

DATUM 28 oktober 2025
KENMERK 20251215/265512/JJ

PROJECT Sas van Gent - North Sea Port - Onderbouwing
OPDRACHTGEVER North Sea Port Netherlands N.V.

LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJING EN MOTIVERING MAATWERK

1.1 Inleiding

North Sea Port is een West-Europese haven die zich uitstrekt over meer dan 60 kilometer, 9.100 hectare en twee landen: België en Nederland. Door de ligging aan de Noordzee is de haven rechtstreeks bereikbaar voor zeeschepen, wat internationale handel ten goede komt. De centrale ligging in Europa maakt van North Sea Port een logistiek knooppunt waarlangs goederen doorstromen naar alle hoeken van Europa. North Sea Port maakt ook deel uit van de vervoerscorridors Noord-zee-Rijn-Middellandse Zee en Noordzee-Baltische Zee, die verzekeren dat goederen snel en efficiënt per spoor, weg en/of binnenvaart kunnen worden geleverd op hun eindbestemming.

De ligging, multimodaliteit en diversificatie in goederen maken van North Sea Port een belangrijke Europese haven: de derde belangrijkste wat betreft toegevoegde waarde en tiende op vlak van goederenverkeer.

In de afgelopen jaren is North Sea Port uitgegroeid tot één van de belangrijkste havens binnen Europa. De groei in North Sea Port is van groot belang voor de economische ontwikkeling van de gemeente Terneuzen, de grensoverschrijdende regio en van de provincie Zeeland.

De gemeente Terneuzen, North Sea Port en haar partners hebben samen de ambitie om het havengebied duurzaam te versterken als internationaal georiënteerd economisch knooppunt. Om de samenwerking in de toekomst beter te garanderen heeft North Sea Port het voornemen een nieuw kantoorgebouw te realiseren: één kantoorgebouw waar Nederlandse en Belgische werknemers (fysiek) samen werken. Dat is op dit moment nog niet mogelijk omdat er nu wordt gewerkt vanuit een hoofdvestiging in Terneuzen en in Gent.

Door verschillen in wet- en regelgeving is ervoor gekozen het nieuwe kantoorgebouw óp de grens Nederland-België te realiseren. Op deze manier is het voor werknemers belastingtechnisch mogelijk om het gehele jaar door in hetzelfde gebouw samen te werken.

Het nieuwe kantoorpand vormt een strategische schakel in de verdere integratie van de Nederlandse en Belgische organisatiedoelen van North Sea Port. Door medewerkers uit beide landen samen te brengen op een centrale locatie, wordt de bedrijfsvoering efficiënter ingericht en de samenwerking versterkt.

Het initiatief gaat uit van de ontwikkeling van een nieuw kantoor van circa 5.000 m² bvo. Het nieuwe kantoorpand biedt ruimte voor in totaal maximaal 220 werknemers. Ook worden minimaal 185 parkeerplaatsen en 183 fietsenstallingsplekken gerealiseerd.





Figuur 1. Initiatief kantoor North Sea Port

De hoofdvestiging in Terneuzen (3.800 m² bvo) en in Gent (4.500 m² bvo) komen hierdoor vrij, maar die planologische mogelijkheden worden met dit plan niet gewijzigd. Daarom is sprake van een planologische toevoeging.

Bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen moet de behoefte worden beschreven en – indien buiten bestaand stedelijk gebied – de locatiekeuze worden gemotiveerd. De beleidsmatige mogelijkheden spelen daarbij ook een belangrijke rol. Daarin voorziet deze notitie.

1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

1.2.1 Toetsingskader

Bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling is zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van leegstand het uitgangspunt. Hier toe wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking gevolgd die is vastgelegd in Artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit leef-omgeving (Bkl). Bij een wijziging van het omgevingsplan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling is toepassing van de ladder vereist.

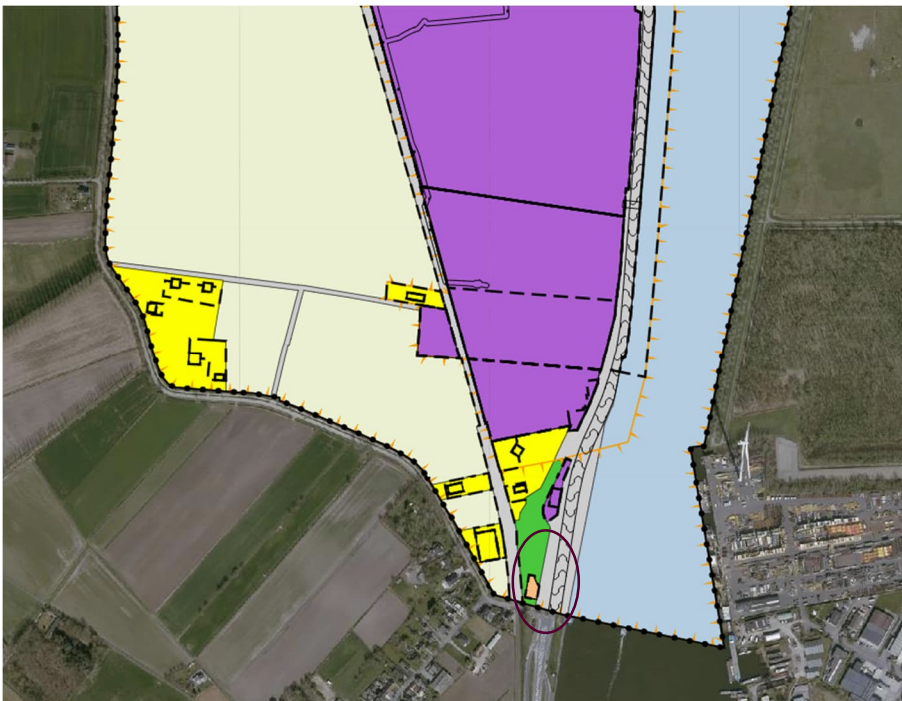
Bij een stedelijke ontwikkeling die bestaat uit de ontwikkeling of uitbreiding van een bedrijventerrein, een zeehaventerrein, een woningbouwlocatie, kantoren, een detailhandelvoorziening of een andere stedelijke voorziening en die voldoende substantieel is, wordt met het oog op het belang van zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van leegstand rekening gehouden met de behoefte aan die stedelijke ontwikkeling. Artikel 5.129g Bkl legt hiervoor geen grens vast. Geldende jurisprudentie onder de Wro/Bro is een functiewijziging met een oppervlak groter dan 500 m² bvo, meer dan 500 m² bvo bebouwing of een functie die gelet op de ruimtelijke uitstraling een stedelijke ontwikkeling is.

Als die stedelijke ontwikkeling is voorzien buiten het stedelijk gebied of buiten het stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied, moet ook rekening worden gehouden met de mogelijkheden om binnen dat stedelijk gebied of binnen dat stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied in die behoefte te voorzien. De grens van het stedelijk gebied wordt bepaald door de omstandigheden van het geval, de specifieke ligging, de feitelijke situatie, het omgevingsplan en de aard van de omgeving.

1.2.2 Toetsing

Het (tijdelijke deel van het) omgevingsplan is vertrekpunt bij de beoordeling of iets een nieuwe stedelijke ontwikkeling is. Een zelfstandige kantoorfunctie is in de beoogde omvang niet mogelijk op basis van het bestemmingsplan Sas van Gent (vastgesteld mei 2012, onderdeel van het tijdelijk deel van het omgevingsplan. Op de plek van het oude douanegebouw is ongeveer 420 m² bvo kantoorruimte mogelijk.

De totale oppervlakte van de nieuwe ontwikkeling is groter dan 500 m², dus de ontwikkeling kan worden gezien als nieuwe stedelijke ontwikkeling.



Figuur 2. Geldende bestemmingen Gemengd, Groen, Verkeer (Bron: regels op de kaart)

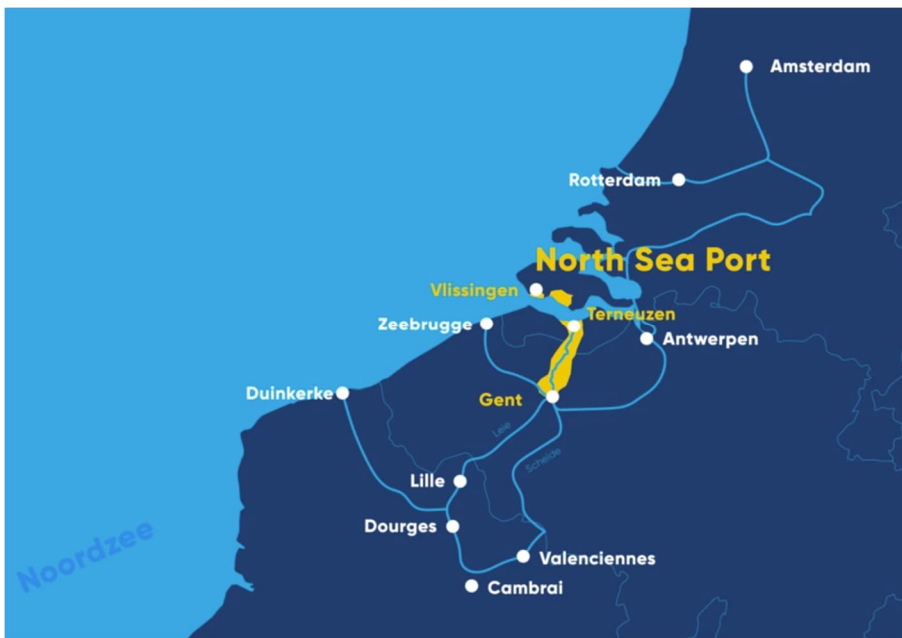
Gelet op de huidige stedelijke bestemmingen en de ligging in de zuidelijke punt van het Nederlandse deel van het havengebied wordt deze beschouwd als locatie binnen bestaand stedelijk gebied. Daarom is hierna de behoefte beschreven.

1.3 Beschrijving behoefte

De behoefte aan bundeling van kantooractiviteiten op één locatie op de grens komt voort uit de specifieke functie van het havenbedrijf en de groei van North Sea Port.

Functie, verzorgingsgebied en vestigingseisen

North Sea Port is ontstaan op 1 januari 2018 als grensoverstijgende haven uit de fusie van het Nederlandse Zeeland Seaports (Vlissingen en Terneuzen) en het Vlaams/Belgische Havenbedrijf Gent. Het beheersgebied van North Sea Port bestaat daarmee meer dan 9.100 hectare en strekt zich uit over meer dan 60 kilometer en twee landen: Nederland en België. North Sea Port heeft acht publieke aandeelhouders: aan de Nederlandse kant zijn dat de provincie Zeeland en de gemeenten Borsele, Terneuzen en Vlissingen. Aan de Vlaamse kant zijn het de provincie Oost-Vlaanderen, en de gemeenten Gent, Evergem en Zelzate.



Figuur 3. Ligging/verzorgingsgebied North Sea Port (bron: North Sea Port)

Het havenbedrijf overziet een havengebied met een toegevoegde waarde van 12,7 miljard euro per jaar en is één van de belangrijkste toegangspoorten van- en de derde haven in- Europa. Het levert 106.000 banen en herbergt 550 bedrijven. Diverse innovatieve projecten op het gebied van energietransitie, logistiek en modal shift dragen bij aan de nationale opgaven. North Sea Port is hiermee van groot regionaal, Nederlands, Vlaams en Belgisch belang.

North Sea Port exploiteert het havengebied en heeft de regie bij de ontwikkeling van de infrastructuur in het grensoverstijgende gebied. Het havenbedrijf is daarbij ook schakel tussen partijen in en buiten het havengebied voor een goede werk-, woon- en leefomgeving.

Om de exploitatie te laten voldoen aan de eisen van de aandeelhouders en een zo optimaal mogelijke bedrijfseconomische situatie te creëren, is een centraal gelegen kantoor op de grens van beide landen in het havengebied - het verzorgingsgebied - noodzakelijk.

Om de mogelijkheden voor een nieuw hoofdkantoor te verkennen, is door North Sea Port een locatieonderzoek uitgevoerd waarbij de volgende eisen zijn gehanteerd:

- **Goede bereikbaarheid:** De locatie moet in het havengebied liggen en goed bereikbaar zijn vanaf beide zijden van het Kanaal Gent-Terneuzen. Immers, medewerkers, klanten en stakeholders werken en/of wonen aan beide zijden van het kanaal. Een snelle en vlotte bereikbaarheid en/of ontsluiting, via de brug (auto en fiets) of via tunnel (auto) zijn daarbij van belang om efficiënt en daadkrachtig te kunnen opereren als bedrijf.
- **Centrale ligging:** Het kantoor moet ingebed liggen in het havengebied omdat North Sea Port ook de opdracht heeft op te treden als connector tussen bedrijven, ketenpartners en stakeholders. Een aantrekkelijke, vanuit beide landen goed bereikbare locatie die ontmoeten en samenwerken uitstraalt, is hierdoor tevens een voorwaarde. Gelet op de uitgestrektheid van het gebied is een centrale locatie aan een doorgaande weg binnen het gebied het meest passend. Bovendien is de centrale ligging ook voor medewerkers noodzakelijk. Ook voor hen staat samenwerken en ontmoeten, onderling en met stakeholders en klanten, centraal in de (integrale) uitvoering van de projecten en de realisatie van de doelen. Met de fusie is er een verdere noodzaak tot samenwerking ontstaan, waarbij medewerkers van beide landen op een kantoor (integraal) aan dezelfde projecten samenwerken. De permanente samenwerking vanuit één locatie is noodzakelijk voor een goede en efficiënte samenwerking. De keuze voor een centrale locatie ligt ook in de wens van de organisatie om alle medewerkers gelijkwaardig te behandelen. Een nieuwe, centrale locatie draagt bij aan de realisatie van de doelen van de organisatie en de uitstraling ervan naar de omgeving.
- **Een kantoor dat letterlijk op de grens ligt:** Gezien de verhouding in aandeelhouders, zowel Vlaams (50%) als Nederlands (50%), is het fiscaal onwenselijk om de volledige bedrijfsvoering ofwel vanuit Nederland ofwel vanuit België te laten plaatsvinden. Immers beide zijden zullen niet bereid zijn winstbelasting te betalen aan de zijde waar ze niet gesitueerd zijn. Het is niet realistisch dat North Sea Port Vlaanderen vanuit Nederland wordt bestuurd en dan belasting moet betalen op haar winst in Nederland en omgekeerd.
- **Behoud bestaande arbeidsvoorwaarden en daarmee behoud van (bestaande) medewerkers en daarmee behoud van continuïteit:** Wanneer een nieuw hoofdkantoor in één van beide landen gerealiseerd zou worden, blijkt dit grote arbeidstechnische consequenties te hebben. Regelgeving staat het op dit moment niet toe om dagelijks in een ander land te werken zonder dat hier fiscale consequenties aan verbonden zijn. Om een aantrekkelijke werkgever te zijn en te blijven, is het behoud van de bestaande arbeidsvoorwaarden voor Belgische én Nederlandse medewerkers, en dus een ingang tot kantoor aan beide zijden van de grens daarom een harde voorwaarde in de zoektocht naar een nieuwe locatie, ook als dat voor bijkomende ruimtelijke of omgevingsuitdagingen zou zorgen.
- **Port operations:** ten behoeve een efficiënte nautische dienstverlening, waar heel wat partners in de keten een essentiële rol hebben (planners, loodsen, ligplaatstoewijzing, sjorders, toelevering nutsvoorzieningen, etc) is naast de werkplekken voor de medewerkers van Port Operations, ten behoeve het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (en Rijkswaterstaat) voorzien in bijkomende werkplekken. Dit benadrukt het belang van een centrale locatie aan het kanaal ten behoeve van grensoverstijgende activiteiten.

Op grond van het voorgaande blijkt dat er slechts één mogelijke locatie is die voldoet én gelegen is dichtbij een doorgaande weg. Op de beoogde locatie staat een kantoorgebouw dat vroeger in gebruik was als douanekantoor. Het havenschap North Sea Port heeft een sterk grensoverstijgende functie. De beoogde locatie voor het nieuwe hoofdkantoor is daarmee een logisch/historisch vervolg op de oorspronkelijke functie van het gebied.

Beleidsmatige behoefte

De behoefte aan een optimaal functionerend havengebied volgt uit diverse beleidsstukken. De meest relevante zijn hierna samengevat.

Regionaal bedrijventerreinenprogramma Zeeuws-Vlaanderen 2023 – 2032

Terneuzen is het economische hart van de regio. Grote bedrijven zorgen voor directe en indirecte werkgelegenheid. Terneuzen is een havenstad, dit geeft de stad een internationaal karakter, over het water is de rest van de wereld bereikbaar.

North Sea Port is één van de snelst groeiende havens in Europa en werkt ambitieus samen met bedrijven en stakeholders aan duurzaamheid, innovatie en vernieuwend ondernemen. Het havenbedrijf North Sea Port positioneerde zich na de fusie tussen Zeeland Seaports en Havenbedrijf Gent in de Europese top van zeehavens: ze is de nummer drie in toegevoegde waarde en qua overslagcijfers is North Sea Port in de Hamburg Le Havre range, naar een prominente 5e positie gestegen. Het Kanaal van Gent naar Terneuzen is geografisch gezien één haven- en industriegebied, gescheiden door de landsgrens.

Het havenbedrijf North Sea Port is beheerder van de “natte” bedrijventerreinen in de gemeente Terneuzen. North Sea Port streeft naar duurzame inzet van gronden. Het inrichten van ruimte gebeurt daarom volgens de zogenaamde schillenbenadering. Daarin biedt de eerste schil ruimte aan water- en kadegebonden bedrijven. In de tweede en derde schil zijn bedrijven gehuisvest die weliswaar haven gerelateerd zijn en zorgen voor een groot deel van de toegevoegde waarde, maar niet direct langs een kade gevestigd hoeven te zijn.



Figuur 4. Regionaal aanbod (paars: Bedrijventerrein beheersgebied gemeenten, blauw: Zeehaventerrein beheersgebied North Sea Ports, ster: beoogde locatie hoofdkantoor)

Het havenbedrijf heeft aangegeven dat het inzetten op economische ontwikkeling, werkgelegenheid, duurzaamheid en klimaat centraal staan in de gewenste ontwikkeling. Deze ontwikkelingen gaan daarmee ook op voor de regio. De haven zorgt voor werkgelegenheid bij veel bedrijven elders in de regio, die producten en diensten leveren aan de bedrijven in het havengebied. Een groei van de haven levert een spin off naar de droge bedrijventerreinen waar bedrijven gevestigd zijn en zich kunnen vestigen die producten en diensten leveren aan de bedrijven in het havengebied.

De energie- en circulariteitstransities en nationale ambities hierrond zijn de grote ruimtevragers in de regio. North Sea Port District (NOVEX gebied) is aangewezen als een van de sleutelgebieden voor de nationale energie- en circulariteitstransitie. Het grootste gedeelte van deze ruimtevrage zal op de ‘natte’ bedrijventerreinen terecht komen. Er zal echter ook rekening gehouden moeten worden met ruimtevrage op reguliere bedrijventerreinen voornamelijk in de gemeente Terneuzen.

De ruimtevrage is geraamd in een bandbreedte, gebaseerd op het EIB Laag en Hoog scenario. Het verschil tussen de scenario's geeft een realistische en onderscheidende bandbreedte voor de toekomstige ontwikkeling van de ruimtevrage naar bedrijventerreinen in (de regio's van) Zeeland. De confrontatie (behoefte) tussen het huidig uitgeefbaar aanbod incl. uitbreidingsplannen en de uitbreidingsvraag ligt tussen 37,8 ha in het EIB hoog scenario en 8,8 ha in het EIB laag scenario.

Er is een flinke vraag, zowel autonoom als aangewakkerd door transitie. Er is een groeiende (grootschalige) vraag van bovenregionale vestigers. Het aanbod in de regio knelt dan ook met de vraag. De doorontwikkeling van (grootschalige) bedrijventerreinen is opportuun. Hierbij moet er op regionaal en gemeentelijk niveau nagedacht worden over strategische keuzes in deze ontwikkelingen. De veelheid aan ontwikkelingen op het gebied van een circulaire economie, digitalisering en energie en klimaat vragen om keuzes.

Dit betekent dat de activiteiten in het havengebied alleen meer verder zullen toenemen, en daarmee de rol van North Sea Port ook nog belangrijker wordt om dit in goede banen te leiden.

Omgevingsvisie gemeente Terneuzen (ontwerp)

Terneuzen maakt deel uit van North Sea Port, de samenwerking tussen de havens in het Sloegebied, Terneuzen en Gent. De totale zeevaartoverslag fluctueert, maar stijgt gemiddeld met 8% per jaar tussen 2009 en 2023. In het Zeeuwse deel neemt het aandeel van olie en chemie gerelateerde producten af en stijgt het aandeel aan de landbouw gelieerde producten (Stec, 2024). Door de bouw van de nieuwe, diepere zeesluis wordt de aantrekkingskracht van de gebieden langs het kanaal groter.

Terneuzen is trots op haar sterke band met de North Sea Port, een internationale haven van Gent tot aan Vlissingen. De haven vormt een logistieke poort naar Europa en biedt werk aan meer dan 100.000 mensen. Samen met andere overheden werkt de gemeente aan een leefbaar havengebied, het North Sea Port District.

In oktober 2023 is het ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied North Sea Port District vastgesteld. Dit gebeurde in nauwe samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen. Afstemming vond plaats op het niveau van het Rijk, provincie en gemeente en ook met het havenbedrijf en met nutsbedrijven. Het North Sea Port District is het gebied rond het Sloegebied, de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone en de Gentse Kanaalzone. Het streven is balans tussen klimaatneutraliteit en leefbaarheid in 2050. Het document omschrijft daarvoor 3 invalshoeken: 'water en bodem', 'leefbaarheid' en 'ruimte voor economie en energie'. De gemeente staat achter de ontwikkelprincipes uit dit document.

Ontwikkelperspectief ruimte voor economie en energie zijn:

- Zorgvuldig selecteren van de gewenste bedrijvigheid. We kiezen bewust voor het opnieuw gebruiken van materialen en grondstoffen om de waarde te verhogen;
- Verminderen van de nadelen van de grens. Die zijn er door nationale wet- en regelgeving of doordat nationale organisaties eigen reglementen hebben;
- Eerst bestaande havengebieden sterker maken. En als het niet anders kan, dan aan de slag met planologisch aangewezen gebieden.

Het initiatief is randvoorwaardelijk voor het sterker maken van het havengebied en het verminderen van de nadelen van de grens

Conclusie

De samenvoeging van twee vestigingen op een centrale plek in een nieuw kantoorpand voor North Sea Port is van groot belang voor de verdere versterking van North Sea Port en de grensoverschrijdende samenwerking binnen het havengebied tussen Nederland en België. Het pand dient als centrale werklocatie voor zowel Nederlandse als Belgische werknemers en draagt daarmee bij aan een efficiënte, geïntegreerde bedrijfsvoering.

Gezien de groei van North Sea Port en de noodzaak tot centralisatie van personeel en activiteiten is snelle realisatie gewenst. Er zijn geen alternatieve locaties beschikbaar met een vergelijkbare ligging, bereikbaarheid of functioneel voordeel.

1.4 Beleidsmatige mogelijkheden locatie

Omdat de beoogde locatie van het kantoor niet in de stad ligt en door de provincie wordt beschouwd als een locatie buiten de bebouwde kom, wordt hieronder gemotiveerd waarom de ontwikkeling van het havengebonden kantoor op de grens invulling geeft aan de provinciale belangen.

Zeeuwse Omgevingsvisie

De Zeeuwse Omgevingsvisie is een strategische langetermijnvisie voor Zeeland en beschrijft de uitdagingen en de Zeeuwse ambities. De ambities voor 2050 zijn:

- Uitstekend wonen, werken en leven in Zeeland;
- Balans in de grote wateren en het landelijk gebied;
- Een duurzame en innovatieve economie;
- Klimaatbestendig en CO2-neutraal Zeeland;

Een groot deel van de Zeeuwse economie is gekoppeld aan de zeehavens. Indirect is 18% van de Zeeuwse werkgelegenheid en 46% van de Zeeuwse toegevoegde waarde gekoppeld aan de havens. North Sea Port is de derde zeehaven van Europa op basis van toegevoegde waarde. North Sea Port District is in mei 2021 aangewezen als NOVI-gebied. Een van de belangrijke uitwerkingpunten is de grensoverschrijdende samenwerking met de Vlaamse- en federale overheid van België.

Zorgvuldig ruimtegebruik en bouwen binnen het stedelijk gebied van dorpen en steden is voor iedere stedelijke ontwikkeling, zoals woningbouw, kantoren of bedrijventerreinen, het uitgangspunt.

Zeeland wil economische ontwikkeling zo veel mogelijk faciliteren. Goede werk- en bedrijfslocaties zijn daarvoor nodig. Er wordt gestreefd naar een concentratie op bedrijventerreinen. Voor de vestiging van zelfstandige kantoren, streeft de provincie naar een zo goed mogelijke benutting van bestaande infrastructuur en bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Als uitwerking van het rijksbeleid ter voorkoming van overaanbod van kantoren, wordt selectief omgegaan met plannen voor nieuwe kantoren. In Zeeland vormt zogenaamd 'bouwen voor leegstand' geen probleem, omdat er alleen wordt gebouwd als er vraag is. Wel ziet de provincie dat in de bestaande voorraad de leegstand toeneemt als gevolg van verplaatsen naar nieuwbouw, dan wel door een teruglopende vraag.

De provincie streeft ernaar om investeringen in openbaar vervoer en infrastructuur optimaal te benutten. Dit betekent dat zelfstandige grootschalige kantoren zoveel mogelijk gesitueerd zijn in of direct aansluiten op de binnensteden van Goes, Middelburg, Vlissingen en Terneuzen. Ontbreken die mogelijkheden dan is vestiging aan toegangswegen naar het stadscentrum, dichtbij doorgaande wegen en aan de stadsranden bij de toegangswegen ook mogelijk. Kantoren met een publieksfunctie moeten goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer. In de overige kernen zijn – bij voorkeur in het centrum – alleen kleinschalige kantoorontwikkelingen met een publieksfunctie en kantoren met een lokale of regionale functie toegestaan.

Toetsing

Het algemene beleid is gericht op de vestiging van reguliere kantoren. In dit geval gaat het om het bundelen van een havengebonden kantoor, dat noodzakelijk is voor het functioneren van North Sea Port.

Omgevingsverordening Zeeland

In de Omgevingsverordening Zeeland zijn regels opgenomen ten aanzien van de fysieke leefomgeving van de provincie Zeeland. Hierbij zijn de uitgangspunten opgenomen die zijn vastgelegd in de Zeeuwse Omgevingsvisie.

Artikel 5.5 Kantoren

1. Een omgevingsplan kan alleen voorzien in de realisatie van een nieuw grootschalig, zelfstandig kantoor:
 - a. in of direct aansluitend aan de binnenstad van Goes, Middelburg, Vlissingen en Terneuzen;
 - b. op een locatie aan een toegangsweg naar het stadscentrum;
 - c. op een locatie dichtbij een doorgaande weg; en
 - d. op een locatie aan de stadsrand bij de toegangswegen.
2. De motivering bij het omgevingsplan maakt aannemelijk dat vestigingsruimte, onder andere gelet op specifieke vestigingseisen, in de centra ontbreekt.

Uit de begripsbepalingen volgt dat een grootschalig zelfstandig kantoor groter is dan 1.000 m² bruto vloeroppervlak waar niet-kantoorfuncties geen substantieel onderdeel uitmaken van het gebouw of de gebouwen.

Aan de vestigingseisen uit Artikel 5.5 kan gelet op de vestigingsvoorwaarden niet worden voldaan. Daarom is gelet op de grote belangen ontheffing gevraagd. In de verordening is voor dit soort bijzondere initiatieven een mogelijkheid voor maatwerk opgenomen.

Artikel 1.3 Ontheffing instructieregel

1. Gedeputeerde Staten kunnen op basis van een integrale afweging van provinciale belangen ontheffing verlenen van een instructieregel.

Artikel 1.4 Aanvraag ontheffing instructieregels

Bij een aanvraag om een ontheffing van instructieregels worden de volgende gegevens en bescheiden verstrekt:

- a. de instructieregels waarvan ontheffing wordt aangevraagd;
- b. een onderbouwing van de aanvraag om ontheffing; en
- c. als de ontheffing wordt aangevraagd vanwege een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit: deze aanvraag en de daarbij verstrekte gegevens en bescheiden.

Toelichting Artikel 1.4

Gemeenten kunnen bij Gedeputeerde Staten een ontheffing van een instructieregel aanvragen. Deze is bedoeld voor situaties waarbij de uitoefening van een taak of bevoegdheid onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot het belang dat met de regel wordt gediend. Daarvan kan sprake zijn als ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving redelijkerwijs niet waren te voorzien. Een ontheffing kan bijvoorbeeld worden toegepast om ontwikkelingen met behulp van maatwerkoplossingen of innovatieve initiatieven in overeenstemming te brengen met de belangen die met de regel worden beschermd. Een ontheffing kan bijvoorbeeld ook worden toegepast als er een integrale afweging is gemaakt van provinciale belangen. Bijvoorbeeld als blijkt dat een bepaald plan of project bijdraagt aan een aantal provinciale belangen, maar dat een enkel provinciaal belang een belemmering vormt voor de realisatie van zo'n plan of project.

Motivering

Om de mogelijkheden voor een gebundeld hoofdkantoor te verkennen, is door North Sea Port een locatieonderzoek uitgevoerd waarbij de volgende eisen zijn gehanteerd:

- Goede bereikbaarheid.
- Centrale ligging.
- Een kantoor dat letterlijk op de grens ligt.
- Behoud bestaande arbeidsvoorwaarden.
- Port Operations.

De keuze voor een kantoorlocatie die letterlijk op de grens ligt is functioneel en essentieel voor de vervulling van haar taken. Binnen de Z4-steden (het stedennetwerk van de vier grootste Zeeuwse steden: Goes, Middelburg, Terneuzen en Vlissingen) ontbreekt de vestigingsruimte die aansluit op deze specifieke eisen. In verband met de sterke verbondenheid van North Sea Port met zowel Vlaanderen als Nederland is vestiging in een van de centra in Nederland niet gewenst. Gezien de aard en omvang van de activiteiten van North Sea Port en de noodzakelijke samenwerking, ontstaat – in geval van vestiging binnen de stedelijke context van de Z4- een situatie waarbij de uitoefening van haar taken en bevoegdheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot het belang dat met de voornoemde regel wordt gediend. Immers, vanuit haar rol als connector, is het van groot belang voor North Sea Port om centraal in het (verzorgings)gebied aanwezig te zijn.

Het kantoor van North Sea Port is geen regulier kantoor dat thuis hoort in het centrum van een stad. In dit geval is sprake van een locatiegebonden kantoor van een semi-overheidsinstelling. De functie is ook te beschouwen als bedrijfs/havengebonden kantoor, waarbij het bedrijf het hele havengebied is. Voor het optimaal functioneren van het havengebied is een centrale ligging van het hoofdkantoor in het zeehavengebied noodzakelijk. Gezien de grensoverschrijdende functie valt een locatie in de kern Terneuzen af. Voor het optimaal functioneren is een locatie op de grens, op een goed bereikbare plek en een ligging aan het kanaal in verband met de control-functie noodzakelijk. Daarom is gekozen voor de plek van het voormalige douanekantoor.

Het optimaal functioneren van North Sea Port is van essentieel belang voor de economie in Zeeland en Vlaanderen. Het verplaatsen van twee bestaande kantoren naar 1 centrale plek op de grens maakt dit mogelijk. Dit belang weegt zwaarder dan het belang van concentratie van reguliere kantoren in de centra van de vier grote steden in Zeeland.

Er wordt gebruik gemaakt van een locatie die al onderdeel is van het havenbedrijf, ter plaatse van infrastructuur en het voormalige douanegebouw. Hiermee is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik en van bundeling binnen het havengebied.

Gelet op het bovenstaande is maatwerk aan de orde. Dit is mogelijk door middel van een ontheffing van Artikel 5.5, op basis van Artikel 1.3 en 1.4.

1.5 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is randvoorwaardelijk voor het behalen van nationale en provinciale doelen in North Sea Port. Gelet op het belang van het optimaal functioneren van het havenbedrijf en de verwachte groei van de haven is maatwerk noodzakelijk, waarbij de provincie ontheffing verleent van Artikel 5.5 van de Omgevingsverordening. Hierbij is afgewogen dat het belang van het versterken van de economie in het grensoverschrijdende havengebied zwaarder weegt dan bundeling van reguliere kantoren op goede ov-locaties in de centra van de steden. Het kantoor van North Sea Port betreft ook geen regulier kantoor dat thuis hoort in de centra van steden, maar is een locatiegebonden kantoor van een semi-overheidsinstelling met een hele specifieke havengebonden functie.