten de bestuurders van de deelnemende organen. Dit bestuurlijk overleg is verantwoordelijk voor de sturing op hoofdlijnen en het bewaken van de bestuurlijke samenhang tussen de verschillende integrale grensoverschrijdende projecten. Zij is – op basis van adviezen van het projectenbureau – bevoegd integrale grensoverschrijdende projecten te benoemen, welke ter goedkeuring worden voorgedragen aan de Vlaams Nederlandse Scheldec commissie.

Projectenbureau

Onder de stuurgroep wordt een ambtelijk projectenbureau geformeerd waarin ambtenaren van de deelnemende organen (de vier IGO-gemeenten plus de respectievelijke provincies) zijn vertegenwoordigd. Het projectenbureau, met daarin de projectleiders van de projecten, is verantwoordelijk voor de ambtelijke coördinatie en afstemming tussen de grensoverschrijdende projecten en is verantwoordelijk voor de voortgang van deze projecten. Hierover rapporteert zij de stuurgroep. Daarnaast adviseert zij de stuurgroep over kansrijke integrale grensoverschrijdende projecten binnen het projectgebied.

Projectgroepen

Het projectenbureau is - na goedkeuring door de stuurgroep – verantwoordelijk voor de coördinatie tussen en voortgang van de verschillende projecten. Deze projecten worden uitgevoerd in projectgroepen. De samenstelling van deze projectgroepen varieert afhankelijk van de inhoud van het project van samenstelling. In deze projectgroepen zijn inhoudelijk deskundigen van de betrokken organisaties vertegenwoordigd. Dit kan inhouden dat de projectgroep bestaat uit leden die niet vertegenwoordigd zijn in het projectenbureau en de stuurgroep (bijvoorbeeld werkgeversorganisaties, milieuorganisaties, landbouwersorganisaties aan beide zijden van de landsgrens). De projectgroepen zijn verantwoordelijk voor de realisatie van het project binnen de daarvoor opgestelde randvoorwaarden.

De organisatie welke in het projectenoverzicht als trekker wordt aangeduid, levert vanuit het projectenbureau de projectleider of projectmanager voor het project. De projectleider is verantwoordelijk voor aansturing van de projectgroep, de voortgang van het project en het, binnen de vooraf door de stuurgroep geformuleerde kaders, behalen van het resultaat. Hij/zij rapporteert en adviseert hier de stuurgroep over door middel van het ambtelijk projectenbureau. De projectleider vormt derhalve de linking-pin tussen de projectgroep aan wie zij/hij leiding geeft en de stuurgroep aan wie het projectenbureau adviseert.

Financiën

Voor de financiering van het uitvoeringsprogramma stellen wij voor om een fonds uitvoeringsprogramma Linieland van Waas en Hulst op te richten. Dit fonds wordt beheerd door de Vlaams Nederlandse Scheldec commissie.

Voor de bundeling van de lokale middelen doet de internationale / intergemeentelijke projectorganisatie beroep op gedoteerde middelen van de Vlaams Nederlandse Scheldec commissie, deelnemende gemeenten en provincies en – afhankelijk van de inhoud van het project – bijdragen van de participerende leden. Over de individuele bijdrage aan dit fonds door de betrokken partijen moeten nadere afspraken gemaakt worden. Gedacht kan worden aan een vaste bijdrage door de stuurgroeporganisaties, ten behoeve van de projectorganisatie Ontwikkelingsvisie Linieland van Waas en Hulst, en een per project variabele bijdrage door de aan dit project deelnemende organisaties.

Daarnaast moet per project de subsidiemogelijkheden worden onderzocht. Bovenlokale middelen kunnen, bovenop de rijks/gewestmiddelen die aan de Ontwikkelingsschets 2010 zijn gekoppeld, worden gevonden in Euregio-middelen voor dit gebied dat alle potenties in zich heeft om tot topvoorbeeld van Euregionale samenwerking uit te groeien en dus overeenkomstig te worden ondersteund.

6. Bijlagen

Volgende bijlagen geven een beeld van het totstandkomingsproces van deze ontwikkelingsvisie:

- inventarisatie van de door de gemeenten aangegeven projecten
- ambities voor het gebied zoals aangereikt in de workshops
- verslagen van de interviews
- verslagen van de workshops.

6.1. Inventarisatie door gemeenten aangegeven projecten

Hulst

1. Integrale ruimtelijke visie op beide zijden van de grens (water, landschap, infrastructuur, natuur en wonen.

Havenontwikkeling en economie

2. Gezamenlijke bedrijventerreinvisie/-scan
3. Grensoverschrijdende benadering milieu-aspecten (licht, lucht, geluid etc.)

Mobiliteit

4. Raamplan mobiliteit en uitvoeringsplan
- grensovergang Kapellebrug
 - grensovergang Nieuw-Namen/Kieldrecht
 - ontsluiting noordelijke havenuitbreiding Linkeroever

Natuur, recreatie en cultuurhistorie

5. Grenspark Groot Saeftinghe
- inrichting grenspark
 - ruimere omgeving Groot Saeftinghe: landinrichting
6. Revitalisering Staats-Spaanse Linies
- linie van communicatie + forten ten oosten van Hulst (in voorbereiding)
 - linie van communicatie + forten ten westen van Hulst
 - Bedmarlinie
7. Grensoverschrijdende recreatieve routestructuren
- inrichtingen fietsroute Fort Liefkenshoek – Hulst gekoppeld aan Bedmarlinie
 - inrichten recreatieve vaarroute Westerschelde met haventjes
 - inrichten ruige routes (wandelroutes, kanoroutes?, mtb-routes? Paalkamperen)
 - grensoverschrijdend wandelnetwerk (in uitvoering)
8. Westerschelde / Schelde gerelateerde recreatie (haventjes, nautische veiligheid / dijkrecreatie
- actualiseren gebruik en inrichting haventjes op de route Perkpolder – Antwerpen
 - optimaliseren nautische veiligheid recreatievaart route Perkpolder – Antwerpen
9. Opwaarderen van de Meester van de Heijden-groeve in Nieuw-Namen (in voorbereiding)

Wonen en leefbaarheid

10. Kieldrecht / Nieuw-Namen:

- ontwikkelen gezamenlijke uitbreidingswijk?

11. Leefbaarheid/voorzieningen

- versterken interactie duo-kernen aan de grens
- leefbaarheid kleinere dorpen (in de polder) aan beide zijden van de grens

Stekene**Havenontwikkeling en economie**

1. Gezamenlijke afstemming rond de inplanting van de economische zones langs de E34

Mobiliteit (prioriteit)

2. Verkeersafwikkeling van Nederland naar E34

- grensovergang Kapellebrug
- onderzoek naar verkeersafwikkeling op de rotondes van Stekene naar Nederland toe
- bepalen van de functies van de parallelwegen van de E34 (bijv. parallelweg Tromp – Moerbeke)

3. Afstemming van fiets-, wandel en ruitersporen

4. Busverbinding tussen grensgemeenten (bijv. verbinding Stekene – Hulst, afstapplaatsen op de lijn Hulst – Antwerpen op de rotonde)

Natuur, recreatie en cultuurhistorie

5. Zones voor landbouw, bos, natuur grensoverschrijdend afstemming (in uitvoering door Vlaams Gewest, Dep. RO)

- bijv. Lekestraat: weekendverblijven in Stekene tegen woningen in Nederland

6. Verbetering en herstel van de waterhuishouding richting Hulst langs het Kanaal van Stekene (prioriteit)

7. Kunstwerken op de grensovergang

- bijv. op de rotondes

8. Samenwerking rond het cultuurhistorisch grensoverschrijdend verleden

- geschiedenis van het vlas met Koewacht en St. Janssteen
- herstel van de grenspalen en cultuurhistorische grensmonumenten bijv. Alvinusberg
- wandeling langs trage wegen i.h.k.v. smokkelverleden
- samenwerking rond grensoverschrijdende oude ambachten (bijv. tichelbakkerijen, klompenmakers, mandenvlechters, makers van karrewielen)

Wonen en leefbaarheid

9. Leefbaarheid van Koewacht op de drie gemeenten

10. Onderzoek naar de problematiek van de grensscholen

- bijvoorbeeld op de Paal

Sint-Gillis-Waas

Havenontwikkeling en economie

Hiervoor zijn geen projecten vernoemd.

Mobiliteit

1. Het doortrekken van het oude spoorwegtraject Mechelen – Terneuzen tot in Hulst (i.c. het fietspad eindigt nu in De Klinge)
2. Het realiseren van een betere mobiliteit ter hoogte van de grensovergang Kapellebrug (i.c. aanleg rondpunt)

Natuur, recreatie en cultuurhistorie

3. Extra aandacht voor het beter grensoverschrijdend exploiteren van het Stropersbos, na het afronden van het natuurherinrichtingsproject (i.c. het uitspelen van deze “groene long” op de grens).
4. Het ondersteunen van een “grensinfocentrum-museum” over de geschiedenis van de klomp en het cultuur-historisch en toeristisch belang van de spoorwegroute Mechelen – Terneuzen voor de beide gemeenschappen langs de grens.
5. Het op elkaar afstemmen van het cultuurhistorisch en toeristisch potentieel voor de betrokken gemeenten van de restanten van de Staats-Spaanse Linies (i.c. afstemming en vermarkting van het thema).

Wonen en leefbaarheid

6. Optimalisering van de grensoverschrijdende bibliotheeksamenwerking tussen de gemeente Hulst, gemeente Sint-Gillis-Waas en de Zeeuwse bibliotheken (i.c. samenwerkingsverband Clinge/De Klinge sinds 1995).
7. Onderzoek/oplossingen naar problematiek buitenschoolse kinderopvang voor scholen op de grens (i.c. Vlaamse scholen in onze grensgemeente waar vele Nederlandse kinderen school lopen maar die vaak niet in aanmerking komen voor buitenschoolse en vakantieopvang).

Beveren

Bovenlokaal

1. Gewestelijk RUP Prosperpolder Noord + stedenbouwkundige vergunning inclusief project-MER en inrichtingsplan
Een maatregel in de stedenbouwkundige vergunning is de opmaak van een ontwikkelingsplan Hedwige-Prosperpolder en omgeving.
2. Profileren van / streefbeeld voor N49 / E34
3. Project Grenspark - acties m.b.t. intergetijdengebied Hedwige-Prosperpolder
Het betreft o.a.:
fiets- en wandelmogelijkheden op de dijken
nieuw pompghemaal: architecturaal aangekleed en toegang tot dijk voor wandelaars
twee vista's: ter hoogte van het pompghemaal en de Schelde
toegankelijkheidsreglement voor bezoeken aan het natuurgebied
onderzoek naar alternatief voor Prosperhaventje
herinnering aan polder/erfgoed in beeld brengen door beeldende kunst of land-art

4. Project Grenspark - acties m.b.t. noordelijk polder- en natuurgebied
Het betreft o.a.:
documenteren van gebouwen en typische landschappen en Poëzie en Proza (onderdeel project "Migratie als gevolg van landschappelijke ontwikkelingen")
toeristisch ontsluiten van de polder, de natuurgebieden en gehuchten: totaalvisie op fiets- en wandelmogelijkheden uitwerken / ruiterspaden / parkeerlocaties
stimuleren van logies (premie, reclame, ...) en horeca
kampeermogelijkheden op private eigendom, hoeves
Fort Liefkenshoek: verbeteren bereikbaarheid fiets / aanlegsteiger realiseren / parkeermogelijkheden creëren / verdere invulling van het fort (project Staats-Spaanse Linies)
Project Groeve – grote Geule
5. Uitwerking Staat-Spaanse Linies: tot en met Fort Sint-Marie
6. Studie naar de producten van de haven en hun gebruikswaarde (productieproces)
7. Studie naar nieuwe taken voor de landbouw

Lokaal

1. Kernideeën voor de Polderdorpen
2. Gemeentelijk RUP voor de koppingsgebieden Kieldrecht en Verrebroek: procedure lopend
3. Ontwikkelingsplan en beeldkwaliteitsplan voor de gehuchten Prosperpolder en Ouden Doel.
4. Projectomschrijvingen over projecten die zich nog in de ideeënfase of goedkeuringsfase bevinden
 - Een toekomst voor de Staats-Spaanse Linies
 - Migratie en dynamiek in Zeeuws-Vlaams Vlaanderen
 - Grote Geul en Groeve
5. Versterken van de woonfunctie in de polderdorpen en gehuchten
6. Actieplan rond buurtwinkels in landelijke kernen
7. Acties m.b.t. gehuchten Prosperpolder en Ouden Doel

Kerk Prosperpolder

Cfr: project Migratie en dynamiek in Zeeuws-Vlaams-Vlaanderen

- * Bredere functie aan kerk geven: tentoonstellingsruimte, culturele activiteiten
- * Resultaten documenteren poldergebied presenteren
- * Innovatieve tentoonstelling

Jeugdcentrum Prosperpolder

- * Jeugdverblijf met enerzijds de renovatie van het jeugdcentrum en anderzijds een bivakplaats.
- * Jeugdcentrum: jeugdbewegingen, polderklassen en bivakplaats
- * Weide aansluitend bij verblijf erbij nemen?
- * Renovatie: kleinere slaapzalen, meer comfort, ... renovatievisie uitwerken

Informatie- en bezoekerscentrum Prosperhoeve:

- * Fauna en flora van de streek
- * Stukje landbouwtentoonstelling
- * Tentoonstelling in-ontpoldering
- * Familie Arenberg
- * Horeca-trefpunt

Verfraaien en herinrichten van het openbaar domein

6.2. Ambities voor het gebied zoals aangereikt in de workshops

Tijdens de tweede workshop zijn de gezamenlijke ambities per thema geformuleerd. Hierbij is tevens nagedacht over welke acties dan wel projecten zouden moeten worden uitgevoerd c.q. opgestart om deze ambities te bereiken. Hier volgt – per thema – een overzicht van de ambities en de bijhorende discussiepunten die tijdens de tweede workshop zijn genoemd.

6.2.1. Ambities

Havenontwikkeling en economie

1. Algemene conclusie is dat er aan beide zijde van de grens een groot tekort is aan kennis van ontwikkelingen aan weerszijden van de grens. Afstemming is van groot derhalve van belang. Het reeds bestaande overlegstructuur IGO lijkt een goed orgaan om afstemming mogelijk te maken. Ook het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Land van Waas als bestaande samenwerkingsstructuur (en deelnemer in de Maatschappij Linkerscheldeoever) kan hierin een zinvolle rol spelen. Er is echter kennis en ondersteuning nodig om tot goede afstemming mogelijk te maken. Het – in samenwerking met kennisinstellingen – ontwikkelen van een gezamenlijk kenniscentrum kan in casu oplossing bieden.
2. Er is voor gekozen om in te zetten op een diversiteit aan economische activiteiten in het gebied. Om de diversiteit aan economische activiteiten te behouden c.q. te versterken is het van belang te weten welke economische activiteiten in het gebied geplaatst kunnen worden. Een belangrijke randvoorwaarde is dat de economische activiteit toegevoegde waarde voor het gebied heeft. Naast inzicht in welke economische activiteiten in het gebied kunnen worden geplaatst, moet tevens duidelijk worden op welke locatie deze activiteiten moeten plaatsvinden. Hierbij moet afstemming plaatsvinden met de belangengroeperingen.
3. Er is een knelpunt geconstateerd m.b.t. erkenning van landbouwarbeiders over de grens. Hiertoe dient inzichtelijk te worden gemaakt wat deze problemen zijn en waar en wanneer zij zich voordoen alvorens tot een gezamenlijke gedragen oplossing kan worden gekomen.

Mobiliteit

4. De voorgestane kamstructuur lijkt – zeker in combinatie met alternatieve mobiliteiten (O.V.-netwerk) – een goed uitgangspunt met betrekking tot de ontsluiting van het gebied. Wel dient aandacht te worden besteed aan de verkeersveiligheid en het ontsluitend vermogen van de parallelwegen en de inpassing van deze wegen in het landschap. Dit probleem doet zich met name voor bij de reeds bestaande parallelrijbanen, deze wegen voldoen niet c.q. onvoldoende aan de verkeersveiligheid. De parallelwegen moeten zo spoedig mogelijk – overeenkomstig de daarvoor opgestelde criteria – worden aangepast teneinde het ontsluitend vermogen en de verkeersveiligheid voor zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer te verbeteren.

5. Er ontbreekt een tand in de kam tussen de E17 en E34, hierdoor rijdt veel vrachtverkeer door de kernen hetgeen de leefbaarheid van deze kernen negatief beïnvloedt. Het is daarom van belang dat deze ontbrekende tand tussen de E34 en de N70 op korte termijn wordt gerealiseerd. Er dient derhalve op korte termijn een keuze gemaakt te worden m.b.t. het tracé en de uitvoering (2 of 4 baans) van deze kam.
6. Het tracé van de goederenspoor parallel aan de E34 is voor sommige delen neergelegd in het gewestplan; het spoor zelf is opgenomen in het uitbreidingsscenario in het plan-MER voor het Strategisch Plan Haven van Antwerpen. Het gekozen tracé heeft negatieve invloed op het Stropersbos en ook is de bereikbaarheid van de aan de E34 gelegen bedrijventerreinen niet optimaal. Hier is sprake van een dilemma. Het tracé van het goederenspoor is in belangrijke mate bepalend voor de gebruiksmogelijkheden van de zone parallel aan de E34. Dit dilemma dient verder te worden onderzocht en uitgewerkt zodat tot een integrale en gedragen oplossing kan worden gekomen.
7. Zoals gezegd lijkt de voorgestane kamstructuur een goed uitgangspunt met betrekking tot de ontsluiting van het studiegebied. Hierbij is het wel van belang dat het openbaar vervoer wordt geoptimaliseerd. Hiertoe dienen de gemeenten gezamenlijk met de aanbieder een OV- netwerk op te zetten waarbij verbindingen over de grens op elkaar zijn afgestemd. Daarnaast zouden de mogelijkheden tot het opzetten van pendelplannen (vanuit het bedrijfsleven) moeten worden gestimuleerd en gefaciliteerd.
8. Teneinde congestie op de hoofdwegenstructuur tegen te gaan zou een netwerk van functionele fietspaden moeten worden opgezet (waar mogelijk gecombineerd met een netwerk van recreatieve langzaam verkeerroutes)
9. In aanvulling op punt 8 dient er m.b.t. fietspaden een grensoverschrijdend knooppuntennetwerk te worden gerealiseerd.
10. Op de weg van Sint Niklaas naar Hulst zijn er mogelijkheden om op carpoolplaatsen busknooppunten te ontwikkelen zodat het OV-gebruik wordt gestimuleerd.
11. Doortrekken van de langzaamverkeerroute tussen Sint Niklaas naar Hulst.

Natuur, recreatie en cultuurhistorie

12. In het gebied zijn met betrekking tot dit thema vele kwaliteiten aanwezig. Maak grensoverschrijdend gebruik van de kracht en de potentie van het gebied. Regionale Afstemming is daarom – en niet alleen met betrekking tot dit thema – noodzakelijk. Uitvoering kan – afhankelijk van de omvang van ontwikkeling – op lokaal, regionaal en/of rijks/europees niveau plaatsvinden.
13. Het ontwikkelen van een netwerk met thematisch-recreatieve knooppunten waarin Hulst een grotere rol krijgt. Om de mogelijkheden tot het vormen van thematische knooppunten inzichtelijk te maken, dienen de huidige initiatieven te worden geïnventariseerd en gecategoriseerd.
14. Het bosgebied en het Land van Saeftinge moeten als één grensoverschrijdend natuurgebied worden gezien waarbij – door afstemming – één vorm van beheer tot stand komt. Een eerste stap hiertoe is het ontwikkelen van een visie waarin uitgebreid wordt stilgestaan bij de mogelijkheden tot verbinden en beheren.

Wonen en leefbaarheid

15. Het formuleren van ruimtelijke randvoorwaarden waaronder tot woningbouw in een groene omgeving kan worden overgegaan.
16. Het ontwikkelen van een regionale visie op voorzieningen (zowel maatschappelijk als commercieel) waardoor voorzieningen in samenhang kunnen worden ontwikkeld, gerealiseerd en beheerd.
17. Het ontwikkelen van één stedenbouwkundige visie voor de bipolaire kernen.

6.2.2. Discussiepunten

Wonen en leefbaarheid

- In meerdere ambities wordt – al dan niet expliciet – uitgegaan van verstedelijking (forse groei) van bestaande kernen terwijl in verschillende andere ambities wordt gesproken van het beter benutten van de open en natuurlijke omgeving teneinde de druk op te vangen en van hoogstens beperkte groei voor de lokale behoeften.
- Hoe ziet de dynamiek van de bipolaire grenskernen binnen het gebied eruit?

Economie

- Specialiseren op havenconomie inclusief logistieke en toeleverende bedrijven of divers aanbod (zo ja, welk profiel)
- Locatie van bedrijventerreinen (dicht bij kernen of bij (hoofd)ontsluitingswegen), afhankelijk van hun niveau ?
- Grensoverschrijdende afstemming (hoe te organiseren, bijv. inzake retail en grootschalige kleinhandel)

Mobiliteit

- Scheiden van woon werkverkeer en economisch verkeer zonder nieuwe infrastructuur: hoe hard / consequent wil men daar in zijn (? Knippen / drastisch afremmen / bemoeilijken van potentiële sluiproutes, radikaal inperken / onmogelijk maken van 'zij-ingangen' van de havens, ... ?)
- Welke Noord-zuid ontsluitingen / 'kamtanden' en/of knooppunten zijn noodzakelijk / wenselijk ?,
- Hoe zwaar tilt men aan de parallelwegen van E34 voor de kamstructuur (doorlopende parallelweg of telkens lokale stukjes om aan te sluiten op de knooppunten of ...) ?
- Hoe ver reikt de ambitie inzake openbaar vervoer, op welke – combinatie van – openbaar vervoersmobiliteiten en op welke trajecten willen de partijen inzetten?
- Welke mogelijkheden zijn er om functionele (dus niet recreatieve) grensoverschrijdende fietsnetwerken te realiseren of alternatieve mobiliteiten te optimaliseren teneinde volwaardige alternatieven voor de auto te bieden?

Natuur, recreatie en cultuurhistorie

- het economische aspect van natuurontwikkeling ontbreekt
- afstemming natuurontwikkeling – landbouw (hoe te organiseren)
- verschillen in (ontwikkeling en) beheer en onderhoud van natuur
- Ontsluiting van Groot-Saeftinghe, hoe open toegankelijk kan/moet dit park worden en via toegangspoorten en tracés
- Afstemming fasering, locatie, schaalgrootte en thema's van de (nieuwe) musea (spreiding van kleinschalige musea versus concentratie van grootschalige musea)

- wat is de kwaliteit van de verschillende in het gebied aanwezige cultuurhistorische elementen en bestaat de mogelijkheid deze elementen middels een netwerk te verbinden en aan andere functies (bijv. doorgaande fietsverbindingen) te koppelen
- Organisatie van grensoverschrijdende afstemming op het gebied van waterrecreatie en pleziervaart
- Organisatie van grensoverschrijdende afstemming op het gebied van het waterhuishoudkundig netwerk.

6.3. Verslagen interviews

6.3.1. Uitwerking interview gemeente Beveren

Locatie: Gemeentehuis Beveren,

Datum: 18 maart

Tijdstip: 11.00 – 12.30 uur

Aanwezig:

- Schepen P. Deckers
- Evelyn Fiers
- Bert Genbrugge
- Jan Baelus
- Eric de Bruin
- Meis van Drunen

Kwaliteiten

Economie

- Landbouw blijft, naast de haven, een belangrijke sector in dit gebied.

Landschap, natuur en toerisme

- De linkeroever/ Waaslandhaven is een gaaf open ruimtegebied. Dit moet zo authentiek mogelijk blijven, met aandacht voor de aanwezige flora en fauna.
- Ten noorden van Beveren wordt ongeveer 1000 ha landbouwgebied ontwikkeld tot natuurgebied.
- Aanwezigheid van veel historische monumenten, zoals het fort Liefkenshoek, en de aanwezigheid van de Staat Spaanse Linies. Fort Liefkenshoek is het best bewaard gebleven fort van Vlaanderen.
- Ambitie: behoud Antoniushoeve (deze ambitie is ondertussen achterhaald daar de hoeve in het kader van de inrichting van Prosperpolder-noord wordt gesloopt).

Wonen

- De woonkernen van Kallo, Verrebroek en Kieldrecht zijn waardevolle woonkernen. Verrebroek en Kieldrecht liggen ten westen van het havengebied. Hierdoor hebben zij, vanwege de gunstige windstromen, in mindere mate last geurhinder vanuit de industriegebieden. De kracht van Kallo ligt in het feit dat het gelegen is aan de Schelde; dit biedt kansen voor nieuwe ontwikkelingen.
- Doel beschikt over een aantal beschermde monumenten. In welke mate deze monumenten bij een uitbreiding van de haven kunnen behouden blijven, dient nader onderzocht te worden.

- Beveren heeft de ambitie om het gehucht Ouden Doel te behouden, in relatie tot de ontwikkeling van de Prosperpolder en het omliggend nieuw te ontwikkelen natuurgebied. Er wordt een studie gemaakt naar de leefbaarheid van deze kernen.
- Beveren wil zich profileren als een gemeente waarin in de kernen een goede mix aanwezig is van bewoners (dus niet profileren op bijvoorbeeld jeugd of ouderen; daarvoor heeft geen van de dorpen een duidelijke profilering).

Mobiliteit

- Het Vlaams gewest is bezig met de voorbereiding voor een tweede ontsluitingsweg ten noorden van de E34, aan de Expresweg (wordt nu projectMER aangevraagd). Hierdoor zal er een betere scheiding zijn tussen het haven- en het dorpsverkeer.

Algemeen / Grensoverschrijdend

- Grensoverschrijdende kwaliteiten zitten in de landbouw, toerisme & recreatie en de openheid van het gebied (natuurontwikkeling).

Potenties

Economie

- In Kallo staat een aantal gebouwen leeg, waar nog geen directe bestemming aan gegeven is. Deze gebouwen zouden gebruikt kunnen worden als congrescentra, ontmoetingsplekken of horeca-aangelegenheden. Daar is op dit moment, vanuit de havens, een grote behoefte aan.
- Toerisme en recreatie zouden ontwikkeld kunnen worden tot nieuwe economische sector voor de regio.
- Op het gebied van landbouw zie je achteruitgang, maar er zijn potenties om de aqualandbouw te ontwikkelen (viskwekerijen e.d.).
- Logistieke zones (Logistiek Park Waasland), langs de E17 en E34. Er komen vrij grote terreinen, gericht op havengerelateerde bedrijvigheid.
- Ontwikkeling glastuinbouw (60 / 70 ha), met ontsluiting op de N70 en E17.
- (Stokpaardje): De gemeente Beveren acht het noodzakelijk om een studie te doen naar de diversificatie van activiteiten op bedrijventerreinen. Nu is er een vrij eenzijdig aanbod van activiteiten. Door slimme combinaties en relaties te maken met bedrijven die in de regio zitten (met name bedrijven uit het havengebied), zijn er meer mogelijkheden. Beveren wil nu een studie naar het eigen gebied, maar dit kan opgeschaald worden naar Hulst, Stekene, Sint-Gillis-Waas en de haven.

Landschap, natuur en toerisme

- Het gehucht Prosperpolder biedt verschillende kansen voor recreatie, door het bevorderen van cultuur en historische elementen. Deze vorm van recreatie (dag- en verblijfrecreatie) richt zich op zachte, landelijke recreatie. Prosperpolder was vroeger een modeldorp voor de landbouw, met veel authentieke hoeves. In de Prosperhoeve kan een tentoonstelling georganiseerd worden over de aanwezige flora en fauna in het gebied, en het landbouwareaal. De kerk van de Prosperpolder biedt mogelijkheden voor culturele evenementen (bijvoorbeeld een tentoonstelling over de familie Van Arenbergh, de grondleggers van de polders in het gebied). Ook zijn er mogelijkheden om de Prosperpolder te koppelen aan het Land van Saeftinghe. Er zijn plannen om het jeugdcentrum in Prosperpolder te renoveren en verder te ontwikkelen, speciaal voor groepen jeugd (jeugdrecreatie en scholen). Daarnaast is er de mogelijkheid om een bivakplaats (verblijfslocatie voor jeugd) te ontwikkelen aan de Langestraat. Daarbij kan ook een luxe caravanplaats worden ontwikkeld (4 sterren camping). De Prosperpolder

is in het verleden altijd een belangrijke vakantiebestemming voor bewoners van St. Niklaas.

- Omgeving rondom Fort Liefkenshoek ontwikkelen tot toeristische pleisterplek. In het fort zit nu een klein museum, waarin de geschiedenis van het gebied wordt weergegeven. De gemeente wil dit graag uitbreiden, waarbij ze zich specifiek richten op de jeugd door middel van het ontwikkelen van speelse indicatieve ruimtes. Ook zou er een moderne horecaruimte aan moeten worden toegevoegd. Fort Liefkenshoek wordt momenteel gerestaureerd. In de omgeving van het fort zou een nieuwe aanlegsteiger gemaakt moeten worden, vanwaar, bijv. met een elektrisch aangedreven boot, een verbinding naar de Linkeroever naar Antwerpen kan gaan. De plek is op dit moment al populair onder havenwerkers, die daar vaak lunchen. Probleem is wel dat er vrijwel geen parkeerplaatsen aanwezig zijn in het gebied.
- Op het gebied van recreatie en toerisme is als het ware een grenzeloze keten gewenst van verschillende vormen van dag- en verblijfsrecreatie. Hierbij denkt Beveren ook aan het betrekken van het centrum Emmapolder bij het Land van Saeftinghe. De relaties tussen deze toeristische plekken bestaan al wel, maar kunnen zeker versterkt worden om een keten aan te bieden in het gehele gebied.
- Ook Kallo biedt mogelijkheden in het recreatief netwerk van Linkeroever. Zo zijn de havenpunt, de golfbaan en het Fort Sint-Marie plaatsen met recreatieve mogelijkheden. De havenpunt is een uniek gelegen plek die verdere inrichting vraagt. De verlaten marinebasis kan ontwikkeld worden tot jachthaven. De golfschool wenst uit te breiden naar 9-holes.
- Aanleg van ruiterspaden in het gebied, in combinatie met fietspaden en wandelpaden. De optie van seizoensgebonden wandelpaden was een invalshoek die zeer gewaardeerd werd.
- Over de Koningsdijk wordt een wandelpad gecreëerd in het kader van de Staat Spaanse Linies. De gemeente Beveren zou het op prijs stellen wanneer hier geen asfalt op komt, maar eerder een schelpenpad of iets dergelijks. Het zou mooi zijn om het pad beneden- en bovendijs aan te leggen, zodat de linie op verschillende wijzen ervaren wordt. Ook hier kan een ruiterspad aan gekoppeld worden.

Mobiliteit

- De aanleg van de tweede ontsluitingsstructuur biedt potenties voor het tegengaan van sluipverkeer (scheiding haven- en dorpsverkeer).

Wonen

- De kracht van Kallo ligt in het feit dat het gelegen is aan de Schelde; dit biedt kansen voor nieuwe ontwikkelingen.
- Beveren wil een studie naar de leefkwaliteit en woon- en leefdynamiek in de dorpen. Dit kan grensoverschrijdend worden opgepakt, waardoor er synergie mogelijk is tussen de dorpen over de grens. Door zicht te krijgen op de stromen (forensen, winkelend verkeer e.d.) kun je hierop inspelen en het gebied dynamisch houden.
- Beveren wil dat de woonmogelijkheden die van de gemeente "afgepakt" zijn door de komst van de haven, weer restaureren. Dit geldt vooral voor de dorpen Kieldrecht, Verrebroek, Kallo.

Bedreigingen

Economie

- De landbouw wordt steeds verder weggedrukt in deze zone. Er zijn steeds minder boeren actief. Deze boeren werken vaak wel grensoverschrijdend, omdat de polders over de grens heen lopen. Zichtbaar is dat Vlaamse boeren actief zijn in Nederland, maar andersom gebeurt dit niet.
- De haven wordt fysiek niet als bedreiging ervaren door omwonenden. Wel zijn er milieutechnische bedreigingen (stankoverlast, lucht- en lichtvervuiling) en problemen van verkeersafwikkeling en congestie.

Mobiliteit

- De E17 en de E34 vragen om goed bruikbare parallelwegen, doordat er veel congestie optreedt op de E17 en bij de Kapellebrug. Ook vinden er zeer veel ongelukken plaats op het kruispunt tussen de E17 en N70, vanwege de inrichting van dit kruispunt. Er is behoefte aan een studie over de aanleg naar parallelwegen. Deze studie moet aanpakken op de studie Oosterweelverbinding.
- Onlangs de aanleg van de tweede ontsluitingsstructuur zal er toch een flinke druk blijven bestaan in het gebied. Congestie is mogelijk opnieuw een probleem, vooral ook in het zuidelijke deel.
- Vooral in het zuidelijk deel van Beveren (centrum Beveren: E17 / E34) is er sprake van congestie. Er is in gemeentelijke plannen altijd voorzien in een aansluiting tussen de N70 en de E34. Die is tot op heden nog niet in studie gebracht, omdat die aansluiting niet in overige overheidsplannen is opgenomen. De N70 raakt nu te vol en kan deze capaciteit onvoldoende aan. Het vastlopen van het verkeer in het centrum van Beveren door het dichtslippen van de wegen naar Antwerpen is een duidelijke bedreiging.

Natuur, landschap en toerisme

- Op milieuvlak spelen verschillende bedreigingen door de haven van Antwerpen.
- Met de ontwikkeling van de Prosperpolder in het verlengde van het Land van Saefthinge, zal er mogelijk een bedreiging ontstaan voor de leefbaarheid van Ouden Doel.

Mogelijke samenwerkingspartners

- De gemeente Beveren maakt de opmerking dat zij het idee hebben dat over het algemeen en nog wel lastig zal zijn om op bestuurlijk (hoger) niveau medewerking te krijgen: het komt hierdoor vaak weinig tot uitwerkingen in concrete projecten. Dit komt door een gebrek aan communicatie. Maar het is positief dat nu door deze visie wordt samengewerkt: zo staan er meer partijen achter de projecten, wat wellicht zal leiden tot bestuurlijk draagvlak op hoger niveau.
- Mogelijke samenwerkingspartners zijn: de hogere overheden, de gemeenten en het havengebied.

Algemeen

- Er bestaat wel een groot vraagteken bij de gevolgen van het mogelijk niet doorgaan van de Hedwigepolder. Als de Hedwigepolder niet doorgaat, sluiten ontwikkelingen mogelijk niet meer op elkaar aan. Wat zijn daar de gevolgen van?
- Wanneer er straks een projectenportefeuille is opgezet, is het van groot belang om per project/actie aan te geven wie trekker is en wie financieel verantwoordelijk is.

6.3.2. Uitwerking interview gemeente Hulst

Locatie: gemeentehuis Hulst

Datum: 19 maart

Tijdstip: 13.00 – 14.30 uur

Aanwezig:

- Guido Donte (afdelingshoofd Ruimtelijke ordening)
- Aart van Steveninck (Ruimtelijke ordening)
- Jan Baelus
- Eric de Bruin
- Meis van Drunen

Kwaliteiten

Wonen

- Hulst is een woonkern (overloopgebied voor de regio) en kent een gunstige ligging in een mooi authentiek landschap.
- In het gebied bevinden zich twee hoofdkernen: Kloosterzande en Hulst/St.-Jansteen. In deze hoofdkernen worden de voorzieningen op pijl gehouden.

Economie

- De gemeente heeft veel detailhandel en daaraan gelieerde industrie, waarop het zich nog sterker wil profileren.
- De gemeente wil de bedrijvigheid centreren rondom Hulst en St.-Jansteen. Er vindt daarom geen ontwikkeling plaats in de andere dorpen / kernen.

Landschap, natuur en toerisme

- Hulst is een bekende vestingstad en wil dit verder uitbuiten. Het wil zich sterker profileren op toerisme en recreatie door het landelijke aspect en de Staat Spaanse Linies uit te buiten.
- De sfeer van de polders is een karakteristiek element van de aanwezige natuur en landschap. De authenticiteit van deze polders moet behouden blijven.
- Een aantal bosgebieden wordt recreatief gebruikt en is onderdeel van de EHS.
- Hulst is een toeristisch stadje, maar toerisme door cultuurhistorie alleen is niet voldoende. Er moet ook een goed horeca- en winkelaanbod zijn: de stad moet meer te bieden hebben. De gemeente is daarom op zoek naar een goede mix, om het toerisme te stimuleren. Het centrum/ stadskern is een belangrijke trekker, evenals Morres (wooncentrum). Maar bezoekers van Morres komen niet in het centrum van Hulst. Zo kunnen beide niet van elkaar profiteren. De gemeente is nu bezig om een plan te ontwikkelen om dit te stimuleren.
- Toerisme is een belangrijke economische sector. Er wordt daarom geïnvesteerd in verblijfsrecreatie (centrum Hulst: hotels, Westerschelde: campings). Ook bij Perkpolder zijn straks verblijfsmogelijkheden.
- In de gemeente is de brouwerij De Halve Maen gevestigd. Ook dit is een toeristische trekker.
- De Staat Spaanse Linies zijn heel goed zichtbaar in de gemeente. Er zijn nog verschillende forten, sluizen en linies goed zichtbaar in het landschap.

Mobiliteit

- De weg van Hulst naar Terneuzen is een belangrijke ader. De weg van Hulst naar Axel is nu nog een kleine weg, maar doordat deze ader steeds belangrijker wordt (goede aansluiting richting zowel Gent als Terneuzen), dient die te worden opgewaardeerd.
- De infrastructuur in het noorden van de gemeente bieden geen problemen. Er hoeft wat dat betreft volgens de gemeente ook niks aan gedaan te worden.

Potenties

Wonen / leefbaarheid

- Nu is beleid niet grensoverschrijdend op elkaar afgestemd. Dit leidt soms tot vreemde situaties, direct langs de grens. Het zou verstandig zijn om de “rode” kernen ook grensoverschrijdend aan te pakken en zaken met elkaar af te stemmen.

Economie

- Hulst ligt tussen twee belangrijke havens in (Terneuzen/ Kanaalzone en Antwerpen). Dit biedt mogelijkheden. Echter, daarbij komt wel meteen het feit om de hoek kijken dat het gebied slecht bereikbaar is (ontsloten sinds de komst van de Westerscheldetunnel en het verdwijnen van de veerverbinding).
- De gemeente is bezig met de aanleg van “De Nieuwe Uitleg”: een bedrijventerrein waarop grotendeels zowel gewoond als gewerkt kan worden. Filosofie achter deze opzet is dat degene die het bedrijf leidt, ook bij het bedrijf woont (authentiek). Dit zorgt voor een upgradering van het bedrijventerrein en voor meer veiligheid. Er zitten vooral veel kleinere bedrijven, gekoppeld aan de detailhandel. Het wordt dus een echt bedrijventerrein, geen industrieterrein. Er moet diversiteit van economisch aanbod zijn, zodat de gemeente niet te afhankelijk wordt van een paar sectoren. Dit zou ook grensoverschrijdend opgepakt kunnen worden.
- Logistiek is een van de belangrijkste pijlers in het gebied (vanwege de aanwezigheid van de havens). Op De Nieuwe Uitleg is daarom ook ruimte voor logistieke bedrijvigheid. Dit levert mogelijk wel knelpunten op voor mobiliteit (sluipverkeer).
- De gemeente streeft alleen schone industrie en bio-industrie na; dat biedt kansen (hoogwaardige bedrijvigheid).

Landschap, natuur en toerisme

- Project Perkpolder is een project waarin zowel wonen, als recreatie en natuurontwikkeling aan bod komen. Het project is met de aanleg van een golfbaan en een jachthaven een goede potentie om het toerisme te stimuleren.
- De besluitvorming rondom de Hedwigepolder is van belang. Waarschijnlijk komt er in week 15 uitspraak over het standpunt. Mocht er uitkomen dat de Hedwigepolder en Prosperpolder ontpolderd worden, dan is het een mogelijkheid om er een nationaal park van te maken, in samenhang met het Land van Saefthinge. Dit kan dan een dergelijke opzet van een grenspark worden als bijvoorbeeld (Kalmthout). Er zal dan ook een gezamenlijk beheer moeten worden opgezet.
- Een dergelijk park geeft het gebied status, vooral voor recreatief gebruik. In de zone er omheen zijn dan kansen voor kleinschalige dag- en verblijfsrecreatie (kamperen bij de boer, bed&breakfast).
- De gemeente wil aanhaken bij de ontwikkelingen in het Stropersbos. De bossen in het dekzandgebied zijn nu niet aan elkaar verbonden, maar ze liggen wel vrij dicht bij elkaar. Hier zou een groot bos van gemaakt kunnen worden. Aandachtspunt is dan wel dat het beheer van die bossen verschillend geregeld wordt. Hierover moeten dan afspraken gemaakt worden.

- De gemeente is bereid om recreatieve routes gezamenlijk op te pakken en een netwerk van routes en paden te realiseren voor de gehele regio. Een voorbeeld is het fietspad op het voormalige spoortracé: dit zou een goed aanknopingspunt zijn om dit gezamenlijk op te pakken.
- De gemeente heeft de ambitie om de schansen van de Staat Spaanse Linies die verloren zijn gegaan, weer te herstellen.
- Hulst heeft de ambitie om een netwerk te maken van fort Liefkenshoek tot aan Hulst. Dit moet goed inzichtelijk gemaakt worden, zodat het toeristisch uitgebuit kan worden. Het is een goede kapstok om ontwikkelingen aan op te hangen.

Mobiliteit

- Ontwikkeling Staat Spaanse Linies gebruiken voor langzaam verkeer.
- Hulst ziet mogelijkheden in het verknopen van wandelroutes. Dit gebeurt nu ook al in samenwerking met de gemeente Beveren.
- Ook ziet de gemeente mogelijkheden in vaarroutes tussen Hulst en Stekene. Er wordt nu aan gedacht om de route Axel – Hulst nieuw leven in te blazen, met een mogelijkheid om deze door te trekken naar Paal. Dit is in potentie een belangrijke route (grensoverschrijdend). Een extra drijfkracht om dit te bewerkstelligen, is de mogelijke aanleg van een sluis bij Terneuzen. Wanneer deze wordt aangelegd, zal de stand van het water in het kanaal veel lager worden. Er is dan zoet water nodig om de verzilting tegen te gaan. Dit kan aangevoerd worden uit de nieuwe waterweg, waarbij het zoetwater van de polders niet naar de Westerschelde, maar naar het kanaal worden gepompt.
- Ook de vaarroute over de Westerschelde kan verder benut worden, bijvoorbeeld met de aanleg van steigers en jachthavens, zodat het gebied bezocht kan worden.

Bedreigingen

Wonen/ Leefbaarheid

- De gemeente heeft voor de toekomst weinig concrete projecten op de rol staan. Men is wel bezig met de centrumontwikkeling van Hulst.
- De leefbaarheid in de kleine kernen gaat achteruit, doordat steeds meer voorzieningen verdwijnen. De kleine kernen staan echt onder druk; ook in België. We kunnen hier van elkaar leren en elkaar ondersteunen.

Economie

- Logistiek is altijd een belangrijke economische pijler geweest, van oudsher. Nu, sinds de aanleg van de Westerschelde, is Hulst meer geïsoleerd komen te liggen, met als gevolg dat veel transportbedrijven van de oude verbindingsweg met Perkpolder wegtrekken richting Terneuzen.

Landschap, natuur en toerisme

-

Mobiliteit

- Slecht ontsloten / bereikbaar gebied sinds de aanleg van de Westerschelde.
- De weg van Hulst naar Perkpolder dient heringericht te worden nu de veerverbinding er niet meer is. Hierbij kan aandacht geschonken worden aan de leefbaarheid in de kernen, omdat de provinciale weg dwars door de aangelegene dorpen loopt.
- De gemeente heeft capaciteitsproblemen (slechte in- en uitstroom) naar de Expresweg toe. Om dit probleem aan te pakken, worden de verkeerslichten op kruispunten

vervangen door rotondes. In totaal komen er drie nieuwe rotondes. Het verkeerslicht bij de kruising naar St.-Jansteen zal wel een bottleneck blijven.

- Een groot aantal verkeerswegen loopt nu door de centra van kernen heen. De gemeente wil dit aanpakken, door deze weg te nemen uit de centra.
- Er is onduidelijkheid over de gevolgen voor mobiliteit wanneer het Saefthingedok wordt aangelegd. Men is bang dat er veel sluipverkeer zal plaatsvinden, omdat de afwikkeling niet goed geregeld is. Als die oever volledig tot ontwikkeling komt, verwacht de gemeente een grote verkeersstroom van vrachtwagens en forensen.
- De overgang in Kieldrecht is slecht: de bewegwijzering is zo slecht, dat je niet precies weet hoe je van het ene dorp in het andere komt.
- Doordat logistiek een van de belangrijkste economische pijlers is en Hulst tussen twee belangrijke havencomplexen in ligt, is er veel kans op sluipverkeer.

Algemeen

- Guido stelt voor om voor meer informatie over het interreg-verband contact op te nemen met Bram de Kort. Er is zo'n drie jaar geleden een overleg geweest in de Elisabethzaal in de Antwerpse Zoo, in het kader van de Euregio Scheldemond. Tijdens dit overleg is er ook veel input verzameld voor gezamenlijke projecten. Mogelijk levert dit nog interessante dingen op.
- De gemeente heeft geen structuurvisie of strategisch plan waarin alle beleidsaspecten integraal terugkomen. Er is eerder gefragmentariseerd beleid opgesteld, per thema.
- Guido is van mening dat het igo een hoog kennismakingsgehalte heeft. Hij geeft echter ook aan dat er de laatste tijd wel behoefte is aan meer acties, zoals het opzetten van concrete projecten. Ze willen nu slagen maken, mede door deze visie.
- Ook in interreg-verband is men bezig met het ontwikkelen van de Staat Spaanse Linies (zie Euregio Scheldemond).

6.3.3. Uitwerking interview gemeente Sint-Gillis-Waas

Locatie: gemeentehuis Sint-Gillis-Waas

Datum: 19 maart

Tijdstip: 10.00 – 11.30 uur

Aanwezig:

- Burgemeester R. Audenaert
- Richard Meersschaert
- Eric de Bruin
- Meis van Drunen

Kwaliteiten

Wonen

- St.-Gillis-Waas en St.-Pauwels zijn drukker bevolkt dan de andere kernen. Zij mogen ook bouwen (voor de regio) en woonuitbreidingsgebieden reserveren (daar mag nu nog niet gebouwd worden, maar in de toekomst wel).
- St.-Gillis-Waas, St.-Pauwels en De Klinge kennen voldoende leefbaarheid, omdat de bevolkingsgroei is nog aanwezig is.
- Meerdonk is het mooiste landschappelijke dorp in de gemeente. Meerdonk zou kunnen profiteren van het opwaarderen van de Staat Spaanse Linies.

Economie

- Landbouw is een belangrijke sector: 2/3 van het areaal is landbouwgrond. Veel mensen werken in deze sector. Het is een kenmerkende kwaliteit van het gebied.

Landschap, natuur en toerisme

- Het landschap van de gemeente is zeer dynamisch: dijken, geulen, boomgaarden, bos, akkerbouw en polderlandschap.
- De gemeente wil zich profileren als een gemeente voor wandel- en fietstoerisme. Hiertoe zijn al stappen gezet; de gemeente heeft wandel- en fietstoerisme als een van de speerpunten in haar beleid opgenomen. Men heeft de ambitie om een zeer afwisselend landschap aan te bieden aan toeristen. Die dynamiek is nu al aanwezig en ook liggen er al veel wandel- en fietspaden. Ook zijn er twee bed&breakfast en een grote camping in het gebied aanwezig.
- Op het grondgebied van St.-Gillis-Waas ligt Fort Bedmar.
- De Roomanmolen in St.-Pauwels is nu al een belangrijke toeristische trekpleister.

Mobiliteit

-

Potenties

Wonen / leefbaarheid

- St.-Gillis-Waas en de gemeente Hulst zijn een samenwerkingsverband met elkaar aangegaan over de bibliotheek in De Klinge. Inwoners van Clinge kunnen ook gebruik maken van deze faciliteit. De gemeente Hulst financiert ieder jaar een deel van de kosten, ter compensatie. Deze constructie zou geoptimaliseerd kunnen worden. Het zou bijvoorbeeld toegepast kunnen worden op de kinderopvang, waarbij nu veel Nederlandse gezinnen gebruik maken van de Vlaamse faciliteiten, omdat deze goedkoper en beter geregeld zijn dan in Nederland.
- De gemeente wil nagaan of het mogelijk is om de woonuitbreidingsgebieden gefaseerd in gebruik te nemen.

Economie

- De linkeroever biedt voordelen op het gebied van werkgelegenheid.
- Landbouw is een belangrijke sector, waarin veel mensen werken. De opbrengst van de landbouw is echter niet groot. Er liggen daarom potenties om een uitbreiding in functies te stimuleren, zodat de grond (2/3 van het areaal) beter benut kan worden.
- Er komt een uitbreiding van de landbouwzone van 13 ha. De invulling van de landbouwzone is ambachtelijk.
- Sint-Gillis-Waas is een specifiek economisch knooppunt: geen industriële gebieden, maar een gebied van logistiek en ambachtelijke landbouw.
- De gemeente heeft de wens om ten noorden van de E34 (Clinge / De Klinge) een open landbouwgebied te ontwikkelen.

Landschap, natuur en toerisme

- De gemeente is vanuit de provincie Vlaanderen geselecteerd voor een golfproject. Deze golfbaan met 9 holes en een golfschool wordt gerealiseerd op voormalige stortplaatsen.
- De gemeente is al een aantal jaar bezig met de ontwikkeling van het Stropersbos. In december 2009 zullen de werkzaamheden afgelopen zijn. Hier liggen kansen voor

grensoverschrijdende natuurontwikkeling, door de “losse” bossen die in het gebied aanwezig zijn aan elkaar te koppelen (over de grens tot aan De Paal, Clinge en binnen Vlaanderen aan De Klinge).

- Fort Bedmar kan een toeristische trekpleister worden, zeker in relatie tot de andere forten die in het gebied staan.
- Hoevetoerisme biedt kansen. Momenteel staan er veel hoeven leeg. Een boer is bezig om een van zijn hoeven om te bouwen tot verblijfsplaats voor toeristen. Het is niet de bedoeling dat er campings komen: de hoeven worden omgebouwd, er wordt alleen gebruik gemaakt van de gebouwen.
- Voormalig spoortracé dat door de gemeente Sint-Gillis-Waas loopt inrichten als fietspad, waarbij het fietspad aansluit op de paden in Nederland.
- Belangrijke historische kenmerken van de gemeente die potenties bieden voor toerisme: klompenindustrie, smokkelarroutes, voormalige spoorlijn, landbouwindustrie. Deze kenmerken zouden samen kunnen komen in een streekmuseum dat alle karakteristieken van de regio kan bundelen. De klompenindustrie is een belangrijke activiteit. Ook de aanwezigheid van de spoorlijn is van belang: het heeft de economische ontwikkeling van de grensgemeenten mogelijk gemaakt. De invulling van het concept van het streekmuseum, waarbij bijvoorbeeld nog het oude ambacht van klompen maken kan worden gedemonstreerd, is al voor een groot deel uitgewerkt. Ook een mogelijke locatie is al bedacht (langs de oude spoorverbinding, vlak bij de grens, in De Klinge).
- Het Stropersbos is een zeer speciaal en dynamisch gebied, dat goed geschikt is voor recreatie.
- De aanwezigheid van de Staat Spaanse Linies gebruiken. Dit is een zeer sterke kapstok voor de ontwikkeling van toerisme: het snoer dat alles aan elkaar bindt in de regio. Dit kan versterkt worden.
- De vos (Reynaert) is een bekende legende in het gebied. Onlangs is de vos weer in het gebied gesignaleerd. Dit biedt mogelijk potenties.
- Sport en toerisme bieden goede kansen in dit gebied. De gemeente biedt een zeer moderne sportzone (meer dan 8 ha) voor jong en oud. Dit kan nog verder ontwikkeld worden, ook grensoverschrijdend, want er bevinden zich nu al bijzondere accommodaties.

Mobiliteit

- In plannen staat dat er een weg komt tussen St. Niklaas naar de E34 (langs Sint-Gillis-Waas). De gemeente wil voorstellen om deze nieuwe N4 in een versmalde versie in het Gewestplan op te nemen. Nu wordt voorgesteld om de weg 300 meter breed te maken (gigantische weg). Het tracé moet blijven bestaan, maar dan versmald.

Bedreigingen

Wonen/ Leefbaarheid

- Veel Nederlandse gezinnen maken gebruik van de buitenschoolse opvang in Vlaanderen. Er is te veel vraag, de capaciteit kan het niet aan. Nu wordt een categorisering aangebracht, waardoor Nederlandse kinderen pas later “kans” maken op een plekje. De gemeente wil voldoende capaciteit kunnen aanbieden, zodat ook de Nederlandse kinderen voldoende plek hebben. Ze zouden op dit gebied graag (financieel) met Nederland willen samenwerken.
- De gebouwen waarin de kinderopvang nu plaatsvindt, zijn verouderd en moeten gemoderniseerd worden.

- Het vraagstuk van het wegvallen van grondgebonden woningen door de bouw van appartementen speelt hier ook.
- De leefbaarheid in Meerdonk vormt een bedreiging. De bevolking is daar vrij klein en er komt weinig nieuw volk bij (14 geboortes in 2008). Hierdoor verdwijnen voorzieningen.

Economie

-

Landschap, natuur en toerisme

- De Linkeroever is een grote bedreiging (milieutechnisch) voor het landschap en de aanwezige natuur.
- Er is nu een slechte bewegwijzering naar het Stropersbos.
- Er is geen hotel aanwezig in St.-Gillis-Waas. Er wordt een studie uitgevoerd naar de haalbaarheid van een klein hotel.

Mobiliteit

- Capaciteitproblemen bij de Kapellebrug.
- De parallelwegen langs de E34 zijn slecht ingericht: het zijn heel onveilige wegen, waar veel ongelukken gebeuren.
- Sluipverkeer door de aanwezigheid van de haven (linkeroever).

Algemeen

- De burgemeester stelt voor om ook een interview te houden met de Unizo. Deze organisatie vertegenwoordigt kleine zelfstandigen / kleine bedrijven (MKB). Mogelijk uitnodigen voor de workshops.
- In het Igo toerisme wordt door de vier gemeenten al samengewerkt. Zo wordt er binnenkort een gezamenlijke meerdaagse fietstocht georganiseerd door het gebied.
- De gemeente heeft de schrik dat Beveren veel naar zich toe zal trekken (grote, rijke broer).
- De burgemeester stelt voor om een nieuwe naam aan het project te geven, aangezien Stekene en St.-Gillis-Waas nu ook bij de studie betrokken zijn.
- Het is mogelijk om gebruik te maken van het gemeentelijke ontmoetingscentrum De Route in St.-Gillis-Waas voor bijvoorbeeld een workshop

6.3.4. Uitwerking interview gemeente Stekene

Locatie: gemeentehuis Stekene

Datum: 18 maart

Tijdstip: 09.00 – 10.30 uur

Aanwezig:

- Dirk de Vetter (gemeentesecretaris)
- Luc Smet (grondgebiedzaken)
- Burgemeester Stany de Rechter
- Valerie Lambertyn (afdelingshoofd vrije tijd)
- Jan Baelus
- Eric de Bruin

Kwaliteiten

Wonen

-

Economie

-

Landschap, natuur en toerisme

- De aanwezige natuur (vooral in de vorm van bossen) zijn de belangrijkste kwaliteiten van de gemeente. De gemeente noemt het gebied ten noorden van de E34 een oase van groen en rust. Het vormt namelijk een geheel: alle bossen en gebieden zijn op elkaar aangesloten.
- De gemeente is momenteel bezig met het in uitvoering brengen van projecten die tot doel hebben de zachte recreatie te stimuleren.
- De gemeente heeft projecten gerealiseerd die zich richten op de cultuurhistorie.

Mobiliteit

-

Potenties

Wonen / leefbaarheid

-

Economie

- Er worden twee gebieden van 30 ha ontwikkeld ter ondersteuning van de havenontwikkeling. Dit zijn logistieke bedrijventerreinen, opgezet vanuit regionaal niveau.
- De gemeente heeft de ambitie om het kanaal tussen Stekene en Hulst te realiseren.

Landschap, natuur en toerisme

- De gemeente zou graag zien dat vanuit Nederlandse zijde wordt aangehaakt op het uitbuiten van de cultuurhistorie, zoals die door de gemeente al in projecten gestimuleerd is. Zeeland heeft aangegeven mogelijkheden te zien.
- Het ontwikkelen van verblijfsrecreatie is een ambitie van de gemeente.
- Den Baggaart kan worden ontwikkeld als een gebied met belangrijke wandel- en ruiterspaden. Het is dan van belang om de bewegwijzering af te stemmen. Het gebied heeft potenties om cultuurhistorisch op te waarderen (oude ambachten).
- De Staat Spaanse Linies bieden een regionale kapstok voor toerisme (centraal stellen). Het is van belang om deze in kaart te brengen.

Mobiliteit

-

Bedreigingen

Wonen/ Leefbaarheid

- In de gemeente speelt het knelpunt dat steeds meer grondgebonden woningen plaatsmaken voor appartementen.

Economie

- Er doet zich een duidelijke confrontatie voor tussen de aanwezige rust in het gebied, en de havenontwikkelingen die zich voordoen.

Landschap, natuur en toerisme

-

Mobiliteit

- De afwikkeling van verkeer is een knelpunt. Zeker wanneer de twee logistieke terreinen ontwikkeld worden.
- Het is noodzakelijk om de "dienstweg" Waasland op te waarderen (kamstructuren).
- Het kruispunt op de noord-zuidverbinding (N41) moet vervangen worden.
- Er dienen fietsverbindingen aangelegd te worden ten behoeve van de recreatie en het toerisme.
- Er is een tekort aan parkeerplaatsen voor vrachtwagens.
- De snelheid is een knelpunt, wat gevolgen heeft voor de doorvoer.

Algemeen

- De gemeente spreekt in grensoverschrijdende samenstelling in intergemeentelijk verband met Hulst, Beveren en Sint-Gillis-Waas over toerisme, ruimtelijke ordening, mobiliteit en Europese subsidies (lgo).

6.3.5. Uitwerking interview VOKA en Interwaas

Locatie: Kantoor VOKA

Datum: 24 maart

Tijdstip: 11.00 – 11.00 uur

Aanwezig:

- Dirk Bulteel (VOKA)
- Bart Casier (OCW)
- Jan Baelus
- Eric de Bruin
- Meis van Drunen

Kwaliteiten

- Vanaf de E17 stap je ineens het buitengebied in (tussen E17/E34). Het is echter ook een vrij zwaar bebouwd gebied, met stedelijke kernen en lintbebouwing. Dit vraagt om een specifieke aanpak. Pas boven de E34 kom je in het echte buitengebied; de bebouwing is hier veel minder aanwezig (dorpen).
- Tussen de E17 en de E34 is veel bebouwing, met centrumdorpen. Sint-Gillis-Waas en Stekene zijn toegewezen als economische knooppunten, waardoor de verwachting is dat hier nog meer gebouwd zal worden.
- Bij Beveren ligt de meest vruchtbare landbouwgrond van Vlaanderen. Dit biedt mogelijkheden. Maar deze grond ligt wel vrij dicht bij het havengebied.
- Het gehele gebied is nog vrij groen: je zit op 5 minuten tijd op de fiets in een groene omgeving.

- De economische activiteiten bevinden zich bij Beveren, de E17 en in de Waaslandhaven. Mogelijk zal in de toekomst de E34 een belangrijker economische functie krijgen. Nu is de linkeroever nog minder belangrijk, maar vanaf 2030 zal deze oever even belangrijk zijn als de rechteroever.

Knelpunten

- De tweede zeesluis moet er komen. Er is nu maar 1 sluis, en dit biedt te weinig capaciteit. De gevolgen die een tweede zeesluis met zich meebrengt, is niet bekend.
- De focus ligt altijd op Antwerpen.
- Er is een continue vraag naar bedrijventerreinen, maar geen aanbod. Er is weinig werkgelegenheid in het eigen gebied. Dit moet nog gestimuleerd worden.
- Er is nog flink wat aanleg van wegen nodig voor een goede ontsluiting naar de achterlandgebieden. Dit zijn zowel spoorwegen, als waterwegen, als autowegen.
- Op dit moment zijn er congestieproblemen. De E17 en E34 worden opgewaardeerd. De kamstructuur moet echter nog verder uitgebreid worden. De aanleg van de kam van de Waaslandhaven over de E34 naar de E17 is hierbij van belang.
- Op dit moment is er sprake van sluipverkeer. Je ziet dat, omdat de Kennedytunnel gratis is, veel auto's daar doorheen gaan. Dit levert files op, waardoor de vrachtwagens te laat op hun bestemming komen. Dat moet aangepakt worden; er is een betere doorstroming nodig naar de E34. Veel vrachtwagens zoeken daarom andere routes, waardoor er sluipverkeer ontstaat.
- Als je het gebied van de Waaslandhaven neemt, is zichtbaar dat er niet, zoals bij de andere oevers van de haven wel het geval is, kleine, ondersteunende bedrijventerreinen ontwikkeld worden. Er wordt dus geen gebruik gemaakt van wat er in en rond de haven gebeurt (geen spin-off). Hier is wel behoefte aan. Denk aan broodjeszaken, een bandencentrum, metaalconstructie of zelfs conferentiezalen. Om je als bedrijf te vestigen, moet je al naar Beveren of zelfs naar Stekene. Dat is voor veel bedrijven te ver weg. Er zijn inmiddels al concrete ideeën bedacht, maar die staan nog niet op papier. Er zijn wel concrete plannen voor de logistiek: uitbreiding van het logistiek park bij de Waaslandhaven met 50 hectare. Ook zijn er twee zoekgebieden aangewezen rondom de E34 (50/60 ha).
- Er is nu onvoldoende diversiteit op de bedrijventerreinen. Er is een goede balans nodig tussen een goede mix aan diversiteit en de aanwezigheid van de haven. Maar je mag niet te afhankelijk worden van de haven.
- Er zijn nu zeer beperkte samenwerkingsverbanden over de grens. Een intensievere samenwerking zou mogelijk zijn, maar het lijkt moeilijk om gezamenlijk economische aspecten op te pakken. Ook in interregverband.
- Samenwerking over de grens lijkt niet voor de hand liggend. We moeten elkaar eerst leren kennen; we kennen elkaar nog te slecht. Belgen gaan moeilijk de Nederlandse grens over. Andersom gebeurt dit veel vaker. Ook zijn er de culturele verschillen.
- De landbouw is een krimpende sector. Landbouw is economisch gezien niet rendabel. Uiteraard is het strategisch van belang om een goede landbouwsector te hebben; je moet jezelf wel kunnen bevoorraden, mocht dat nodig zijn, anders ben je te afhankelijk. We kunnen dus niet zomaar alle landbouwgrond opgeven. Dit zou overigens ook om culturele redenen niet kunnen; dit ligt te gevoelig. Wel biedt het mogelijkheden om te kijken waar geschoven kan worden met landbouwgronden, zodat economisch meer rendabele bedrijvigheid kan worden gestimuleerd. Maar dit ligt gevoelig: de landbouw heeft al 2 keer moeten schuiven: met de havenontwikkeling en met de natuurcompensatie.
- Mobiliteit is een grote bedreiging voor de ontwikkelingskansen in dit gebied. Zie hier voor de studie Mobiliteit.

- De natuurontwikkeling is in het verleden al zwaar aan bod geweest bij de uitbreiding van de haven. We moeten in onze projecten veel ruimte laten voor natuurontwikkeling. Het slaat soms wat ver door. Maar de ruimte voor bedrijvigheid is zeer klein. We moeten daarom zoeken naar de juiste locaties, dan hoeft het geen probleem te zijn.

Potenties

Wonen / leefbaarheid

- In het Waasland zie je dat de geboortecijfers nog stijgen en mensen voelen zich nog aangetrokken tot het gebied. Het voordeel is dat we in een relatief goedkoop gebied zitten, met een mooie omgeving. Ook zijn er voldoende mogelijkheden om te recreëren in het eigen woongebied. Dit maakt het uniek.

Economie

- De regio heeft ontzettend veel potenties doordat het tussen 2 havens gelegen is. Dit biedt mogelijkheden voor economische knooppunten, vooral op het gebied van havengerelateerde bedrijvigheid en logistiek. De focus moet liggen op logistiek en industrie.
- Glastuinbouw biedt mogelijkheden.

Landschap, natuur en toerisme

- Het toerisme in het Waasland draait vrij goed. Ook hier is wellicht samenwerking mogelijk. Er zijn veel toeristische en recreatieve mogelijkheden in het gebied aanwezig.

Mobiliteit

-

Algemeen

- De haven moet te allen tijde kunnen uitbreiden.
- Bij Interwaas leeft de wens om een grensoverschrijdende studie uit te voeren naar gebiedsgericht beleid op economisch vlak.

6.3.6. Uitwerking interview Zeeuwse Milieufederatie (ZMF)

Locatie: Kantoor ZMF, te Goes

Datum: 20 maart

Tijdstip: 10.00 – 11.00 uur

Aanwezig:

- Gijs van Zonneveld
- Jan Baelus
- Eric de Bruin
- Meis van Drunen

Kwaliteiten

Landschap, natuur en toerisme

- Het is een zeer interessant gebied, omdat er veel gradiënten aanwezig zijn.

Mobiliteit

- De ZMF denkt dat het gebied nu redelijk goed ontsloten is, mede omdat iedere dijk een geasfalteerde weg kent (beneden of boven), waarop 2 auto's elkaar goed kunnen passeren. Er is een dichte wegenstructuur; je kunt overal komen. Het wordt op dit moment niet frequent gebruikt, maar de mogelijkheid is er wel.

Potenties

Wonen / leefbaarheid

- De ZMF vindt het ridicuul dat er zo'n stedelijk gebied is, dat niet gebruik maakt van het gebied dat ernaast ligt. De natuurgebieden zouden de achtertuinen van Antwerpen, Gent en Terneuzen moeten zijn. Zo vergroot je de leefbaarheid van de stad.
- Het gebied biedt voldoende ruimte, ook voor ruime kavels. Dit biedt kansen voor mooi, ruimtelijk wonen in een mooie omgeving. Nadeel is wel dat dit alleen mogelijk is "for the happy few". De omgevingskwaliteit is in dit gebied echt uniek. Het is wel belangrijk om rekening te houden met de krimp: wil je dan hier wel in investeren? Je moet daarom goed nagaan welke behoeftes er in het gebied zijn (welke vraag is er?) naar soorten woningen en deze kunnen koppelen aan economische dragers.
- In België is er minder sprake van het krimpvraagstuk. Dit komt volgens de ZMF door de lintbebouwing: dit creëert ruimtedruk. Het zou een kans zijn om de druk vanuit Vlaanderen op te vangen in Nederland: schaarste benutten om de streek te bevorderen. Er is dan overigens wel sprake van een mentale membraan: Belgen willen niet graag in Nederland wonen.

Economie

- De ZMF maakt zich sterk voor het ontwikkelen van groene economie: economische ontwikkeling combineren met ecologische ontwikkeling. In het gebied liggen ecologisch gezien veel potenties door de dynamiek in het gebied. Landbouwgronden zouden omgezet kunnen worden tot dynamische natuurgebieden. Dit gebied kun je vervolgens toegankelijk maken voor natuurbeleving, in combinatie met toerisme. Waarom zou je niet kunnen worden aan de grens van het Land van Saefthinge of aan de oevers van de Westerschelde? Ook havenontwikkeling is mogelijk in combinatie met het ontwikkelen van de bestaande ecologie.

Landschap, natuur en toerisme

- Er is een oude vuilstortplaats in Nieuw-Namen die ontwikkeld kan worden tot nieuw natuurgebied. Dit stuk land is ook historisch van belang.
- Op morfologisch gebied is het interessant om de gradiënten verder uit te werken.
- In het gebied zijn potenties om de aanwezige bossen en andere natuurgebieden met elkaar te verbinden, zodat een bosgebied kan ontstaan dat lijkt op Kalmthout. De ZMF wil het verbinden van het bosgebied graag stimuleren. Dit is ook financieel gezien een positieve ontwikkeling, omdat gebruik gemaakt kan worden van de interreg-gelden. Het gebied heeft evenveel potenties als het ontwikkelen van Perkpolder of Waterdunen.
- De Westerschelde moet morfologisch ontwikkeld worden, zeker aan Nederlandse zijde, want de kwaliteit van het water en de oevers gaat steeds verder achteruit.
- De ZMF is voorstander van het ontwikkelen van een visie over de ontwikkeling van natuur over het gehele gebied. Opvallend is dan de landschapsgrens tussen Vlaanderen en Zeeuws-Vlaanderen: de landschapsgrens is vaak namelijk heel goed zichtbaar, doordat in Nederland veel sprake is geweest van ruilverkaveling. In Vlaanderen is dit minder het geval geweest. Dit heeft kenmerken gevolgen voor het landschap en de ecologie.

- Er zijn veel mogelijkheden om in dit gebied de kreken te herstellen en uit te breiden. Toegevoegd water biedt ook recreatieve kansen. Je zou een waterstelsel kunnen maken, waarbij je vanaf Perkpolder door het gebied richting St.-Niklaas kunt varen.
- Er zijn mogelijkheden voor bosontwikkeling in Zeeland. Je ziet nu dat de bosgrens vrijwel gelijk stopt bij de landgrens. Het bos bevindt zich alleen nog op het dekzandgebied. Maar, als je de ontwikkelingen in bijvoorbeeld het Land van Saeftinghe de vrije hand zou geven, dan zou daar ook een bos ontstaan. Zeeuwen hebben altijd het idee dat bomen niet bij Zeeland horen, maar dit is onzin: ze worden vaak gekapt door landbouwers (dogmatisch gebrek aan bosgebieden).

Mobiliteit

- De waterverbinding Kruiningen – Perkpolder zou nieuw leven in geblazen kunnen worden. Dan is het gebied beter bereikbaar voor toeristen en recreanten.
- Op het moment dat er centrale punten gemaakt worden in het gebied voor bijvoorbeeld toeristische trekpleisters, dan moet dat op plekken die nu al goed bereikbaar zijn. De ZMF is niet bereid om nieuw asfalt aan te leggen.

Bedreigingen

Wonen/ Leefbaarheid

- Geen van de gebieden is zo onderontwikkeld als Zeeuws-Vlaanderen oost: leegstaande krotten, weinig ontwikkeling, leegloop.

Economie

- De landbouw beslaat 80% van het grondgebied, terwijl het slechts zo'n 2% van het BNP oplevert. Volgens de ZMF kan hier veel efficiënter mee omgegaan worden, en zou het gebied niet zo afhankelijk moeten zijn van 1 economische sector, die ook nog eens economisch weinig oplevert.

Landschap, natuur en toerisme

- Natuurontwikkeling blijft in dit gebied totaal onderbelicht. Er worden vaak afspraken gemaakt om natuurontwikkeling mogelijk te maken, maar deze afspraken worden vervolgens niet nageleefd. De natuur wordt steeds weer de loer gedraaid. Dit komt met name door de machtspositie die de ZLTO heeft (80% van de grond in het gebied is landbouwgrond) en het niet uitvoeren van de handhavende taken door LNV.
- De ZMF kent een verleden waarin vaak de waarden van natuur niet voldoende werden gerespecteerd. Dit brengt een hoop negatieve gevoelens en frustraties naar boven. De ZMF heeft wel vertrouwen in dit project, maar ziet zelf weinig mogelijkheden om tot goede coalities te komen met bijvoorbeeld de ZLTO. Hij is in het verleden te vaak tegen een muur aangelopen. De ZMF wil dan ook fatsoen van alle betrokken partijen en zekerheid over de uitvoering van projecten (financieel).
- Volgens de ZMF zit de politiek momenteel in een "dal" wat betreft investeringen in natuurontwikkeling. Dit komt door de wijze waarop de samenleving nu denkt (individualistisch en optimaliserend). Op het moment dat €100.000,- geïnvesteerd wordt in natuurontwikkeling, merkt de burger daar vaak niks van. Dit soort investeringen worden dan ook vaak niet meer gedaan. De ZMF geeft aan dat de leefbaarheid van bijvoorbeeld de schoolekster in het niks valt bij de leefbaarheid van de burger.
- Er speelt een paradox rondom de wijze waarop mensen met natuur om willen gaan. Aan de ene kant hoor je vaak geluiden dat mensen gebruik willen maken van de aanwezige natuur. Zij vinden het dan raar dat er soms hekken om sommige gebieden staan, en eisen dat die hekken worden weggenomen. Zij hebben het gevoel dat veel

natuurgebieden niet bereikbaar zijn (dit is overigens niet waar: 80% van de gebieden zijn toegankelijk voor mensen). Maar op het moment dat je een gebied helemaal openstelt voor wandelaars, zie je dat mensen toch vaak alleen maar over de geijkte paden lopen, kortom: ze maken helemaal geen gebruik van alle natuur die tot hun beschikking staat. Daarnaast speelt ook dat, op het moment dat er geïnvesteerd moet worden, mensen ineens niet meer zoveel van natuurontwikkeling willen weten.

Mobiliteit

-

Algemeen

- De ZMF heeft voor dit gebied geen specifiek boodschappenlijstje met projecten. Ze gaan eerder uit van de Ontwikkelingsschets en maken aan de hand daarvan een actieprogramma. Het was voor Gijs overigens niet duidelijk dat deze visie een onderdeel was dat voortvloeit uit project 26 uit de Ontwikkelingsschets.
- De ZMF heeft ooit geprobeerd om een Scheldefonds op te zetten, waarbij zowel natuurorganisaties als bedrijven konden investeren in het creëren van een aantrekkelijk woonmilieu. Uiteindelijk is dit er niet van gekomen, omdat met name de bedrijven niet overtuigd waren om hierin te investeren.
- De ZMF geeft aan dat het gezamenlijk lobbyen voor financiële middelen in Europa moeizaam verloopt, omdat we elkaars taal niet spreken.
- Er bestaat een samenwerkingsverband met ongeveer 40 natuurorganisaties. ZMF en Natuurpunt werken daardoor al 10 jaar intensief samen. Deze samenwerking verloopt heel erg goed: ze spreken met 1 mond.

6.4. Verslagen workshops

6.4.1. Workshop 1

Locatie: OC Boerenpoort, te Melsele

Datum: 30 maart 2009

Tijd: 09.00 – 13.00 uur

Aanwezig: Wim van Steelandt (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen), Peter Symens (Natuurpunt), Bart Casier (Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Land van Waas), Hanne Van de Poel (Provincie Oost-Vlaanderen), Valerie Lambertyn (gemeente Stekene), Monique Ekkebus (provincie Zeeland), Marcel de Theije (provincie Zeeland), Steven van Audekercke (gemeente Sint-Gillis-Waas), Richard Meersschaert (gemeente Sint-Gillis-Waas), Wim Goudzwaard (gemeente Hulst), Paul Schepper (gemeente Hulst), Aart van Steveninck (gemeente Hulst), Peter Deckers (gemeente Beveren), Evelyn Fiers (gemeente Beveren), Bert Genbrugge (gemeente Beveren), Kirsten Schrevers (gemeente Beveren), Dirk Bulteel (VOKA Waasland), Guy Vloebergh (OMGEVING), Jan Baelus (OMGEVING), Eric de Bruin (DHV), Jelle Rijpma (DHV), Meis van Drunen (DHV)

Afwezig: Jos Claessens (US-TSC, verontschuldigd), Dries Vervoort (Vlaamse overheid, verontschuldigd), Wim Dauwe (Vlaamse overheid), Dorien Verstraete (Vlaamse overheid), Eline Damman (Vlaamse overheid, verontschuldigd), Gijs van Zonneveld (ZMF, verontschuldigd), dhr. Saman (BZW, verontschuldigd), Gabriel van Bortel (gemeente Beveren), Renske de Jong (provincie Zeeland, verontschuldigd), Henk van Veen (provincie Zeeland), Marjan Van Avermaet (provincie Oost-Vlaanderen, verontschuldigd).

Genodigd:

Alain Moerman (provincie Oost- Vlaanderen), Marie-Paule de Poorter (provincie Oost-Vlaanderen), Frank de Mulder (provincie Oost-Vlaanderen), Luc Smet (gemeente Stekene), Chris Ferket (gemeente Stekene), Stany de Rechter (gemeente Stekene), Sabine van Riet (gemeente Stekene), Johan Koppen (gemeente Stekene), Nicole van Duyse (gemeente Stekene), Remi Audenaert (gemeente Sint-Gillis-Waas), Steven de Beule (gemeente Sint-Gillis-Waas), Lieve Dauginet (gemeente Sint-Gillis-Waas), Marita Meul (gemeente Sint-Gillis-Waas), Suzanne Klerk (waterschap Zeeuws-Vlaanderen, verontschuldigd), Theo de Roeck (Polderschap Land van Waas), Daan Schalk (Maatschappij Linkerscheldeoever, verontschuldigd), Patrick Dieleman (Boerenbond, verontschuldigd), Peter van Bossuyt (Boerenbond, verontschuldigd), Chris Coeck (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen), Frank Kuipers (ZLTO),

1. Opening (door Marcel de Theije)

Marcel opent de workshop door iedereen welkom te heten. Hij licht kort toe dat de aanleiding van de grensoverschrijdende gebiedsvisie wordt gevormd door de vastgestelde Ontwikkelingsschets 2010. Daarnaast schets hij een beeld van het proces wat zich tot nu toe heeft afgespeeld.

2. Kennismakingsronde (door Guy Vloebergh (dagvoorzitter))

Guy geeft kort de opzet van de dag weer door langs de agenda heen te lopen en toe te lichten wat we bij welk onderdeel zullen doen. Ook licht hij kort toe waartoe de workshops dienen. Deze workshop is de eerste in een serie van drie. Met de drie workshops komen we gezamenlijk tot een grensoverschrijdende projectportefeuille voor dit gebied. Tijdens de eerste workshop is het de bedoeling de inventarisatie van bestaand beleid, kwaliteiten, kansen en bedreigingen van het gebied te completeren.

Guy stelt vervolgens de aanwezige partijen voor. De nadere kennismaking van de aanwezigen vindt plaats in groepsverband.

3. Wat zien we in het gebied? (door Jan Baelus)

Jan geeft aan de hand van kaartbeelden een toelichting op de inventarisatie tot nu toe. Hij behandelt hierin het bestaand beleid, ontwikkeld door hogere overheidslagen en gemeenten, de kwaliteiten & kansen en de knelpunten & bedreigingen. De aanwezige worden verdeeld over 4 kleinere groepjes. Hierin wordt gekeken of de inventarisatie van bestaand beleid, kansen en knelpunten compleet is en welke kansen en knelpunten door de aanwezigen worden ervaren.

4. Terugkoppeling prioritering kansen en bedreigingen (door Guy Vloebergh)

Guy geeft het woord aan een van de leden van de groepjes, om kort de belangrijkste aanvullingen bij de gepresenteerde syntheses van bestaand beleid, kwaliteiten & kansen en knelpunten & bedreigingen weer te geven.

Tafel 1 (begeleider: Jan Baelus):

Over bestaand beleid:

- De bosgebieden zijn minder uitgebreid dan dat nu op de kaart is weergegeven. Dit graag aanpassen.
- De locatie van de Prosperpolder in het Saefthingeland klopt niet. Dit graag aanpassen.
- De locatie van het potentiële regionale bedrijventerrein in Sint-Gillis-Waas klopt niet, dit moet meer oostwaarts geplaatst worden. Graag aanpassen.

- Voorstel om de Bipool Sint-Pauwels – Kemzeke toe te voegen.

Kwaliteiten en kansen:

- Watersystemen op elkaar afstemmen.
- Prosperpolder als recreatieve en onthaalplek verbinden met onthaalcentrum Emmapolder en historisch-educatieve plek Fort Liefkenshoek.
- Veel mogelijkheden om zaken op elkaar af te stemmen over cultuur-historische elementen: oude ambachten, vlasgebieden e.d.
- Ontwikkelkans Kloosterzande voor wonen.
- Afstemmen van openbaar vervoerstromen: doorleggen van de tramverbinding / light rail van Beveren westwaarts, op termijn ook naar Hulst. Dit ook om de congestie aan te pakken door forenzen.
- Fietsroutes over de grens op elkaar afstemmen.

Knelpunten en bedreigingen:

- Het is de vraag welk toekomstperspectief het oude bedrijventerrein aan Walsoorden heeft.
- Het gebruik door Nederlanders van Vlaamse voorzieningen als de kinderopvang zonder doorstroming naar de lagere scholen.
- Watervervuiling op kanaal Stekene-Hulst, door afsluiting ervan.
- Congestie op de N403 (ook verder richting het zuiden).

Tafel 2 (begeleider: Guy Vloebergh):

Over bestaand beleid:

- Verzoek om de havenontwikkelingen beter in kaart te brengen: meer aandacht voor de confrontatie tussen natuur- en havenontwikkeling.
- Verzoek om het logistiek park Waasland apart te benoemen.
- Uitbreiding bedrijventerrein Beveren toevoegen op kaart.
- Bij de vraagtekens op de kaart is het onduidelijk of dit over bestaand beleid gaat, of dat het beleid betreft dat nog niet is vastgesteld.
- Er wordt momenteel al een openbaar vervoerstudie uitgevoerd. Deze gegevens kunnen voor deze kaart gebruikt worden.

Kansen en bedreigingen:

- Ontwikkeling Hulst door het aantrekken van meer winkelend publiek door de ontwikkeling van het historisch centrum en het inrichten van thematische bedrijventerreinen.

Knelpunten en bedreigingen:

- Er is sprake van een verschillende eigendomsstructuur en verschillende grootte van landbouwpercelen in Vlaanderen en Nederland.
- Het winkelend publiek uit de regio trekt vooral naar de grote steden (Antwerpen, Gent, Terneuzen, Sint-Niklaas).
- Mobiliteitsproblemen op de N70: congestie.

Tafel 3 (begeleider: Eric de Bruin):

Over bestaand beleid:

- Belangrijk aandachtspunt: de aantrekkingskracht van voorzieningen, veel Nederlanders maken gebruik van de maatschappelijke voorzieningen (bijv. (avond)onderwijs, bibliotheek etc) in België terwijl de Belgen veel gebruik maken van de commerciële voorzieningen in Hulst. Dit legt een druk op de noord-zuid verbindingen in het gebied.

Kwaliteiten en kansen:

- De regio is vrij goed ontsloten, maar er ontbreken nog onderdelen van de kamstructuur. Met betrekking tot ontsluiting wordt opgemerkt dat de N62 (de Traktaatweg) aan de rand van het projectgebied wordt opgewaardeerd waardoor er – in de directe nabijheid van het projectgebied – een volwaardige noord-zuid verbinding ontstaat.
- Er bevinden zich 5 (in ontwikkeling zijnde) golfbanen in de regio. Hiervoor is afstemming noodzakelijk.
- De linies zijn nu nog niet altijd goed aangegeven in het gebied. Dit biedt kansen.
- Er is aan de rand van het gebied een kleine bunkerlinie uit de Eerste Wereldoorlog aanwezig.
- De oude spoorverbinding tussen St-Niklaas en Hulst biedt mogelijkheden.
- Fietsknooppunten.
- Water biedt mogelijkheden: vanuit de gemeente Hulst bestaan er ideeën om een waterverbinding te leggen tussen Hulst en het kanaal Gent Terneuzen, op deze ontwikkeling zou Stekene kunnen aanhaken. Eén en ander in combinatie met de aanpassing van N62 (de Traktaatweg) van 2 naar 4 baansweg.
- Het gebied heeft geen duidelijk economisch profiel. Er zijn een aantal specifieke bedrijfstakken (m.n. havenondersteunend en logistiek – 3 van de 4 logistieke hotspots in Vlaanderen liggen in het Waasland –) maar er is meer. Het lijkt zinvol een grensoverschrijdende studie te verrichten naar het economisch profiel van dit gebied. Aandachtspunt hierbij zijn grondverzetbedrijven waarvan er een aantal in het gebied aanwezig zijn. Deze bedrijven zijn nodig maar kennen ook een aantal nadelen (extensief ruimtegebruik, arbeidsextensief, weinig innovatief).
- Bosgebieden op de dekzandrug versterken in termen van natuur, recreatie (hier is al aandacht voor) **maar ook** economie (bosbouw). Groene schakels maken, zodat het 1 bosgebied wordt.

Tafel 4 (begeleider: Jelle Rijpma):

- Ten oosten van Hulst ligt er veel landbouwgrond. We moeten trachten grensoverschrijdend te zoeken naar flankerend beleid, zodat we de druk aan Nederlandse zijde beperkt houden, maar wel voldoende aanbod hebben voor Vlaamse boeren.
- Verzoek om water als 5^e item op te nemen in de studie. Dit is een zeer belangrijke kapstok voor het gebied, economisch gezien, maar ook op het gebied van waterhuishouding in de landbouw, natuurontwikkeling, recreatie en waterhuishouding algemeen.
- Bedrijventerreinen: meer logistieke waarden toevoegen aan de terreinen: laat meer diversiteit optreden en handel naar de vraag.
- Verzoek om zeehavenondersteunende kmo's Beveren niet zo op de kaart te zetten, dit brengt mogelijk gevoeligheden met zich mee.
- Eigen economisch profiel voor de regio opzetten.
- Meer diverse economische activiteiten. Nu is er veel focus op een bepaalde sector, waardoor er een enge vorm van economie ontstaat. Dit moet verbreed worden door te kijken naar keteneconomie en voedingseconomie: meer synergie halen uit wat er nu al aanwezig is. Hier liggen zeker grensoverschrijdende mogelijkheden.
- Er zijn twee soorten landbouwers in het gebied die gestimuleerd moeten worden:
 - Sterke landbouwers die op grote percelen handelen op wereldniveau
 - Op potentiële plekken: verbrede landbouw

- Er wordt nu een scheidingsmodel gehanteerd bij landbouw en natuurontwikkeling. Het is wenselijk dat dit een verwervingsmodel wordt. Dan is een goede combinatie tussen landbouw en natuur mogelijk, wat ook kansen biedt voor de verbrede landbouw.
- De gehele regio promoten als de tuin van Antwerpen.
- De bipolen van de grensdorpen versterken. Daarbij moeten we wel eerst nagaan welke voorzieningen aanwezig zijn en van welke voorzieningen gebruik wordt gemaakt door Nederlanders en door Vlamingen. Wanneer daar goed zicht op is, kan gekeken worden of er een investeringsfonds opgezet kan worden om de voorzieningen in stand te houden.
- Wellicht is het mogelijk om op de acties die voortvloeien uit deze visie, een investeringsfonds op te zetten.

Guy vraagt de aanwezigen of, gezien de belangrijke rol, water een vijfde item kan worden in de studie. Niemand reageert hier negatief op.

5. Wat willen we in het gebied? (door Eric de Bruin)

De opmerkingen uit het vorige agendapunt vormen een mooie opstap naar het tweede onderdeel van de workshop: het benoemen van de kwaliteiten van het gebied. Eric doet een kleine voorzet en vraagt de aanwezigen om aan de hand van het plakken van gekleurde post-its op de kaart aan te geven welke kwaliteit beleefd wordt.

6. Plenaire afsluiting (door Guy Vloebergh)

Guy bedankt de aanwezigen voor hun enthousiasme waarmee aan de workshop is deelgenomen. Hij wijst nog even snel op de tweede workshop, die op 14 april plaatsvindt in Sint-Gillis-Waas.

Ter afsluiting vraagt Guy de begeleiders van de groepen om een korte impressie weer te geven:

- Jan Baelus: Er zijn veel plekken in het gebied waarop verschillende items tegelijkertijd van toepassing zijn. Dit maakt het een divers en kansrijk gebied.
- Jelle Rijpma: Er is steeds sprake van een geïntegreerde aanpak. Het is noodzakelijk om poorten tot het gebied te ontwikkelen, waarvandaan je via stapstenen en een uitgebreid netwerk door het gebied heen kunt. Het uitgangspunt is het maken van integrale, slimme combinaties. De ambitie is om de regio te ontwikkelen tot de Tuin van Antwerpen.
- Eric de Bruin: De leefbaarheid van de kernen staat onder druk, ook in de bipolen.
- Guy Vloebergh: Er zijn twee aandachtspunten
 - Er is nood aan een bepaalde identiteit (dit moet de kapstok zijn om de visie aan op te hangen)
 - De randen van het gebied hangen vast aan andere patronen. Denk hierbij aan de Kanaalzone en de Antwerpse haven, die ieder een eigen dynamiek kennen. Hier moet rekening mee gehouden worden.

Het gebied bevat een aantal grensoverschrijdende knelpunten, die goed gezamenlijk opgepakt kunnen worden. Meer afstemming en kennis van elkaar is noodzakelijk. We moeten ons steeds afvragen of iets een thema is waar we grensoverschrijdend een meerwaarde kunnen bieden door samen te werken.

6.4.2. Workshop 2

Locatie: Gemeentelijk Ontmoetingscentrum De Route, te Sint-Gillis-Waas

Datum: 14 april 2009

Tijd: 09.00 – 13.00 uur

Aanwezig: Pieter van Oost (Boerenbond), Aart van Steveninck (gemeente Hulst), Inge Abbeel (gemeente Hulst), Jan Dhollander (Natuurpunt), Bart Casier (Interwaas), Bert Genbrugge (gemeente Beveren), Gabriel van Bortel (gemeente Beveren), Kirsten Schrevers (gemeente Beveren), Richard Meersschaert (gemeente Sint-Gillis-Waas), Remi Audenaert (gemeente Sint-Gillis-Waas), Marita Meul (gemeente Sint-Gillis-Waas), Lieve Dauginet (gemeente Sint-Gillis-Waas), Wim van Steelandt (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen), Valerie Lambertyn (gemeente Stekene), Veerle van Dooren (gemeente Stekene), Marcel de Theije (provincie Zeeland), Monique Ekkebus (provincie Zeeland), Marjan van Avermaet (provincie Oost-Vlaanderen), Dorien Verstraete (Vlaamse overheid), Guy Vloebergh (OMGEVING), Jan Baelus (OMGEVING), Jelle Rijpma (DHV), Eric de Bruin (DHV), Meis van Drunen (DHV).

Verslag programma:

2. Opening (door Jelle Rijpma (dagvoorzitter))

De heer Rijpma heet iedereen van harte welkom op de tweede workshop. Hij blikt kort terug op de eerste workshop. Hij dankt de aanwezigen voor het enthousiasme waarmee iedereen in de eerste workshop input heeft geleverd. Er is snel resultaat geboekt door die ochtend de kansen en bedreigingen helder in beeld te krijgen. Alle input is verwerkt in de tekst van het werkdocument en het kaartmateriaal. Tijdens de eerste workshop is door de aanwezigen gevraagd om water als vijfde thema op te nemen in de visie. Echter, doordat de vier thema's bestuurlijk zijn vastgelegd, is het niet mogelijk om een vijfde thema toe te voegen, zonder dit aan de Stuurgroep voor te leggen. Water wordt daarom niet als vijfde thema opgenomen.

De heer Rijpma loopt kort de agenda voor de tweede workshop door. Het doel is om te komen tot een gezamenlijk ambitieniveau en een gezamenlijk ontwikkelingsperspectief. Aan de hand van het ontwikkelingsperspectief kan in de derde workshop invulling gegeven worden aan concrete projecten en programma's.

2. Naar een gezamenlijk ambitieniveau (door Eric de Bruin en Jelle Rijpma)

De heer De Bruin blikt kort terug op het tweede gedeelte van de eerste Workshop. Hierin hebben alle aanwezigen per thema een eigen ambitieniveau geformuleerd. Deze input is verzameld en in het werkdocument opgenomen. Vervolgens is hieruit een gezamenlijk ambitieniveau geformuleerd. De heer De Bruin vraagt de aanwezigen om dit ambitieniveau per thema door te nemen en eventueel aan te scherpen. Ook zijn er verschillende discussiepunten uit de ambities naar voren gekomen. Ook deze discussiepunten worden in de groepen behandeld.

Nadat de groepen zelfstandig de thema's hebben behandeld, wordt er plenair teruggekoppeld. De heer Rijpma vraagt de aanwezigen per thema om reactie.

Wonen:

- Uitgangspunt bij het thema wonen is het creëren van woonmilieus in een rustige, open en groene omgeving. Het aanbieden van dergelijke woonmilieus kan gestimuleerd worden door gebruik te maken van de potenties op de dekzandruggen. Hier kunnen

natuur en wonen gezamenlijk worden ontwikkeld. Er moet naar de ruimtelijke randvoorwaarden gekeken worden om na te gaan of er mogelijkheden zijn om te bouwen in een groene omgeving.

- Het gebied vormt de tuin van Antwerpen en Gent.
- Krimp speelt, zeker aan de Nederlandse zijde van de grens, een belangrijke rol.
- Voorzieningen moeten gezamenlijk benut worden. Nu komt het nog te vaak voor dat iedere gemeente op zich een eigen voorziening ontwikkelt. In de toekomst moet er creatief gekeken worden naar de mogelijkheden die er zijn om voorzieningen gezamenlijk te ontwikkelen en te versterken. Ook kunnen ze dan gezamenlijk gepromoot worden.
- De dynamiek in de bipolaire kernen moet versterkt worden.

Opmerking: Er wordt gevraagd af te zien van het gebruik van de term “Tuin van Antwerpen”, vanwege de verwijzing naar Antwerpen. Het dient eerder de tuin van Beveren – Hulst – Stekene – Sint-Gillis-Waas te zijn. De heer Rijpma geeft aan dat gezocht moet worden naar een term waarin de identiteit en de groene component aan bod komen.

Economie:

- In het werkdocument is opgemerkt dat een economisch profiel van de regio ontbreekt. De vraag is echter gesteld of er behoefte is aan een economisch profiel. Het gebied is wellicht te divers om er een economisch profiel aan te hangen: iedere gemeente heeft eigen kenmerken.
- Om de diversiteit in het gebied te vergroten, is het van belang na te gaan welke economische activiteiten een plek kunnen krijgen. Dit moeten activiteiten zijn met een toegevoegde waarde. Daarom moet bij economische ontwikkeling steeds worden afgevraagd wat de meest gunstige plek van de activiteit is en wat de meeste toegevoegde waarde levert.
- Het igo lijkt een goed orgaan om tot afstemming te komen en om gezamenlijk keuzes te maken. Het igo zou de functie moeten krijgen om dit te ontwikkelen. Maar ook is er ondersteuning en kennis nodig, om de afstemming mogelijk te maken. Het ontwikkelen van een gezamenlijk kenniscentrum zou een gewenste optie kunnen zijn.
- Een belangrijke potentie voor indirecte economie is recreatie en toerisme. Het is wenselijk om netwerken te ontwikkelen rondom recreatief belangrijke plekken. Het opzetten, ontwikkelen en versterken van deze netwerken is zeer belangrijk om deze economische poot te ontwikkelen. Netwerken door vaarroutes zijn hierbij ook van belang (kanaal Stekene- Hulst). Om het toerisme in het gebied te vergroten, kan Hulst, als vesting- en koopjesstad, verder ontwikkeld worden.
- De landbouw blijft een belangrijke economische sector, met name door de hoeveelheid grond die het bezit. In Nederland is sprake van grote druk, vanwege de grote vraag naar percelen door Vlaamse boeren. Landbouw is echter economisch gezien geen sterke sector. Het is daarom de wens om binnen de landbouw te zoeken naar innovatie en meer toegevoegde waarde, zodat de bijdrage van landbouw aan het BNP vergroot wordt. Denk hierbij aan verschillende vormen van landbouw in combinatie met andere sectoren, zoals hoevetoerisme en landbouw gerelateerd aan bosgebruik. Het is daarom van belang om landbouw actiever te betrekken in deze visie.
- Algemene conclusie: er is een groot tekort aan kennis aan weerszijde van de grens. Afstemming is van belang; er zijn nu nog te veel onduidelijkheden.

Opmerkingen: Er wordt opgemerkt dat havengebonden economie geconcentreerd moet worden langs de snelwegen. Daarnaast wordt opgemerkt dat de dekzandruggen een belangrijke bijdrage kunnen bieden aan de ontwikkeling van de recreatieve economie. Ten slotte wordt opgemerkt dat er momenteel problemen zijn in het kader van erkenning van landbouwarbeiders over de grens. Arbeiders die aan Vlaamse zijde erkend worden, worden niet erkend aan

Nederlandse zijde. Dit levert problemen op voor Vlaamse boeren, die aan beide zijden van de grens een bedrijf hebben. Dit probleem moet opgelost worden en vergt afstemming.

Mobiliteit:

- Er is veel gesproken over de E34, de bijbehorende parallelwegen en de kamstructuur. De parallelwegen lijken een goede optie te zijn voor de huidige problematiek. De reeds in beleid bedachte structuren lijken te voldoen. Daarbij wordt opgemerkt dat de parallelwegen dan wel verder ontwikkeld moeten worden (verkeersveiligheid) en dat de congestie niet in zijn geheel opgelost zal worden.
- Het is wenselijk om een verbinding aan te leggen tussen Kieldrecht en de Waaslandhaven. Deze verbinding is alleen toegankelijk voor personenvervoer (geen vrachtwagens).
- Om het openbaar vervoer te stimuleren, kunnen pendelplannen opgezet worden. Gezamenlijk met verschillende bedrijven wordt gekeken of zij een pendelbus in kunnen zetten. Daarbij wordt opgemerkt dat het lastig is om het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren in de havens. Op dit moment zijn er nog weinig files naar de havens en zijn er nog voldoende parkeerplaatsen. Daarnaast werken de mensen daar vaak onregelmatig. Dit maakt het lastig om een OV-systeem op te zetten.
- De gemeenten onderling kunnen kijken of zij een gezamenlijk OV-netwerk op kunnen zetten, waarbij verbindingen over de grens op elkaar afgestemd zijn.
- Ook is gesproken over een nieuwe verbinding tussen de E17 en de E34. Het is de vraag of een nieuwe verbinding de huidige problematiek wel oplost. Daarnaast is de vraag gesteld hoe groot deze problematiek eigenlijk is. Er zijn verschillende mobiliteitstudies uitgevoerd, waar nog eens goed naar gekeken moet worden.
- Om congestie tegen te gaan, kan fietsgebruik gestimuleerd worden. Momenteel wordt er nog weinig gebruik gemaakt van de fiets, ook omdat er nog weinig voorzieningen voor fietsers zijn aangelegd. Het is daarom van belang om naast fietsroutes ook de voorzieningen te realiseren.
- Voor recreatief gebruik kan een knooppuntennetwerk worden opgezet.

Opmerkingen: Er wordt opgemerkt dat de ontbrekende tand tussen de E17 en E34 noodzakelijk is om de problematiek van leefbaarheid en veiligheid in de kernen te verkleinen. Nu rijden nog veel vrachtwagens die naar de Waaslandhaven op weg zijn, dwars door verschillende kernen heen. Deze ontbrekende tand is daarom zeker van belang. Daarnaast wordt opgemerkt dat de goederenspoorlijn langs de E34 op de kaart ten zuiden is ingetekend, terwijl in plannen staat opgenomen dat deze ten noorden van de E34 komt te liggen. Mogelijk levert de spoorlijn discussie op: wanneer de spoorlijn ten noorden van de E34 wordt aangelegd, doet die afbreuk aan het Stropersbos. Ook kunnen de bedrijventerreinen in Stekene en Sint-Gillis-Waas er dan niet van profiteren.

Natuur:

- De ambitie zoals die omschreven is in het werkdocument moet op verschillende punten worden aangepast
 - De ambitie moet vooral gaan over het versterken van de open, rustige en groene ruimte (niet alleen behouden).
 - Landbouw heeft een belangrijke rol in het behoud en versterken van het open landschap. Deze rol komt nu niet naar voren. De accenten liggen nu sterk op natuur en water. Graag een balans tussen natuur, water, landbouw, cultuurhistorie en recreatie, vanuit het oogpunt van de aantrekkelijkheid van de open ruimte.
 - In de tekst staat het woord "tegenhanger" genoemd, waardoor het lijkt of verschillende aspecten tegenover elkaar staan. Het is echter de ambitie om

tot een goede samenhang tussen de aspecten te komen (bijvoorbeeld wonen en natuur).

- In de ambitie ontbreken belangrijke landschappelijk karakteristieke elementen als de kreken en de dijkpatronen.
- De aantrekkelijkheid van het landschap is voornamelijk de oorzaak van het grondgebonden karakter van de landbouw (akkerbouw en fruitteelt). Dit grondgebonden karakter moet in de ambitie sterk naar voren gebracht worden, door uit te spreken dat bijvoorbeeld intensieve glastuinbouw niet het open landschap wordt geplaatst.
- Er zijn verschillende schaalniveaus waarop je dit thema kunt insteken:
 - Europees niveau (natuurlijke karakteristiek van het open landschap, het Land van Saefthinge en mogelijk de ontwikkeling van het bosgebied, Staat-Spaanse Linies)
 - Regionaal niveau (goede afstemming tussen Nederland en Vlaanderen)
 - Lokaal niveau (stimuleren van de dynamiek van het gebied door lokale projecten)

De ambitie is om op regionaal terrein tot afstemming te komen en gezamenlijk visies en programma's op te zetten. De uitvoering is vaak lokaal, maar kan in bijzondere gevallen ook op Europees niveau worden ingestoken.

- Water blijkt wederom een bijzonder belangrijke component te zijn. Het heeft betrekking op de waterhuishouding in de natuur en landbouw en de delicate afstemming daartussen, de waterkwaliteit en de recreatieve mogelijkheden (vaarroutenetwerk).

De heer Rijpma vat het geheel aan opmerkingen in hoofdlijnen samen: het is belangrijk om gebruik te maken van de kracht en potenties die al aanwezig zijn. Echter, deze kracht en potenties zijn niet altijd zichtbaar over de grens. Afstemming is daarom noodzakelijk.

Ook komen hier nog twee belangrijke discussiepunten uit naar voren: de spanning tussen de E34-ontwikkeling (spoor + weg + bedrijvigheid) versus de aanwezige boskwaliteit. Daarnaast is water opnieuw als belangrijk thema op de kaart gezet. Dit blijkt steeds weer een thema te zijn dat nauw verwant is aan de vier thema's, maar daarnaast ook zelfstandige invulling heeft.

3. Naar een gezamenlijk ontwikkelingsperspectief (door Jan Baelus en Jelle Rijpma)

De heer Baelus licht de visie en de kaart gewenst ruimtelijke structuur uit het werkdocument kort toe. Hij geeft daarbij aan dat het belangrijk is om 1 naam te geven aan het gebied, zodat de gezamenlijke identiteit hieruit naar voren komt. Het voorstel in het werkdocument is om het gebied het Zeeuws-Wase Linieland te noemen.

In het werkdocument staat beschreven dat dit de groene, open tuin van Antwerpen kan zijn. Het groene karakter en het open landschap staan centraal, en bieden mogelijkheden voor goede woonmilieus. De voorzieningen zijn geconcentreerd in de kernen. Landbouw blijft landschappelijk gezien het belangrijkste element. Het gebied is gelegen tussen drie dynamische gebieden (Kanaalzone, haven van Antwerpen, E17). Het gebied heeft banden met deze gebieden en ondersteunen ze door de mogelijkheden die het gebied heeft voor recreatie, waterhuishouding, wonen en economisch gerelateerde bedrijvigheid. Op economisch vlak is er geen eenduidig profiel te noemen voor het gebied, doordat de economische dragers zeer divers zijn. De belangrijkste dragers zijn de verwerkende landbouw en de recreatieve koopeconomie. Het gebied is een grensoverschrijdende eenheid: op zoveel mogelijk vlakken worden de bestaande netwerken uitgebreid en versterkt. Hierover vindt afstemming plaats op regionaal niveau.

De visie is uitgewerkt op kaartbeeld. De heer Baelus werkt de belangrijkste elementen uit aan de hand van het kaartmateriaal. Vervolgens vraagt hij de aanwezigen weer deel te nemen in de

groepjes, om zo een eigen invulling te geven aan het gezamenlijk ontwikkelingsperspectief. De heer Rijpma vult de heer Baelus aan door aan te geven dat, bij de bespreking van het ontwikkelingsperspectief, waar mogelijk ook al gekeken kan worden naar de concrete invulling van gerelateerde projecten. Stel jezelf de vraag: Wat moet er gebeuren om een eerste stap te maken?

Nadat in groepen over het ontwikkelingsperspectief is gediscussieerd, wordt er plenair teruggekoppeld. De heer Rijpma geeft aan dat hij vond dat er interessante discussies loskwamen naar aanleiding van het benoemen van concrete projecten.

Groep Jan Baelus:

- Het woord “tuin” zegt te weinig over de dynamiek en mogelijkheden binnen het gebied, bijvoorbeeld op economisch vlak. Er wordt voorgesteld om het woord niet meer te gebruiken.
- We moeten naar een netwerkstructuur toe gaan met thematische knooppunten. Ook moet Hulst recreatief gezien een grotere rol krijgen.
- Het bosgebied en het Land van Saefthinge kunnen beiden als een grensoverschrijdend natuurgebied gezien worden. Het is dan noodzakelijk om 1 vorm van beheer te hebben, die door afstemming tot stand komt.
- Op het kaartbeeld blijft het gebied ten zuiden van de E34 onderbelicht. Hier graag meer invulling aan geven.
- De verschillende projecten die door deze groep bedacht zijn:
 - Het is belangrijk om de organisatie rondom de projecten op te zetten,
 - Om zicht te krijgen op de mogelijkheden voor recreatieve netwerken in het gebied, is het noodzakelijk om uit te filteren welke recreatieve projecten momenteel al lopen,
 - Op het gebied van economie is het oprichten van een kenniscentrum een belangrijk project. Om hiertoe te komen, moet eerst een denktank georganiseerd worden, om te komen tot het kenniscentrum,
 - Nagaan welke mogelijkheden er zijn voor het realiseren van een gezamenlijke visie voor de bipolaire dorpen.

Groep Jelle Rijpma / Mariken Bollen:

- De ontwikkeling van bijzondere woonmilieus op de dekzandgronden biedt mogelijkheden, maar de bouw zou alleen mogelijk moeten zijn in de overganggebieden tussen kernen en bossen. Hierbij moet ook een groen voor roodconstructie worden ingezet.
- Het ontwikkelen van een visie voor het beheer en verbinden van het de bosgebieden ten noorden en zuiden van de E34.
- Op de weg van Hulst naar St. Nikolaas zijn er mogelijkheden om op carpoolplaatsen verschillende busknooppunten te ontwikkelen, zodat het OV-gebruik gestimuleerd kan worden.
- De zoekzones van de economische terreinen bij Stekene en Sint-Gillis-Waas zijn erg groot aangegeven op de kaart. Deze moeten kleiner worden opgetekend, ten gunste van de groenstructuur.
- Er moet een werkgroep opgericht worden om te kijken welke mogelijkheden er zijn rondom afstemming tussen gemeenten over de soort bedrijven die op een bedrijventerrein kunnen worden gezet.
- Binnen de overganggebieden tussen natte natuur en landbouw zou enkel ontwikkeling mogelijk gemaakt worden op de thema's landbouw en natuur. Het kreekherstel zou een grensoverschrijdend project kunnen zijn.

- De waterkwaliteit kan bevorderd worden door het kanaal tussen Hulst en Stekene aan te leggen.
- Het westelijke gedeelte van het gebied moet ingericht worden voor het opentrekken van het water.

Groep Guy Vloebergh:

- Ook vanuit deze groep de opmerking dat het woord “tuin van Antwerpen” niet past bij de ontwikkeling van dit gebied. Voorgesteld wordt om het woord “landschap” te gebruiken. Wel moeten we nog goed nadenken over de naam, omdat we de identiteit nog niet kunnen verwoorden tot 1 bindende naam.
- Een belangrijke troef die in deze visie naar voren moet komen, is het wonen in een open, rustige en groene ruimte. Er zijn echter wel verschillen tussen Nederland en Vlaanderen (bijvoorbeeld de druk ligt in Vlaanderen hoger, evenals de grondprijzen).
- Het open, groene en rustige karakter mag niet bekeken worden als het vrijwaren van wat bestaat. Het moet eerder gezien worden als de versterking van de dynamiek, waarbij ook economische aspecten een rol hebben.
- Er zijn nog verfijningen aan te brengen op de kaart. Wanneer we cultuurhistorische en natuuraspecten in een netwerk willen onderbrengen en versterken, is het zinvol om ook te kijken naar de historische en bodemkaarten.
- De oude polders hebben een ander karakter dan de grote zeekleipolders. Dit moet terugkomen in de visie.
- Clinge / De Klinge kan op de kaart met hetzelfde teken weergegeven worden als Kioldrecht / Nieuw-Namen.
- Op de kaart in de legenda aangeven wat de ondergrens is bij bepaalde tekens (bijvoorbeeld ondergrens aantal inwoners kleine kernen).
- Er moet nagegaan worden of de recreatieve knooppunten die weergegeven zijn op de kaart van eenzelfde niveau zijn. De ontwikkeling van de golfbaan in Sint-Gillis-Waas is van een ander niveau dan de ontwikkeling van Perkpolder. Bedenkt duidelijk welke voorwaarden een plek moet hebben om een recreatief knooppunt te zijn.
- Op de kaart staat de tramverbinding vanuit Beveren doorgetekend naar Hulst. Dit lijkt geen realistische optie. Laat deze verbinding eerder doortrekken naar St. Niklaas.
- In de tekst staat het woord “educatief” genoemd bij enkele recreatieve plekken. Dit woord geeft een verkeerd beeld. Voorgesteld wordt om het woord “informatief” te gebruiken.
- De goederenspoorlijn is zeker nog een belangrijk onderwerp van discussie. Hier zou een studie naar verricht moeten worden.
- De tekst over het watersysteem moet aangevuld worden: het bevat meer dynamiek dan nu beschreven staat.
- Mogelijke projecten zijn:
 - Visies bipolen
 - Bosuitbreiding met gezamenlijk beheer
 - Inbedden en afstemmen recreatieve knooppunten
 - Op economisch vlak de belangengroeperingen aan tafel krijgen voor de afstemming van het soort bedrijven op bedrijventerreinen.
- Op kaartbeeld moet onderscheid aangebracht worden tussen nieuwe ontwikkelingen en bestaande plannen (bijvoorbeeld door middel van kleuren).

Groep Eric de Bruin:

- Er zijn veel verschillende studies verricht over mobiliteit aan de Vlaamse zijde. Dit zou aangevuld kunnen worden door de studies aan Nederlandse zijde. Zo zou er, bij het verrichten van een nieuwe studie aan Vlaamse zijde, ook een Nederlandse vertegenwoordiging aan tafel moeten zitten.

- De studies naar de N403 moeten afgerond worden.
- De langzaamverkeersroute moet doorgetrokken worden naar Hulst.

4. Afsluiting (door Jelle Rijpma)

De heer Rijpma vat de uitkomsten van deze tweede workshop kort samen. De omgeving van het gebied is van belang: afstemming met Antwerpen en Gent is noodzakelijk. De kansen (en bedreigingen) die vanuit de omgeving naar voren komen, moeten ook in ogenschouw genomen worden. De heer Rijpma is blij met de uitkomsten van vandaag. Zoals het er nu uitziet, is er veel overeenstemming over de ambitie en het ontwikkelperspectief. Het verzinnen van een goede naam is nog wel van belang om het gebied een eigen identiteit te geven. Een belangrijke vraag is nog wel hoe we omgaan met de waterparagraaf. Het waterdeel heeft altijd een aantakking op de andere thema's, maar is ook iets op zichzelfstaands. Misschien zou water het overkoepelende aspect van de studie kunnen zijn.

De heer Rijpma dankt iedereen voor zijn aanwezigheid en de input die gegeven is.

6.4.3. Workshop 3

Locatie: Gemeentelijk Ontmoetingscentrum De Route, te Sint-Gillis-Waas

Datum: 27 april 2009

Tijd: 09.00 – 13.00 uur

Aanwezig: Pieter van Oost (Boerenbond), Aart van Steveninck (gemeente Hulst), Inge Abbeel (gemeente Hulst), Paul de Schepper (gemeente Hulst), Peter Symens (Natuurpunt), Jan Dhollander (Natuurpunt), Bart Casier (Interwaas), Peter Deckers (gemeente Beveren), Bert Genbrugge (gemeente Beveren), Evelyne Fiers (gemeente Beveren), Gabriel van Bortel (gemeente Beveren), Kirsten Schrevens (gemeente Beveren), Richard Meersschaert (gemeente Sint-Gillis-Waas), Remi Audenaert (gemeente Sint-Gillis-Waas), Marita Meul (gemeente Sint-Gillis-Waas), Lieve Dauginet (gemeente Sint-Gillis-Waas), Steven de Beule (gemeente Sint-Gillis-Waas), Wim van Steelandt (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen), Valerie Lambertyn (gemeente Stekene), Marcel de Theije (provincie Zeeland), Monique Ekkebus (provincie Zeeland), Marjan van Avermaet (provincie Oost-Vlaanderen), Barbara Smits (provincie Oost-Vlaanderen), Frank de Mulder (provincie Oost-Vlaanderen), Hanne van der Poel (provincie Oost-Vlaanderen), Chantal Raes (waterschap Zeeuws-Vlaanderen), Dorien Verstraete (Vlaamse overheid), Guy Vloebergh (OMGEVING), Jan Baelus (OMGEVING), Jelle Rijpma (DHV), Mariken Bollen (DHV), Angela Vogelsangs (DHV).

Verslag programma:

1. Opening en terugkoppeling workshop 2 (door Guy Vloebergh (dagvoorzitter))

De heer Vloebergh heet iedereen van harte welkom op de derde en tevens laatste workshop. Hij geeft aan dat deze derde workshop in het teken staat van het concreet benoemen van projecten die passen binnen de grensoverschrijdende ontwikkelingsvisie. De heer Vloebergh blikt kort terug op de uitkomsten uit de eerste en tweede workshop. Ook schenkt hij aandacht aan het besluit dat aan Nederlandse zijde genomen is rondom de Hedwigepolder. Dit besluit moet meegenomen worden in het ontwikkelingsperspectief met opties op de korte en op de langere termijn.

2. De grensoverschrijdende projectportefeuille (door Jan Baelus en Mariken Bollen)

De heer Baelus geeft een toelichting op het ontwikkelingsperspectief dat in het werkdocument en bijbehorende kaarten is opgenomen, naar aanleiding van de tweede workshop. In de tweede workshop is aangegeven dat de term "Tuin van Antwerpen" geen gewenste benaming is voor

dit gebied. De heer Baelus stelt daarom voor om te spreken van groen-blauwe buitenlandschappen, waarbij uitgegaan wordt van de blauw en groen aspecten in het gebied, het open landschap en de eigen kracht van het gebied. Belangrijke elementen binnen deze groen-blauwe landschappen zijn de bossen op de dekzandruggen, de forten en linies, de stedelijke en recreatieve dragers binnen de landschappen, het aanwezige landbouwgebied en het voortborduren op de kamstructuur voor zowel het wegennetwerk, als voor de inrichting van het openbaar vervoer.

Mevrouw Bollen geeft een korte toelichting op paragraaf 5.3 uit het werkdocument en behandelt hiermee de programma- en projectenagenda. Zij vraagt de aanwezigen dit in groepsverband te bespreken en te bediscussiëren of de projecten die in het werkdocument genoemd zijn, compleet en concreet genoeg zijn.

Nadat de groepen zelfstandig de thema's en projecten hebben behandeld, wordt er plenair teruggekoppeld. Mevrouw Bollen vraagt de aanwezigen om per thema aan te geven welke soort projecten er in de projectenportefeuilevisie terug moeten komen:

Wonen:

- Het ontwikkelen van 1 woonvisie en stedenbouwkundig plan voor de twee bipolaire kernen (Nieuw-Namen / uitbreidingswijk Kieldrecht en Clinge / De Klinge als pilot) met daarbijhorende gezamenlijke stedenbouwkundige projecten (evt. nieuwe woonontwikkelingen), gezamenlijke aanpak van de waterzuivering en van de mobiliteit
- Opzetten en versterken Afspraken maken hoe om te gaan met rood voor groen-activiteiten
- Een studie verrichten naar hoe omgegaan kan worden met de krimp vanuit Nederland en de druk vanuit Vlaanderen (zijn er mogelijkheden om zaken over te hevelen? Hoe kan de leefbaarheid gewaarborgd worden?)
- Het verrichten van een studie naar de mogelijkheden van de samenwerkingsconstructies voor bepaalde voorzieningen. Prioriteit voor de herbevestiging van de bibliothekenregeling en uitbreiding ervan naar een gezamenlijke culturele agenda voor de hele regio. En prioriteit voor een financiële regeling van de vakantiekinderopvang. Denk hierbij aan het gebruiken van het systeem dat momenteel gebruikt wordt voor de bibliotheek in Klinge/De Clinge binnen de kinderopvang. Mogelijk kunnen gezamenlijk voorzieningen worden opgezet binnen de bipolaire kernen

Economie:

- De vier voorgestelde projecten worden best gebundeld tot één project 'uitbouw kenniscentrum economie Linieland van Waas en Hulst' dat de economische visie voor het gebied uitwerkt, de milieuscan en –monitoring doet en meewerkt aan het grensoverschrijdend Infopunt. Interwaas heeft hierin een belangrijke rol; de universiteiten van Antwerpen en Gent zijn interessante mogelijke partners. Ook de landbouwsector en groene bedrijventerreinen dienen in het onderzoek naar en de initiatieven voor innovatie opgenomen.
- Een afzonderlijk project zou het uitwerken van een stedenbouwkundig kader voor het gehele handelslint tussen Sint-Niklaas en Hulst kunnen zijn; het provinciaal structuurplan geeft voor het Vlaamse deel ervan echter al een duidelijk aansturingkader weer.
- Het ontwikkelen van een economische visie voor het gehele gebied (ontwikkelingsperspectief en ordeningssysteem). Belangrijk item hierbinnen is het handelslint
- Het uitvoeren van een milieuscan en –monitoring

- Het opzetten van een informatiepunt/kenniscentrum voor grensoverschrijdende ontwikkeling
- Het uitvoeren van een studie naar het grenzeloos verplaatsen van bedrijven
- Het uitvoeren van een onderzoek naar het bevorderen van de integratie tussen onderwijs en arbeidsmarktdoorstroming
- Het uitvoeren van een studie naar de mogelijkheden voor groene bedrijven in het gebied
- Het verrichten van een studie naar de kansen die in het gebied aanwezig zijn voor de verbreding van de landbouw en grootschalige landbouw

Mobiliteit:

- Prioritair project is het onderzoek van het tracé van de spoorlijn (ten noorden van E34 met aantakkingen of ten zuiden) met dient verder onderzocht te worden (de gevolgen voor natuur, economie, milieu, ecologie, infrastructuur en bundeling). Ook dient nagegaan te worden of het spoor enkel voor goederen gebruikt dient te worden, of dat het ook mogelijkheden biedt voor personenvervoer.
- Het onderzoeken van mogelijkheden voor transferia, carpoolplaatsen en openbaar vervoerplekken
- Een gezamenlijk, regionaal grensoverschrijdend openbaar vervoersnetwerk opzetten
- Het voltooiën van de kamstructuur (verbeteren grensovergang Kapellebrug) is het tweede prioritaire project.
- De fietsverbinding op de oude spoorlijn dient vooral beter benut; een echt project is dit niet.
- Een derde project is het samenbrengen van de openbaarvervoersmaatschappijen voor het afstemmen van de netten en de verbindingen en voor het onderzoeken van mogelijkheden voor transferia, carpoolplaatsen en openbaar vervoerplekken.

Natuur, cultuurhistorie, recreatie en water:

- Projecten ter bevordering van de recreatie, met aandacht voor langzaam verkeer routes via knooppuntenconstructie en de bereikbaarheid van informatiepunten. Het gezamenlijk vermarkten (branding) van de recreatieve mogelijkheden in de gehele regio is een belangrijk item
- Het op kaart brengen van het grensoverschrijdend knooppuntennetwerk, inclusief informatiepunten, bezienswaardigheden en voorzieningen en dit in een klein boekje uitgeven op toeristische locaties
- Samenwerking tussen toeristische informatieverstrekkers en gemeenten, om zo een gezamenlijk aanbod te hebben van de recreatieve en toeristische mogelijkheden in het gebied. Het IGO-toerisme kan hier als platform toe dienen
- Projecten ter bevordering van de cultuurhistorie, met name gekoppeld aan de linies. Hier voor een netwerk opbouwen, dat door informatiepunten wordt verknoopt
- Projecten ter bevordering van de waterkwaliteit (waterafvoer) door het ontwikkelen van het krekengebied, o.m. met hermeandering van de kreken. Hiertoe kan een werkgroep opgericht worden, waarin het Polderschap Waasland en het Waterschap Zeeuws-Vlaanderen samenwerken
- Het aanleggen van het kanaal Hulst-Stekene. Dit heeft mogelijk recreatieve ontwikkelmogelijkheden, maar dient tevens voor de waterzuivering
- Het ontwikkelen van een project om het waterzuiveringssysteem tussen de bipolaire kernen op elkaar af te stemmen
- Het bosgebied inrichten als grenspark, met een gezamenlijke organisatie en beheer (Denk aan park De Zoom als voorbeeld). Belangrijk is dat de branding hiervan ook gezamenlijk wordt opgepakt, en onderdeel uitmaakt van de branding van het gehele recreatieve gebied

Ook formuleren de werkgroepen een reeks suggesties voor detailaanpassingen aan de kaart gewenste ruimtelijke structuur; deze zullen worden verwerkt.

3. Pauze

4. Hoe bereiken we de gezamenlijke projecten? (door Guy Vloebergh)

De heer Vloebergh geeft aan dat er voor de pauze veel verschillende initiatieven boven tafel zijn gekomen voor mogelijke grensoverschrijdende projecten in het gebied. Hij geeft aan dat het van belang is om na te gaan op welke wijze deze projecten ook daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden.

Uit voorgaande werkronde zijn volgende grensoverschrijdende projecten als kansrijk en zinvol naar voor gekomen :

1. Kenniscentrum economie (met bijhorende onderzoeken)
2. Evt. project stedenbouwkundig kader handelslint Sint-Niklaas – Hulst
3. Onderzoek goederenspoortracé
4. Gezamenlijke fietsknooppuntenkaart
5. Verbetering verkeerssituatie grensovergang Kapellebrug
6. Overleg openbaarvervoersmaatschappijen ivm concrete afstemming
7. Opzet netwerk toeristische knooppunten en infopunten
8. Herwaardering linies en forten in cultuur-historisch perspectief
9. Natuurgrenspark met twee luiken (Groot Saeftinghe en Zeeuws-Wase bossen)
10. Wateronderzoek met drie luiken (zoet water, waterzuivering, recreatieve vaart)
11. Gemeenschappelijke gemeenschapsvoorzieningen (bibliotheek/culturele agenda, kinderopvang)
12. Stedenbouwkundig, mobiliteits- en waterplan voor de 2 grensbipolen

Iedere groep krijgt een thema met bijbehorende projecten toebedeeld. Omtrent ieder project worden vragen beantwoord om de projecten concreter en praktischer te maken. Deze antwoorden worden in speciale schema's / projectfiches ingevuld.

- Welke partners zijn nodig om dit project te realiseren?
- Welke organisatorische opzet is nodig om dit project te kunnen realiseren?
- Welke randvoorwaarden zijn van belang?
- Binnen welk tijdsbestek dient dit project gerealiseerd te zijn (sense of urgency)?
- Wanneer is dit project succesvol?
- Wat is de eerste stap om dit project op te zetten?

De projectfiches worden mee verwerkt in het volgende rapport.

De heer Vloebergh geeft aan dat ook gekeken moet worden naar de gevolgen van projecten die reeds in de planvorming zitten en worden uitgevoerd, en de gevolgen van de initiatieven die lopen in Antwerpen en de Kanaalzone.

5. Afsluiting (door Guy Vloebergh)

De heer Vloebergh vat de uitkomsten van de derde workshop kort samen. Uit deze workshop is een aantal vrij concrete projecten naar voren gekomen. Deze projecten zullen terugkomen in de visie. De omgeving van het gebied blijkt weer van belang: afstemming met Antwerpen en de Kanaalzone is noodzakelijk. De kansen (en bedreigingen) die vanuit de omgeving naar voren komen, moeten ook in ogenschouw genomen worden.

De heer Vloebergh is tevreden over de resultaten die uit deze workshop naar voren zijn gekomen. De aanwezigen en andere geïnteresseerden zullen op de hoogte gehouden worden van de vorderingen binnen het project. Iedereen krijgt het document in conceptvorm

toegezonden, waarop men schriftelijk kan reageren. Op 22 juni zal het definitieve rapport gepresenteerd en overhandigd worden aan de Stuurgroep.

De heer Vloebergh dankt de aanwezigen voor hun inzet tijdens de drie workshops.

+