



Grenspark Groot Saeftinghe

Belevenisvol Bereikbaar



GRENSPARK GROOT
SAEFTINGHE

Route- en mobiliteitsvisie voor het grenspark
Uitgebreid visiedocument met achtergronden

Opgesteld door Juust b.v.



Colofon

Documentgegevens

Titel Grenspark Groot Saeftinghe Belevenisvol Bereikbaar. Route- en mobiliteitsvisie voor het grenspark
Uitgebreid visiedocument met achtergronden (deel 3)
Rapportnummer 000236_R01_EC
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, Ilse van der Venne, Joep Steijaert, Jan d'Haens
Contactgegevens reinder@juust.nl
+31 6 11 843 798
Fotografie Sven Dullaert



Inhoud

Colofon	3
Inleiding	6
Kernvisie	7
Doelgroepen	8
Het gebied	9
Bereikbaarheid	11
Onthaalstructuur	15
Routes	18
Mobiliteitssysteem	25
Digitaal onthaal	31

Inleiding

Voor u ligt de route- en mobiliteitsvisie voor Grenspark Groot Saeftinghe. Wij – adviesbureau Juust b.v. uit het Zeeuwse Kapelle – hebben deze visie in opdracht van het Vlaams-Nederlands samenwerkingsverband Groot Saeftinghe mogen opstellen.

Het grenspark beoogt een extra ecologische, sociale en economische impuls te geven aan de streek. De wisselwerking tussen de uitgestrekte getijdennatuur en het aangrenzende polder- en havenlandschap maken het gebied spannend en bijzonder. Dit noemen we de drie-eenheid natuur, landbouw en haven. De identiteit van deze drie-eenheid, van Grenspark Groot Saeftinghe is getypeerd met de trefwoorden exclusief, uitdagend en grensverleggend. Het streven is dat alle voorzieningen en marketingactiviteiten passen binnen de drie-eenheid en invulling geven aan de identiteit. Daarmee zijn deze sturend voor de begrenzing, het ruimtelijk concept en voor branding en marketing.

Het ruimtelijk concept voor Grenspark Groot Saeftinghe bestaat uit vier planlagen:

1. Drie-eenheid: versterking van de synergie tussen natuur, landbouw en haven.
2. Groenblauw netwerk: de dijken en kreken worden uitgebouwd tot een robuuste ecologische structuur en een samenhangend wandelnetwerk.
3. Onthaalstructuur: Gezorgd wordt voor een betere bereikbaarheid en ontsluiting van het Grenspark, door de aanleg van onthaalpoorten, aantrekkelijke fietsverbindingen en bijzondere attracties.
4. Parkhart Groot Saeftinghe: tussen Emmadorp en Ouden Doel komt het parkhart waar bezoekers alle facetten van het Grenspark in kort bestek kunnen beleven en van waaruit andere delen van het Grenspark te verkennen zijn.

De vierplanlagen vormen een praktische leidraad voor overheden, ondernemers en andere initiatiefnemers om hun plannen af te stemmen op de identiteit en de positionering van het Grenspark.

Dit ruimtelijk concept uitgewerkt in de gebiedsagenda vormt de basis onder en het ontwikkelkader voor deze route- en mobiliteitsvisie voor het Grenspark.

Onze opdracht was het komen tot een visie op de mobiliteitsopgaaf in het Grenspark. Deze opgaaf is tweeledig: ze heeft betrekking op de recreatieve routestructuren in relatie tot de (veranderende) landschapsinrichting. Daarnaast richt de visie zich op de wijze waarop bewoners en recreanten zich door het gebied kunnen verplaatsen. Het uitgangspunt hierbij is dat de landschapsbeleving en mobiliteit hand in hand kunnen gaan en dat activiteiten in het gebied wel leiden tot meer bezoekers, maar niet zozeer tot meer autoverkeer door het gebied.

Opbouw document

De route- en mobiliteitsvisie is in de vorm van een drieluik samengesteld. Dit document vormt het derde en laatste deel van een drieluik bestaande uit de volgende documenten:

- Deel 1: Visueel uitgewerkte kaart met de visie in steekwoorden en in visuals;
- Deel 2: Bondige tekstuele uitwerking van de visie op verschillende onderdelen, ondersteund met visuals uit deel 1.
- Deel 3: Uitgebreide onderbouwing van de tekstuele visie, met name bedoeld voor beleidsmakers.

Dit document start met de kernvisie om zo een beeld te schetsen van hetgeen we ten aanzien van mobiliteit en routes voor ogen hebben in het Grenspark. Hierbij gaan we ook in op de doelgroepen. Vervolgens gaan we in op de gebiedsopbouw, deze vormt immers een belangrijk kader voor de thema's bereikbaarheid en de onthaalstructuur die daarna worden uitgewerkt. Vervolgens geven we een visie op routes door het gebied die als instrument dienen om mensen te geleiden door het landschap om alle facetten van het Grenspark te kunnen beleven. Tenslotte gaan we in op het stimuleren van mobiliteitsinitiatieven als instrument om mensen te faciliteren om zich door het Grenspark te verplaatsen.

Deel 3 van dit drieluik moet in samenhang gelezen worden met deel 1 en 2. De kaarten uit deel 2 zijn daarom niet opnieuw in dit document opgenomen.

Kernvisie

Grenspark Groot Saeftinghe Belevensvol Bereikbaar

Wie een bezoek brengt aan het Grenspark neemt daar de tijd voor. Zo kun je het verhaal van een uniek landschap waar de grens tussen landbouw, natuur en havens, Vlaanderen en Nederland en land en water vervaagt optimaal beleven. Daarom word je verleid om de goed bereikbare onthaalpoorten aan de buitenrand van het Grenspark te ontdekken en van daaruit het Grenspark in te trekken.

Je bereikt het Grenspark niet alleen met je eigen auto of met het openbaar vervoer, maar een unieke beleving is het vervoer over het water van de Schelde. Zo start je beleving al aan de oevers van de overkant! Wandelend door het landschap, op je eigen fiets of met één van de vormen van aangeboden vervoer kom je gemakkelijk in het hart van het Grenspark.

Wie de tijd niet heeft om een hele dag in het Grenspark door te brengen is welkom op één van de onthaallocaties in het parkhart en ontdekt van daaruit op een laagdrempelige manier het verhaal van dit unieke landschap. Het Grenspark is zo uitgestrekt en divers dat je het gebied telkens weer vanuit een andere locatie kunt ontdekken. Overal in het Grenspark worden aan de hand van routes verhalen verteld. Telkens weer vanuit een ander perspectief. Zo is het Grenspark iedere keer weer nieuw, ze verandert mee op het ritme van de seizoenen en het getij.

In deze visie gaan we uit van mobiliteit als middel om het unieke landschap te leren kennen. Naast bereikbaarheid staat gebiedsbeleving hierbij centraal. Belevensvol Bereikbaar dus.

Doelgroepen

In deze visie maken we onderscheid tussen bezoekers van buiten aan het Grenspark en inwoners en ondernemers uit de streek. Uitgangspunt is dat de visie meerwaarde biedt voor de streek. Ofwel uitvoering van de visie moet bijdragen aan de leefbaarheid en economie in het gebied. Juist voor de mensen die er wonen, werken en ondernemen. Toch focust deze visie zich primair op bezoekers van buiten het Grenspark. Deze doelgroep hebben wij, behalve ten aanzien van de bezoekduur, niet verder uitgesplitst of gesegmenteerd. Vanuit marketingoogpunt is een verdere segmentatie echter wel van belang. Voor het marketingplan van het Grenspark zijn consumenten ingedeeld op basis van socio-demografische kenmerken, levensstijlen en reisbehoeften. Hieruit zijn vervolgens archetypen gedestilleerd. Focus op bepaalde archetypen is relevant voor marketing en productontwikkeling, maar voor de visie gaan we in zijn algemeenheid uit van bezoekers.

Deze visie richt zich allereerst op **bezoekers van buiten** aan het Grenspark. Hierbij maken we onderscheid tussen bezoekers die een hele dag of een meerdaags bezoek aan het Grenspark brengen en bezoekers die een aantal uur in het Grenspark verblijven of een specifieke locatie bezoeken.

Uitgangspunt is dat bezoekers welkom zijn met hun auto in het gebied, maar dat ze worden verleid en gefaciliteerd om gebruik te maken van andere vormen van vervoer en om hun auto aan de rand van het Grenspark achter te laten. Dit is echter wel afhankelijk van de bezoekduur en het bezoekmotief.

We onderscheiden daarom:

- Kort bezoek: met de auto tot in het hart of naar een onthaalpoort om aldaar activiteiten te ondernemen
- Gericht bezoek: met de auto tot aan de bestemming
- Lang bezoek (dag): met het OV of de auto tot aan een onthaalpoort
- Lang bezoek (meerdaags): met het OV of de auto tot aan een onthaalpoort of het overnachtingsadres.

Gelet op de omvang van het gebied en de verschillende verhalen die het gebied vertelt, zetten we in op spreiding van bezoekers over het gebied. Juist de routes zorgen dat het hele Grenspark beleefd wordt. Er is immers zo veel meer te zien en te beleven dan de iconen in het parkhart alleen.

Naast de bezoekers zijn de **inwoners en ondernemers** uit het Grenspark van groot belang. Zij laten immers ander mobiliteitsgedrag zien en hebben ook andere wensen. Uitgangspunt is dat zij zich vrij door het gebied kunnen bewegen: om er te wonen, te werken, te ondernemen en te recreëren. Om in het gebied te kunnen recreëren maken zij vooral gebruik van hun eigen vervoer.

De verschillende aangeboden vormen van vervoer zijn ook voor hen toegankelijk. Sterker nog; bij het ontplooiën van nieuwe mobiliteitsinitiatieven wordt ook steeds gekeken op welke wijze het initiatief kan bijdragen aan leefbaarheid en sociale cohesie. Concreet denken we aan (gratis) toegang tot de vervoersinitiatieven of het benutten van mobiliteitsinitiatieven voor bijvoorbeeld het doen van boodschappen of als bezorgdienst. Mobiliteitsinitiatieven hebben bij voorkeur een koppeling met lokale ondernemers waardoor de lokale economie kan profiteren van vervoer.

Hierbij zoomen we specifiek in op de **gastheren van het grenspark**. De gastheren zijn de ambassadeurs van het gebied, zowel richting bezoekers als richting inwoners en collega-ondernemers. De gastheren zijn oprecht betrokken bij het gebied en kunnen mede hierdoor goed inspelen op de behoeften van bezoekers. Daarnaast creëren zij draagvlak voor het behoud van het landschap, de ontwikkeling van activiteiten en vormen zij de ogen en oren in het gebied voor beleidsmakers.

Het gebied

Van ontpoldering naar een uniek natuurgebied

Met oog op het terugbrengen van een goede balans tussen veiligheid, natuur, economie en recreatie zetten Nederland en Vlaanderen onder andere in op natuurherstel om zo de rivier weer de ruimte te geven om te ademen. Besloten is om onder andere de Nederlandse Hertogin Hedwigepolder en de Vlaamse Hertog Prosperpolder terug te geven aan de natuur en te ontwikkelen tot een uniek getijdengebied. Het Hedwige-Prosperproject is gelegen naast het Verdronken Land van Saeftinghe en nieuwe Vlaamse natuurgebieden (Doelpolder en Nieuw Arenbergpolder) en vormen samen een aaneengesloten grensoverschrijdend natuurgebied.

Het landschap en de ligging vlak bij de haven van Antwerpen en het verdronken land van Saeftinghe maken het gebied erg interessant voor lokale horeca- en recreatieondernemers. Het gebied biedt volop potentie om te ondernemen. Bewoners en toeristen kunnen genieten van een groot aantal activiteiten en van de unieke natuurbeleving door zich al fietsend en wandelend door en langs het gebied te bewegen. Op verschillende punten genieten mensen van het uitzicht over het natuurgebied, juist op deze plekken zijn de afgelopen jaren nieuwe economische activiteiten ontploot.

Aan de hand van natuurontwikkeling ontwikkeld zich een nieuwe internationale toeristische trekpleister waarin volop kansen liggen voor ondernemers en bewoners. Om plannen verder te kunnen ontwikkelen en kansen te benutten zijn overheden, betrokken organisaties en ondernemers uit de regio de samenwerking met elkaar aangegaan binnen Grenspark Groot Saeftinghe.

Grenspark Groot Saeftinghe kan en wil zoveel meer zijn dan een natuurgebied in de schaduw van de haven. Het Grenspark vormt de katalysator voor de versterking van sociale, maatschappelijk en ecologische waarde. Het Grenspark vormt een drie-eenheid. Natuur, landbouw en haven zijn de drie-eenheid waar Grenspark Groot Saeftinghe op wordt gebouwd. Nergens ter wereld is deze combinatie zo nadrukkelijk aanwezig als in deze bocht van de Schelde.

Grenspark Groot Saeftinghe: hoe zit het precies

De begrenzing van het Grenspark is gebaseerd op de grootste uitbreiding van het intergetijdengebied van Saeftinghe, in de 17e eeuw. De later

ingedijkte polders maken deel uit van het Grenspark. Ze vormen de voornamelijk agrarische buitenschil om het centrale natuurkerngebied. Het Grenspark kent een fluïde begrenzing en heeft dan ook geen duidelijke ruimtelijke afbakening. We spreken daarom van een onbegrensd gebied, wars van landsgrenzen, gemeentegrenzen of grenzen tussen land en water.

Het complete gebied wat tot het grenspark gerekend wordt heeft een totale oppervlakte van ca 18.000 hectare. Het aaneengesloten natuurkerngebied (Verdronken land van Saeftinghe, Hedwige-Prosperproject, de Doelpolders en de Nieuw-Arenbergpolder) heeft een oppervlakte van ca. 4.700 hectare. Dit gebied vormt de kern van het Grenspark.

Het gebied vormt een drie-eenheid van natuur, landbouw en haven. De drie-eenheid is vertaald naar een ruimtelijke hoofdzonering van het grenspark in natuurkern, buitenschil en havenland. Op het raakvlak daarvan liggen de 'tussenpolders', waar bij uitstek verbindingen worden gezocht. De wisselwerking tussen de uitgestrekte getijdennatuur en het aangrenzende polder- en havenlandschap maken het gebied spannend en bijzonder.

Natuurkern

De kern van het grenspark bestaat – in de toekomst – uit een aaneengesloten natuurgebied (Verdronken land van Saeftinghe, Hedwige-Prosperproject, de Doelpolder-Noord, Doelpolder-Midden en de Prosperpolder-Zuid) en heeft een oppervlakte van ca. 4.700 hectare. Het natuurkerngebied wordt behoedt voor overmatig recreatief gebruik.

Buitenschil

De buitenschil wordt gevormd door het cultuurlandschap waar de nadruk ligt op agrarisch gebruik. De buitenschil wordt een proeftuin voor natuurinclusieve en klimaatadaptieve landbouw. Hier vormen de kreken en dijken een samenhangend groenblauw netwerk, dat beeldbepalend is voor het polderlandschap. Dit netwerk wordt uitgebouwd tot een robuuste ecologische structuur en een recreatief 'zwerfnetwerk' voor het grenspark. In de buitenschil zijn verschillende dorpen gelegen, maar bijvoorbeeld ook vestingstad Hulst. De buitenschil vormt de fluïde begrenzing van het grenspark. Hier worden bezoekers primair onthaald om van daaruit verder het grenspark in te trekken.

Havenland

Het Havenland van Antwerpen vormt de industriële buitenschil aan de zuidkant van het grenspark. De haven maakt onderdeel uit van de drie-

eenheid. De haven geeft niet alleen de skyline van het grenspark vorm, maar is ook de innovatiepartner voor het grenspark. Bijvoorbeeld als leverancier van restwarmte.

De Westerschelde en Schelde vormen de natte buitenschil van het grenspark, maar maken tegelijkertijd ook onderdeel uit van het grenspark. Het grenspark ontleent haar bestaansrecht immers aan de zeearm. Om in het grenspark te komen vormt de Schelde nu nog een barrière. In de toekomst vormt ze echter niet alleen de levensader voor de haven waarop de grootste zeeschepen ter wereld aan je neus voorbijtrekken, maar vormt ze ook de belevenisvolle verbinding voor bezoekers van de 'overkant'.

Tussenpolders

De tussenpolders vormen de belevenisvolle corridor tussen het natuurkerngebied en de buitenschil. Dit vormt de multifunctionele zone, waar natuur, landbouw en haven nieuwe arrangementen aangaan. Hier kunnen voorzieningen worden ingepast die in het natuurkerngebied niet mogelijk zijn. In dit gebied is er ruimte voor de ontwikkeling van nieuwe economische dragers op het platteland. Hier kunnen ondernemers goed boeren. De beleving van landbouw (zien, ruiken, proeven) staat in dit landschap centraal. Bezoekers verplaatsen zich in de tussenpolders het liefst over unieke dijkpaden en langs kreken en akkerranden.

Parkhart Grenspark Groot Saeftinghe

Tussen Emmadorp en Ouden Doel komen de belangrijkste routes en attracties van het grenspark samen en raken de werelden van natuur, landbouw en haven elkaar heel direct. Dit is het centrale Parkhart Groot Saeftinghe, waar de bezoekers alle facetten van het grenspark in kort bestek kunnen beleven en van waaruit alle andere delen van het grenspark te verkennen zijn. In het parkhart zijn op korte afstand van elkaar de 4 grensparkiconen gelegen. Emmadorp als educatief natuurcentrum (poort naar het Verdrongen land), de Prosperhoeve als centrale onthaalpoort, een Panoramaheuvel als ultieme natuurbelevingsplek in het getijdengebied en de Schelde-oever bij Ouden Doel als havenzicht en natuurpoort.

Rondom het parkhart liggen verschillende 'hotspots' die een aantrekkingskracht hebben op recreanten – op een andere schaal dan de Grensparkiconen. Denk hierbij aan Fort Liefkenshoek nabij Kallo, het dorp Doel wat herontwikkeld wordt aan de oever van de Schelde, de Zeeuws-Vlaamse Schelddorpen zoals Paal met horeca langs de Scheldeoever of de radartoren bij Ossensisse of de Meester van der Heijdingroeve in Nieuw

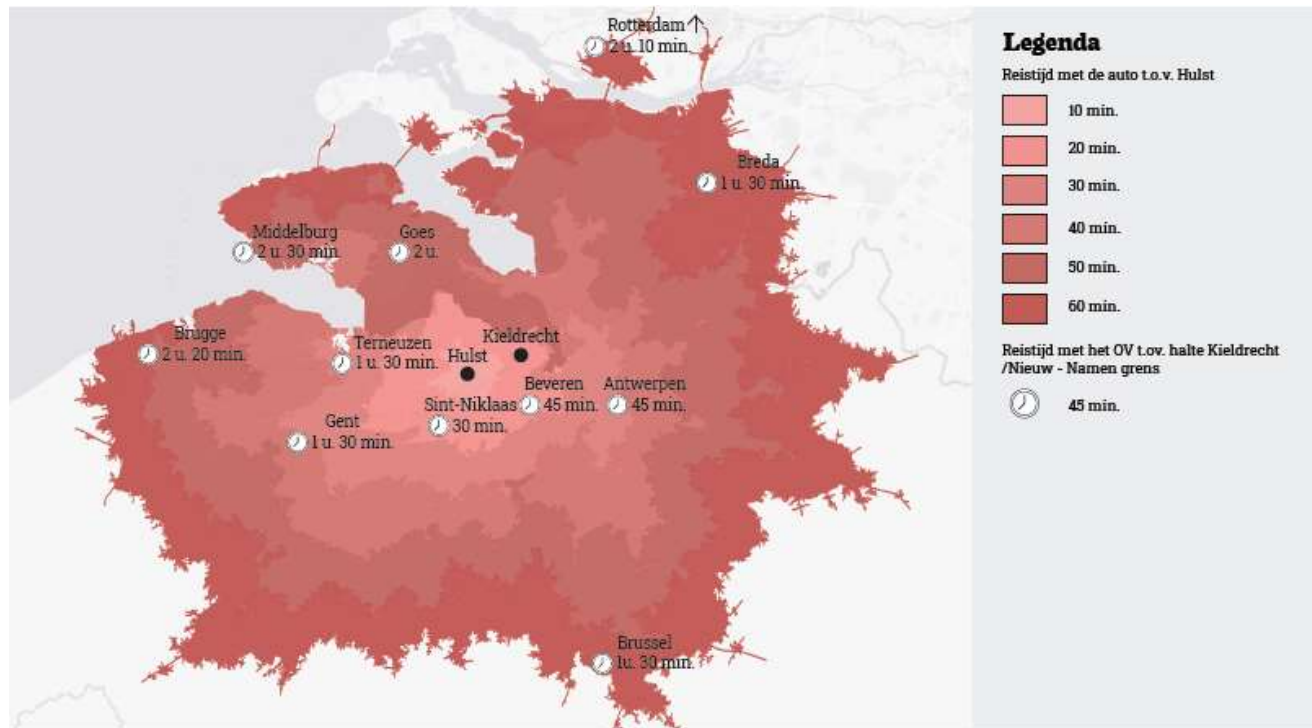
Namen. Ook delen van Beveren, Sint-Gillis-Waas en Hulst vallen binnen het bereik van het Grenspark.

Bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid en ontsluiting zijn voorwaarden voor de toeristische, economische en maatschappelijke ontwikkeling van het Grenspark. Daarbij is allereerst de vraag aan de orde hoe de bereikbaarheid van het gebied is. Het Grenspark is bereikbaar via de weg, met het openbaar vervoer of over water. Hoewel de Schelde deel uitmaakt van de drie-eenheid, valt op dat deze – vanuit het noorden en oosten in de huidige situatie ook een barrière vormt in de bereikbaarheid. Enkel via tolwegen (Westerscheldetunnel en Liefkenshoektunnel) of voor wie rondom Antwerpen wil rijden is de Schelde te kruisen.

Auto

Het Grenspark is over de weg goed bereikbaar. Rond het grenspark ligt een robuust wegennetwerk om naar het gebied toe te rijden. Op de afbeelding is de reistijd per auto weergegeven voor het gebied in een ring rond het Grenspark. Binnen een uur sta je vanuit o.a. Antwerpen, Brussel, Gent, Brugge, Breda, Dordrecht en Middelburg in het Grenspark. Vooral in zuidelijke richting is de aanrijtijd per auto beperkt, voor de noordelijke richting loopt de reistijd snel op naar meer dan 40 minuten. Hieruit blijkt dan ook de barrièrewerking welke de Schelde momenteel voor het autoverkeer heeft.



In de buitenschil liggen een aantal gebiedsontsluitingswegen die gericht zijn op het snel afwikkelen van grotere hoeveelheden autoverkeer. In de tussenpolders ligt een fijnmazig netwerk van erftoegangswegen die voornamelijk gemengd gebruikt worden door auto's, landbouwverkeer en fietsers. Dit netwerk van wegen is ingericht om rustig **door het gebied** te rijden. In het Grenspark is dan ook enkel sprake van bestemmingsverkeer en lokaal doorgaand verkeer. Binnen het gebied zijn er geen problemen aangedragen met betrekking tot bereikbaarheid en drukte.

Binnen het gebied wonen en werken mensen met de daarbij behorende mobiliteitsbewegingen. Bezoekers en toeristen hebben hierbinnen hun plaats. Haven gerelateerde mobiliteit over de weg heeft geen directe weerslag op het netwerk in het Grenspark. Af- en toevoer van goederen gebeurt via het robuuste wegennet.

Een goede bereikbaarheid en ontsluiting zijn randvoorwaarden voor de economische en maatschappelijke ontwikkeling van het Grenspark. Goede bereikbaarheid en ontsluiting leveren een bijdrage aan de leefbaarheid van de regio. Vanuit de gebiedsagenda is de inzet dat het niet de bedoeling is om extra autoverkeer aan te trekken in het hart van het Grenspark. De onthaalstructuur wordt daarom primair gekoppeld aan de ontsluitingswegen in de buitenschil zodat de kern van het Grenspark geen grote hoeveelheden autoverkeer aantrekt. De onthaalstructuur is dan ook mede gebaseerd op de huidige infrastructuur.

Voor bezoekers geldt dat het Grenspark zich optimaal laat beleven wanneer men de tijd neemt en men zich op een rustige manier door het landschap beweegt. Hoe dichterbij het parkhart hoe meer wenselijk het is dat

**“DAAROM RACE JE NIET DOOR HET GEBIED
MAAR WANDEL JE, STA JE STIL EN DENK JE OP
HET RITME VAN EEN RUSTIGE HARTSLAG.
GELIJK DIE VAN DE GETIJDEN:
VOORSPELBAAR EN BETROUWBAAR...”**

Citaat uit Gebiedsagenda van Identity Matching Academy

bezoekers de auto laten staan. Mensen worden niet gedwongen om de auto te laten staan, maar worden op logische plekken verleid om anders mobiel te zijn om zo het Grenspark optimaal te kunnen beleven. De onthaalstructuur vormt een belangrijk instrument om hier invulling aan te

geven. Zo ontstaat een mooie balans tussen de auto en onder andere wandelen en fietsen.

Openbaar vervoer

Bereikbaarheid via het openbaar vervoer is voornamelijk zuidelijk geconcentreerd. Vanaf de intercitystations van Sint Niklaas, Beveren en Antwerpen liggen er directe buslijnen naar Kieldrecht aan de rand van het Grenspark. Enkel vanuit Hulst, Sint Niklaas, Beveren en Antwerpen is de rand van het grenspark binnen het uur bereikbaar met het openbaar vervoer. Vanaf de rand zijn er geen OV verbindingen verder het Grenspark in. Vanaf de OV-haltes in de buitenschil moeten bezoekers eenvoudig de overstap kunnen maken naar andere vormen van mobiliteit. De OV-haltes in de buitenschil maken daarom ook onderdeel uit van de onthaalstructuur.

Recent zijn in Vlaanderen vervoerregio's ingesteld. Toekomstgericht zal het openbaar vervoer in de regio hierdoor anders worden ingericht. Voor het Grenspark is voornamelijk de vervoerregio Antwerpen (hieronder valt Beveren) relevant en in mindere mate de vervoerregio Waasland (hieronder valt Sint Niklaas).

Voor de vervoerregio Antwerpen wordt ingezet op multimodale bereikbaarheid van de gehele regio. Hierbij wordt ingezet op het bevorderen van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets tot een modal split van 50/50 (maximum 50% van de verplaatsingen per wagen, 50% te voet, per fiets of met openbaar vervoer).

Vanuit het Grenspark moet richting de Vervoerregio Antwerpen worden ingezet op het waarborgen en stimuleren van bereikbaarheid via openbaar vervoer zodat het Grenspark kan fungeren als groene achtertuin van de regio om in te kunnen recreëren en waarbij de ambitie ten aanzien van de modal split wordt doorvertaald.

In september 2020 stelden de provincies Noord-Brabant, Limburg en Zeeland een regionale uitwerking van het Toekomstbeeld OV 2040 op. Vanuit een Hink-Stap-Sprong gedachte zal worden geïnvesteerd in het openbaar vervoer en het spoornetwerk tot en met 2040. Voor Zeeland is als belangrijkste opgave opgenomen het tot stand brengen van betere en snellere verbindingen met economisch sterke regio's zoals de Randstad, Noord-Brabant en Vlaanderen. Hier profiteren niet alleen inwoners van, maar het kan ook het toerisme een boost geven. Hou vanuit het Grenspark de ontwikkelingen rondom de uitwerking van het Toekomstbeeld in de gaten

en probeer hier waar mogelijk aansluiting bij te zoeken. Naast snelle treinverbindingen met economisch sterke regio's is het ook van belang dat reizigers zonder 'omwegen' in het Grenspark kunnen komen. Dat een OV-reiziger uit Rotterdam momenteel net zo snel in het Grenspark staat als een reiziger uit Goes is hierbij veelzeggend. Vanuit Nederland moet dan ook ingezet worden op verbetering van de bereikbaarheid via het OV vanuit Terneuzen en via de stations ten noorden van de Westerschelde

Waterbus

De Westerschelde en de Schelde vormen momenteel een barrière voor de bereikbaarheid van het Grenspark. De zeearm kan alleen gekruist worden via toltunnels. Ingezet wordt op het uitbreiden van het aantal halteplaatsen van de waterbus vanuit Antwerpen. De waterbus verbindt het centrum van Antwerpen met het havengebied. De meest noordelijke haltes zijn Fort Liefkenshoek en de Kallosluis aan de linkeroever en Lillo aan de rechteroever. Vanuit Fort Liefkenshoek is het nog 20 km (per fiets) naar Emmadorp. De waterbus vormt niet alleen een potentiële verbinding vanuit Antwerpen naar het Grenspark. Deze kan ook vanuit de omliggende gebieden rond de Schelde de functie vervullen als vervoermiddel richting Antwerpen.

Vanuit Kallo wordt de waterbus al gebruikt door Zeeuwen die werkzaam zijn in Antwerpen of een bezoek willen brengen aan de stad. Voor grensoverschrijdend verkeer kan uitbreiding van de waterbus naar noordelijke haltes langs de Westerschelde niet alleen meerwaarde bieden voor het Grenspark maar ook voor verkeer richting Antwerpen. Dit kan jaarrond maar zou ook enkel in het toeristisch seizoen kunnen. Een alternatief is om watervervoer – los van de waterbus - apart te organiseren.

Uitbreiding van de waterbusverbinding draagt niet alleen bij aan de bereikbaarheid, maar de Schelde vormt zo niet langer een barrière maar verwordt tot een belevenisvolle en relevante oeververbinding voor het Grenspark. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre uitbreiding van het aantal aanlegplaatsen bijdraagt aan een goede businesscase voor de waterbus of dat dit apart moet worden georganiseerd. Streefbeeld is dat beide oevers van de (Wester)Schelde worden voorzien van opstapplaatsen met een hieraan gekoppelde verbinding. Voor de realisatie van aanlegplaatsen is het van belang dat hierbij rekening gehouden wordt met het getij en de drukbevaren vaarroute voor scheepvaartverkeer richting en vanuit de havens. Aanlegplaatsen ten noorden van de Westerschelde dragen bij aan de belevenisvolle bereikbaarheid van het Grenspark vanuit

de omgeving tussen Goes en Bergen op Zoom. De aanlegplaatsen ten noorden van de Westerschelde kunnen tevens worden verbonden aan de NS-stations Kruiningen-Yerseke en Rilland-Bath.

Aan Nederlandse zijde zetten we daarnaast in op het versterken van de verbinding tussen Hansweert en Perkpolder. In de huidige situatie vaart dit pontje enkel in juli en augustus driemaal daags op zondag, maandag, woensdag en vrijdag. Het is wenselijk om de vaarfrequentie te intensiveren en de vaarperiode te verruimen.



Onthaalstructuur

Zoals hiervoor aangegeven is de onthaalstructuur een belangrijk instrument om invulling te geven aan de ambitie om – zeker in de tussenpolders en het hart van het Grenspark – anders mobiel te zijn dan met de eigen auto. Hoe dichterbij de natuurkern hoe meer wenselijk het is dat bezoekers de auto laten staan. Mensen worden niet gedwongen om de auto te laten staan, maar worden op logische plekken verleid om anders mobiel te zijn om zo het Grenspark optimaal te kunnen beleven.

In het Grenspark ligt een fijnmazig netwerk van erftoegangswegen. In de buitenschil liggen een aantal gebiedsontsluitingswegen die gericht zijn op het snel afwikkelen van grotere hoeveelheden autoverkeer. De onthaalstructuur wordt primair gekoppeld aan deze wegen zodat de kern van het Grenspark geen grote hoeveelheden autoverkeer aantrekt.

Vanaf de OV-haltes in de buitenschil moeten bezoekers eenvoudig de overstap kunnen maken naar andere vormen van mobiliteit. De OV-haltes maken daarom ook onderdeel uit van de onthaalstructuur.

De onthaalstructuur is enerzijds gericht op het ontvangen van bezoekers en het laten overstappen op andere modaliteiten, anderzijds fungeert deze ook als startpunt voor routes en een bezoek aan de verschillende onderdelen van het Grenspark. In de onthaalstructuur onderscheiden we drie verschillende types, te weten:

Onthaalpoorten: grote onthaalpoorten aan de rand van het Grenspark (buitenschil).

Onthaallocaties: middelgrote ontvangstlocaties in het parkhart.

Pleisterplaatsen: Gekoppeld aan dorpen en kleinschalige beleef- of attractiepunten verspreid over het Grenspark.

Onthaalpoorten

- Doel: Havens en energie
- Kieldrecht en Nieuw-Namen: Grens
- Hulst: Polder en linies
- Perkpolder: Schelde

De eerste laag van de onthaalstructuur vormen de onthaalpoorten. Dit zijn grote onthaalpoorten aan de rand van het Grenspark (buitenschil). Deze onthaalpoorten zijn gelegen nabij uitvalswegen en daardoor makkelijk bereikbaar. De onthaalpoorten vormen de primaire toegang tot het Grenspark. Ze zijn het startpunt van fietsroutes en wandelroutes (>10 km) en het opstappunt voor verschillende vormen van vervoer die de bezoeker tot in het hart van het Grenspark brengen. Hierdoor hebben de onthaalpoorten een schakelfunctie en zijn primair gericht op bezoekers die een hele dag of meerdaags bezoek aan het Grenspark brengen. De onthaalpoorten vormen ook de ontwikkellocaties waar omheen nieuwe economische activiteiten kunnen worden ontplooid.

We voorzien vier onthaalpoorten. In Doel, Kieldrecht / Nieuw-Namen, Hulst en Perkpolder. De onthaalpoorten worden ingericht in een herkenbare stijl bij het Grenspark passende stijl. Iedere onthaalpoort wordt daarnaast gekoppeld aan een thema. Hierdoor is iedere poort ook uniek ten opzichte van elkaar waardoor herhaalbezoek aan het Grenspark gestimuleerd wordt. Vanuit elke poort is het Grenspark immers anders.

Op dit moment zetten we in op onthaalpoorten op deze vier locaties. Hiermee is sprake van een goede spreiding van de onthaalpoorten in een ring rond de rand van het Grenspark. Toekomstgericht kunnen de onthaalpoorten in omvang worden uitgebreid of het aantal onthaalpoorten kan toenemen wanneer bezoekers nog meer gespreid moeten worden of wanneer ontwikkelingen hierom vragen. Randvoorwaarde voor de onthaalpoorten is wel dat deze gekoppeld is aan gebiedsontsluitingswegen en hierdoor goed bereikbaar is.

De onthaalpoort in Doel is gekoppeld aan de herontwikkeling van het dorp Doel en de geplande investeringen welke hier worden gedaan. Deze onthaalpoort heeft ook een duidelijke connectie met de Schelde, inzet hierbij is om de onthaalpoort te koppelen aan een nieuwe halte voor de Waterbus.

Daarnaast is Doel zeer goed te bereiken met de infrastructuur die in de haven is gelegen. De afgelopen jaren is in deze infrastructuur geïnvesteerd.

Voor de poort in Perkpolder merken we op dat deze niet direct gekoppeld is aan uitvalswegen. Perkpolder vormt echter een belangrijke ontwikkellocatie aan de Schelde en is – naast goed bereikbaar via de weg (vanwege het feit dat vanuit Perkpolder in het verleden het autoveer Perkpolder – Kruiningen voer) ook bereikbaar via het water. Gelet hierop is voor deze locatie gekozen, waarbij versterking van de verbinding tussen Hansweert en Perkpolder belangrijk is. Gekoppeld aan deze onthaalpoort is het dan ook van belang dat de opstaplocatie aan de noordzijde van de Westerschelde goed bereikbaar is met de auto en het OV en voldoende parkeergelegenheid biedt.

Met name de onthaalpoort in Kieldrecht / Nieuw-Namen geldt ook als onthaalpoort gekoppeld aan het openbaar vervoer. Ook is er een zeer goede verbinding met Antwerpen, Sint Niklaas en Beveren.

Juist de thematisering van de onthaalpoorten is ook belangrijk om bezoekers de verschillende facetten van het Grenspark telkens weer vanuit een ander perspectief en een andere locatie te laten ontdekken. Hierdoor dragen deze ook bij aan de spreiding van bezoekers.

Onthaallocaties

- Emmadorp Bezoekerscentrum Verdrongen Land van Saeftinghe
- Prosperhoeve in Prosperdorp

De tweede laag in de onthaalstructuur zijn de middelgrote onthaallocaties in het parkhart. De locaties zijn gelegen nabij de belangrijkste grensparkiconen. De onthaallocaties vormen het start- en eindpunt van routes en vormen ook het primaire op- en uitstappunt voor andere vormen van vervoer tussen de onthaalpoorten en het parkhart. Op de onthaallocaties in het parkhart draait het om gebiedsbeleving en -educatie, deze zijn gericht op een brede doelgroep en zijn vooral bedoeld voor wie alleen het parkhart wil bezoeken (bezoek voor enkele uren). Op deze locaties is landschappelijke inpassing van parkeerruimte extra belangrijk, het parkeren op zich moet ook onderdeel van de natuurbeleving zijn.

Pleisterplaatsen

- Kallo
- Fort Liefkenshoek

- Ouden Doel
- Paal
- Graauw
- Walsoorden
- Lamswaarde
- Kloosterzande
- Ossensisse

De derde laag van de onthaalstructuur zijn de pleisterplaatsen. De pleisterplaatsen zijn kleinschalige beleef- of attractiepunten verspreid over het Grenspark. De pleisterplaatsen worden gekoppeld aan dorpspleinen, attracties, horecapunten etc. De pleisterplaatsen zijn los te bezoeken en kunnen daarnaast als vertrekpunt fungeren voor wie met eigen vervoer, een route wil ondernemen. De pleisterplaatsen worden uitgerust met informatie over het Grenspark en zijn hierdoor herkenbaar als onderdeel van de onthaalstructuur.

Op dit moment kiezen we ervoor een aantal pleisterplaatsen te benoemen die zeker geschikt zijn voor deze functie. Zeker het aantal pleisterplaatsen is niet gelimiteerd. Voorwaarde is wel dat er een goede spreiding over het Grenspark is. De pleisterplaatsen kunnen óf gekoppeld worden aan een dorp of aan attracties die een programma aanbieden gekoppeld aan het Grenspark, zoals bijvoorbeeld een hoeve met streekproducten. De exacte ligging van pleisterplaatsen moet daarom horizontaal worden ontwikkeld, samen met ondernemers en de bewoners uit een dorp. Ondernemers kunnen desgewenst aansluiten op dit concept en een pleisterplaats realiseren.

Inrichting van de onthaalstructuur

De onthaalpoorten moeten minimaal beschikken over de volgende onderdelen.

- Ruime parkeergelegenheid auto's / motoren (>250 plaatsen)
- In de nabijheid van horeca
- In de nabijheid van de wegenstructuur gericht op ontsluiting van het gebied

- In de nabijheid van OV halte1
- (Digitaal) informatiepunt over het Grenspark en activiteiten
- Gelegen op een knooppunt van recreatieve routenetwerken
- Overzicht recreatieve routes in de omgeving
- Ophaal- en innamepunt voor deelfietsen
- Halteplaats voor verschillende vormen van mobiliteit (op- en afstappunt)

Organische ontwikkeling

De uitgangspunten en locaties voor de onthaalstructuur zijn nu bepaald. Omdat het grenspark een gebied in transitie is, ontwikkeld de onthaalstructuur zich organisch. Hier kunnen nieuwe plaatsen bijkomen en wanneer de noodzaak of wenselijkheid tot verdere spreiding van bezoekers er is kunnen onthaalpoorten en pleisterplaatsen mogelijk doorgroeien. Het



Routes

Zoals benoemd in het hoofdstuk bereikbaarheid is de visie geënt op het streven dat bezoekers het Grenspark optimaal kunnen beleven wanneer men de tijd neemt en men zich op een rustige manier door het landschap beweegt. Mensen worden verleid om de auto aan de rand van het Grenspark te laten staan en zich op andere manieren door het Grenspark te verplaatsen. De onthaalstructuur is hiervoor een belangrijk instrument. Naast het faciliteren van overstapmogelijkheden op andere vormen van vervoer (zie hoofdstuk mobiliteitssysteem) fungeert de onthaalstructuur ook als startpunt voor routes door het Grenspark.

In het Grenspark worden bezoekers en bewoners (tezamen genoemd recreanten) gefaciliteerd om het Grenspark te ontdekken. Hierbij zetten we in op actieve vormen van recreatie. Routes zijn een belangrijk instrument om het Grenspark op een actieve manier te beleven. Primair zetten we in op het faciliteren van fietsers en wandelaars. Hiertoe worden bestaande recreatieve routenetwerken benut, uitgebreid en verfijnd gericht op kwaliteit.

Nu al heeft het gebied een grote aantrekkingskracht op wandelaars en fietsers. Langeafstands- wandelaars, natuurbezoekers, hardlopers, recreatieve fietsers, mountainbikers, groepen wielertoeristen. Voor ieder type recreant heeft de regio wat te bieden. Zowel via uitgezette routes, routenetwerken of voor wie zijn eigen weg door het gebied zoekt. Ondanks het ruime aanbod aan recreatieve routes en -routestructuren zetten we in op het versterken van het routeaanbod in het Grenspark. Niet gericht op het creëren van meer van hetzelfde, maar op routes die bijdragen aan het beleven van de identiteit van het Grenspark.

Huidig aanbod

In het gebied ligt een recreatief fietsnetwerk, dit is een grensoverschrijdend netwerk op basis van knooppuntnummers aan de hand waarvan fietsers zelf hun route door het gebied kunnen samenstellen. Aan beide zijden van de grens is bewegwijzering nagenoeg gelijk aan elkaar. Ook zijn in het Zeeuwse deel van het Grenspark bewegwijzerde wandelroutes aanwezig als onderdeel van het Zeeuwse wandelnetwerk. Aan de Vlaamse zijde van de grens is sinds het najaar van 2020 het wandelnetwerk gerealiseerd. De netwerken sluiten over de grens naadloos op elkaar aan. De bewegwijzering aan beide zijden van de grens is wel verschillend.

De voorbije jaren zijn een groot aantal los bewegwijzerde routes gesaneerd en geïntegreerd binnen het fietsknooppuntennetwerk. Aan de hand van de knooppunten zijn door Toerisme Waasland, VVV Zeeland, Havenland en verschillende commerciële aanbieders routes uitgezet in het gebied. Het grootste deel van deze routes is online vindbaar en te downloaden. Daarnaast is een beperkt aantal routes ook in gedrukte vorm verkrijgbaar. Deze gedrukte routes bevatten meer achtergrondinformatie over het gebied.

De recreatieve routenetwerken voor fietsers en wandelaars zijn een instrument om recreanten door het gebied te geleiden. Om dit instrument goed in te zetten is het van belang om zicht te hebben op de huidige stand van zaken.

Sterktes

- Met name het fietsnetwerk is ruim bekend in zowel Nederland als België. Het Zeeuwse fietsnetwerk behoort tot de beste netwerken van Nederland (bron: kwaliteitsmonitor Landelijk Fietsplatform).
- Hoewel het wandelnetwerk nog relatief jong is en minder bekend is, is de systematiek van het wandelnetwerk vergelijkbaar met het fietsknooppuntensysteem. In heel Nederland en België doen wandelnetwerken op basis van knooppunten hun intrede. Hierdoor zal de bekendheid en populariteit toenemen.
- De netwerken zijn grensoverschrijdend ingericht, hierdoor vormt de grens geen barrière voor recreatieve routes.
- Het onderhoud van de routes en de bewegwijzering is geborgd via provinciale structuren (via provincies Zeeland en Oost-Vlaanderen). Het kwaliteitsniveau van de bewegwijzering is hoog.

Zwaktes

- De netwerken zijn grofmazig. Dit is enerzijds gelegen in de landschapsopbouw met grote polders, anderzijds doordat het gebied lange tijd als weinig aantrekkelijk voor recreatieve doeleinden is bestempeld.
- De netwerken missen de verbinding met de identiteit van het gebied. Bij de selectie van de gebruikte wegen en paden binnen het netwerk is de koppeling met de identiteit niet gelegd.
- Zowel het wandelnetwerk als het fietsnetwerk is voor een groot deel gelegen langs of over bestaande wegen. Er wordt weinig gebruik gemaakt van unieke paden enkel toegankelijk voor wandelaars of fietsers.

- Wijzigingen in het netwerk worden slechts beperkt doorgevoerd. Uitgangspunt van netwerkbeheerders aan beide zijden van de grens is dat herzieningen gelijktijdig eens per 5 jaar worden doorgevoerd.

Ontwikkelkansen

De huidige recreatieve netwerken bieden de volgende ontwikkelkansen:

- Uitbreiding van het netwerk leidt tot een meer fijnmazig netwerk. Dit biedt mogelijkheden om meer gevarieerde routes samen te stellen met verschillende lengtes. Met name voor het wandelnetwerk is dit belangrijk, zodat dit netwerk ook bruikbaar wordt voor wandelingen tot 10 kilometer.
- Uitbreiding van het netwerk biedt mogelijkheden meer gebruik te maken van unieke paden en daardoor meer aan te sluiten bij de gebiedsbeleving.
- De netwerksystematiek kan als basis dienen om de belevingswaarde (natuur, landbouw, havens) te vergroten en meer aan te sluiten op de identiteit van het gebied zodat het streekeigen gehalte wordt verhoogd.

De functie van routes in het Grenspark

In het Grenspark draait het om landschapsbeleving waarbij de synergie en afwisseling tussen natuur, landbouw en havens centraal staat. Bezoekers moeten het Grenspark met al hun zintuigen kunnen beleven. Routes vormen hét middel om alle facetten van het landschap te kunnen beleven. Voor verschillende doelgroepen zijn routes te vinden in het Grenspark. Hierbij leggen we de focus op fietsen en wandelen. We zetten in op uitbreiding van het routeaanbod waarbij uitbreiding duidelijk gekoppeld is aan de identiteit van het Grenspark. Daarnaast zetten we in op versterking van het bestaande aanbod.

Vanuit verschillende projecten (o.a. Project versterk de Scheldekust met Schelderoute, Trage wegen en fietsroutes gemeente Beveren, Masterplan Prosper) is de afgelopen jaren ingezet op het versterken van de mogelijkheden om de regio actief te kunnen beleven. Deze visie op routes geldt niet als alternatief voor deze projecten en initiatieven maar vormt een kader waarbinnen het routeaanbod in het Grenspark kan worden ontwikkeld. De basis van routes ligt in de knooppuntnetwerken, deze netwerken vormen het snoer waaraan routes worden opgehangen.

Uitbreiden en verfijnen recreatieve routenetwerken

Wie zich verplaatst door het Grenspark moet vrijheid kunnen ervaren. Routes zijn een belangrijk instrument om mensen door het Grenspark langs de mooiste plekken te leiden. Routes in het gebied zijn vormgegeven in de vorm van een 'zwerfnetwerk' gebouwd op het dijkenpatroon en langs de kreken. Recreanten ontdekken zo het Grenspark op hun eigen manier en op hun eigen tempo.

De bestaande recreatieve routenetwerken voor wandelaars en fietsers lenen zich in de basis voor zwerfgedrag. Gebruikers kunnen hun eigen routes door het gebied samenstellen aan de hand van de knooppuntnummers. De knooppuntnetwerken bieden een grote mate van vrijheid. Routelengte en richting kunnen zelf bepaald worden. Via de netwerken kunnen bezoekers bovendien geweerd worden van kwetsbare plaatsen. Het verfijnen, uitbreiden en verleggen van het fiets- en wandelnetwerk is van belang om de netwerken tot een volwaardig drager te kunnen laten fungeren waaraan het routeaanbod wordt verbonden.

Met name in de tussenpolders moeten deze netwerken fijnmaziger worden vormgegeven. Hierbij ligt de nadruk op paden vrij van autoverkeer. Zo hoeft je nergens anders oog voor te hebben dan voor het landschap rondom je. De routes door het gebied sluiten aan op het DNA van het Grenspark. Kasseistroken en onverharde paden worden dus zeker niet gemedend.

In het kreken- en dijkenplan is aangegeven dat de dijken in het Grenspark zich lenen voor aanleg van wandelpaden. Hierdoor kunnen de wandelnetwerken een verdere impuls krijgen. Door uitbreiding van het wandelnetwerk met onverharde wandelpaden over en langs de dijken ontstaat een fijnmaziger netwerk met meer onverharde kilometers. Ook langs de oevers van kreken kunnen, mits dit vanuit ecologisch en agrarisch oogpunt mogelijk is, wandelpaden worden gerealiseerd (bijvoorbeeld in de vorm van een laarzenpad).

Met oog op landschapsbeleving is het realiseren van solitaire fietspaden op sommige dijken eveneens wenselijk (bijvoorbeeld in de vorm van schelpenpaden). Een deel van de binnendijken kan ook worden opengesteld voor fietsers. Het ontvlechten van fietsverkeer en landbouwverkeer en ander gemotoriseerd verkeer door aanleg van solitaire fietspaden kan ook bijdragen aan verkeersveiligheid. Al jarenlang wordt er geijverd om de buitendijkse fietsmogelijkheden langs de Westerschelde uit te breiden. Vanuit ecologisch oogpunt is het echter niet wenselijk en toegestaan om het

aantal buitendijkse paden uit te breiden. Waar mensen niet buitendijks kunnen fietsen worden ze naar 'binnen' geleid om hun route te vervolgen. Niet persé direct onder de dijk, maar door rustige polderwegen en paden in de tussenpolders. Het is hierbij wel belangrijk om mensen op een belevingsgerichte manier te wijzen op het 'waarom' van een afsluiting. Dit gebeurt bijvoorbeeld door het plaatsen van natuurpoorten; poorten die de route afsluiten, maar daarnaast het verhaal vertellen en bijvoorbeeld een uitkijkpunt in zich hebben. Dit draagt bij aan begrip en draagvlak.

Bij het uitbreiden van het fietsnetwerk zijn de volgende uitgangspunten richtinggevend:

- Aantrekkelijkheid: routes moeten lopen door een afwisselend landschap. Ofwel de drie-eenheid moet te zien zijn onderweg. Met name oude dijkpatronen en afwisseling in begroeiing, afwisseling in landschapstypen maken een route tot een aantrekkelijk geheel.
- Mengen recreanten en autoverkeer: Fiets- en wandelroutes hoeven niet enkel volledig te lopen over autovrije wegen en paden. Het is niet bezwaarlijk om fiets- en autoverkeer (of landbouwverkeer) te mengen, maar verkeersveiligheid van fietsers moet niet in het geding zijn. Rustige polderwegen op oude dijkpatronen hebben de voorkeur boven lange rechtstanden waar autoverkeer een hogere snelheid kan ontwikkelen.
- Koppeling met beleefpunten: Locaties waar iets te zien of te doen is (zoals verkooppunten van streekproducten, horecagelegenheden, kweekgebied van zilte producten, exposities etc.) vormen afstappunten. Met oog op het creëren van economische meerwaarde en het faciliteren van fietsers en wandelaars is het wenselijk dat routes in de directe omgeving van dergelijke afstappunten gelegen zijn. Hierbij moet wel gekeken worden naar een goede balans met aantrekkelijkheid van routes.
- Koppeling met onthaalpoorten: Vanaf een onthaalpoort, onthaallocatie of pleisterplaats moeten bezoekers voldoende keuzemogelijkheden hebben om hun eigen route te bepalen door het Grenspark.

Hiervoor genoemde uitgangspunten gelden ook voor de wandelnetwerken. Hieraan toegevoegd wordt het aspect van unieke paden. Specifiek voor wandelaars is het belangrijk en aantrekkelijk om zoveel mogelijk onverhard te kunnen lopen. Dit kan langs een akkerrand of over een dijk zijn. Menging met schapen is hierbij geen probleem. Vanuit het Grenspark moet worden

ingezet op het versterken van de wandelmogelijkheden aan beide zijden van de grens (en over de grens). Het is belangrijk dat er voldoende boerenlandpadvergoedingen beschikbaar zijn om zo te kunnen lopen over particuliere gronden. Voor fietsers geldt dat sommige binnendijken kunnen worden voorzien van een half verhard fietspad. Ook hier is menging met begrazing geen probleem.

Themaroutes

Zoals gezegd vertellen de routes het verhaal van Grenspark Groot Saeftinghe. Verbonden aan de drie pijlers van het Grenspark worden een drietal thematische routes ontwikkeld, te weten:

Schelderoute

De as langs de Schelde tussen Zeedorp en Doel. De route vertelt het verhaal van de Schelde en vormt een parelsnoer die de dorpen langs de Schelde aan elkaar rijgt. Op een groot aantal plaatsen fiets of wandel je buitendijks en sta je oog in oog met de grootste containerreuzen ter wereld. Tegelijkertijd ontwikkel je oog voor de unieke buitendijkse natuur langs de oevers van de Westerschelde. Waar je met oog op natuur en ecologie niet buitendijks kunt fietsen wordt je binnendijks geleid door dorpen en polders, maar niet voordat we je een unieke kijk hebben gegeven op de flora en fauna en je hebben uitgelegd waarom je hier even niet buitendijks kunt fietsen.

Polderroute

De as door de polders tussen de onthaalpoorten en het parkhart. De route neemt de bezoeker mee door het 'living lab' in het poldergebied van het grenspark. Hier experimenteren boeren met nieuwe gewassen, krijgt kringlooplandbouw een gezicht, vinden proeven plaats op het gebied van klimaatadaptatieve landbouw en wordt de biodiversiteit versterkt. De bezoeker ervaart zo op een belevenisvolle wijze hoe de landbouw zich in de 21e eeuw ontwikkelt. Daarnaast vertelt de route het verhaal van de eeuwige strijd met het water, met indringers van buitenaf, van inpoldering en ontpoldering. De route verbindt via het achterland de onthaalpoorten met elkaar en neemt je mee langs kreken en over dijken. Gekoppeld aan de route maak je kennis met de bewoners van deze streek en hun streekproducten. De route loopt door de polders in een cirkel rondom Kieldrecht en neemt de bezoeker via Verrebroek en Meerdonk mee richting De Klinge en Clinge en vervolgens over de oude linies richting Hulst. Vanuit Hulst gaat de route via de polders richting Perkpolder via Lamswaarde of via Zandberg richting Emmadorp.

Havenroute

De as door- en langs de havens van Antwerpen vanuit Prosperdorp. De route vertelt het verhaal van de havens en neemt je mee langs de imposante koeltorens van Doel en dwars door de containerhavens. Wie deze route onderneemt is niet vies van extra kilometers rond de dokken. De route staat in het teken van de bedrijvigheid, de verschillende typen havens, maar vertelt ook het verhaal van het op diepte houden van de Schelde en de daaraan gekoppelde natuurontwikkeling. Een onverwachte verrassing onderweg zijn de forten die als voormalige verdedigingswerken de stad Antwerpen beschermden tegen indringers van buitenaf. De route neemt je via de Fietsbus en de Waterbus ook mee naar de overkant van de Schelde.

De Schelderoute, Polderroute en Havenroute kan als gehele route worden ondernomen of worden opgeknipt in etappes. Gekoppeld aan de routes liggen korte lussen zodat je gemakkelijk rondjes kunt maken. De routes maken in de basis gebruik van het fietsknooppuntensysteem en het wandelnetwerk. Deze worden – met oog op herkenbaarheid en om eventuele afwijkingen van het netwerk mogelijk te maken – wel apart bewegwijzerd. Dit gebeurt op vergelijkbare wijze als de bewegwijzering van de LF-routes in Nederland of als de ommetjes welke verbonden zijn aan de wandelnetwerken.

Icoonroute

Alle routes tezamen vertellen het complete verhaal van Grenspark Groot Saeftinghe. Van de vorming van nieuwe natuur, de strijd tegen én voor het water, de ontwikkeling van de haven, van het landbouwgebied als 'living lab' en van het toekomstbestendige landschap van polders, dijken en krekens. Wie op de fiets in één dag het totale Grenspark wil beleven of te voet in een aantal dagen maakt gebruik van de iconroute. Deze route neemt je mee langs de Schelde, door de polders en de havens. De iconroute combineert delen van de verschillende themaroutes en is de kroon op het route-aanbod in het Grenspark. Bovendien vormt deze route een belangrijk marketinginstrument voor het Grenspark gekoppeld aan wandelen en fietsen. Wat de Van Gogh-route is voor Brabant of de 11-stedenroute voor Friesland wordt deze route voor dit gebied.

De iconroute betreft zodoende een aparte bewegwijzerde route door het gebied welke het beste van de drie themaroutes met elkaar combineert. Voor wandelaars kan deze route worden vormgegeven in de vorm van een meerdaags wandelpad. In het Grenspark worden zogenaamde

grensparkhuisjes ontwikkeld. Deze lenen zich uitstekend voor het maken van een huttentocht door het gebied.

Het concept routeverloop is afgebeeld op de kaart. De route kan gestart worden vanaf alle onthaalpoorten. Vanuit Kieldrecht / Nieuw Namen loopt de route langs en rondom de Prosperpolder zuid op weg naar de havens en richting Doel. Vervolgens voert de route de gebruiker mee langs de Schelde en over de dijk met zicht op het Hedwige-Prosperproject. Vanaf hier loopt de route door Prosperdorp en via dijken en door polders naar Emmadorp om vervolgens langs krekens en linies aan te komen in vestingstad Hulst. Vanuit Hulst heeft de gebruiker zicht op de veel kleinschaligere polders in de richting van Lamswaarde. Daarna gaat de route op weg naar de Schelde. In Paal wordt een uniek zicht geboden op het Verdrongen Land van Saeftinghe. Langs de Schelde wordt de route vervolgd tot in Perkpolder. Langs dit deel van de route komen de containerreuzen die op weg zijn naar de haven van Antwerpen recht op je af!

Voorbeeld: Fietsen door de bomen – een iconisch hoogtepunt

Om een route te iconiseren is het aan te bevelen om de route aan te kleden met echte iconen. Elementen in het landschap welke de reis waard zijn. Grensparkicoon de Panoramaheuvel heeft dit in potentie in zich. Een mooi voorbeeld van een dergelijk icoon is te vinden in Belgisch Limburg. In het Bosland ligt een fetspad met een totale lengte van 700 meter waarbij men via een dubbele cirkel letterlijk de hoogte in fietst tot tussen de boomtoppen. Ook al is het pad maar 700 lang, ze vormt een icoon welke verschillende routes aan elkaar knoopt. Toepassing van een dergelijk icoon vergroot de aantrekkingskracht van een gebied (ook promotioneel)

Routes in- en rond het parkhart

De themaroutes komen samen in het parkhart. Daarnaast onderscheiden we in- en rond het parkhart de volgende routes:

Belevingsroutes

De onthaallocaties vormen het startpunt voor korte wandel- of fietsroutes (van 1 tot 5 kilometer voor wandelroutes en 10 tot 20 kilometer voor fietsroutes). De routes liggen in een straal van 2700 rondom de onthaallocaties, gericht op de grensparkiconen en tussenpolders, de natuurkern wordt immers niet extra recreatief belast. De belevingsroutes onderscheiden zich in hun verschijningsvorm door de koppeling tussen de fysieke route, fysieke beleef- en informatie-elementen in het landschap en het gebruik van innovatieve technieken om het landschap tot leven te

brengen met behulp van een smartphone Denk hierbij aan routes rondom de Prosperpolder met het verhaal over in- en ontpoldering, routes door de tussenpolders gekoppeld aan streekproducten of routes naar – en langs de verschillende grensparkiconen. Bijvoorbeeld de ruige laarzen route of plankierwandeling door het Verdrongen Land van Saeftinghe waarbij de uitleg wordt gegeven over de werking en de noodzaak van getijdennatuur voor de Schelde. De routes zijn gericht op een brede doelgroep en worden met fysieke elementen en rustplaatsen ingericht om je op een laagdrempelige manier het verhaal van het Grenspark te vertellen. Met behulp van je smartphone kun je eenvoudig terugkijken hoe het gebied zich door de eeuwen heen heeft ontwikkeld, maar ook hoe het gebied er over pakweg 100 jaar uit zal zien.

Voorbeeld: Parelroutes Zeeland – wandelen voor niet-wandelaars

Een voorbeeld van laagdrempelige beleefroutes zijn de Parelroutes welke in Zeeland zijn ontwikkeld. Deze korte wandelroutes zijn gericht op niet-wandelaars en nemen de gebruiker aan de hand van verhalen en video opdrachten mee door een gebied. De routes zijn maximaal 5 kilometer lang. De functionaliteit is geïntegreerd in de Zeeland-app.

Natuurroutes

Ook de echte natuurliefhebber of avonturier komt in het parkhart aan zijn trekken. De onthaallocaties vormen het startpunt voor de wandelingen onder leiding van een gids door het Verdrongen Land van Saeftinghe of het vertrekpunt voor wie gewapend met zijn camera of verrekijker in het hart van het Grenspark in alle rust vogels wil spotten.

De natuurroutes onderscheiden zich van de andere routes doordat deze routes de gebruiker de mogelijkheid bieden om volledig op te gaan in de natuur. De routes worden niet verrijkt met allerlei extra's zoals dit wel voor de belevingsroutes het geval is.

De natuurroutes voeren de wandelaar door de extensieve toegankelijke natuurgebieden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de toegankelijke delen van het Verdrongen Land van Saeftinghe, de gasdam op de grens tussen Saeftinghe en de ontpolderde Hedwigepolder of routes in of rond de Doel- of Prosperpolder.

Belevingsas

Tussen Emmadorp en de Prosperhoeve ligt een 5 kilometer lange belevingsas. Langs de Prosper- en Hedwigepolder bovenop de dijk en ter

hoogte van het Verdrongen Land grotendeels over een belevingsvol traject door tussenpolders en over bloemrijken in de polder tussen Emmadorp en de Hedwigepolder. Dit wandelpad vertelt op een belevenisvolle en interactieve manier het verhaal van het Grenspark. Vanaf de belevingsas heb je een uniek zicht op de drie-eenheid en op het steeds veranderende landschap. Zowel tijdens de fase waarin het landschap gevormd wordt en tot stand komt als wanneer het Hedwige-Prosperproject 'klaar' is. Onderweg leer je alles over polderen en ontpolderen, over de Schelde en de buitendijkse natuur die als de longen van de Schelde fungeren, over de bewoners en de dieren aan beide zijden van de dijk, over de havens en de landbouw. Letterlijk hoogtepunt van de route is de Panoramaheuvel in de voormalige Hedwigepolder. De route tussen de 2 onthaallocaties is in z'n geheel te lopen en is comfortabel beloopbaar en – mede gezien de afstand – gericht op een brede doelgroep. Voor de terugweg naar één van de onthaallocaties of onthaalpoorten pak je een fiets of stap je op de zonnetrein.

Markering

Het grote aanbod aan routes in het Grenspark moet niet leiden tot verrommeling in het landschap. We adviseren om niet alle routes los te bewegwijzeren, maar zoveel als mogelijk gebruik te maken van de bestaande bewegwijzering. Dit betreft uniforme bewegwijzering die ook buiten het Grenspark wordt gebruikt en bekend is. Gekoppeld aan deze bewegwijzering kan ondersteunende bewegwijzering worden gebruikt, dit zou echter slechts voor de iconroute en de drie themalijnen moeten gelden. Voor het overige maken routes gebruik van de bestaande 'standaard' bewegwijzering. Routes kunnen hierbij digitaal of op papier worden uitgegeven waarbij gebruikers het verhaal van het Grenspark tot zich krijgen. Met name de belevingsroutes lenen zich goed voor het gebruik via een app. Aparte bewegwijzering is hier dan ook niet noodzakelijk.

Organisatie

De exacte ligging van de verschillende routes moet worden samengesteld met de streekhouders. Wie kent immers beter de unieke plekken en verborgen verhalen van het Grenspark dan de mensen en ondernemers uit de streek. De routes worden daarom horizontaal ontwikkeld. Streekhouders krijgen de ruimte en ondersteuning om deze routes te ontwikkelen. De streekhouders hebben dan ook een belangrijke rol bij het verfijnen van de knooppuntnetwerken. Het samenstellen van de routes mag niet beknot worden door de loop van deze netwerken. Het samenstellen van de routes op basis van deze netwerken gebeurt aan de hand van de volgende

uitgangspunten: aantrekkelijkheid, verkeersveiligheid, koppeling met belevpunten, koppeling met onthaalstructuur.

Om er zorg voor te dragen dat de routes tot stand komen, wordt hierin vanuit het Grenspark het voortouw genomen.



Mobiliteitssysteem

Zoals hiervoor benoemd, is de visie geënt op het streven dat bezoekers het Grenspark optimaal kunnen beleven wanneer men de tijd neemt en men zich op een rustige manier door het landschap beweegt. Mensen worden verleid om de auto aan de rand van het Grenspark te laten staan en zich op andere manieren door het Grenspark te verplaatsen. De onthaalstructuur is hiervoor een belangrijk instrument. Naast de functie van de onthaalstructuur als startpunt voor routes functioneren de onthaalpoorten en onthaallocaties ook als opstappunt voor andere vormen van vervoer.

Mix van verschillende vervoersvormen

Bezoekers aan het Grenspark worden verleid en gefaciliteerd om gebruik te maken van andere vervoermiddelen dan de auto om het Grenspark te doorkruisen. Vanaf de verschillende onthaalpoorten moet je eenvoudig kunnen overstappen op andere vervoermiddelen. We zetten in op de beschikbaarheid van een divers en ruim aanbod van vervoermiddelen om mensen door het Grenspark te vervoeren.

In het gebied zijn de elektrische deelfietsen de belangrijkste pijler van het mobiliteitssysteem en dit wordt onder regie ontwikkeld. Daarnaast worden horizontaal initiatieven ontplooid en ondersteund rond flexibel, vraaggericht, duurzaam en belevenisvol vervoer. Door het Grenspark rijden verschillende vormen van vervoer die worden ontwikkeld en aangeboden door streekholders.

De onthaalpoorten en onthaallocaties fungeren als opstappunt of halteplaats voor verschillende vormen van vervoer. Uitgangspunt hierbij is dat voertuigen flexibel inzetbaar en duurzaam zijn. We denken hierbij aan de inzet van zonnetreinen, elektrische tuk-tuks, fietstaxi's of elektrische busjes – voorzien van fietsendrager – zodat deze ook nog eens iemands' eigen fiets kan vervoeren.

De verschillende vormen van mobiliteit zijn enerzijds gericht op beleving van het gebied op een comfortabele manier waarbij je op niets anders hoeft te letten dan op de omgeving rondom je. De chauffeurs brengen je niet alleen van A naar B, maar zijn ook nog eens je lokale gids onderweg en zullen niet nalaten je te wijzen op de unieke plekken en verhalen van het gebied. Daarnaast dragen de verschillende vormen van mobiliteit bij aan de ambitie om bezoekers te verleiden de auto aan de rand van het Grenspark te laten

staan en bezoekers op een comfortabele manier door het Grenspark of naar het parkhart te vervoeren. Niet iedere bezoeker kan of wil immers gebruik maken van de fiets of te voet het Grenspark ontdekken.

Haltes en routes

De verschillende vormen van vervoer zitten niet vast aan vaste haltes of routes, maar je kunt overal in het gebied in – of uitstappen. Zo kan een fietstaxi of tuk-tuk je overal in het Grenspark oppikken. De zonnetrein of een elektrisch busje rijdt wel vaste routes, maar overal op de route kun je in- of uitstappen.

De verschillende vormen van vervoer moeten laagdrempelig zijn om te kunnen gebruiken. Het streven is dat voor het gebruik van de vervoermiddelen een lage bijdrage van de gebruiker wordt gevraagd zodat de prijs niet een drempel is om je auto aan de rand van het Grenspark te laten staan. Onderzocht moet worden op welke wijze vervoer op een dergelijke laagdrempelige manier en vanuit de markt georganiseerd kan worden.

Via de Grenspark-app bestel je eenvoudig je vervoer en leg je contact met één van de chauffeurs. De app vormt bovendien ook je fiets sleutel voor één van de deelfietsen die je kunt oppikken en achterlaten bij de onthaalpoorten, onthaallocaties en op sommige pleisterplaatsen.

Organisatie en kaders

De verschillende mobiliteitsinitiatieven worden horizontaal georganiseerd. Streekholders krijgen ruimte en ondersteuning om ideeën en initiatieven, verder te brengen. Om de ideeën en initiatieven van de grond te krijgen ligt het primaire initiatief bij de verschillende overheden. Zij zijn aanjager en facilitator, maar kunnen ook fungeren als aanbieder waarbij zij streekholders proberen te verbinden aan een initiatief.

De verschillende mobiliteitsinitiatieven zijn niet alleen van waarde voor bezoekers van het Grenspark. Ze kunnen ook meerwaarde bieden aan bewoners. Denk bijvoorbeeld aan het vervoeren van oudere bewoners uit het buitengebied naar winkels of voor een tochtje door het gebied, aan het bezorgen van boodschappen of medicijnen. Zo dragen mobiliteitsinitiatieven ook bij aan leefbaarheid.

Om ervoor te zorgen dat mobiliteitsinitiatieven een bijdrage leveren aan de mobiliteitsvisie is het belangrijk om voor initiatieven kaders te stellen. Dit kan

bijvoorbeeld worden gekoppeld aan subsidievoorwaarden, waarbij een initiatief aan enkele van onderstaande kaders moet voldoen om in aanmerking te komen voor subsidie.

- Koppeling: een initiatief moet verschillende onthaalpoorten en onthaallocaties aan elkaar verbinden zodat gebruikers zich tussen de poorten kunnen verplaatsen en hier kunnen in- of uitstappen.
- Streekeigen: een initiatief heeft een relatie met de thema's landbouw, natuur of havens en versterkt zo het DNA van het Grenspark.
- Duurzaam: een initiatief stoot geen of in beperkte mate CO2 uit en levert zo niet alleen een bijdrage aan het verminderen van autobewegingen door het gebied maar heeft ook een positief effect op het milieu.
- Lokale verankering: een initiatief wordt ontwikkeld door of met lokale ondernemers. Ook levert een initiatief een bijdrage aan de lokale economie, bijvoorbeeld door vervoer te koppelen aan arrangementen.
- Meerwaarde: een initiatief geeft ook meerwaarde aan bewoners waarmee de leefbaarheid van de streek versterkt wordt. Ook de inzet van lokale chauffeurs als gids geeft meerwaarde voor de interactie tussen bewoners en bezoekers.

Ook los van subsidieverlening is het belangrijk dat initiatieven voldoen aan bovengenoemde kaders. Juist daarom is het ook belangrijk om deze samen met streekhouders te organiseren.

De opsomming van de vervoersvormen zoals hiervoor genoemd is richtinggevend maar niet kaderstellend. Immers ook vervoer met paard en wagen of in een huifkar achter een tractor zijn vormen van belevenisvol vervoer door het Grenspark.

Meerwaarde voor leefbaarheid

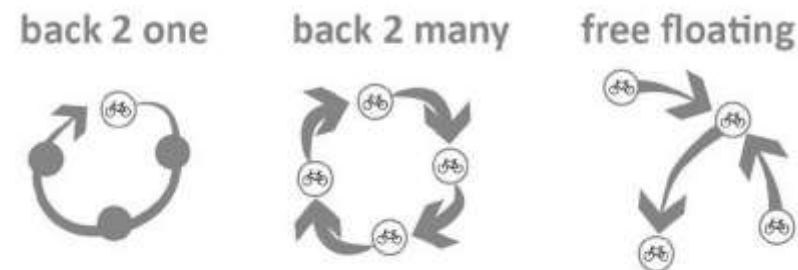
Vooraf de twee laatst genoemde kaders zijn van belang voor het creëren van draagvlak. Het Grenspark is immers vooral een woon- en werkgebied en is daarnaast een gebied om in te recreëren. Bewoners uit de streek zijn voor steeds meer voorzieningen aangewezen op omliggende steden. Omdat het aanbod van openbaar vervoer beperkt is, is er een toenemende behoefte aan initiatieven waardoor – vooral oudere - bewoners zelfvoorzienend kunnen zijn en de regio een aantrekkelijke regio blijft om in te recreëren én in te wonen.

Om de leefbaarheid te behouden kunnen combinaties gelegd worden tussen recreatief vervoer en vervoer voor bewoners. De regio kan zo als proeftuin dienen voor sociale vervoersdiensten op het platteland. Denk hierbij bijvoorbeeld aan:

- De zonnetrein vervoert oudere bewoners vanuit Hulst naar het Grenspark voor een bezoek aan de horeca langs de Schelde of brengt bewoners uit het Grenspark op marktdagen juist naar Hulst.
- Een tuktuk is niet alleen beschikbaar als taxidienst voor recreanten maar functioneert ook als boodschappen bezorgdienst of als bezorgdienst voor medicijnen;
- Een fietstaxi brengt een bewoner na een avond op café weer veilig terug naar huis.
- De watertaxi of –bus vervoert niet alleen recreanten, maar helpt ook bewoners om eenvoudig de Schelde te kunnen benutten voor vervoer van A naar B.

Elektrische deelfietsen als belangrijkste pijler

Zoals hiervoor aangegeven zijn de elektrische deelfietsen in het gebied de belangrijkste pijler van het mobiliteitssysteem. De deelfietsen bestaan naast



de andere vormen van mobiliteit binnen het mobiliteitssysteem, maar nemen hierbij wel een unieke positie in. Ze zijn een belangrijke pijler voor uitvoering van de mobiliteitsvisie.

Achtergrond

In steeds meer Europese steden zijn de afgelopen jaren leenfietsen geïntroduceerd om zo de uitstoot van CO2 terug te dringen en het fietsgebruik in urbane gebieden te stimuleren. Het idee achter het leenfietsenconcept is oorspronkelijk afkomstig van de Amsterdamse provo Luud Schimmelpennink: het witte-fietsen-plan. Waar het witte-fietsen-plan in Amsterdam uiteindelijk nooit succesvol van de grond is gekomen vanwege te weinig politiek draagvlak, is het doorontwikkelde concept, in

heel veel verschillende varianten, op veel plaatsen in Europa terug te vinden.

Op een steenworp afstand van het Grenspark zijn de deelfietsen in Antwerpen inmiddels een vertrouwd beeld in het stadsbeeld. Iedere fiets wordt gemiddeld door 6 verschillende gebruikers per dag gebruikt!

De fietsen uit de bike-sharing projecten worden zowel gebruikt door toeristen als door forensen. Hierdoor leveren de projecten zowel een bijdrage aan de beleefbaarheid van met name steden als aan de vermindering van uitstoot van uitlaatgassen.

Nu is het Grenspark zeker niet vergelijkbaar met een stedelijk gebied waarbinnen de deelfietsen een rol vervullen binnen het mobiliteitssysteem, maar zoals gezegd is de fiets het ultieme middel om het Grenspark te ontdekken.

Verschijningsvormen

Deelfietsen kennen meerdere verschijningsvormen, zowel in gesloten systemen (bijvoorbeeld op een bedrijventerrein) als in open systemen. Als we kijken naar de open systemen zijn er grofweg drie typen systemen in de wereld actief. Deze systemen onderscheiden zich met name van elkaar ten aanzien van de ophaal- en terugbreng mogelijkheid.

Back to one:

- Het meest vergelijkbaar met de traditionele fietsverhuursector zoals er in het gebied al aanbieders actief zijn. Groot verschil tussen een huurfiets en een deelfiets is dat er zonder huurovereenkomst gebruik gemaakt kan worden van een fiets.
- Gebruiker betaald voor het tijdelijk bezitten van de fiets, veelal met een dagprijs.
- Betaling kan geschieden in de vorm van een abonnement, een dagticket of een digitale drager.
- Grootste 'bezwaar' binnen een dergelijk systeem is het feit dat zowel de gebruiker als de fiets niet flexibel zijn. De gebruiker moet immers altijd terugkeren op de startlocatie. De fiets kan ook slechts één gebruiker hebben tussen ophalen en retourneren.
- Bekend voorbeeld van een back to one systeem is de OV-fiets in Nederland of Blue bike in onder andere Antwerpen: De fiets kan op ieder willekeurig moment worden afgehaald (soms ook zonder

tussenkomen van een medewerker) maar moet ook op de afhaallocatie worden geretourneerd.

- Het systeem is te omschrijven als een 'dom systeem met domme fietsen'.

Back to many:

- Een systeem waarbij de fiets op verschillende plaatsen kan worden afgehaald en ook kan worden geretourneerd. Dit systeem wordt binnen de meeste actieve deelfietsssystemen gebruikt, veelal in een stedelijke setting. Verspreid over de stad staan fietsstations. Gebruikers kunnen bij een station een fiets afhalen en deze weer op een ander station achterlaten. Voor de volgende reis maakt de gebruiker dan weer gebruik van een andere fiets.
- Betaling enkel voor gebruik, niet voor bezit. Veelal op basis van tarief per tijdvak.
- Zowel beschikbaar als halfopen systeem met abonneementhouders, als wel als open systeem, dus ook gericht op dagbezoekers.
- Registratie gebeurt veelal via een terminal.
- Dicht bij het Grenspark is een dergelijk systeem te vinden. Velo Antwerpen heeft verspreid over de stad duizenden fietsen actief verdeeld over een fijnmazig netwerk van stations
- Het systeem is te omschrijven als 'slim systeem met domme fietsen'

Free floating:

- Een systeem waarbij fietsen niet afhankelijk zijn van stations maar beschikken over een smartlock uitgerust met GPS-zender. De fietsen zijn hierdoor flexibel in te zetten en dus ook overal te 'locken'.
- Belangrijk obstakel in een volledig free floating systeem is dat fietsen kunnen worden gestald in bijvoorbeeld een schuur en wel kan worden teruggegeven aan het systeem. De gebruiker betaald dus niet meer voor het bezit van de fiets, maar de fiets is ook niet beschikbaar voor andere gebruikers. Ook zorgt een free-floating systeem voor verrommeling in de stad. Gebruikers kunnen de fietsen immers overal (en 'straffeloos') achterlaten.
- In de praktijk bestaat er vaak een mengeling van de systemen back to many en free floating waarbij er wel verdeelstations gebruikt worden. De stations zijn echter niet / nauwelijks uitgerust met techniek.

- De gebruiker is volledig te volgen op basis van zijn GPS signaal, hierdoor heeft de beheerder volledig inzicht in de gebruikersstatistieken per fiets. Vanuit het oogpunt van verkeersmanagement en vanuit marketingoogpunt geeft een dergelijk systeem ook veel waardevolle informatie.
- Registratie gebeurt in een app waarmee de fiets ook van het slot kan worden gehaald. Betaling vindt plaats via de aan de app gekoppelde bankrekening of creditcard en gebeurt veelal op basis van een tarief per tijdvak.
- De afgelopen jaren zijn op veel plaatsen dergelijke systemen opgezet en soms ook net zo snel weer verdwenen. Met name de verrommeling in de stad van zwerffietsen was een doorn in het oog voor veel gemeentebesturen.
- Het systeem is te omschrijven als 'open systeem met slimme fietsen'.

Deelfietsen in het Grenspark

Voor het Grenspark achten we een systeem op basis van back-to-many het meest passend bij de visie op de onthaalstructuur. Bezoekers pikken een fiets op bij één van de onthaalpoorten of een geselecteerd aantal pleisterplaatsen en gebruiken die vervolgens voor een tocht door het Grenspark of voor een bezoek aan een grensparkicoon of attractie. Vanuit deze gedachte zou een back-to-one systeem ook kunnen werken, maar juist de flexibiliteit waarbij een fiets op een andere locatie dan de startlocatie kan worden achtergelaten is aantrekkelijk en maakt het mogelijk dat gebruikers de fiets als onderdeel van hun totaalbezoek kunnen gebruiken, bijvoorbeeld bij het combineren van de wandelroute over de belevingsas met een fietstocht tussen de onthaallocaties. De inzet van slimme fietsen is hierbij aan te bevelen zodat gebruikers niet vast zitten aan een stallingslocatie, maar vrij zijn om te gaan en te staan waar ze willen. Echter om te voorkomen dat niet alleen de gebruikers, maar ook de fietsen door het Grenspark gaan zwerven moeten ze wel weer worden ingeleverd bij één van de stallingen.

Het deelfietssysteem zoals we dit voor het Grenspark voor ogen hebben betreft daarom een systeem met op een geselecteerd aantal locaties een stalling met fietsen. Gezien de af te leggen afstanden adviseren we hierbij gebruik te maken van elektrische deelfietsen. De stallingen zijn daarom uitgerust met oplaadfaciliteiten. Zodat iedere gebruiker met een volle accu kan vertrekken. De stallingen zijn uitgerust met software zodat zichtbaar is of er voldoende fietsen beschikbaar zijn gekoppeld aan de planning en of er

ruimte is. Het computersysteem wijst vervolgens een opgeladen fiets toe aan een gebruiker. Iedere fiets is uitgerust met een smartlock zodat de fiets onderweg op slot kan worden gezet. Betaling kan plaatsvinden op basis van de gebruikte tijdsduur. Zodra de fiets weer in één van de stallingen is geplaatst kan de gebruiker kiezen of hij de fiets teruggeeft aan het systeem of gereserveerd wil houden voor het vervolg van het bezoek aan het Grenspark. Voor het bedienen van het slot en het verifiëren van betalingen is een app benodigd.

Door inzet van dit systeem ben je vrij om je op jouw eigen manier en tempo door het Grenspark te verplaatsen. Zo kun je dus eerst gebruik maken van een deelfiets en op een ander deel van je trip door het Grenspark gaan wandelen of je anderszins laten vervoeren. Bijkomend voordeel van deelfietsen is dat het faciliteren van een systeem maar beperkt arbeidsintensief is (reparatie en logistiek), de gebruiker is immers de chauffeur.

Organisatie

De beschikbaarheid van fietsen is een belangrijke pijler voor realisatie van de mobiliteitsvisie. Daarom wordt het initiatief hiervoor niet horizontaal georganiseerd, maar fungeert de Grenspark-organisatie als initiatiefnemer. Er wordt gezocht naar een geschikte samenwerkingspartner. De exploitant van het deelfietssysteem is verantwoordelijk voor de vloot en de herverdeling van de fietsen door het Grenspark. Zowel fietsen als stallingsplaatsen worden in een bij het Grenspark passende stijl aangekleed.

Voor de opstart van een deelfietssysteem kan kleinschalig gestart worden met opstaplocaties op de drie onthaalpoorten en de twee onthaallocaties. Hierbij kan gestart worden met een omvang van 10 tot 20 fietsen per stallingslocatie. Van hieruit kan het systeem gaan groeien met meer fietsen en meer stallingsplaatsen. Gevaar is echter dat te klein wordt gestart waardoor fietsen bezet zijn en mensen alsnog met de auto het Grenspark in trekken. Echter te groot starten brengt het gevaar met zich mee dat een groot deel van de fietsen in eerste instantie ongebruikt gestald staat. Met name flexibiliteit en eenvoudig en adequaat kunnen opschalen is dan ook van belang.

Naast de basislocaties (Doel, Kieldrecht, Hulst, Perkpolder, Emmadorp, Prosperhoeve) kan het systeem ook worden uitgerold over de pleisterplaatsen. Hierbij zijn de locaties gekoppeld aan opstapplaatsen voor

de waterbus in eerste instantie het meest voor de hand liggend om zodoende overstappen van de boot op de fiets te faciliteren (Kallo, Fort Liefkenshoek, Ouden Doel, Paal).

Goede voorbeelden

Deelfietsen zijn inmiddels een bekend gegeven in het straatbeeld van grote steden verspreid over heel Europa. In zowel België als Nederland zijn goede en minder goede voorbeelden zichtbaar van systemen. Deze systemen zijn echter primair gericht op het vervoer in stedelijk gebied waarin een breed scala aan vervoersmogelijkheden is. De deelfiets geldt hier als vervoermiddel voor de last mile of als volwaardig alternatief voor het Openbaar Vervoer. Op het platteland en in toeristische regio's is de deelfiets echter veel minder bekend, toch zijn er ook voorbeelden uit België en Nederland waarbij deelfietsen primair gericht op toeristen / recreanten worden aangeboden. Onderstaand een aantal voorbeelden:

Mobit (De Kust - De Panne, Koksijde en Veurne)

Dit betreft een kleinschalig back-to-many systeem waarbij er zestig fietsen verspreid staan over zes vaste parkeerlocaties. Om gebruik te maken van een fiets download de gebruiker de mobit app en door de qr-code in te scannen kan het slot geopend worden. De gebruiksduur is niet gelimiteerd en men kan de fiets overal op slot zetten. Om de fiets in te leveren moet deze geparkeerd worden op één van de zes deelfietsparkings. Zo wordt voorkomen dat er sprake is van 'strooifietsen' welke overal worden achtergelaten. Het eerste half jaar (2019) kon iedereen de fietsen gratis gebruiken. Men hoefde enkel een waarborg van 29 euro te betalen. Laat men de deelfiets gewoon ergens rondslingeren dan geldt er wel een boete van €10 euro. Via de app kan de gebruiker zien welke route is gevolgd, hoeveel kilometers er zijn gereden, hoeveel CO² hierbij is bespaard en zelfs hoeveel calorieën men heeft verbruikt per rit. Ook eventuele problemen aan de fiets kunnen met de app worden gemeld.

Witte fietsen op Nationaal Park de Hooge Veluwe

Binnen de hekken van Nationaal Park de Hooge Veluwe staan bij de poorten van het park duizenden witte fietsen gestald. Deze fietsen zijn voor iedereen die een toegangsticket tot het park heeft gratis te gebruiken. Het betreffen hier basisfietsen. Wie een e-bike wil of wat meer luxe (en comfort) wenst kan op de centrale stallingslocaties een fiets huren. Het is niet mogelijk om de fiets mee te nemen buiten de hekken van het park. De fietsen beschikken niet over sloten. Na het bezoek aan een museum of restaurant pakt de gebruiker weer een andere beschikbare fiets.

KEOBike (Provincie Gelderland)

Gekoppeld aan het openbaar vervoernetwerk (bussen) heeft de regionale vervoerder (Keolis) een netwerk bestaande uit 40 locaties met 450 fietsen

geplaatst. De fietsen worden geplaatst in een carroussel en bieden in het uitgestrekte gebied zowel een oplossing voor de last mile als voor toeristisch gebruik. De fietsen zijn uitgerust met een digitale fietssleutel (bedienbaar via een app). De fietsen hoeven niet op dezelfde locatie weer te worden ingeleverd.

Focus E-VLS: Hybride fiets (Brussel)

Wellicht niet passend in dit lijstje aangezien de aanbieder JC Decaux zich puur richt op grootstedelijke agglomeraties, maar gezien de flexibele en innovatieve oplossing wel het vermelden waard. De ontwikkelde fiets betreft een hybride fiets. Deze is als reguliere fiets bruikbaar zoals de meeste fietsen binnen het systeem, maar de fiets kan ook worden uitgerust met een draagbare en persoonlijke batterij. Deze kan thuis of op het werk worden opgeladen en eenvoudig in de fiets worden geklikt. Voor het Grenspark is een vergelijkbaar systeem denkbaar waarbij de batterijen bij de gastheren verkrijgbaar zijn of uit een oplaadautomaat zijn te halen. Zo hoeven er geen bijzondere stations voorzien van stroomaansluiting te worden geplaatst.

Digitaal onthaal

Grenspark-app: je sleutel tot het gebied

Je route naar het Grenspark, de onthaalstructuur, de verschillende routes en belevenissen en de verschillende vormen van vervoer hangen nauw met elkaar samen. Verbindende schakel tussen al deze facetten van deze mobiliteitsvisie vormt de Grenspark-app.

Via één centraal platform moeten recreanten eenvoudig hun bezoek aan het Grenspark kunnen voorbereiden, plannen, reserveren en betalen. Dit platform vormt de digitale poort tot het Grenspark.

Vanuit het platform kan de route naar het Grenspark worden gepland, kan een reservering voor vervoer worden gemaakt of kan een fiets- of wandelroute door het Grenspark worden gepland en ondernomen. De Grenspark-app is zo je digitale gids onderweg. De app is ook je fietssleutel om het slot van je deelfiets mee te bedienen. Ook reserveringen voor activiteiten bij lokale ondernemers kunnen via het platform worden gemaakt.

Een dergelijke applicatie neemt een belangrijke rol in binnen de customer journey. Deze is immers niet alleen van belang tijdens een bezoek in het Grenspark. De Grenspark-app is ook van belang in de voorbereiding van een bezoek en kan achteraf van meerwaarde zijn om het bezoek digitaal te herbeleven of te delen op sociale media. Zo fungeren bezoekers als ambassadeur van het gebied. De koppeling met het marketingplan is dan ook belangrijk. Echter de functionaliteiten ten aanzien van mobiliteit en activiteiten zijn wel een randvoorwaarde om de Grenspark-app tot een nuttige en waardevolle applicatie te maken die onmisbaar is voor de bezoeker. Deze applicatie zou de volgende functionaliteiten moeten bevatten (bezien vanuit mobiliteit):

- Routeplanner naar het Grenspark, waarbij de bezoeker afhankelijk van bezoekduur en -motief gekoppeld wordt aan de onthaalstructuur.
- Reserveringssysteem voor vervoer (zowel deelfiets als andere vormen van vervoer).
- Reserveringssysteem voor activiteiten in het Grenspark bij individuele ondernemers en horeca-adressen.
- Routeplanner voor recreatieve wandel- en fietsroutes op basis van knooppunten.

- Overzicht van uitgezette routes door het gebied.
- Routegids voor bepaalde routes verrijkt met verhalen, video en audio en augmented reality.
- Communicatieplatform met chauffeurs om opstaplocatie op basis van GPS te kunnen weergeven.
- Fietssleutel voor het locken of unlocken van een elektrische deelfiets.
- Mogelijkheid om gebreken aan een deelfiets te melden bij de exploitant.
- Geïntegreerd betalingssysteem voor boeken van vervoer en activiteiten.
- Kaart met overzicht van activiteiten in het Grenspark.

Daarnaast is het wenselijk dat de applicatie ook beschikt over gebiedsinformatie en achtergronden (toeristische gids) en gekoppeld kan zijn aan social media platforms.

Best practices

Het is aan te bevelen om een goede applicatie specifiek voor het Grenspark te laten bouwen. Zodoende kunnen de verschillende functionaliteiten het beste geïntegreerd worden. Hierbij is het goed te kijken naar best practices. Een voorbeeld-app welke al deze functionaliteiten reeds bevat is (in ieder geval in Nederland en België) niet in zijn geheel beschikbaar. De verschillende functionaliteiten zijn wel beschikbaar, hier zijn goede en minder goede voorbeelden van. Onderstaand zijn voor verschillende functionaliteiten een paar goede voorbeelden gegeven:

Routeplanner: slimnaarantwerpen

De (web)app bevat een multimodale routeplanner waarmee verschillende vervoersmodaliteiten eenvoudig op elkaar afgestemd kunnen worden. In de app wordt rekening gehouden met werkzaamheden, files etc. Ook de beschikbaarheid van deelvoertuigen (fietsen, steps, scooters en auto's) zijn live zichtbaar in de app. Het reserveren of unlocken van een voertuig is niet mogelijk vanuit de applicatie.

Reservering van voertuigen: NS Lab-app

NS Lab-app, een app waarin het de Nederlandse Spoorwegen nieuwe initiatieven onderbrengt, kan een gebruiker bekijken of een scooter of auto beschikbaar is en deze vervolgens vastleggen. Betaling van voertuigen verloopt nog wel via de aanbieders, maar wordt in de toekomst eveneens geïntegreerd.

Reservering van activiteiten of horeca: Recras

Recras betreft een online reserveringssysteem welke voor verschillende activiteiten en voor verschillende branches reserveringsmogelijkheden biedt. In de reserveringsapp is een kassa-systeem geïntegreerd. Het systeem is specifiek voor recreatie gerelateerde bedrijven ontwikkeld.

Routeplanner: Vlaanderen fietsland

De app van Vlaanderen Fietsland bevat de mogelijkheid om zelf routes te plannen op basis van de knooppuntennetwerken voor fietsers. Daarnaast bevat de app voorgeprogrammeerde routes, echter zonder de functionaliteit van verrijkte content (video / augmentend reality). Wel bevat de app gesproken navigatie waardoor men onderweg de telefoon niet hoeft vast te houden.

Routegids: Augmented Routes

De app welke is ontwikkeld in opdracht van o.a Toerisme Vlaams Brabant is ene locatiegebaseerde mobiele gids en begeleidt de fietser of wandelaar aan de hand van augmented reality, virtual reality of video op zijn route.

Communicatieplatform met chauffeurs: Uber

De applicatie vormt een eenvoudige manier om zonder tussenkomst van een centrale communicatie tussen chauffeurs en passagiers in te vullen. In India is de app onder de noemer UberAuto ook beschikbaar als reserveringstool voor de duizende riksja's in New Delhi.

Fiets sleutel: openbike

Open bike betreft een samenwerking tussen 11 aanbieders van deelfietsen in Nederland onder regie van het fietsberaad. De applicatie is erop gericht om interoperabiliteit tussen systemen te stimuleren. Hierdoor hoeft de gebruiker niet bij iedere aanbieder een aparte account aan te maken en werken alle deelfietsssystemen op gelijke wijze. Gebruik van de functionaliteit van slimme sloten (o.a. mobilock) is onderdeel van deze applicatie. Hierbij is de telefoon de fiets sleutel.



Goessestraatweg 17a, 4421 AD, Kapelle
+31 (0) 113-405051 • info@juust.nl

Juust.nl