



Grenspark Groot Saeftinghe

Belevenisvol Bereikbaar



**GRENSPARK GROOT
SAEFTINGHE**

Route- en mobiliteitsvisie voor het grenspark

Oplegnotitie met verbindingkansen voor uitvoering

Opgesteld door Juust



Colofon

Documentgegevens

Titel Grenspark Groot Saeftinghe Belevenisvol Bereikbaar. Route- en mobiliteitsvisie voor het grenspark
Oplegnotitie met verbindingkansen voor uitvoering
Rapportnummer 000236_R02_D
Datum 31 maart 2021
Status Definitief

Opdrachtgever

Naam Vlaams-Nederlands samenwerkingsverband Groot Saeftinghe, vertegenwoordig door Provincie Zeeland
Contactpersoon Richard Rozemeijer
Adresgegevens Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Opdrachtnemer

Naam Juust b.v.
Adresgegevens Goessestraatweg 17a
4421 AD Kapelle

Auteur(s) Reinder de Jong
Contactgegevens reinder@juust.nl
+31 6 11 843 798

Fotografie Sven Dullaert

Inleiding

Grenspark Groot Saeftinghe krijgt inhoud door de samenwerking tussen een groot aantal streekholders, overheden en andere partners. Naar aanleiding van de concept route- en mobiliteitsvisie voor Grenspark Groot Saeftinghe is gesproken met verschillende (overheids)partners. Doel van deze gesprekken is om na te gaan waar partners verbindingkansen, aandachtspunten en obstakels zien bij het tot uitvoering brengen van de visie. In deze notitie zijn per thema de belangrijkste punten opgenomen.

Naast de gesprekken met partners is de visie op 10 maart 2021 gepresenteerd aan een groep streekholders. Tijdens een digitale meeting konden zij reageren op de visie aan de hand van diverse stellingen. De belangrijkste conclusies van deze meeting zijn aan het einde van deze notitie opgenomen.

Betrokken partijen

Er is gesproken met:

- Provincie Oost-Vlaanderen - Ilse Smitz (Departement mobiliteit en openbare werken)
- Gemeente Hulst – Aart van Steveninck / Heidi van Hauten (Programma strategie en ontwikkeling)
- Gemeente Beveren – Hans de Bock / Sven Heyndrickx (Dienst mobiliteit)
- Hulst voor Elkaar – Edwin Rensen, Mariska Sijs en Ellen Verstraten (Welzijnswerk)
- Maatschappij Linkerscheldeover – Martien Segers / Marjan van Avermaet (Maatschappelijke projecten)
- Gemeente Beveren – Ines de Smet (dienst toerisme)/ Toerisme Oost Vlaanderen – Frederik Goossens (recreatieve routestructuren)
- Provincie Zeeland – Paul Eversdijk (Toeristische mobiliteit)

Algemeen beeld

Het algemene beeld vanuit de gesprekken is dat de visie breed gedragen wordt en aansluit op het beleid van de verschillende partners. Over de

gehele linie wordt er aandacht gevraagd voor het concretiseren van de visie naar uitvoeringsniveau. Partners zien graag dat er een concreet uitvoeringsplan wordt opgesteld waarin projecten in tijd neergezet worden en ook worden geadresseerd. Zonder uitvoeringsagenda is het gevaar dat de visie niet goed ingebed raakt in overige projecten waardoor verbindingkansen over het hoofd worden gezien en worden gemist.

Doelgroepen

In de visie wordt onderscheid gemaakt tussen bezoekers van buiten aan het Grenspark en inwoners en ondernemers (waaronder gastheren) uit het Grenspark. De visie gaat niet in op verwachte bezoekersaantallen of volumes. Verschillende partners geven aan dat het belangrijk is om de doelgroepen nader te specificeren, dit zal meegenomen moeten worden in de branding strategie die vervolgens gekoppeld wordt aan het uitvoeringsplan. Daarnaast is het wenselijk dat er meer inzicht komt in het volume wat gecreëerd wordt. Vanuit het Grenspark wordt niet ingezet op massatoerisme. Meer inzicht in het bezoekerspotentieel en in te verwachten volumes is echter wel gewenst, zowel vanuit beleidsmatig oogpunt als richting ondernemers en (potentiële) mobiliteitsaanbieders.

Bereikbaarheid

Auto

De verschillende partners zijn het erover eens dat de auto de dominante vervoerswijze is als het gaat om bereikbaarheid. De externe bereikbaarheid voor automobilisten is goed. Vanuit zuidelijke richting is het wenselijk dat autoverkeer via de havens naar het Grenspark reist. Hierdoor wordt er geen extra verkeer aangetrokken in de dorpen. Bereikbaarheid via de havens heeft ook een hoge belevingswaarde en geeft inhoud aan het verhaal van het Grenspark.

Openbaar vervoer

Bereikbaarheid via het openbaar vervoer betreft een belangrijk aandachtspunt. Tot nog toe staat het Grenspark niet duidelijk op de radar van de Vlaamse vervoerregio's (Antwerpen en Waasland) als (toekomstige) attractie. De vervoerregio's zetten in op een modal split van maximaal 50% autogebruik en 50% op andere manieren. Door het mobiliteitssysteem in het

Grenspark hier meer op te enten is het realistisch om de overstap te kunnen maken van de auto op andere vervoerwijzen. Hiervoor is het wel van belang dat de reistijd via het OV verkort wordt, ook de frequentie van bussen (met name in de weekenden) verdient aandacht om het gebied goed te kunnen ontsluiten via het OV. Hier moet via de vervoerregio's specifiek op worden ingezet. Hetzelfde geldt voor de mobiliteitsconcessie in Zeeland (2024). Hierbij kan goed de koppeling worden gelegd met de onthaalstructuur. In een nieuwe mobiliteitsconcessie (en vanuit de vervoerregio's) zou er daarnaast ingezet moeten worden op de verbinding tussen Zeeland en Vlaanderen. Nu is de grens nog te vaak een hard gegeven.

Aanbevolen wordt om de visie ook in te brengen bij de twee relevante vervoerregio's in Vlaanderen en als input voor de mobiliteitsconcessie in Zeeland.

Fiets

Ten aanzien van bereikbaarheid wordt de fiets als vervoerwijze gemist. Zeker voor lokaal verkeer is de bereikbaarheid per fiets belangrijk. In Zeeland wordt gewerkt aan een Provinciaal Toekomstbeeld Fiets. De bereikbaarheid van met name de onthaalpoorten en kwalitatieve fietsinfrastructuur is belangrijk zodat de onthaalpoorten ook als hub kunnen dienen in de koppeling tussen fiets en OV. In Vlaanderen moet ook de verbinding worden gelegd met het provinciaal hoofdfietsnetwerk. Provinciaal wordt ingezet op de fietssnelweg Beveren – Havens. Vanuit het Grenspark kan gebruik gemaakt worden van veilige comfortabele routes. Ten aanzien van fietsen moet zowel worden ingezet op doorfietsen als op overstappen. Hiervoor is het van belang dat de onthaalpoorten beschikken over kwalitatieve stallingsmogelijkheden.

Watervoer

Vervoer over water wordt met name vanuit het perspectief van Antwerpen als een belangrijke modaliteit gezien. De waterbus vervult hierin al een functie. De meest noordelijke halte aan de westoever is nu gelegen ter hoogte van Fort Liefkenshoek. Aan de oostoever is dit Lillo Fort. Het

doortrekken van de waterbus richting Doel en meer noordelijk richting beide oevers van de Westerschelde lijkt echter complex met oog op nautische veiligheid en onvoorspelbaarheid. Scheepvaartverkeer (bijvoorbeeld naar en vanuit de Kieldrechtsluis) heeft prioritair voorrang. Hier is al enig vooronderzoek naar gedaan. In de vervolgitwerking moet hier extra aandacht voor zijn. Het is echter wel goed te benoemen dat de waterbus ook nautisch verkeer kruist ter hoogte van de Kallosluis en de Boudewijnsluis. Onderzoek moet gedaan worden naar het grensoverschrijdend doortrekken van de waterbus tot Doel, Paal, Perkpolder en Bath aan de noordoever van de Westerschelde. Hierbij moet onder meer worden gekeken naar veiligheid, vaartijd, exploitatiepotentie en financiële haalbaarheid.

Onthaalstructuur

De structuurmatige benadering van de onthaalstructuur kan rekenen op een breed draagvlak. Het onderscheid wat hierin gemaakt wordt is logisch en sluit goed aan op de wijze waarop verschillende partners naar het Grenspark kijken. De principes van de onthaalstructuur sluiten goed aan bij het provinciaal beleid in zowel Zeeland als Oost-Vlaanderen. Zorg er in de uitwerking voor dat de koppeling met bijvoorbeeld het OV- of fietsbeleid goed gelegd wordt.

Het onderscheid tussen de onthaallocaties in het parkhart en de onthaalpoorten in de buitenschil wordt omarmd. Hierin mag het capaciteitsvraagstuk ook anders worden benaderd. Het is goed om de parkeer capaciteit in het parkhart (Prosperdorp en Emmadorp) te limiteren (op ca. 100 plaatsen). Voor de onthaalpoorten in de buitenschil geldt dat hier groeicapaciteit moet zijn. Leg hier echter niet direct een enorm parkeerterrein aan, ontwikkeling moet hier de vraag volgen. Bij de ontwikkeling van de onthaalpoorten moet er ook oog zijn voor de draagkracht van een gebied of dorp.

De huidige coronacrisis heeft aangetoond dat een onthaalstructuur belangrijk is. Het achterland heeft een enorme aantrekkingskracht op recreanten. Zichtbaar is dat dit tot parkeeroverlast zorgt in of rond natuurgebieden en in de dorpen.

Perkpolder in het noorden moet dienen als onthaalpoort. Het is niet logisch deze als onthaallocatie te ontwikkelen gezien de afstand tot het parkhart. **Paal** zou dan een meer logische uitbreidlocatie zijn (nu aangemerkt als pleisterplaats). Ook **Liefkenshoek** zou in dat geval als onthaallocatie kunnen gelden. Hier is al een onthaalpoort voor Havenland voorzien. De parkeermogelijkheden worden hier uitgebreid. Deze locatie is met name aantrekkelijk wanneer er een waterverbinding tussen Fort Liefkenshoek en het parkhart (bijvoorbeeld Doel) kan worden gelegd.

Het aanwijzen van **Doel** als onthaalpoort wordt als precair ervaren. De Vlaamse regering werkt aan een studie voor de herontwikkeling van het dorp. Het is dan ook voorbarig om Doel al aan te wijzen als onthaalpoort, dit is één van de mogelijkheden. De ontwikkeling van Doel als onthaalpoort moet sporen met de toekomstvisie rond Doel.

Als Doel in de toekomst als onthaalpoort ontwikkeld wordt zou dit vooral een natte onthaalpoort moeten zijn. De plaats is nu nog niet geschikt om autoverkeer te ontvangen. Waterbereikbaarheid is dan ook een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van Doel als onthaalpoort. Mogelijk kan hierbij de koppeling worden gelegd met het utilitaire verkeer richting de kerncentrale. Hier wordt 7 op 7 gewerkt door 1.000 werknemers.

Een onthaalpoort in **Kieldrecht** zou met name richting Nieuw Arenberg gepositioneerd moeten worden. Deze locatie heeft groeipotentieel en zorgt voor het minste verkeersoverlast in de dorpen (met name Kieldrecht en Verrebroek)

Het is belangrijk om de onthaalstructuur te koppelen aan routes zodat deze ook daadwerkelijk als overstap- of startpunt gebruikt kunnen worden.

Bij de verschillende locaties in de onthaalstructuur is het ook belangrijk om te zorgen dat er rekening gehouden wordt met camperaars en hiervoor faciliteiten geboden worden. Ook in het landschap kunnen op zogenaamde hotspots hiervoor faciliteiten worden geboden.

Routes

Het Grenspark kent al een uitgebreid route-aanbod. Hierbij moet gewaakt worden voor een overkill aan verschillende routes. In Havenland bestaan er al een polderroute en havenroute, deze zijn inmiddels hernoemd (Waaslandhaven fietsroute en Door polders, natuur en haven fietsroute). Het definiëren van nieuwe routes onder dezelfde naam kan verwarrend werken. Zet daarom in op routes met een duidelijke onderscheidende naam welke een duidelijke connectie met het Grenspark hebben.

De routes zoals deze nu op kaart staan zijn indicatief. De gemeente Hulst zet vanuit haar toeristisch recreatieve visie in op de route Versterk de Scheldekust. Dit project vormt een goede basis voor de Schelderoute. Een thema wat gemist wordt is een linieroute, dit is voor het Grenspark een relevant thema.

De polderroute zoals deze nu is opgenomen op de kaart is erg lang en kan beter worden opgeknipt in een tweetal routes. Hierin zouden ook Kloosterzande en Graauw moeten worden meegenomen

Bij de ontwikkeling van de routes moet er vooral gefocust worden op verhaallijnen en minder op locaties. Locaties met eenzelfde verhaallijn kunnen aan elkaar geknoopt worden.

De recreatieve routenetwerken worden nu ervaren als beperkend voor de ontwikkeling van nieuwe routes. Dat de netwerken de drager zijn van nieuwe routes wordt breed gedragen, maar de netwerken zouden volgend moeten zijn aan de plekjes en plaatsen welke ontdekt moeten kunnen worden.

Routes vormen het belevingsinstrument om de regio te ontdekken en te leren kennen. Gefocust moet dan ook worden op de verhalen welke aan elkaar verbonden worden en niet zozeer op de bestaande netwerken als drager voor routes. Netwerken volgen de verhaallijnen. Ook markering is hieraan ondergeschikt.

Het wandelnetwerk zoals dat nu ontwikkeld is, is een goede start maar zou doorontwikkeld moeten worden. Op termijn moeten er trage wegen kunnen komen te liggen op dijken. De toegankelijkheid van dijken moet dan ook geconcretiseerd worden. Hierbij kan het Grenspark dienen als vehikel voor de verbetering van netwerken. Het wandelnetwerk zoals dat er nu ligt is – ook wat betreft de netwerkbeheerder – voor verbetering vatbaar. Door nu al wel het netwerk te hebben aangelegd is het balletje aan het rollen gebracht op weg naar een kwalitatiever netwerk.

Het havengebied is niet geschikt om doorheen te wandelen. Hiervoor zijn de afstanden te groot. De haven heeft wel een aantrekkingskracht op recreanten. De contrasten boeien immers, voor fietsers ligt er een goede infrastructuur welke ook recreatief benut kan worden.

Als het gaat om de verbetering van recreatieve routenetwerken dan wordt de grens als een obstakel ervaren. Door het wegvallen van VVV Zeeland als routepartner is er in Zeeland een vacuüm ontstaan in de ontwikkeling van routestructuren. De energie voor het recreatief kunnen beleven van het Grenspark komt nu vooral vanuit Vlaanderen.

Mobiliteitssysteem

De verschillende partners zijn het erover eens dat de overheid geen rol heeft als het gaat om de exploitatie van mobiliteitsinitiatieven. De ontwikkeling van het mobiliteitssysteem zou dan ook marktafhankelijk moeten zijn. De overheid heeft de functie om aan te jagen en deels te faciliteren. Voorwaarde is wel dat initiatieven een duurzaam karakter hebben. Ook is het aan te bevelen in te zetten op streekeigen vervoer. Vervoer moet ook onderdeel zijn van nieuwe economische dragers op het platteland. Bij de uitrol moet er allereerst gekeken worden of bestaande initiatieven kunnen worden benut en versterkt. Daarbij is het belangrijk om specifiek aandacht te geven aan grensoverschrijdende samenwerking. Bij de inzet van mobiliteitsinitiatieven mag de grens geen obstakel vormen.

Bij de inzet van verschillende mobiliteitsvormen is het belangrijk te kijken naar de draagkracht van het gebied. De inrichting van de wegen in de polders zijn gericht op landbouwverkeer, initiatieven welke gebruik maken van de weg moeten niet conflicterend zijn met het huidige gebruik.

Als het gaat om de digitale koppeling is het belangrijk dat initiatieven niet op zichzelf staan maar dat er koppelingen worden gelegd met andere systemen welke elders functioneren.

Als het gaat om deelfietsen dan is het belangrijk om te bezien of de ontwikkeling van een systeem gekoppeld kan worden aan initiatieven welke al in de regio worden genomen. Kanttekening hierbij is wel dat er met name sprake is van systemen welke primair op utilitair gebruik zijn gericht. Systemen kunnen wel complementair aan elkaar zijn. Ook hiervoor geldt dat de grens geen barrière mag zijn.

Er zijn twijfels of een back-to-many systeem passend is voor het Grenspark. Gezien het type gebruik vergt een dergelijk systeem veel organisatie. In de praktijk zal er veel gebruik gemaakt worden van deelfietsen welke weer retour worden gebracht op de startlocatie. Voor sommige gebruikers kan het principe van een back-to-many systeem wel meerwaarde bieden. Het is belangrijk in te zetten op een open systeem (niet op basis van

abonnementen). Veel gebruikers zullen het systeem slechts voor één dag gebruiken. Er is geen sprake van vast gebruik.

Maatschappelijke meerwaarde creëren

Het grenspark moet niet alleen recreatief meerwaarde bieden voor de streek maar ook van meerwaarde zijn voor bewoners uit de streek. In dit verband is ook gesproken met welzijnsorganisatie Hulst voor Elkaar.

Maatschappelijk gezien bestaat er sterke behoefte aan het uitbreiden van het mobiliteitsaanbod. Het Grenspark is gelegen in een uitgestrekt gebied. De bevolkingsdichtheid is er klein, het aanbod van openbaar vervoer is er beperkt en het voorzieningenniveau is er laag. Ondertussen neemt het aantal hulpvragen toe en trekken ouderen weg uit de dorpen waardoor de leefbaarheid afneemt. Leefbaarheid kan alleen maar winnen door sterke mobiliteit.

Het verbinden van maatschappelijk vervoer aan toeristisch vervoer wordt als kansrijk gezien. Hiervoor is echter organisatie nodig zodat sectoren van elkaar kunnen profiteren en de verdien capaciteit groeit. Deze is wanneer er sectoraal wordt gewerkt te beperkt.

Benadrukt wordt dat het belangrijk is dat maatschappelijk vervoer de basis vormt waarbij er door toeristisch medegebruik combinatievoordelen gerealiseerd kunnen worden. Er moet balans zijn tussen commerciële en maatschappelijke doelen. Een maatschappelijke basis past beter bij de streek.

De uitwisseling tussen bewoners en bezoekers geeft meerwaarde en inhoud. Ook bewoners kunnen naar interessante plekken worden gebracht. Als er sprake is van onderling contact tussen bezoekers en bewoners kunnen bewoners de verhalen van de streek vertellen. De dynamiek tussen bezoekers en bewoners zorgt voor energie.

Ook is het van belang om het thema toeristische mobiliteit te verbinden aan de aanpak voor slimme mobiliteit. Zo kunnen initiatieven elkaar versterken en ontstaat er een bredere basis voor een goede businesscase.

Overig

In de gesprekken met de partnerorganisaties is ingegaan op de verschillende thema's uit de visie.

In meerdere gesprekken is daarbij de koppeling gelegd met de branding strategie van het Grenspark. Er bestaan zorgen over de hoeveelheid merken welke enerzijds complementair aan elkaar zijn maar anderzijds ook verwarrend kunnen werken (Grenspark / Havenland / Scheldekust / Waasland). Het gebied kent veel stempels. Het is belangrijk dat de verbinding hiertussen wordt gezocht en gelegd zodat bestemmingen daadwerkelijk complementair aan elkaar zijn. Niet de bestemming is leidend maar de verhaallijnen. Zo kan er geïntegreerd gewerkt worden in plaats van langs elkaar heen.

Het is dan ook van belang dat er een goede verbinding wordt gelegd tussen de branding strategie en de mobiliteitsvisie (en dan met name de ontwikkeling van routes).

Streekholders

Tijdens de meeting met de streekholders zijn verschillende suggesties gedaan voor toepassing van de visie en is het draagvlak gemeten voor verschillende onderwerpen uit de visie. Onderstaand staan de belangrijkste bevindingen aan de hand van de thema's routes en mobiliteit.

Routes in Grenspark Groot Saeftinghe

- Het bestaande route-aanbod moet worden uitgebreid, er is in de huidige situatie zeker geen overkill aan routes;
- Maak bij nieuwe routes gebruik van de knooppuntennetwerken, deze moeten wel verbeterd worden;

Bij uitbreiding van het routeaanbod bestaat er met name behoefte aan routes gericht op kinderen, routes waarbij de koppeling met streekproducten wordt gelegd en routes over onverharde paden.

In de routes moeten mensen vooral in aanraking komen met de 3 eenheid, de contrasten en natuurwaarden. Ook moeten fietsers en wandelaars onderweg volop kennis kunnen maken met streekproducten en de productie hiervan.

Streekholders zien voor zichzelf een taak weggelegd bij het uitzetten van routes, of om te fungeren als gids of verteller en als afstappunt onderweg tussenstop.

De visie met betrekking tot de routes wordt breed gedragen door streekholders en op een schaal van 1 tot 10 met gemiddeld een 7,5 gewaardeerd.



