



COMPENSATIEPLAN GEMEENTE BORSELE

Eindrapport 6 oktober 2021

Aanbevelingen voor uitwerking en borging van een project-overstijgend
compensatieplan

Fon ten Thij

Abstract

Een gedragen pakket aan compenserende maatregelen om de kwaliteit van de leefomgeving te borgen vereist een gedragen gebiedsvisie over de groene afscherming in de Sloerand, een directe participatie van de omgeving bij de uitwerking van de plannen en een nieuw systeem borging van compenserende maatregelen.

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting.....	2	4.5.1 Variant Sloepoort (Huidige Plan).....	13
1 Inleiding Compensatieplan Gemeente Borsele.....	3	4.5.2 Variant Assenburgweg.....	13
1.1 Aanleiding.....	3	4.5.3 Realiseren van een gedragen plan.....	15
1.2 Opdracht Compensatieplan.....	4	5 Niet-groene Compensatiemaatregelen.....	15
1.3 Aanpak.....	4	6 Nieuwe werkwijze en Borging van maatregelen.....	16
1.4 Leeswijzer.....	4	6.1 Probleemstelling “governance”.....	16
2 Verwachtingen 2030.....	5	6.2 Aanbevelingen “governance”.....	17
3 Hoofdpijnen Borging van het compensatieplan.....	6	6.2.1 Juridische borging.....	17
4 Compensatieplan Groene Sloerand.....	6	6.2.2 Financiële borging.....	18
4.1 Huidige situatie groene Sloerand.....	6	6.2.3 Organisatorische borging.....	18
4.1.1 Sloerand Borssele – ‘s-Heerenhoek.....	6	7 Uitwerking Compensatieplan en borging.....	18
4.1.2 Sloerand Nieuwdorp- Lewedorp.....	7	Figuur 1 De Sloerand en het gebied waarop het compensatieplan is gericht.....	3
4.2 Uitdagingen.....	8	Figuur 2: Sloerand Borssele/'s-Heerenhoek.....	7
4.3 Plan A: Completeren groene Sloerand zonder Central Gate.....	9	Figuur 3 Sloerand Nieuwdorp / Lewedorp.....	7
4.3.1 Duidelijke grenzen tussen Sloegebied, Sloerand en Landelijke omgeving.....	10	Figuur 4 Kernpunten groene gordel Zuid en Oost.....	8
4.3.2 Rekening houden met de Toekomst van de kabels- en leidingstrook.....	10	Figuur 5: Overzicht compensatieplan A voor Borssele / ‘s-Heerenhoek.....	9
4.3.3 Gebiedsspecifiek en overleg met grondeigenaren in de Sloerand..	11	Figuur 6: Overzicht compensatieplan A voor Nieuwdorp / Lewedorp.....	10
4.4 Al dan niet inpassing Central Gate.....	12	Figuur 7: Afwijkingen plan A van de Bosvisie van de Provincie Zeeland.....	11
4.5 PPlan B: Inpassing Central Gate.....	13	Figuur 8: Voorgestelde alternatieven voor Central Gate in het Sloegebied.....	12
		Figuur 9: Variant Sloepoort voor Central Gate.....	13
		Figuur 10: Veiligheidscontour en risico-contouren Sloegebied.....	14
		Figuur 11: Variant Assenburgweg voor Central Gate.....	14
		Figuur 12: Organisatievoorstel voor uitwerking van het compensatieplan.....	19

SAMENVATTING

Omdat er tot nu toe per project wordt gekeken hoe er (wettelijk) gecompenseerd kan worden, zijn zowel het beschikbare budget als de toepasbare maatregelen voor compensatie vaak zeer beperkt. Daarom is vanuit een bestuurlijk overleg van Gemeente, Provincie en Rijk gevraagd om een compensatieplan te ontwikkelen met een project-overstijgende benadering.

Via werksessies met deelnemers van Rijk, Provincie, Gemeente, North Sea Port, TenneT, Natuurmonumenten en de vier dorpsraden: Borssele, 's-Heerenhoek, Nieuwdorp en Lewedorp zijn uitgangspunten en oplossingsrichtingen besproken voor een compensatieplan dat hand-in-hand gerealiseerd wordt met de projecten die noodzakelijk zijn voor de energietransitie en de verduurzaming in het Sloegebied.

Kenmerk daarvan is een samenhangende groene gordel, die gebiedsspecifiek wordt uitgewerkt en rekening houdt met de toekomstige verbindingen tussen de projecten in het Sloegebied en daarbuiten. Naar verwachting zal in het Sloegebied voor 2030 ruimte nodig zijn voor verbindingen met Wind op Zee, een extra convertorstation, een 380-kV station en mogelijk een waterstoffabriek. Er is brede overeenstemming dat bij de uitwerking van het compensatieplan rekening moet worden gehouden met de verbindingen van deze projecten met de infrastructuur daarbuiten, goed ingepast in de groene gordel.

Hiervoor wordt een plan A geschetst, dat kan worden gezien als basis voor het uitwerken van een breed gedragen compensatieplan. Bij deze uitwerking dient veel aandacht uit te gaan naar de samenwerking met grondeigenaren en wordt aangeraden om ook rekening te houden met een adequate schadeloosstelling daar waar dat nodig is.

Voor realisatie van het compensatieplan is een nieuwe werkwijze nodig die zekerheid biedt aan de omgeving dat het plan hand-in-hand met de projecten voor energietransitie en verduurzaming wordt uitgevoerd. Het voorstel voor deze "governance" bestaat uit drie vormen van borging: (1) juridische borging, door het plangebied van het compensatieplan aan te wijzen als "koppelingsgebied" waarin het realiseren van het compensatieplan een net zo groot maatschappelijk belang heeft als het realiseren van de genoemde projecten in het Sloegebied en dit te verbinden met instrumenten van de omgevingswet; (2) financiële borging, door de kosten van het compensatieplan naar rato van de investeringen te verdelen over de projecten en dit samen te brengen in een "omgevingsfonds" en (3) organisatorische borging door de realisatie van het uitgewerkte compensatieplan op te dragen aan een onafhankelijke instantie die geen andere belangen heeft dan het realiseren van dit compensatieplan.

Er moet op korte termijn een keuze worden gemaakt of het project Central Gate al dan niet moet worden ingepast en zo ja, waar dat het beste kan. In het rapport wordt de hoofdlijn van de discussie daarover weergegeven. De bewoners uit de omgeving zijn niet overtuigd dat het huidige plan voor inpassing in de Sloerand, buiten de veiligheidscontour noodzakelijk is. Er is verzocht dat de rapportages daarover door North Sea Port worden gedeeld en ook is haar aangeraden dat de conclusies worden voorgelegd aan onafhankelijke deskundigen.

Omdat de eindconclusie niet vaststaat worden in het rapport twee varianten besproken, voor het geval dat inpassing buiten de veiligheidscontour noodzakelijk is: Variant Sloepoort en Variant Assenburgweg. Door de opsteller van dit eindrapport wordt erop gewezen dat de Variant Assenburgweg als plan B beter kan passen bij de doelen die vanuit de omgeving zijn aangereikt dan de variant Sloepoort. Daar is echter geen overeenstemming over met de omgeving. De expliciete voorkeur van de omgeving gaat uit naar inpassing van Central Gate in het Sloegebied en uitvoering van het plan A.

1 INLEIDING COMPENSATIEPLAN GEMEENTE BORSELE

1.1 AANLEIDING

Op het industriegebied 't Sloe vinden veel ontwikkelingen plaats die ingrijpen op het woon- en leefklimaat in de omgeving.

Zowel het ministerie van EZK, de provincie Zeeland, de gemeente Borsele als TenneT erkennen dat er in het Sloegebied van de gemeente Borsele sprake is van een ophoping van elektriciteitsinfrastructuur en dat dit in de toekomst mogelijk nog verder wordt uitgebreid. Verder wordt verwacht dat ook op het gebied van transport (zoals Central Gate) en op het gebied van waterstofeconomie (elektrolyse) ontwikkelingen gaande zijn die een directe impact kunnen hebben op de Sloerand en de omgeving van het Sloegebied.

Omdat er tot nu toe per project wordt gekeken hoe er (wettelijk) gecompenseerd kan worden, zijn zowel het beschikbare budget als de toepasbare maatregelen voor compensatie vaak zeer beperkt. Daarom is vanuit een bestuurlijk overleg van Gemeente, Provincie en Rijk gevraagd om een compensatieplan te ontwikkelen met een project-overstijgende benadering. Wanneer integraal en gezamenlijk naar het compensatievraagstuk wordt gekeken kan beter gezocht worden naar koppelkansen met vergroting van de leefbaarheid in de omgeving, met natuurontwikkeling en landschappelijke inpassing. Deze integrale benadering dient ook gepaard te gaan met een goede afstemming met de bewoners in de omgeving.

Het compensatieplan zou bij voorkeur een gedragen plan worden waar zowel het ministerie EZK, de provincie Zeeland, de gemeente Borsele, North Sea Port en TenneT een leidraad vinden voor het ontwikkelen van samenhangende compensatiemaatregelen die aansluiten bij wensen en behoeften van andere maatschappelijke partijen in de omgeving, zoals de dorpsraden van de omliggende dorpen (Borsele, 's-Heerenhoek, Nieuwdorp, Lewedorp), de

Vereniging Natuurmonumenten, die het groenproject 't Sloe beheert en Waterschap Scheldestromen.



Het plan kan bestaan uit een set van afspraken over de werkwijze en doelen waarop compensatiemaatregelen worden ingezet. Het compensatieplan kan zich richten op zowel de wettelijk verplichte compensatie, als de extra (bovenwettelijke) inspanningen voor verbetering van het woon- en leefklimaat in de omgeving van het Sloegebied. Het doel is dat de initiatiefnemers van nieuwe projecten gezamenlijk voldoende compensatiebudget vooraf beschikbaar stellen waarmee het compensatieplan kan worden uitgevoerd. Zo voorkom je dat er iedere keer weer bij elke nieuwe ontwikkeling een nieuw plan gemaakt moet worden.

1.2 OPDRACHT COMPENSATIEPLAN

Vanuit het bestuurlijk overleg van Gemeente, Provincie, Ministerie EZK en TenneT is aan Fon ten Thij Procesontwikkeling BV gevraagd om een compensatieplan op te stellen op basis van interactie met de meest betrokken omgevingspartners.

Dit compensatieplan dient ook in te gaan op het systeem van “governance” dat nodig is om compenserende maatregelen hand-in-hand te laten gaan met toekomstige ontwikkelingen in het industriegebied.

Het onderhavige rapport is het eindresultaat van deze opdracht en bevat de resultaten en aanbevelingen voor de inhoud en werkwijze van een compensatieplan.

1.3 AANPAK

In overleg met de opdrachtgevers is een overzicht gemaakt van de belangrijkste stakeholders die bij dit compensatieplan moeten zijn betrokken: Gemeente Borsele, Provincie Zeeland, Ministerie EZK, TenneT, North Sea Port, Vereniging Natuurmonumenten, Waterschap Scheldestromen en de dorpsraden van Borssele, 's-Heerenhoek, Nieuwdorp en Lewedorp.

Met deze stakeholders zijn gesprekken gevoerd om gezamenlijk een beeld te krijgen over welke ontwikkelingen voor de toekomst relevant zijn en welke wensen en behoeften er zijn ten aanzien van compenserende maatregelen.

Bij de huidige werkwijze van initiatiefnemers en overheden wordt een project met de omgeving gesproken als er een grote mate van zekerheid is dat dit in de omgeving moet worden ingepast. Voor een toekomstvast compensatieplan is ook de vraag aan de orde gesteld: wat zien we op ons afkomen? Wat kan er komen ná de aansluiting van wind op zee door IJmuiden Ver Alpha? Wat betekent het als

elektrolyse en waterstof in het Sloegebied belangrijk worden? Wat is er nodig aan transportfaciliteiten?

Vervolgens zijn in interactieve werksessies de uitgangspunten, de oplossingsrichtingen en de mogelijke hoofdlijnen van een project-overstijgend compensatieplan met de stakeholders doorgenomen.

Op basis van de werksessies worden in dit voorlopig eindrapport een set aanbevelingen gedaan voor de hoofdlijnen van het compensatieplan.

Het concept-rapport met aanbevelingen is voorgelegd aan de deelnemers aan de werksessies, de opdrachtgevers en aan de vier dorpsraden.

Het commentaar is verwerkt in dit eindrapport aan het bestuurlijk overleg van Gemeente Borsele, Provincie Zeeland, Ministerie EZK, TenneT en North Sea Port.

1.4 LEESWIJZER

De aanbevelingen zijn beperkt tot de belangrijkste hoofdlijnen voor een nieuwe integrale benadering, met participatie vanuit de omgeving direct vanaf het begin van de planvorming.

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de verwachtingen naar 2030 toe. Daarna wordt in hoofdstuk 3 kort ingegaan op een nieuwe werkwijze die nodig is voor realisatie van dit plan, die wordt in hoofdstuk 6 verder uitgewerkt. In hoofdstuk 4 wordt een schets gegeven van een groene gordel als grens met de landelijke omgeving waarbij toekomstige infrastructuur voor de energietransitie is ingepast. In dit hoofdstuk wordt ook een zogeheten Plan B besproken, als ook inpassing van Central Gate noodzakelijk blijkt.

In hoofdstuk 5 worden overige compenserende maatregelen weergegeven die aan de orde waren gesteld in de werksessies.

Hoofdstuk 6 behandelt de “governance” van het geheel en schetst enkele mogelijkheden om het compensatieplan te borgen.

In hoofdstuk 7 worden enkele voorstellen gedaan voor het vervolg.

2 VERWACHTINGEN 2030

Het halen van de doelen voor het klimaatbeleid betekent dat er in veel gebieden in Nederland ruimte moet worden gevonden voor nieuwe ontwikkelingen vóór 2030, terwijl daar in de ruimtelijke planning en gesprekken met de omgeving nu nog geen rekening is gehouden.

Vanuit de realisatie van klimaatdoelen voor 2030 zijn enkele ontwikkelingen af te leiden waarmee in het Sloegebied rekening moet worden gehouden:

- Extra verbindingen van Wind op Zee met het nieuwe hoogspanningsnet 380 kV, in vervolg op de al geplande verbinding met het gebied IJmuiden Ver Alpha,
- Een nieuw convertorstation en een nieuw hoogspanningstation 380 kV in het Sloegebied, met aansluiting op de nieuwe hoogspanningslijn Borssele-Rilland,
- De verbinding van het hoogspanningsnet 380 kV met de Kanaalzone Gent-Terneuzen om elektrificatie van de industrie aldaar mogelijk te maken,
- Realisatie van faciliteiten voor schone brandstoffen voor wegtransport,
- Vestiging van een productiefaciliteit van groene waterstof uit duurzame energie,
- Transportleidingen voor waterstof, onder meer naar het industriegebied van Gent- Terneuzen.

- Stappen naar elektrificatie van de aanwezige industrie, het wegtransport en de binnenvaart, gebruikmakend van de aansluitmogelijkheden in het Sloegebied.

Deze ontwikkelingen zijn niet zover dat al een concreet plan op tafel ligt, maar de verwachting is wel dat binnen tien jaar een groot deel van deze nieuwe faciliteiten in het Sloegebied tot stand zullen komen. De nieuwe 380 kV hoogspanningslijn tussen Borssele en Tilburg heeft voldoende capaciteit tot 2030, maar het bestaande hoogspanningsstation in het Sloegebied is vol bezet. Dat betekent dat bij een tweede kabelverbinding met windparken op zee of een waterstoffabriek al op korte termijn een extra hoogspanningsstation (380 kV) moet worden gebouwd, inclusief de inlusing van hoogspanningslijnen van dit extra station op de lijnen van het hoogspanningsnet. Voor dit hoogspanningsstation en een waterstoffabriek zijn nog geen locaties gereserveerd.

Naar verwachting zal het Sloegebied ook betrokken worden in de studies naar de haalbaarheid van extra kerncentrales in Nederland. Realisatie van deze plannen wordt echter niet voor 2030 verwacht.

De verduurzaming van de transportsector vereist meer dan alleen ombouw van fossiele brandstoffen naar elektriciteit of groene waterstof. Het betekent ook een aangepaste visie op benodigde centrale voorzieningen in of aan de rand van het Sloegebied, zoals zijn opgenomen in het plan voor een Central Gate van North Sea Port.

Er komt dus veel op het Sloegebied af. Met het compensatieplan wordt beoogd dat de realisatie van deze grote projecten hand-in-hand gaan met compensatiemaatregelen. Als vanaf 2030 deze voorzieningen operationeel moeten zijn, dienen ook de doelen van het compensatieplan gerealiseerd te zijn. Dat betekent een plan met draagvlak vanuit de omgeving en zekerheid vooraf dat de komende 10 jaar de doelen van het compensatieplan worden bereikt.

3 HOOFDLIJNEN BORGING VAN HET COMPENSATIEPLAN

Het compensatieplan is gericht op het overgangsgebied tussen de industriële en landelijke omgeving. Met name op de afschermdende werking met een groene gordel.

Bij het uitwerken van een compensatieplan en de borging daarvan wordt aangeraden om andersom te werken dan tot nu toe gebruikelijk is. Dus niet wachten met het betrekken van de omgeving tot een ontwikkeling concreet genoeg is voor een ruimtelijke procedure, maar vanuit de toekomstverwachtingen een schets te maken van een mede door de bewoners in de omgeving gedragen eindplaatje voor 2030. Dat eindplaatje voor de compensatiemaatregelen dient rekening te houden met de inpassing van de verwachten ontwikkelingen uit hoofdstuk 2.

Bij dit eindplaatje hoort volgens de bewoners ook de afspraak dat er voor verdere economische ontwikkelingen alleen ruimte is binnen de industriële omgeving van het Sloegebied.

Voor borging van het eindplaatje is nodig dat er een koppeling wordt aangebracht tussen investeringen in de gewenste ontwikkelingen van hoofdstuk 2 met investeringen in de Sloerand (zie hoofdstuk 6). Door deze koppeling kunnen de investeringen in groene afscherming in de Sloerand onderdeel worden van de doelmatigheidstoets op de investeringen voor de energietransitie en verduurzaming van het Sloegebied.

Belangrijke aspecten van een goede borging zijn de juridische, de financiële en organisatorische zekerheden dat het compensatieplan hand-in-hand met de projecten wordt gerealiseerd (10 jarenplan).

Deze voorstellen worden in hoofdstuk 6 behandeld.

4 COMPENSATIEPLAN GROENE SLOERAND

Tijdens de werksessies die voor het project zijn gehouden tussen maart en juli 2021 is ingezoomd op twee voorbeeldgebieden

- Voorbeeldgebied Sloegebied- Borssele
- Voorbeeldgebied Sloegebied- 's-Heerenhoek

Daarnaast is gesproken over de groene afscherming aan de noordzijde van de Sloeweg met de dorpsraden van Nieuwdorp en Lewedorp.

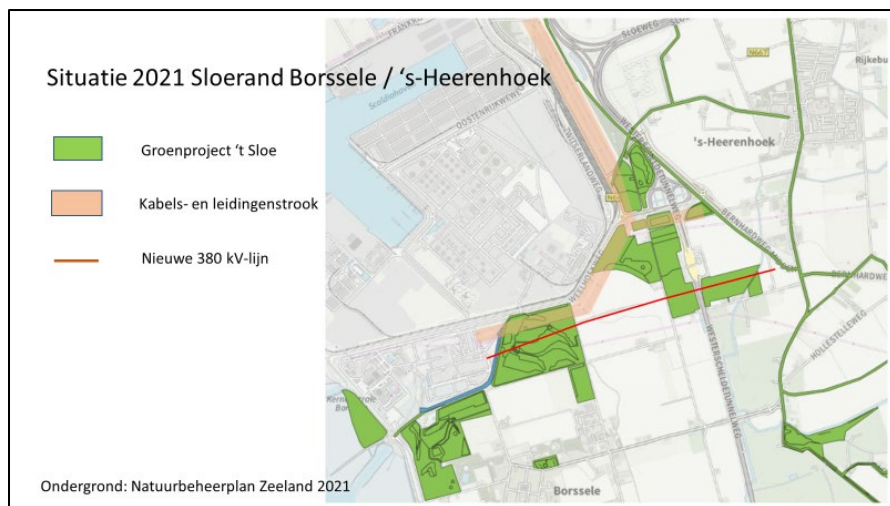
4.1 HUIDIGE SITUATIE GROENE SLOERAND

4.1.1 SLOERAND BORSSELE – 'S-HEERENHOEK

In de afgelopen 20 jaar zijn tussen het Sloegebied en het dorp Borssele grote delen van het Groenproject 't Sloe gerealiseerd (ongeveer 130 van de beoogde 200 hectare). Belangrijke succesfactoren waren: de samenwerking tussen Gemeente, Natuurmonumenten en dorpsraad Borssele, medewerking en bijdragen vanuit North Sea Port en grondeigenaren en grote betrokkenheid van de bewoners bij de realisatie van het groenproject.

Echter, een aantal belangrijke onderdelen van de afschermdende werking aan de zuidzijde zijn niet ingevuld. Deze gebieden hebben momenteel een agrarische functie. De huidige mogelijkheden van Gemeente Borssele en Natuurmonumenten hebben onvoldoende kracht om de verwerving van gronden op basis van vrijwilligheid tot stand te brengen en de afscherming aan de zuidzijde van het Sloegebied compleet te maken.

De dorpsraad Borssele dringt aan op het completeren van het groenproject 't Sloe en het realiseren van Central Gate binnen het Sloegebied en niet in de Sloerand of de Borssele polder.



Tussen 's-Heerenhoek en de Bernhardweg is geen groene afscherming aanwezig. Wel is sprake van een zekere afscherming van de industriële omgeving door het bos tussen Bernhardweg en het rangeerterrein. In de oksel van de Sloeweg ligt een gebied dat eigendom is van North Sea Port en oorspronkelijk bedoeld was voor het realiseren van het bedrijventerrein Sloepoort. Dit plan is indertijd (2008) niet gerealiseerd. Dit gebied is momenteel in discussie als mogelijke locatie voor een Central Gate (zie hoofdstuk 4.4 en 4.5).

Dorpsraad 's-Heerenhoek dringt aan op een andere locatie voor Central Gate, in het Sloegebied zelf. Zij geeft ook aan dat door de aanleg van de Sloeweg en Bernhardweg de geluidproductie sterk is toegenomen. Afscherming dient voor hen meerdere doelen: verminderen geluid, minder zicht op de industriële omgeving, voorkomen van havengerelateerde bedrijvigheid buiten het Sloegebied.

Bij het realiseren van een groene afscherming wijst de dorpsraad erop dat er goede afstemming moet zijn met de huidige agrarische gebruikers in het gebied en ook qua tijdsplanning rekening wordt gehouden met omschakeling van landbouwgronden naar groen (soms meer als 10 jaar).

4.1.2 SLOERAND NIEUWDORP- LEWEDORP



Ten noorden van de Sloeweg, tussen het Sloegebied en de dorpen Nieuwdorp en Lewedorp dient in de toekomst rekening te worden gehouden met een kabeltracé voor Wind op Zee. Tot nu toe is alleen aan de binnenzijde van de Bernhardweg aan de rand van het Sloegebied een groene strook aangebracht die ook in gebruik is voor een zonnepark en windturbines. Vanuit de dorpsraad Nieuwdorp is geen behoefte aan een aanvullende groene afscherming. Prioriteit voor hen is dat er meer mogelijkheden komen om binnen de dorpsgrenzen te bouwen. Hier is de geluidscintour volgens hen onnodig belemmerend. Zij pleiten

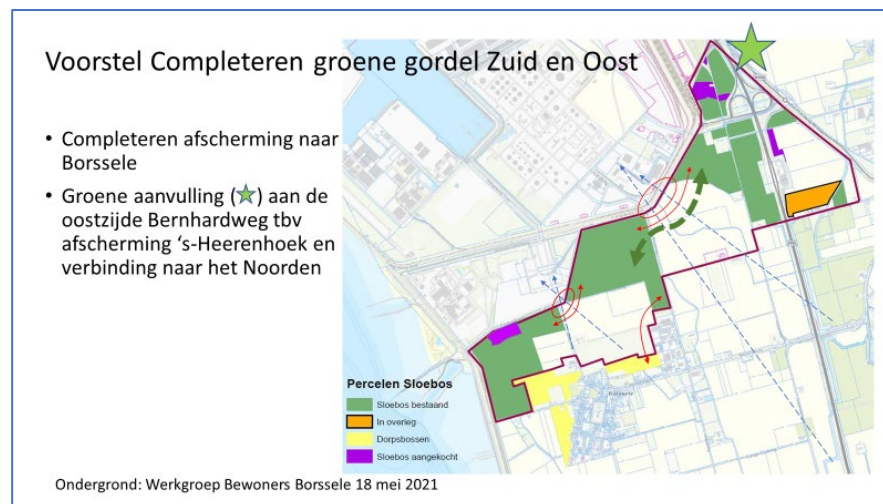
voor betaalbare woningen voor starters en jonge gezinnen. Een kwaliteitsslag van hun bestaande groenvoorzieningen is welkom.

Vanuit Lewedorp wordt het zich op het Sloegebied als horizonvervuiling ervaren. Zij dringen aan op een slimme afscherming, niet door bos, maar door beplanting van dijken met hoge bomen.

4.2 UITDAGINGEN

De belangrijkste gemeenschappelijke lijn vanuit de omgeving voor een compensatieplan is:

- De completering en de afschermende werking van een samenhangende groene gordel om het Sloegebied,
- Heldere en handhaafbare grens tussen industriële omgeving en landelijke omgeving, zodat geen havengerelateerde bedrijvigheid wordt gevestigd buiten het Sloegebied,
- Heldere afspraken vooraf over de wijze van inpassing van projecten in de Sloerand, alleen als deze noodzakelijk en onvermijdelijk zijn.



Figuur 4 Kernpunten groene gordel Zuid en Oost

Voor het al dan niet inpassen van ontwikkelingen in de Sloerand zijn twee projecten in de werksessies van het compensatieplan uitgebreid besproken.

- Al dan niet inpassing van een extra 380 kV station bij de nieuw aangelegde hoogspanningslijn.
- Al dan niet inpassing van het project Central Gate (een veilige parkeerplaats voor 400 vrachtwagens met overnachtingsmogelijkheden en allerlei voorzieningen)

Inpassing van een 380 kV station nabij de nieuwe hoogspanningslijn lijkt niet noodzakelijk. Het is mogelijk dat de realisatie van een 380 kV-station, evenals een extra convertor-station (voor de extra kabel vanuit Wind op Zee), en een eventuele waterstoffabriek, binnen de grenzen van het industriegebied kunnen worden gerealiseerd, zodat in de Sloerand alleen rekening moet worden gehouden met inpassing van de verbindende infrastructuur.

Wat betreft Central gate zijn veel bewoners in de omgeving er niet van overtuigd dat inpassing in het Sloegebied niet mogelijk is. Vanuit North Seaport wordt de inpassing in de Sloerand, buiten de veiligheidscontour, noodzakelijk geacht. In hoofdstuk 4.4 wordt deze discussie behandeld

In de volgende hoofdstukken worden de varianten van een compensatieplan aangereikt:

- Plan A, waarin wel de verbindende infrastructuur van de projecten wordt ingepast in een groene gordel, maar niet het project Central Gate
- De discussie over al dan niet inpassing van Central Gate
- Plan B, voor het geval dat inpassing van het project Central Gate noodzakelijk is.

4.3 PLAN A: COMPLETEREN GROENE SLOERAND ZONDER CENTRAL GATE

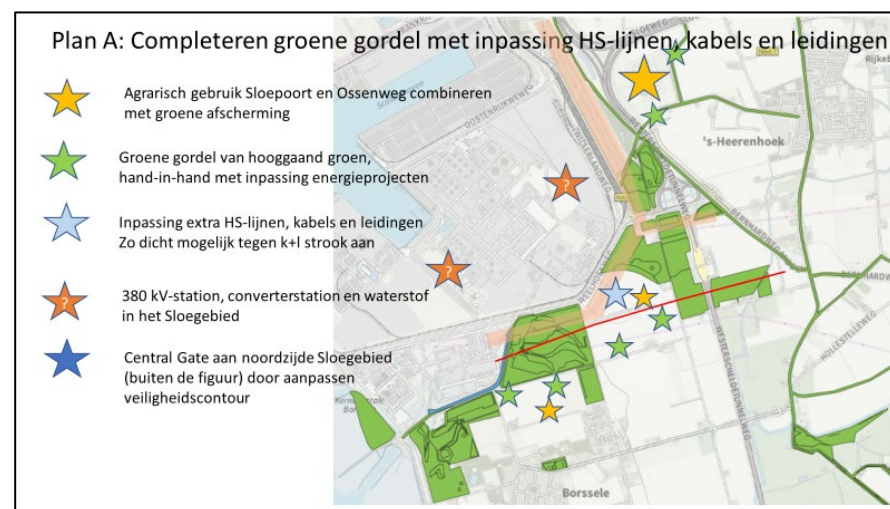
Er bestaat brede overeenstemming dat een compensatieplan zich dient te concentreren op de afscherming van de industriële omgeving en het realiseren van een groene gordel rond het gebied.

De kenmerkende onderdelen zijn:

Borssele – 's-Heerenhoek

- Een slimme invulling van de ontbrekende delen van groenproject 't Sloe aan de zuidzijde van de Sloerand:
 - o Hiermee wordt bedoeld dat naast uitbreiding van het Sloebos ook gedacht kan worden aan het realiseren van coulissen waardoor een groot deel van de terreinen beschikbaar blijft voor agrarisch gebruik, met verbindende wandel- en fietspaden.

- Aanpassingen die nodig zijn voor de verbinding van faciliteiten in het Sloegebied met de hoogspanningslijnen en kabels- en leidingen daarbuiten.
- Een uitbreiding van de afscherming naar de oostzijde van de Bernhardweg richting 's-Heerenhoek, ook gebruik makend van de oude dijkstructuur en met medegebruik voor recreatie



Figuur 5: Overzicht compensatieplan A voor Borssele / 's-Heerenhoek

Nieuwdorp- Lewedorp

- Kwaliteitsverbetering van de groene functies in Nieuwdorp
- Beplanting van de Lewedijk en Noord-Kraaijertsedijk met hoge bomen die een afschermende werking hebben voor het zicht op het Sloegebied.



Figuur 6: Overzicht compensatieplan A voor Nieuwdorp / Lewedorp

Plan A behelst ook aanvullende afspraken met de omgeving over de grens tussen industriële en landelijke omgeving, over de verdere ontwikkelingen rond de kabel- en leidingenstrook en de gebiedsspecifieke uitwerking in overleg met de agrariërs die op dit moment terreinen gebruiken die onderdeel zouden kunnen worden van de gewenste groene gordel.

4.3.1 DUIDELIJKE GRENZEN TUSSEN SLOEGEBIED, SLOERAND EN LANDELIJKE OMGEVING

Een van de leerpunten van de afgelopen 20 jaar is dat de groene gebieden in de Sloerland steeds doorsneden zijn met infrastructuur (wegen, kabels- en leidingen, hoogspanningslijnen etc.) die de afschermende werking die oorspronkelijk beoogd was verstoren.

In de werksessies is benadrukt dat er een scherpe overgang moet zijn met de landelijke omgeving en dat wordt geborgd dat nieuwe ontwikkelingen beperkt blijven tot het Sloegebied zelf.

Het lijkt nodig om bij uitwerking van het plan inbreng te krijgen vanuit het bedrijfsleven. Het Sloegebied ontwikkelt zich in korte tijd tot energiehub voor groene stroom. Hoe directer de verbinding tussen afnemers van deze stroom en gebruikers (waterstoffabriek, elektrificatie van industrie) hoe minder de omgeving belast wordt met aanvullende infrastructuur in de Sloerland.

4.3.2 REKENING HOUDEN MET DE TOEKOMST VAN DE KABELS- EN LEIDINGENSTROOK

De huidige kabels- en leidingenstrook bevindt zich aan de buitenzijde van de Europaweg, de oorspronkelijke grens van het industrie- en havengebied. De huidige strook biedt weinig ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. De verwachting is dat er, na aanleg van de kabel naar het windparkgebied IJmuiden Ver Alpha, alleen nog ruimte is voor één extra kabelaansluiting voor wind op zee. Het kan nodig zijn dat er meer verbindingen komen met Wind op Zee. Bij de waterstofeconomie gaat het, naast productie en opslag van groene waterstof, ook om verbindingen met andere industriegebieden en ruimte voor ombouw van het netwerk van Gasunie.

Er zijn maar beperkte mogelijkheden om een kabels- en leidingenstrook te combineren met andere functies. In principe komen alleen tijdelijke en/of verplaatsbare functies in aanmerking. Het huidige zonnepark ligt naast de kabels- en leidingenstrook. Deze strook biedt kansen voor een meervoudige functie. Het zal creativiteit vereisen om de knelpunten voor de toekomst oplosbaar te maken.

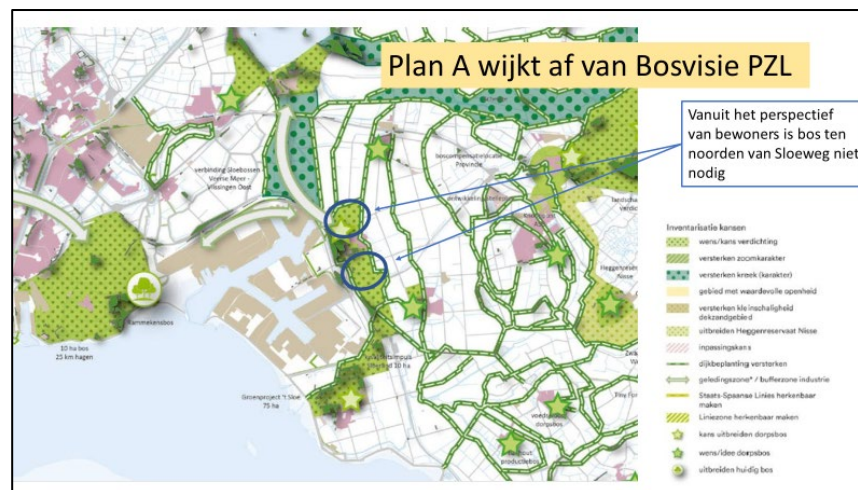
Vanuit een bewonersgroep uit Borssele is voorgesteld om ruimte te zoeken voor een kabel- en leidingenstrook door het industriegebied heen. Echter, het

doorsnijden van het industriegebied met een vrij te houden strook van voldoende breedte is waarschijnlijk een onbegaanbaar pad omdat dit conflicteert met risico-contouren van bestaande bedrijven en omdat er dan ruimte wordt weggenomen voor uitbreiding van deze bedrijven in de toekomst.

4.3.3 GEBIEDSSPECIEK EN OVERLEG MET GRONDEIGENAREN IN DE SLOERAND

Natuur en bosgebieden functioneren het best als zij met elkaar verbonden zijn en versnippering wordt tegengegaan, ook is medegebruik voor recreatie dan beter mogelijk.

Bij de gesprekken met de dorpsraden werd duidelijk dat er verschillende verwachtingen zijn bij de groene gordel om het Sloegebied heen, die soms afwijken van de bosvisie die de Provincie Zeeland in 2020 heeft neergelegd. Zo leggen Nieuwdorp en Lewedorp de nadruk op bomen langs dijken en wordt vanuit Borssele de nadruk gelegd op Sloebos.



Figuur 7: Afwijkingen plan A van de Bosvisie van de Provincie Zeeland

De bosvisie van de Provincie Zeeland is echter geen opgelegd plan, het biedt juist ruimte om een groene gordel gebiedsspecifiek in te vullen.

Het plan om terreinen die nu in gebruik zijn als landbouwgronden te transformeren tot onderdeel van de groene afscherming dient ook acceptabel te zijn voor de huidige grondeigenaren. Dat betekent dat er overleg nodig is met de huidige grondeigenaren. Het is daarbij aan te raden om de experts van het Kavelruilbureau Zeeland te betrekken en in de financiële uitwerking van het compensatieplan uit te gaan van een realistisch kostenplaatje dat mede een adequate schadeloosstelling bevat voor degene die schade ondervinden en ook dat er voldoende tijd wordt genomen voor omschakeling of verplaatsing van agrarisch gebruik.

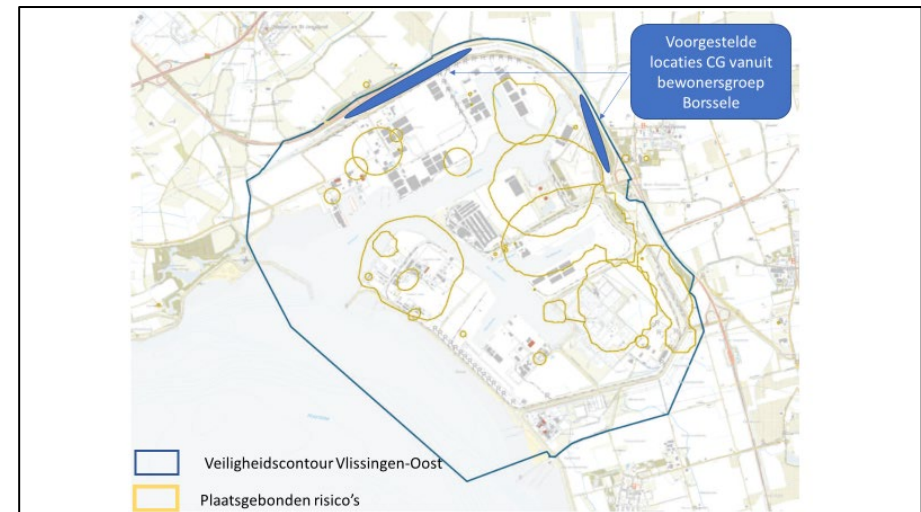
4.4 AL DAN NIET INPASSING CENTRAL GATE

Kern van het plan voor Central Gate is het realiseren van een centrale parkeer- en verblijfplaats voor vrachtwagenchauffeurs. Het plan voor Central Gate bundelt ook een diversiteit aan functies die voor van het havengebied belangrijk zijn, zoals het bufferen van vrachtwagens richting de terminals in de haven, parkeren van vrachtwagens, verblijf en overnachten van chauffeurs, elektrificeren en koppelen van vrachtwagens met lading en ondersteunende voorzieningen. De bewoners in de omgeving zouden Central Gate graag binnen het Sloegebied houden. Het is echter vanwege de regels van het huidige bestemmingsplan niet toegestaan om binnen de veiligheidscontour een verblijfs- en overnachtingsgebied voor vrachtwagens en hun chauffeurs in te richten. Wijziging van de veiligheidscontour is volgens North Sea Port ongewenst voor de duurzame ontwikkeling van het Sloegebied, omdat dit gebied één van de weinige gebieden is in Nederland met ruimte voor vestiging van risicovolle industrie en havenactiviteiten, zoals een waterstoffabriek.

Een combinatie van een parkeerterrein met de kabel- en leidingenstrook is ook niet mogelijk vanwege de risicocontour van buisleidingen.

Er is veel weerstand tegen inpassing in de Sloerand. Daarentegen zou een ruimtelijke procedure voor Central Gate binnen het Sloegebied, mits goed ingepast, naar verwachting van de opsteller van dit eindrapport kunnen rekenen op instemming vanuit de omgeving.

In figuur 8 zijn twee locaties opgenomen die vanuit de omgeving zijn aangedragen in de werksessies. De locatie aan de oostzijde zou volgens hen goed te combineren zijn met het huidige zonnepark.



Figuur 8: Voorgestelde alternatieven voor Central Gate in het Sloegebied

In de werksessie van 20 september is verzocht dat North Sea Port de studies en conclusies deelt met de dorpsraden over de locaties in figuur 8. Daarnaast is aanbevolen om aan onafhankelijke deskundigen voor te leggen of het realiseren van verblijfsfuncties binnen de veiligheidscontour mogelijk is. North Sea Port zal deze punten intern bespreken. De opsteller van dit eindrapport raadt aan dat nog eens goed gekeken wordt of Central Gate voor de bevoegd gezagen binnen de veiligheidscontour acceptabel kan zijn, vanwege de functionele binding van vrachtwagens en hun chauffeurs met het werk in het Sloegebied.

Omdat uit deze verzoeken om te heroverwegen ook kan blijken dat inpassing buiten de veiligheidscontour wel noodzakelijk is, wordt onderstaand een plan B besproken.

4.5 PLAN B: INPASSING CENTRAL GATE

Vanuit de voorstudies van North Sea Port is realisatie van Central Gate binnen de veiligheidscontour van het Sloegebied niet haalbaar. Daarom wordt aangeraden om een plan B achter de hand te hebben als plan A niet haalbaar blijkt.

4.5.1 VARIANT SLOEPOORT (HUIDIGE PLAN)

North Sea Port zoekt bij haar huidige plan, in overleg met de omgeving, naar een optimale combinatie van Central Gate met beperking van de negatieve effecten, een goede inpassing en ook positieve effecten voor de omgeving (proeftuin voor innovatie, hoogwaardige werkgelegenheid, OV- punt, zonnepark met mede-eigenaarschap van bewoners), waarin ook aandacht is voor groene afscherming en beperking van de geluidsoverlast voor de omgeving vanaf het drieklauwen knooppunt.



Figuur 9: Variant Sloe-poort voor Central Gate

Tijdens de werksessies bleek echter dat er veel zorgen blijven bij bewoners over de mogelijke effecten van dit huidige plan. Het gaat daarbij om toename van vrachtwagens op de wegen die door de bewoners worden gebruikt, extra weginfrastructuur voor vrachtwagens vanaf het knooppunt naar het Sloe-poortterrein, nieuwe verbindingen van Central Gate met het Sloegebied, licht, fijnstof, geur en geluid.

De dorpsraden 's-Heerenhoek en Borssele zouden graag zien dat alternatieven worden gezocht binnen het Sloegebied, zoals in hoofdstuk 4.4 is aangegeven.

Een ander nadeel van het huidige plan is dat de groene gordel vanaf de zuidzijde naar het noorden niet kan worden doorgezet aan de oostzijde van de Bernhardweg. De groene gordel zou dan ten opzichte van het plan A verder moeten opschuiven, voorbij de Driedijk.

4.5.2 VARIANT ASSENBURG WEG

Vanuit de omgeving wordt erop aangedrongen om oplossingen binnen het Sloegebied en de Bernhardweg te zoeken. Daar is slechts één gebied waar er ruimte is tussen de veiligheidscontour en de Bernhardweg, zoals aangeduid in figuur 10



Figuur 10: Veiligheidscontour en risico-contouren Sloegebied

Deze locatie zou een mogelijk alternatief kunnen zijn voor het huidige plan. Het gaat om terreinen aan de westkant van de Bernhardweg, binnen en buiten de veiligheidscontour. Zodat de verblijfsfuncties buiten de veiligheidscontour blijven.

In het huidige plan voor Central Gate worden de bestaande groene gebieden aan de Assenburgweg, niet benut. De natuurontwikkeling ter plaatse is nog jong en ingeklemd in de weginfrastructuur van het verkeersknooppunt. Vanuit Natuurmonumenten is aangegeven dat voor deze locatie grondruil kan worden overwogen, mits daar ruime mogelijkheden tegenover staan voor ontwikkeling van natuur en landschap ter versterking van het groenproject 't Sloe en de verdere groene gordel (op het Sloepoort-terrein en langs de Ossenweg).

Bij bespreking van dit plan B in de werksessies werd dit vanuit Borssele negatief ontvangen, omdat dan het project in het groene gebied in de Borssele polder

schuift en dat de realisatie van het oorspronkelijke groenproject 't Sloe wordt aangetast. Ook wijst men op de ervaring dat groene functies meestal niet of niet volledig gecompenseerd worden.



Figuur 11: Variant Assenburgweg voor Central Gate

Aanbevolen wordt om bij deze variant als voorwaarde op te nemen dat de benutting van deze gebieden voor Central Gate ruim wordt gecompenseerd met aanvullingen op de completering van de groene Sloerand richting Borssele en 's-Heerenhoek, zodat aan de genoemde bezwaren tegemoet kan worden gekomen.

Vanuit dorpsraad 's-Heerenhoek ziet men wel kansen in dit plan B omdat ten opzichte van de variant Sloepoort het de druk van vrachtwagens aan de oostzijde van de Bernhardweg wegneemt en een robuuste groene afscherming langs de Bernhardweg mogelijk maakt, mits die goed aansluit op het groenproject 't Sloe en rekening wordt gehouden met een goede afstemming en omschakelingstermijn voor terreinen die nu agrarisch worden gebruikt.

4.5.3 REALISEREN VAN EEN GEDRAGEN PLAN

Het wordt aanbevolen om op korte termijn een oplossing te vinden voor het project Central Gate. Allereerst door duidelijk te krijgen of een compensatieplan A haalbaar is, met een Central Gate in het Sloegebied. Zo niet dan dient een keuze te worden gemaakt welk plan B de beste basis is voor uitwerking van het compensatieplan.

De doelen die vanuit de omgeving zijn aangedragen en beter bereikt kunnen worden bij een variant Assenburgweg dan bij de variant Sloepoort zijn:

- Havengerelateerde bedrijvigheid blijft binnen de ring van de Bernhardweg
- Er is geen extra infrastructuur nodig aan de oostzijde van de Bernhardweg
- Er is meer mogelijk voor het combineren van agrarische functies met groene afscherming (bos en/of coulissen) aan de oostzijde van de Bernhardweg tussen Tolplein en de Sloeweg
- Voor de combinatie van agrarische functies en groene afscherming aan de Ossenweg kan meer ruimte ontstaan door bijvoorbeeld een deel van het agrarisch gebruik te verplaatsen naar het Sloepoortgebied.
- Slim combineren van functies die binnen of buiten de veiligheidscontour moeten worden gerealiseerd ten opzichte van de bestaande infrastructuur.

Mocht het plan B nodig zijn dan biedt de variant Assenburgweg, beter dan variant Sloepoort, de mogelijkheid om tot een integraal compromis te komen en aan bezwaren vanuit de omgeving tegemoet te komen. Voorwaarde daarvoor is dat medewerking wordt verkregen van de grondeigenaren in deze Sloerand, inclusief die van het agrarisch gebruik van de terreinen.

De voorkeur vanuit de omgeving gaat echter sterk uit naar plan A.

5 NIET-GROENE COMPENSATIEMAATREGELEN

De energietransitie in Nederland gaat ook grote effecten hebben op de huishoudens in Nederland en dus ook in de omgeving van het Sloegebied.

Een grote rol van het Sloegebied in de elektrificatie van de industrie, de waterstofeconomie en in verduurzaming van het transport biedt de kans om deze te verbinden met aansprekende projecten ten behoeve van de leefomgeving.

Hieronder worden enkele genoemd die aan de orde waren in de werksessies

DORPSONTWIKKELING

Vanuit de dorpen wordt erop aangedrongen om goed te kijken hoe zij als aantrekkelijke woonomgeving worden versterkt voor de nieuwe werkgelegenheid die ontstaat en naar ondersteuning van de energietransitie van huishoudens. Genoemd werd ook het realiseren van laadpleinen (beter dan de “gewone” laadpaal) voor elektrische auto’s in de directe omgeving, waar bewoners uit de omgeving zien dat de groene stroom via het Sloegebied ook voor hen aan land komt.

WALSTROOM EN MILIEUVERBETERING

Het toepassen van walstroom kan ertoe leiden dat er minder luchtvervuiling en geluid komt in de omgeving. Ook kan elektrificatie van de industrie hand in hand kan gaan met minder geluid. De omgeving zou graag zien dat zich dat vertaalt in minder beperkingen vanuit de geluidcontour voor de omgeving.

MEDE-EIGENDOM ZONNE- EN WINDPARKEN

Voor zon- en wind wordt vaak gekeken naar de randen van de industriegebieden. Ook in het Sloegebied zijn zon- en windparken in deze randen gerealiseerd.

Deelname in het eigendom vanuit de bewoners kan stimulerend werken op het bereiken van de klimaatdoelen.

INNOVATIEVE VOORZIENINGEN

North Sea Port noemde als voorbeeld de zogenaamde batterypacks, op containerformaat, die in het Sloegebied kunnen worden geladen en gebruikt worden door de binnenvaart. Deze voorziening zou ook in het Sloegebied kunnen worden ontwikkeld en uitstraling hebben naar de omgeving (vergroening binnenvaart).

6 NIEUWE WERKWIJZE EN BORGING VAN MAATREGELEN

6.1 PROBLEEMSTELLING “GOVERNANCE”

Het uitwerken van de inhoud van een compensatieplan langs de lijnen die in hoofdstuk 4 staan aangegeven zou moeten leiden tot een gedragen compensatieplan¹. Dit vereist een andere werkwijze, participatie van de omgeving en dat afspraken moeten worden gemaakt met de omgeving die geborgd worden.

Hieronder wordt de probleemstelling geschetst voor het uitwerken en borgen van een breed gedragen compensatieplan

- De afspraken over afscherming, groen en andere compenserende maatregelen met de omgeving dienen juridisch vooraf geborgd en handhaafbaar te zijn, zodat de omgeving zekerheid heeft in de realisatie van het compensatieplan.

¹ Indien tijdig een gedragen conclusie wordt getrokken over al dan niet inpassing van Central Gate.

- De voorgestelde compensatiestrategie voor het in hoofdstuk 4 omschreven plan (A of B) betreft het investeren in een gebiedsontwikkeling waarbij de kosten gezamenlijk worden gedragen door de projecten die voor de energietransitie en verduurzaming van het Sloegebied. Het realiseren van het compensatieplan vereist een andere kijk op doelmatigheid van een investering (zoals van het hoogspanningsnet). Nu beoordeelt de overheid investeringen alleen als doelmatig als deze strikt nodig zijn voor realisatie. Bij inpassing van infrastructuur wordt alleen budget beschikbaar gesteld voor het netto-effect dat gecompenseerd moet worden nadat alle andere effecten zijn gemitigeerd. Doelmatigheid zou ook moeten inhouden dat een gebiedsinvestering wordt gedaan, omdat dit een afspraak van groot maatschappelijk belang is met de omgeving en dus doelmatig is vanwege het draagvlak en voortgang van het realiseren van de energietransitie.
- Budgetten die aan het omgevingsfonds voor realisatie van het compensatieplan beschikbaar worden gesteld zouden onder andere gekoppeld moeten zijn aan de investeringsomvang en niet alleen aan de netto compensatieopgave. Dit budget zou besteedt moeten worden als onderdeel van een “omgevingsfonds” dat de kosten dekt van het compensatieplan. Immers de uitvoering van het compensatieplan binnen tien jaar vraagt een stapsgewijze aanpak die een eigen tijdpad volgt
- De realisatie van een compensatieplan kan vanwege het planmatige karakter niet vanuit de diverse projecten afzonderlijk worden gerealiseerd. Beter past een onafhankelijk bestuur van dit

gezamenlijk opgebrachte budget (“omgevingsfonds”), dat aangeeft wat voor welk budget wordt gedaan, vanuit de stappen die nodig zijn voor de realisatie van het compensatieplan.

Er zijn al voorbeelden van omgevingsinclusieve werkwijzen:

- Rondom de Gentse haven in Vlaanderen hanteert men het begrip “koppelingsgebied”. Koppelingsgebieden zijn overgangszones tussen de dorpen en de havenindustrie. Naast buffers zijn koppelingsgebieden zones waar bewoners, werknemers en bezoekers kunnen ontspannen en op een veilige manier van en naar het werk fietsen. Crux van de aanwijzing van een koppelingsgebied is dat de inrichting daarvan door een onafhankelijke instantie wordt geleid en dat bij de aanwijzing en de financiering van de inrichting ook de landelijke overheid (Vlaams Gewest) is betrokken, dus niet alleen de regionale gebiedspartners zoals in Nederland.
- Bij het Scheldeverdrag in 2005 tussen Nederland en Vlaanderen werd een Ontwikkelingsschets 2010 voor het estuarium vastgelegd. Hier werd een koppeling aangebracht tussen de vaarwegfunctie, de veiligheid en de natuurlijkheid van de Schelde. Het unieke van de ontwikkelingsschets 2010 was dat maatregelen voor herstel van natuurlijkheid in het verdrag net zo verplichtend waren als de maatregelen voor verbetering van de economische functie. Deze ontwikkelingsschets kwam tot stand door scenario’s te ontwikkelen, doelen aan te wijzen voor 2030 en vervolgens te bepalen waar men in 2010 minimaal wil zijn om de doelen op lange termijn te behalen. Het pakket aan noodzakelijke maatregelen werd

vastgelegd, inclusief de inzet die van de verdragspartijen daarbij werd verwacht.

In de volgende paragrafen worden aanbevelingen gedaan.

6.2 AANBEVELINGEN “GOVERNANCE”

6.2.1 JURIDISCHE BORGING

Aangeraden wordt om bij de uitwerking van het compensatieplan als eerste stap een convenant te sluiten tussen overheden, gebiedsbeheerders, dorpsraden en grote investeerders die betrokken zijn bij de projecten die genoemd zijn in hoofdstuk 2.

Mogelijkheden om de realisatie verder juridisch te borgen zijn:

- Het aanwijzen van het plangebied voor realisatie van het compensatieplan als koppelingsgebied binnen de Nationale Omgevingsvisie
- Het vastleggen in de NOVI dat het realiseren van de doelen van het compensatieplan in dit koppelingsgebied² een net zo groot maatschappelijk belang heeft als de projecten voor de energietransitie.
- Het vastleggen van het uitgewerkte compensatieplan voor het koppelingsgebied als onderdeel van omgevingsplan van de Gemeente en de omgevingsverordening van de Provincie. Hier kunnen ook aanwijzingen voor de uitvoering worden opgenomen, zodat een meer

² Het compensatieplan voor de gemeente Borsele zou bestempeld kunnen worden als een experiment om een nieuwe aanpak “koppelingsgebieden bij energieprojecten” uit te testen.

verplichtende werking uitgaat van de realisatie (inclusief regels voor schadeloosstelling waar dat nodig is)

6.2.2 FINANCIËLE BORGING

De financiële borging kan bestaan uit de volgende elementen:

- Het oprichten van een omgevingsfonds, waarvan de omvang is afgestemd op de realisatie van de compenserende maatregelen zoals die zijn uitgewerkt voor het koppelingsgebied.
 - o NB Onderdeel is ook een adequaat budget voor schadeloosstelling, daar waar dat aan de orde is (bijvoorbeeld bij beëindiging van agrarisch gebruik)
- Het omgevingsfonds wordt gevuld door de partijen die faciliteiten en infrastructuur in het Sloegebied en de Sloerand gaan realiseren (zoals TenneT, Gasunie, NSP), met een af te spreken verdeelsleutel, bijvoorbeeld naar rato van de investeringen van iedere initiatiefnemer.
- Daarnaast worden private partijen gevraagd om een bijdrage te leveren vanuit het belang dat zij hebben en de investering die zij doen in een mede door de omgeving gedragen toekomst.

6.2.3 ORGANISATORISCHE BORGING

De realisatie van het compensatieplan begint bij een door alle gebiedspartijen gedragen plan A of B (of anderszins) en een omgevingsfonds

De realisatie van het compensatieplan zou dan vervolgens kunnen worden opgedragen aan een organisatie die uitsluitend belang heeft bij de realisatie van de compenserende maatregelen, dat kan een gebiedspartij zijn, zoals Natuurmonumenten, of een onafhankelijke stichting.

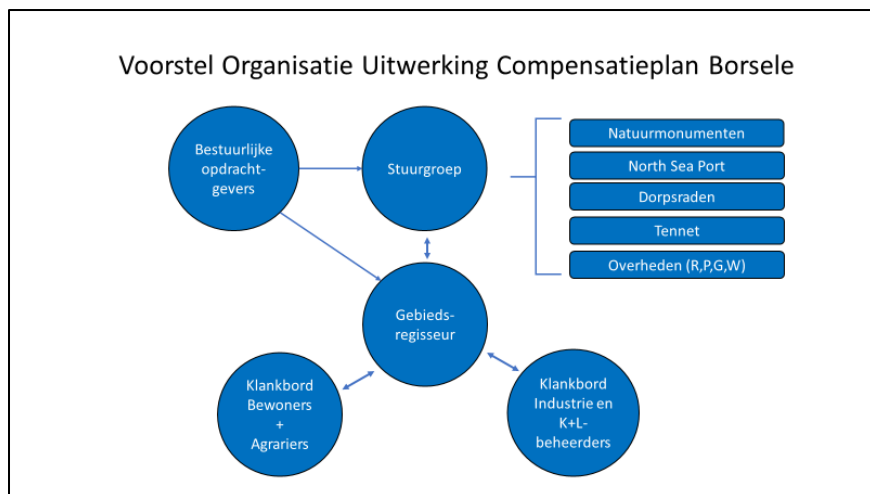
Als voorbeeld wordt verwezen naar de onafhankelijke stichtingen die omgevingsfondsen besturen die worden gevoed uit de opbrengst van windparken.

7 UITWERKING COMPENSATIEPLAN EN BORGING

In figuur 12 wordt een organisatorische opzet voorgesteld voor de uitwerking van het compensatieplan langs de lijnen die in dit eindrapport zijn aangegeven.

Het voorstel is, dat op korte termijn opdracht wordt gegeven aan een onafhankelijke gebiedsregisseur om het compensatieplan inhoudelijk uit te werken in nauwe interactie met een stuurgroep waarin alle deelnemende partijen zijn vertegenwoordigd.

Het is daarbij belangrijk om ook andere stakeholders te betrekken via klankbordgroepen, of -bijeenkomsten.



Figuur 12: Organisatievoorstel voor uitwerking van het compensatieplan

De taak van de gebiedsregisseur en de stuurgroep is om binnen 4 maanden de volgende producten tot stand te brengen:

- Een gedragen plan voor realisatie van de groene Sloerand
- Een daarbij behorend convenant tussen alle betrokken gebiedspartijen
- Een opzet voor een omgevingsfonds en bestuur daarvan voor realisatie van het Compensatieplan

Daarnaast zouden de overheden een interne projectgroep moeten vormen om een adequate structuur voor juridische en financiële borging te ontwerpen, zoals deze in hoofdstuk 6 zijn geschetst.

De vervolgstap daarna is dat een tienjarenplan wordt gemaakt om het compensatieplan uit te voeren hand-in-hand met de projecten voor de energietransitie en verduurzaming van het Sloegebied.