

Discussienota Klankbordgroep

Kaderplan Kempense Meren

Projectnummer – 04/006269

Provincie Antwerpen





OPDRACHTGEVER Provincie Antwerpen
 Departement Ruimtelijke ordening en Mobiliteit
 Koningin Elisabethlei 22
 2018 Antwerpen
 Lutgarde Janssens
 T: 03/240 67 64
 F: 03/240 66 79
 Lutgarde.janssens@admin.provant.be



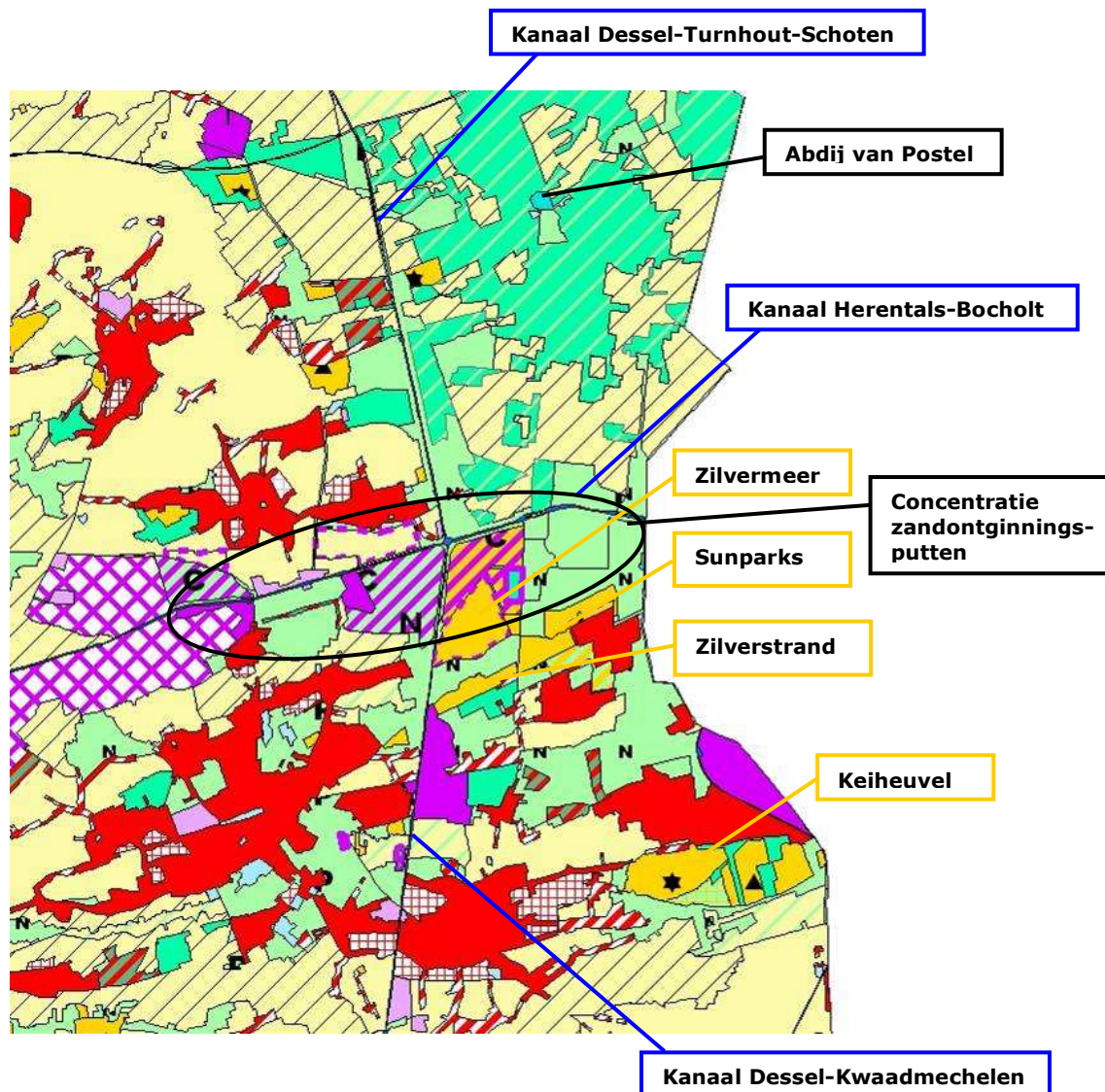
OPDRACHTNEMER	ARCADIS Belgium nv Hungaria Vaartkom 31/8 3000 Leuven	Contactpersoon	Gert Van de Genachte
	BTW BE 0426.682.709 RPR ANTWERPEN ING 320-0687053-72 IBAN BE 38 3200 6870 5372 BIC BBRUBEBB	Telefoon Telefax E-mail Website	+32 13 35 55 70 +32 13 55 69 48 g.vandegenachte@arcadisbelgium.be p.roovers@arcadisbelgium.be b.antheunis@arcadisbelgium.be www.arcadisbelgium.be

Revisie				
Versie	Datum	Opmerking		
A	Januari 2009	Structuur nota		
B	Maart 2009	Uitwerking		
Opgesteld				
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
IRV		Bart Antheunis Pieter Roovers		
Geverifieerd				
Afdeling	Functie	Naam	Handtekening	Datum
IRV		Gert Van de Genachte		
Goedgekeurd door klant				
Afdeling	Functie	Naam	Handtekening	Datum

INHOUDSOPGAVE

1	Context van het kaderplan.....	6
2	Finaliteit van het kaderplan	7
3	Communicatietraject.....	7
4	Inventarisatie & analyse	8
4.1	Inventarisatie	8
4.2	Gerapporteerde sterktes, zwaktes, potenties en uitdagingen	9
5	Conceptuele visie op de Kempense Meren	10
5.1	Missie	10
5.2	Een regio met 4 deelgebieden = 4 Kempense identiteiten	12
	Afbakenen van het begrip recreatieve poort.....	16
5.3	Recreatieve poorten als toegang tot de Kempense Meren.....	17
6	Verfijning van de poorten binnen de toeristisch-recreatieve regio	18
6.1	Omgeving Zilvermeer als hoofdpoort voor de regio.....	18
	Zilvermeer – Zilvermeerlaan - Kanaalplas.....	19
	Sunparks.....	28
	Zilverstrand	29
6.2	Vijf ‘ondersteunende’ poorten als toegang tot de regio.....	32
7	Bereikbaarheid van de Kempense Meren.....	43
7.1	Via een categorisering van het wegennet	44
7.2	Via een toeristisch-recreatieve route	44
7.3	Ontsluiten van het gebied via het openbaar vervoer	45
8	Recreatieve ontsluiting binnen de Kempense Meren	46
8.1	Kanalen als drager van de toeristisch-recreatieve regio.....	46
8.2	Ontwikkeling van een recreatief netwerk	47
9	Naar een duidelijke bestemming voor de zandontginningsplassen.....	49

1 Context van het kaderplan



Figuur 1: Afbakening van de strategische ruimte en enkele bepalende elementen

De aanleiding om vanuit de provincie een kaderplan voor de Kemptense Meren op te maken, is te vinden in het Ruimtelijk Structuurplan van de Provincie Antwerpen (RSPA), goedgekeurd op 10 juli 2001. In dit structuurplan werden voor de eerste maal ontwikkelingsperspectieven uitgewerkt voor toerisme en recreatie. In het richtinggevend gedeelte werden een aantal belangrijke toeristische gebieden aangeduid waar ook nog potenties aanwezig zijn om de toeristische mogelijkheden in de toekomst nog verder te versterken. Om deze mogelijkheden verder te onderzoeken is in de bindende bepalingen van het structuurplan opgenomen dat voor al deze gebieden geïntegreerde gebiedsgerichte strategische plannen worden opgemaakt. In deze plannen werkt de provincie, samen met betrokken sectoren en de gemeentebesturen, een visie, een ruimtelijk concept en (mogelijke) maatregelen verder uit.

Eén van de vijf gebieden van primair toeristisch-recreatief belang geselecteerd in het RSPA is de regio Retie-Dessel-Mol-Balen, onder de titel Kemptense Meren.

2 Finaliteit van het kaderplan

Via het opstellen van een kaderplan wordt de problematiek van het gebied in kaart gebracht en wordt een poging ondernomen om geïntegreerde oplossingen uit te werken door een nieuw evenwicht te zoeken tussen recreatie, ontginningen, landbouw, natuur en bos.

Naast de ontwikkeling van een algemene visie voor de gehele strategische ruimte, gaat er bijzondere aandacht naar:

1. Ontwikkelingsperspectieven voor elke van de toeristisch recreatieve poorten. Het betreft minstens perspectieven voor :
 - het behoud en versterking van recreatie in evenwicht met natuurverweving en ontginningen voor het Zilvermeer
 - het behoud van de verblijfsrecreatie Sunparks Kempense Meren en recreatief medegebruik voor de plas Rauw
 - voor recreatie in evenwicht met natuurwaarden voor de Keiheuvel
2. Ontwikkelingsperspectieven voor toeristische uitstapmogelijkheden die gelegen zijn binnen de strategische ruimte
3. Ontwikkelingsperspectieven op vlak van recreatieve netwerking
4. Ontwikkelingsperspectieven voor de voormalige, lopende en geplande zandwinningen (vnl ecologische en/of recreatieve ontwikkelingsperspectieven op korte, middellange en lange termijn; ook de mogelijkheden voor recreatief medegebruik kunnen hier onderzocht worden)
5. Opmaak van een actieplan op basis van een prioriteitenstelling ten aanzien van wenselijke en/of noodzakelijke acties om de visie te realiseren

3 Communicatietraject

Voor het ontwikkelen van een gedragen ruimtelijke visie zijn inspraak, overleg en participatie essentieel. Draagvlak zoeken in een omgeving die bestaat uit verschillende belangen, verantwoordelijkheden maar ook interpretaties en inzichten kan enkel maar door verbindingen te zoeken. Vandaar dat we voor het ontwikkelen van het Kaderplan van de Kempense meren in een gelaagde overlegstructuur hebben geïnvesteerd waarin via bilaterale gesprekken, workshops, stuurgroepen en klankbordgroepen de inzage in de verschillende belangen, contradicties, inzichten en verzuchtingen exponentieel toenam.

Het grootste probleem in gelijkaardige projecten is dat het proces te snel afglijdt naar bezigheidstherapie. Brainstorms schieten alle kanten uit, worden gedomineerd door enkele roepers en niemand krijgt een geval van echte inspraak. Dit moest en moet te allen tijde worden voorkomen. Door de gefocuste vraagstelling, waarbij alle deelnemers hun input konden maar vooral ook moesten geven, werd het risico op niet-gehoorde meningen voorkomen samen met de predominantie van slechts één of enkele meningen. Daarenboven kon door een thematische opdeling van de workshops ook zeer verticaal worden ingesneden op alle thematische aspecten van het project zodat zeer particuliere of specifieke valkuilen naar de oppervlakte konden komen.

Uiteindelijk is een proces in route gezet dat ondanks het groot aantal partijen, de zeer diverse belangen, de pertinente pijnpunten en de emotionele geladenheid voor een zekere procesrust heeft gezorgd die de Provincie en het studie bureau in staat stellen alle opties te onderzoeken en naar oplossingen toe te werken via workshops, overleg en klankbordgroepen. En belangrijker dan dat is dat ze werken.

4 Inventarisatie & analyse

4.1 Inventarisatie

Ter onderbouwing van de visievorming werd een thematische inventarisatie en analyse uitgevoerd op het schaalniveau van het projectgebied. Deze inhoud van deze inventarisatie en analyse wordt niet integraal opgenomen in dit document. Er wordt nagestreefd deze visienota nietodeloos te overladen met achtergrondgegevens om de aandacht te concentreren de toekomstvisie, die de essentie van de projectopdracht omvat. De informatie blijft echter vervat in thematische nota's inzake planningscontext, kanalen & plassen, en toeristisch recreatieve poorten. Deze nota's blijven te allen tijde ter beschikking als achtergronddocument en omvatten de beschrijving van de bestaande toestand. In de volgende paragraaf wordt een synthese gemaakt van de sterktes (strengths – S), zwaktes (weaknesses – W), potenties (opportunities – O) en uitdagingen (threats – T), zoals die uit de analyse en het gevoerde overleg volgt.

4.2 Gerapporteerde sterktes, zwaktes, potenties en uitdagingen

S

- De aanwezigheid van zeer hoogwaardig witzand en een ontginningssector en de afgeleide meerwaarden daarvan op vlak tewerkstelling, economische ontwikkeling en uitstraling, recreatieve nabestemmingsmogelijkheden en ecologische kansen
- De uitzonderlijk goede uitgangssituatie om een toeristisch-recreatieve topregio te ontwikkelen met als bestaande sterktes :
 - Zeer groot bestaand, divers aanbod overnachtingsaanbod (Zilvermeer, Zilverstrand, Sunparks, Keiheuvel, aantal kleinere campings)
 - Recreatief merennetwerk met watersportmogelijkheden
 - Grote landschappelijke diversiteit en rustige omgeving
- De aanwezigheid van voldoende grote natuurgebieden met een nog relatief goede samenhang, waarvan een aantal uniek op Vlaams niveau (Diel, Maat, Buitengoor, Meergoor, ...) omwille van het reliëf, de gevarieerde bodem (zand, veen, ...), gerijpt kwelwater vanaf Kempens plateau, kalkrijk kanalenwater, onbebouwd karakter en de mogelijkheden voor nieuwe natuur via de zandwinning.

O

- Sterke thematische troeven die recreatief verder kunnen uitgespeeld worden: natuur voor iedereen, nucleaire technologie, industrieel erfgoed zoals sluizen, witzandtechnologie
- Mogelijkheden voor versterking netwerk, relaties en samenhang : integratie, gezamenlijke vermarkting, fysieke netwerking via kanalen, via fietspaden.

W

- Kanalen en plassen: de onderbenutting van de mogelijkheden en verdere zoneringsmogelijkheden van kanalen en plassen in recreatief opzicht en in ecologisch opzicht.
- Toeristische knooppunten (Zilvermeer, Sunparks, Keiheuvel) – bereikbaarheid – mobiliteit : het gebrek aan duidelijke en goed bereikbare poorten tot het gebied van waaruit het volledige gebied bezocht en beleefd kan worden
- Relaties – samenhang: onvolledige recreatieve netwerking zowel op vlak van wandelen, fietsen als varen; onvoldoende recreatief-toeristische samenhang; weinig gemeenschappelijke vermarkting/uitbouw

T

- Actueel gebrek aan initiatiefnemers en ondersteunende structuren om richting te geven aan een eensgezind toeristisch-recreatief product (Kempense Meren vzw).
- Zilvermeer & toekomstig ontginningsgebied : het Zilvermeer is planologisch gezien ontginningsgebied. Om de bestaanszekerheid van het domein te garanderen dient er een toekomstig vervangend zandwinningsgebied aangeduid te worden.

5 Conceptuele visie op de Kempense Meren

5.1 Missie

De regio van de Kempense Meren heeft een uitzonderlijke landschappelijke en ecologische identiteit als landschap van uitgestrekte binnenmeren, kanalen en bijhorend erfgoed, zandige en venige waardevolle natuur, uitgestrekte bos- en landbouwgebieden en dit met een slechts beperkte doorsnijding door infrastructuur, relatief weinig verspreide bebouwing en bedrijvigheid en dus een relatief grote rust en sterk onbebouwd karakter.

Deze streekidentiteit vertaalt zich vooralsnog echter niet in een nationaal bekend toeristisch-recreatief product. De Kempense Meren zijn vandaag geen “bekend merk”. Weliswaar is er een cluster van succesvolle dagrecreatieve domeinen en verblijfsrecreatieve ondernemingen gevestigd nabij de plassen, waaronder Zilvermeer, Sunparks en Zilverstrand de belangrijkste zijn, samen goed voor meer dan ca. 700.000 overnachtingen per jaar en zeer veel dagrecreanten tijdens het hoogseizoen. Dit leidde onder andere tot de selectie als toeristisch-recreatief knooppunt binnen het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen.

Alhoewel er wel degelijk beperkte samenwerkingen zijn tussen deze recreatiedomeinen, staan ze grotendeels op zich en hebben ze, behalve dat ze elk gebruik maken van één van de meren, een al bij al beperkte relatie met de volledige streek. Alleszins kan deze relatie verder worden uitgebouwd.

Het toeristisch-recreatief potentieel van de Kempense Meren als rust- en onthaastingsgebied, als wandel- en fietsgebied, en als natuurverkenninggebied is met zekerheid onderbenut. Ook op vlak van waterrecreatie in de ruimste zin zijn er wellicht nog inbreidingsmogelijkheden die de draagkracht van het gebied niet overschrijden.

In dit kaderplan doen we een voorzet naar uitbouw van de Kempense Meren tot toeristisch-recreatieve topregio. Deze uitbouw echter dient volledig afgestemd te zijn op de landschappelijke, ruimtelijke en ecologische draagkracht van de streek aangezien deze precies de kwaliteit ervan uitmaken. Geen zelfdestructieve ontwikkeling !

Deze uitbouw omvat een ruimtelijke visie en een visie op samenwerking.

In ruimtelijk opzicht dient de beleving van het gebied voor dagrecreanten en verblijfstoeristen te worden gestuurd. Daartoe stellen we de aanduiding en inrichting van goed gelocaliseerde recreatieve poorten voorop. Deze poorten vormen de toegang tot de streek voor bezoekers van buitenaf en zijn instapplaatsen voor fiets- en wandelinfrastructuur die dens ontwikkeld worden in de onmiddellijke omgeving van deze poorten. Deze poorten zijn idealiter uitgerust met degelijke informatie, onthaal en ondersteunende functies (horeca, fietsverhuur, ...).

Daarnaast zijn het ook attractoren op zich voor daguitstappen (voor verblijfsrecreanten) doordat ze, naast het wandel- en fietsaanbod rond meren, door bos, landbouw en natuur ook een gethematiseerd recreatief of educatief aanbod hebben, waar mogelijk “all weather”.

Deze werking met poorten tot een gebied laat een goede sturing en opvolging van de recreatie toe en heeft als complement dat de ecologisch meest kwetsbare gebieden, strategische rustzones, door hun verderaf gelegen ligging nauwelijks recreatiedruk zullen kennen. De facto gaan de werking met poorten en zonering voor natuur, recreatie en verweving van beide dan ook hand in hand.

Vanuit deze visie op zonering worden in dit kaderplan een bestemmings- en inrichtingvisie ontwikkeld op de verschillende, al dan niet reeds volledig ontgonnen, zandwinningsplassen. Tot de visie behoort eveneens een conceptuele inrichtingsschets per poort.

Een belangrijk aandachtspunt binnen de ruimtelijke visie wordt gevormd door de bereikbaarheid, op de meest duurzame wijze, van de verblijfs- en dagrecreatiedomeinen en de poorten.

Deze bereikbaarheid omvat :

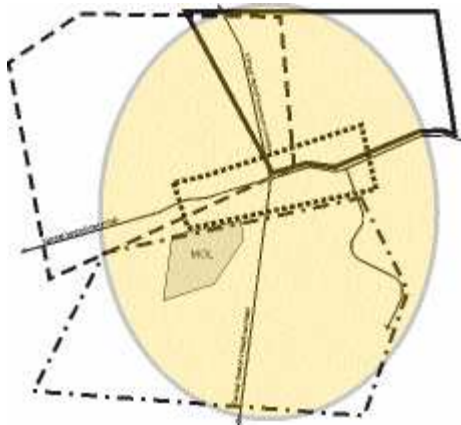
- Bereikbaarheid per wagen, via een éénduidige vanaf het hoofdwegennet gemarkeerde bewegwijzering 'Kempense Meren' en dit via een route die zo min mogelijk hinder oplevert voor de recreant zelf, woonkernen en de natuur.
- Bereikbaarheid via openbaar vervoer waarbij naast busvervoer ook voorstellen ontwikkeld worden voor een bereikbaarheid per trein via een 'zomerstation' en over het kanalenstelsel via een watertaxi.
- Bereikbaarheid voor de pleziervaart.
- Bereikbaarheid per fiets : aantakking op de fietsknopennetwerken van Antwerpen, Limburg en fietspaden in Nederland.

Een ruimtelijke visie volstaat echter niet om te komen tot een globaal toeristisch-recreatief product dat geënt is op de identiteit en waarden van de streek. Daartoe behoort een visie op vlak van samenwerking, complementaire ontwikkeling, gemeenschappelijke vermarkting, ...(visie zal vervat worden in het op te maken actieplan)

Ook daartoe omvat dit kaderplan voorstellen :

- concrete aanbevelingen voor opzet van een structuur en/of partnerships die deze ontwikkeling sturen en opvolgen;
- een actieplan ter concrete realisatie met inzet van de verschillende betrokkenen en de beschikbare instrumenten
- voorstellen voor gemeenschappelijke vermarkting / promotie

5.2 Een regio met 4 deelgebieden = 4 Kempense identiteiten



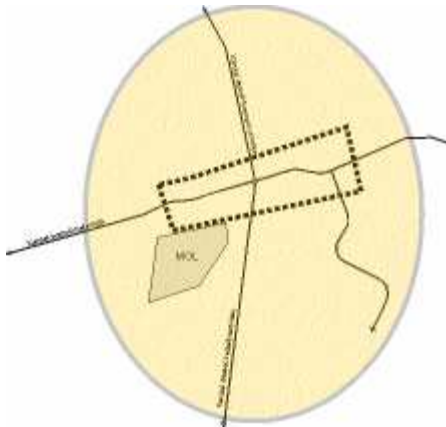
De toeristisch-recreatieve regio Kempense Meren is meer dan de Kempense meren alleen. Binnen de regio kunnen vier deelgebieden onderscheiden worden, elk met een eigen identiteit, elk met zijn eigen Kempense kenmerken. Samen geven ze een totaalbeeld van wat de Kempen te bieden heeft. De Kempense Meren is één van deze vier deelgebieden met zijn eigen identiteit.

De identiteit van deze deelgebieden dient naar de toekomst bewaard te blijven en verder versterkt te worden. Deze deelgebieden staan immers garant voor een gedifferentieerd aanbod bij de toerist en recreant die naar de Kempense Meren afzakt.

Volgende deelgebieden kunnen onderscheiden worden:

- Kempense Meren
- Omgeving Postel
- Kleine Nete
- Grote en Molse Nete

Kempense Meren



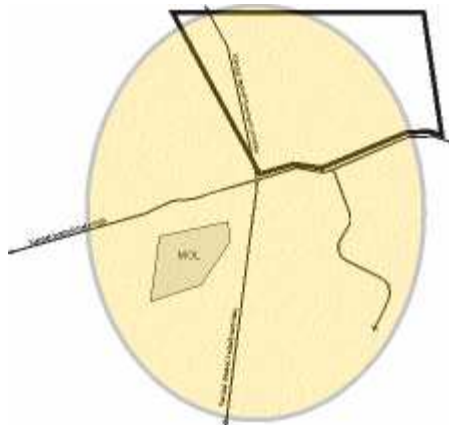
Het merengebied wordt gekenmerkt door de zandontginningsplassen. Voor deze plassen kunnen drie activiteiten/functies onderscheiden worden. Er zijn de actieve zandontginningen, er zijn de plassen die gebruikt worden voor watersportrecreatie met aansluitend verblijfsrecreatie en dagrecreatieve infrastructuur en er zijn de plassen die een belangrijke natuurlijke waarde kennen.

In een aantal gevallen komen deze functies verweven voor in andere gevallen worden plassen expliciet voorbehouden voor één functie.

De verwevenheid van deze plassen wordt ook in de toekomst behouden. Hierbij kan aan plassen een uitgesproken natuurfunctie worden toegekend, aan andere een uitgesproken recreatieve functie, andere behouden hun economische functie als ontginningsplan, maar krijgen een duidelijke nabestemming. In een aantal plassen kunnen deze functies ook verweven met elkaar voorkomen.

Verder in deze nota zal dieper ingegaan worden over de functies en bestemmingen die de verschillende plassen krijgen.

Omgeving van Postel



De omgeving van Postel wordt in het RSPA als een strategisch rustgebied aangeduid.

Het betreft een belangrijk landbouwgebied. Een belangrijk deel van de deelruimte werd dan ook herbevestigd als agrarisch gebied.

Daarnaast heeft het gebied ook belangrijke natuurwaarden: Ronde Put (Brongebied Kleine Nete), grootschalige boscomplexen (bosbouw), specifieke waterhuishouding (veengebieden, kalkrijk water...). Het ganse gebied is aangeduid als vogelrichtlijngebied. Belangrijke natuur- en bosgebieden zijn aangeduid als habitatrictlijngebieden en als onderdeel van het VEN.

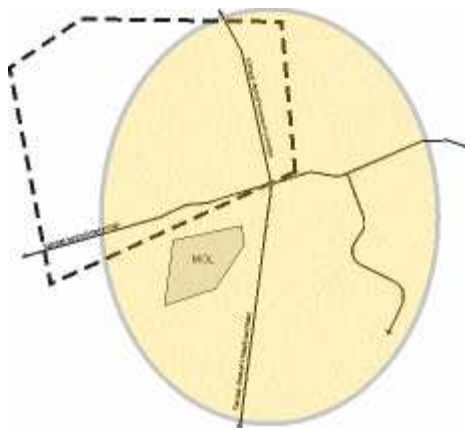
Ook landschappelijk gezien heeft de omgeving van Postel een belangrijke waarde. In het bijzonder zorgen de Abdij van Postel en het kasteel voor een duidelijke bakenfunctie. De specifieke ontginningsstructuur (bosbouw, landbouw, venontginning...) die aan de Abdij gekoppeld wordt, heeft gezorgd tot een sterke planmatige landschapsaanleg wat zijn sporen achterlaat. De ruimere omgeving van de Abdij van Postel werd opgenomen als ankerplaats in de landschapsatlas. De ganse deelruimte is bovendien aangeduid als relictzone. De Abdij van Postel zelf is beschermd evenals het gebied van de Ronde Put. Voor de ruimere omgeving van de Abdij is er een procedure tot definitieve erkenning als erfgoedlandschap lopende.

Naar de toekomst toe dienen deze vier eigenschappen in het gebied gevrijwaard te blijven, ze dienen beter op elkaar afgestemd worden en verder versterkt te worden als basis voor de inrichting van de open ruimte rond Postel.

Daarnaast kent het gebied vooral een recreatief medegebruik op het vlak van fietsen en wandelen. Om dit netwerk te ondersteunen kunnen op de bestaande landbouwbedrijven vormen van recreatief medegebruik worden gestimuleerd. De verblijfsrecreatieve functie in het gebied kan versterkt worden door hoevertoerisme en secundaire inkomsten zoals de verkoop van hoeveproducten kunnen de landbouwsector ondersteunen.

Bestaande verblijfsrecreatieve clusters (Familiestrand) kunnen onder hun huidige vorm behouden blijven en kwalitatief versterkt worden.

Vallei van de Kleine Nete



Het betreft een belangrijk landbouwgebied. Grote delen werden herbevestigd als landbouwgebied.

Verspreid in het gebied komen kleinere natuurwaarden voor: beekvalleien, verspreide kleinere boscomplexen, kleine landschapselementen.

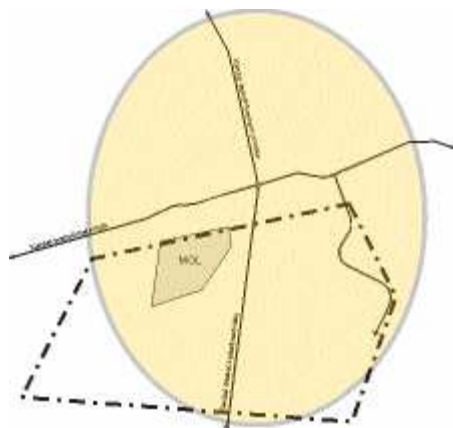
Landschappelijk gezien kent het gebied een sterk afwisselend karakter met grootschaligere en kleinschaligere landbouwlandschappen, verspreide boscomplexen en bebouwde landschappen (kernen, grootschalige verkavelingen, linten).

Het gebied kent daarnaast een belangrijk recreatief medegebruik dat zich zowel op het land als op het water afspeelt: wandelen en fietsen (incl. mountainbike), kano- en kayak. Dit netwerk kan naar de toekomst verder versterkt en uitgebouwd worden.

Bestaande verblijfsrecreatieve knopen (Campinastrand en Berkenstrand) kunnen onder hun huidige vorm behouden blijven en verder kwalitatief ontwikkeld worden.

De verblijfsrecreatieve functie in het gebied kan versterkt worden door mogelijkheden van hoevertoerisme binnen deze deelruimte te ondersteunen.

Vallei van de Molse en Grote Nete



Het gebied heeft voornamelijk een natuurlijk karakter. Dit situeert zich in de beekvalleien en op de stuifzandruggen (duinen en naaldbossen). De natuur bepaald mee het eerder kleinschalige karakter van de landbouw dat zich voornamelijk situeert in de beekvalleien.

Landschappelijk wordt het gebied hierdoor gekenmerkt door kleinschalige (agrarische) beeklandschappen, grootschalige bos- en heidecomplexen op de stuifzandruggen en bebouwde landschappen (kernen en grootschalige verkavelingen).

Naar de toekomst toe wordt een versterking van de beekvalleien en de stuifzandruggen voorop gesteld. In een aantal gevallen leidt dit tot een afbouw van de verblijfsrecreatieve functie in deze gebieden (o.a. weekendverblijven op Keiheuvel)

Ook hier is een belangrijk recreatief netwerk aanwezig. Naast wandel- en fietsroutes zijn in deze regio ook ruiterswandelpaden terug te vinden.

Bestaande verblijfsrecreatieve knopen (Camping GT) kunnen onder hun huidige vorm behouden blijven en verder kwalitatief ontwikkeld worden. De verblijfsrecreatieve functie in het gebied kan versterkt worden door mogelijkheden van hoevertoerisme binnen deze deelruimte te ondersteunen.

Afbakenen van het begrip recreatieve poort

Een **recreatieve poort** vormt de plaats waar een bezoeker van het gebied onthaald wordt, maar van waaruit de bezoeker tevens de regio kan verkennen. In de poort zelf kan de bezoeker de auto parkeren en vervolgens te voet, per fiets, te paard of met de boot het gebied gaan verkennen. Bij een recreatieve poort zijn dan ook startplaatsen van verschillende typen recreatieroutes, met een nadruk op een volwaardig product. Bij een recreatieve poort zijn altijd een of meerdere horecavoorzieningen en ruime parkeermogelijkheden aanwezig en is er informatie over het gebied te zien en te verkrijgen. De informatievoorziening kan een informatiecentrum van een terreinbeheerder zijn, maar kan ook worden gekoppeld aan de horecavoorziening. Andere voorzieningen die er een plaats zouden kunnen krijgen zijn bijvoorbeeld fietsverhuur, een speelbos en een stuk struinnatuur.

Het doel van een recreatieve poort is het ontlasten van de recreatieve druk op de kwetsbare kernen van bos- of natuurgebieden.

Niet elke poort heeft dezelfde voorzieningen en mate van intensiteit. De invulling van een recreatieve poort is afhankelijk van het type gebied, de bestaande situatie, de natuurwaarden in de omgeving en de mogelijkheden die het gebied biedt en is dus maatwerk per locatie.

Een recreatieve poort onderscheidt zich duidelijk van de uiteenlopende en talrijke aanwezige **recreatieve startpunten** voor wandelen en fietsen. Deze startpunten variëren van een punt met ruimte voor slechts enkele auto's en een toegang tot het gebied, tot een plek met ruimte voor redelijk wat auto's, bankjes en een informatiepaneel.

Minimale eisen aan locatie:

- Ligging als toegang tot een interessant toeristisch-recreatief gebied of site;
- Bijdragen aan de ontlasting van de recreatieve druk op de meer kwetsbare delen van het (aangrenzende) bos- of natuurgebied (zoneringsprincipe).

Minimale inrichtingseisen op locatie:

- Goed bereikbare en ruime parkeermogelijkheden;
- Startpunt van diverse routestructuren. In elk geval is er een volwaardig wandelproduct aanwezig in de directe omgeving van de recreatieve poort en vormt de locatie een onderdeel van het fietsproduct in de regio. Andere vormen van routes zijn wenselijk, maar gelden niet als minimale eis (zoals ruiterroutes);
- Horecavoorziening aanwezig;
- Aanbieding van informatie over het gebied en de routes.

Naast deze minimale eisen kunnen per poort verschillende andere voorzieningen al aanwezig ofwel gepland zijn. Niet iedere voorziening kan en hoeft bij iedere poort gerealiseerd te worden, dit is maatwerk per locatie.

Mogelijke aanvullende voorzieningen zijn: dagrecreatieve voorzieningen (ook all-weather aanbod); Outdoor-activiteiten; verhuur van fietsen, paarden, huifkarren, etc.; speelbos, speeltuin; overige aanvullende routes (wandelen, fietsen, mountainbiken, kanoën, etc.); samenwerking met omliggende toeristisch-recreatieve bedrijven en / of agrarische bedrijven; bezoekerscentrum; verblijfsrecreatie

5.3 Recreatieve poorten als toegang tot de Kempense Meren



Binnen de regio worden naast de toeristisch-recreatieve hoofdpoot 5 perifere recreatieve poorten aangeduid. Deze poorten weerspiegelen de identiteit van het deelgebied waarin ze gelegen zijn. Het zijn tegelijk:

- de externe toegangen tot het Kempense Meren gebied (vanuit de verschillende omringende regio's)
- instapplaatsen tot het fiets- en wandelrouten netwerk dat ter plaatse van deze poorten dens en kwaliteitsvol ontwikkeld wordt, maar dat ook de verschillende recreatieve poorten en attractoren in de regio met elkaar verbindt
- attractoren voor de dagrecreant of verblijfstoerist die in het gebied verblijft.

Deze recreatieve poorten dienen zowel een ondersteuning te bieden aan openluchtrecreatieve activiteiten (in de meeste gevallen betreft het hier recreatief medegebruik van de open ruimte) als een aantrekkingspunt te zijn in geval van slecht weer (cultureel erfgoed, tentoonstellingsruimte, museum, indoor sport...).

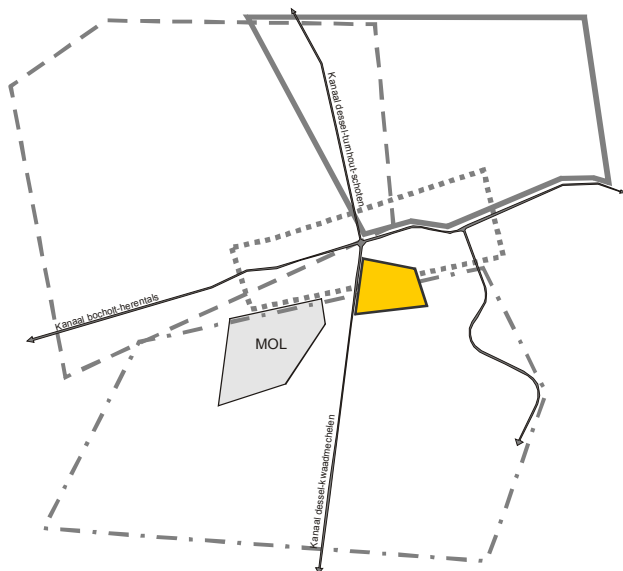
Het begrip recreatieve poorten wordt in deze interne communicatie gebruikt in de geschetste context. Voor externe communicatie is een 'name search' aangewezen.

*De **Olmense Zoo** wordt ook aangeduid als recreatieve poort binnen de regio, maar wordt binnen deze studie niet verder benaderd omdat het een aantrekkingspool is met een eigen identiteit en een eigen ontwikkelingsperspectief welke geen weerspiegeling vindt van de activiteiten die het deelgebied of de regio kenmerken. Het gebied wordt beschouwd als een attractor binnen de regio en niet als een instapplaats tot het fiets- en wandelrouten netwerk.*

*Het **kleinstedelijk gebied Mol**: momenteel wordt dit niet betrokken in de studie, maar eveneens dient onderzocht te worden in welke mate de kern van Mol als een recreatief knooppunt functioneert voor de regio Kempense Meren. Nu wordt vooral de wekelijkse markt als een aantrekkingspunt naar voor geschoven. Mogelijks is dit een onderzoekspunt.*

6 Verfijning van de poorten binnen de toeristisch-recreatieve regio

6.1 Omgeving Zilvermeer als hoofdpoot voor de regio



De kern Zilvermeer – Sunparks – Zilverstrand ligt centraal in de toeristisch-recreatieve regio Kempense Meren en vormt het hart voor actieve recreatie en verblijfsmogelijkheden binnen deze regio.

Deze cluster vormt dé uitvalsbasis om de ruimere regio te verkennen. De cluster kan verder versterkt worden op vlak van verblijfsrecreatie en wordt ontwikkeld als hoofdpoot binnen het recreatief routenetwerk. Ter ondersteuning van deze activiteiten kunnen ook de dagrecreatieve activiteiten verder uitgebouwd worden. Er wordt voornamelijk voorzien in een interne versterking (kwaliteitsverbetering) en slechts in beperkte mate zal er naar een ruimtelijke uitbreiding van de bestaande zones gestreefd worden.

Toeristen en recreanten die naar de regio Kempense meren komen zullen in eerste instantie naar deze hoofdpoot geleid worden. Vanuit deze poort krijgen ze dan tal van mogelijkheden om de ruimere regio van de Kempense Meren te verkennen. Dit kan zowel met de auto, over het water, met de fiets of te voet zijn. Daarnaast kunnen toerist en recreant in deze hoofdpoot een ruim en gediversifieerd aanbod aan dag- en verblijfsrecreatieve accommodatie terugvinden.

De dagrecreatie is er zowel gericht op openluchtactiviteiten als overdekte activiteiten (all-weather infrastructuur). De openluchtrecreatieve activiteiten binnen de hoofdpoot zijn al zeer verscheiden. Het aanbod aan all-weather activiteiten kan nog verder versterkt worden.

Zilvermeer – Zilvermeerlaan - Kanaalplas



Zilvermeerlaan als drager van recreatieve activiteiten

De Zilvermeerlaan wordt verder versterkt als drager van recreatieve activiteiten. Het betreft zowel een bundeling van dagrecreatieve activiteiten (geconcentreerd in het Zilvermeer), watersportactiviteiten (verspreid over Kanaalplas, Zilvermeer en Stortplas) als verblijfsrecreatieve activiteiten (Zilvermeer, Zilvermeerhaven). Daarnaast wordt aan de Zilvermeerlaan een onthaalpunt ontwikkeld voor de toeristische regio. Dit onthaalpunt functioneert eveneens als startpunt binnen het recreatief netwerk. Ter ondersteuning van deze infrastructuur dient binnen deze zone ook de parkeerproblematiek opgevangen te worden.

Nieuwe dagrecreatieve activiteiten kunnen opgevangen worden binnen het Zilvermeer. Bijkomende watersportactiviteiten die geen schade doen aan oevers kunnen worden voorzien op de Stortplas (hier wordt gedacht aan de uitbouw van een kabelski) en op de Kanaalplas (hier wordt gedacht aan herlokalisatie van verspreide zonevreemde watersportclubs – vb. windsurfclub Schansput). Nieuwe verblijfsrecreatieve vormen kunnen uitgebouwd worden in en aansluitend bij het Zilvermeer (hier wordt gedacht aan waterchalets, paalwoningen of drijvende hutten op de Stortplas).

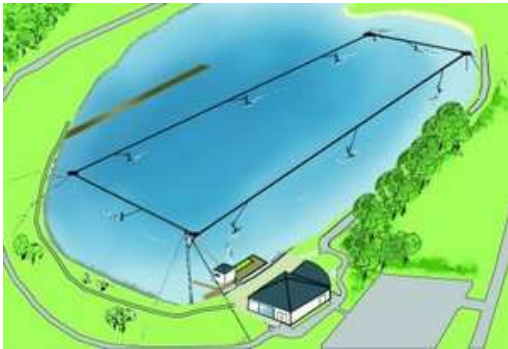
De parkeerproblematiek wordt geconcentreerd op de bestaande parking 1 en 2 van het Zilvermeer en de parking van de Zilvermeerhaven. Deze parkings zijn voldoende ruim gedimensioneerd.

Het toeristisch onthaal en de startplaats voor recreatieve routes wordt, rekening houdend met de bestaande capaciteit, op parking 2 van het Zilvermeer ontwikkeld.

Verder onderzoek is nodig om na te gaan in welke mate de site van de bootherstellingswerkplaats op termijn kan herbestemd en ingeschakeld worden ter versterking van de hoofdpoot.

Om deze ontwikkelingen naar de toekomst te kunnen verzekeren dienen de bestaande bestemmingen op het gewestplan of binnen bestaande BPA en RUP's aangepast te worden. Concreet betekent dit dat voor het Zilvermeer de claim van ontginningsgebied dient opgeheven te worden. Voor de ontwikkeling van de kabelski en de chalets op de Stortplas dient het BPA Rauw aangepast te worden (momenteel ontginningsgebied met nabestemming natuur). Voor de ontwikkeling van het onthaalpunt en de herinrichting van de parkeermogelijkheden dient het PRUP Kanaalplas Mol aangepast te worden (zone voor parking en buffer en zone voor verweving natuur-recreatie).





Principeschets kabelskiën

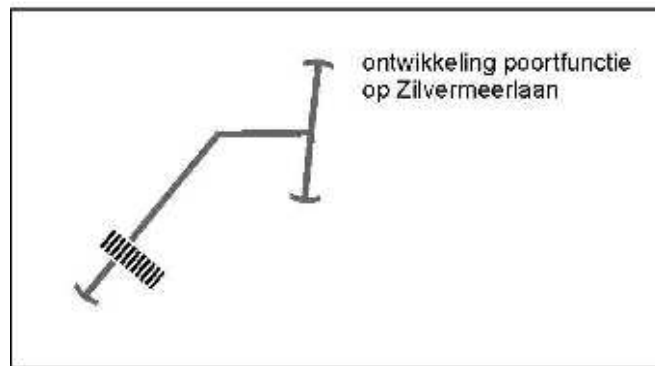
Kabelskiën doe je niet achter een boot, maar aan een kabelbaan. Met z'n tiene tegelijk ski je aan een soort van sleeplift. De omloopkabel hangt ca. 8 meter boven het water en wordt aangedreven door een geruisloze elektromotor. Het parcours heeft vier tot vijf hoekpunten en is variërend 600 tot 1000 meter lang. Een waterski-instructeur zorgt ervoor dat de skiër continue aan- en afgekoppeld wordt. Je maakt een droge start vanaf een glijplatform dat haaks op de omloopkabel staat. De snelheid varieert van 30 km voor de beginners tot wel 58 km voor wedstrijdskiërs.

Kabelskiën is een sport die niet zozeer in clubverband dan wel individueel recreatief tegen betaling per beurt wordt beoefend.




 T:\projecten\6269_KempenseMeren\Verwerking\visienota\discussienota_klankbordgroep.doc

Kaart 1
Concept inrichtingschets parking Zilvermeer



Ontwikkeling poortfunctie op Zilvermeerlaan

De onthaalinfrastructuur voor de toeristische regio en het startpunt voor recreatieve routes wordt ingeplant op parking 2 van het Zilvermeer. Er wordt voorgesteld om aan de Kanaalplas onthaalinfrastructuur in te planten in het verlengde van de ingang tot het Zilvermeer. Tussen beide infrastructuren wordt een breed plein aangelegd zodat een zogenaamde kluif of halter ontstaat.

Het breed verbindend plein heeft verschillende functies:

- Het accentueert nog meer de toegang van het Zilvermeer langs de Zilvermeerlaan
- Het stelt het Zilvermeer in verbinding met de Kanaalplas
- Het verankert de parkings en het Zilvermeer aan het begrip Kempense Meren (momenteel wordt de kanaalplas afgeschermd van het Zilvermeer): een terras met zicht op de kanaalplas en dit net ter hoogte van de toegangsegeul vanaf het kanaal
- Het geeft de mogelijkheid om een grote stroom mensen op te vangen en deze op een autovrije tot autoluwe manier vanuit de parkings naar het Zilvermeer te brengen
- Het maakt het Zilvermeer toegankelijk met het concept van de watertaxi (multimodale ontsluiting, verbinding met andere knooppunten).



Autovrije doorsteek in hoogseizoen en bij evenementen

Door de aanleg van het plein, de reorganisatie van de parkings en de aanleg van busluizen in de Zilvermeerlaan kan deze overstek in het hoofdseizoen of bij grootschalige evenementen volledig autovrij gemaakt worden. Buiten het seizoen kan de Zilvermeerlaan haar functie behouden omdat de intensiteit van het verkeer dan aanzienlijk lager is en dit nagenoeg geen hinder of conflicten veroorzaakt met het aanwezige toeristisch-recreatief verkeer.

Een reorganisatie van de bestaande parkings

De parkings dienen zodanig gereorganiseerd te worden dat bij afsluiten van de Zilvermeerlaan de parking 2, tussen Zilvermeer en Zilvermeerhaven) ook als hoofdparking zal gebruikt worden voor verkeer komende uit het oosten. Ter hoogte van de toegang van de parking wordt een bussluis voorzien zodat men enkel nog op parking 2 kan rijden en niet meer kan doorrijden richting Sluis. Aan de andere zijde wordt een gelijkaardig systeem voorzien, evenwel enkel toegankelijk voor mensen komende vanuit Sluis.



Een dynamische parking 1

Vermits de capaciteit van parking 1 vermoedelijk te groot zal zijn voor het verkeer dat vanuit Sluis komt wordt deze parking ontworpen als een dynamische parking. Hiervoor wordt er een verbinding voorzien tussen parking 2 en parking 1. De parking voor het verkeer komende vanuit Sluis kan afhankelijk van de stroom die men verwacht kleiner of groter worden gemaakt. De parking voor het verkeer vanuit het oosten wordt hierdoor groter gemaakt.

Het systeem van de busluizen

Voor de busluizen wordt er geopteerd voor een dynamisch systeem dat niet enkel auto's, maar ook vrachtwagens tegenhoudt. Toegang is enkel mogelijk voor openbaar vervoer en voor vrachtwagens van Sibelco die de laad- en loskade moeten kunnen bereiken.

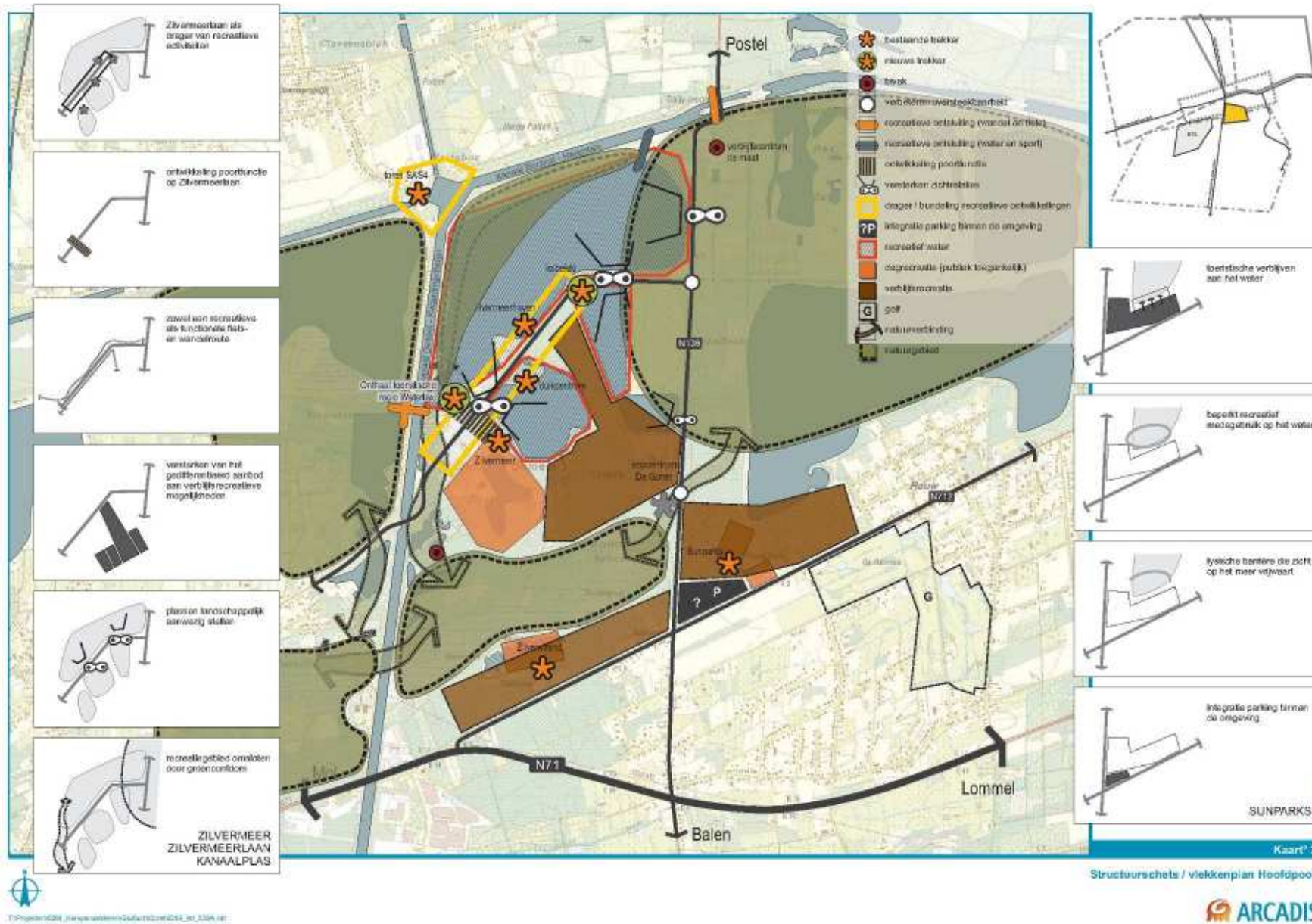
Een terras met zicht op de kanaalplas

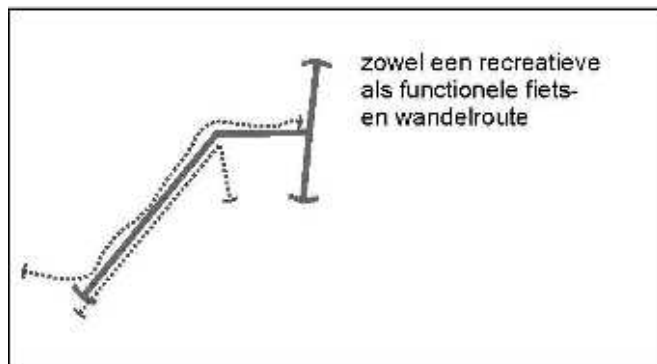
Het plein loopt door tot tegen de Kanaalplas waar het ontworpen wordt als een groot terras. Dit terras biedt ruimte voor de aanleg van de watertaxi, de realisatie van een onthaalinfrastructuur (al dan niet met ondersteunende horeca) en een uitzichtpunt op de Kanaalplas en omgeving (zicht op toeristoren, bootjes op de kanaalplas...). Dit is ook een uitgelezen plek voor fietsverhuur (waarbij deze nabij ecocentrum wordt afgebouwd).

Bij het zoeken van een geschikte oplossing voor het meer autoluw of zelf autovrij maken van de Zilvermeerlaan werd met volgende elementen rekening gehouden:

- *de huidige recreatieve infrastructuur bevindt zich hoofdzakelijk in het westelijk deel van de Zilvermeerlaan (Zilvermeer en Zilvermeerhaven)*
- *de huidige configuratie van de parkeerinfrastructuur (o.a. toegang parking 1 ten westen van toegang Zilvermeer gelegen – parking 2 zowel een toegang aan westelijke als aan oostelijke zijde van de toegang van het Zilvermeer) en de beperkte mogelijkheden om deze op een andere locatie te leggen.*
- *de toeristische ontsluiting zich in het oosten bevindt (N136), waar ook de grootste aanvoer van verkeer te verwachten is (aanwezigheid van verblijfsrecreatieve voorzieningen zoals Sunparks, Zilverstrand en ontsluiting naar N74)*

De meeste potenties voor het autoluw of autovrij maken bevinden zich hierdoor, jammer genoeg, in het oostelijk deel van de Zilvermeerlaan. Om dit te kunnen realiseren dient de aanvoer van het toeristisch-recreatief verkeer echter omgeleid te worden. Daarvoor werden mogelijkheden onderzocht langs het kanaal (in het noorden via SaS 4 toren en Witgoor naar de N136, in het zuiden aansluitend op de N74). Deze ingrepen zorgen voor een grote belasting van kernen, recreatieve routes en natuurgebieden. Tevens ontstaan er omrijfactoren naar en vanuit de bestaande verblijfsrecreatieve voorzieningen. De kruispuntherinrichting of opwaardering van bestaande wegen die hiervoor nodig zijn, leidt tot grotere investeringskosten die niet opwegen ten aanzien van de nadelen die eraan verbonden zijn. Daarom werd geopteerd om het concept van de toeristische route via de N136 (zie verder in deze nota § 7.2) te behouden en de ontsluiting van de parking en de toegang tot het Zilvermeer hierop af te stemmen.





Zowel een recreatieve als functionele fiets- en wandelroute

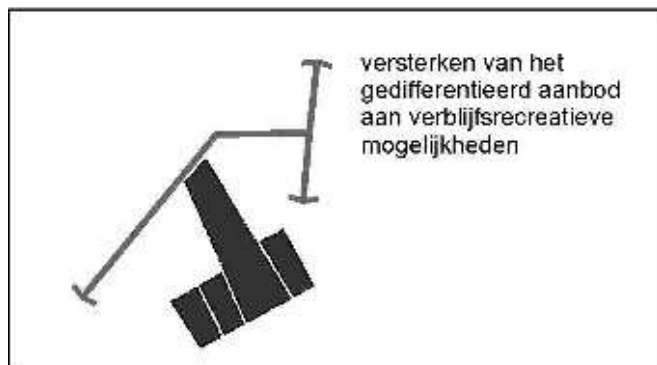
Momenteel is er langs de kanaalplas een fiets- en wandelpad aangelegd. Ook langs de Zilvermeerlaan bevinden zich nog twee fietsstroken, aanspalend aan de rijstroken. De verbinding tussen het fiets- en wandelpad langs de kanaalplas met deze langs de Zilvermeerlaan is momenteel niet logisch.

Er worden twee knelpunten vastgesteld: verbinding met de westzijde van het kanaal (vanuit Sluis zeer onduidelijke aansluiting aanwezig waardoor men op de Zilvermeerlaan blijft rijden) en ter hoogte van Stortplas waar de oversteekbaarheid van de wandelroutes (slechts ten delen) via de Zilvermeerlaan wordt omgeleid naar de Zilvermeerhaven.

Er wordt voorgesteld om naar de toekomst toe twee verbindingen te behouden.

- Het bestaande fiets- en wandelpad langs de Kanaalplas wordt als recreatieve route behouden en via een nieuwe brug over het kanaal (zoals ook voorzien in het PRUP kanaalplas) verbonden met de westelijke oever van het kanaal waar het aansluit op het fietsknooppuntennetwerk. Tevens kan een nieuwe route ontwikkeld worden naar het oosten (via Schansheide naar Miramar) (zie verder § 8.2).
- De fietspaden langs de Zilvermeerlaan worden via een herprofilering van de Zilvermeerlaan gebundeld als een functionele wandel- en fietsverbinding aan de zuidkant van de Zilvermeerlaan. De weg verzorgt enerzijds een verbinding vanuit Sluis tot aan de toegang van het Zilvermeer en de Zilvermeerhaven en anderzijds vanaf de toegang van het Zilvermeer tot aan de Zilvermeerhaven en de Stortplas.

De herprofilering van de Zilvermeerlaan zal ook moeten aanleiding geven tot trager rijden.



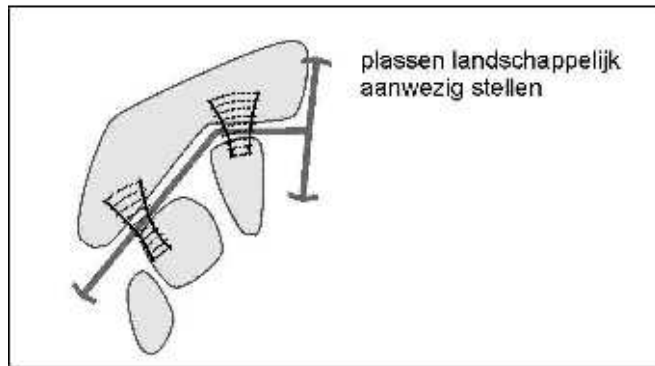
Versterken van het gedifferentieerd aanbod aan verblijfsrecreatieve mogelijkheden

Het Zilvermeer kent momenteel al een sterk gedifferentieerd aanbod aan verblijfsrecreatieve mogelijkheden waardoor haar aanbod dat van andere verblijfsrecreatieve polen overschrijdt (o.a. trekkershutten, bivakhuis, groepskampeerplaatsen...). Het aanbod van het Zilvermeer zou echter nog meer gedifferentieerd kunnen uitgebouwd worden waardoor het zich nog meer onderscheidt van de andere campings en verblijfsrecreatieve polen in de omgeving.

In eerste instantie wordt hier gedacht aan nieuwe vormen van verblijfsrecreatie op het water

Aansluitend op de verblijfsrecreatiezone van het Zilvermeer ligt de Stortplas waar een aanbod aan verblijfsrecreatie op het water kan worden uitgebouwd, al of niet gebruik makend van de faciliteiten van de camping. Het toelaten van verblijfsrecreatie mag echter geen aanleiding geven tot recreatief medegebruik op de Stortplas.

De ontsluiting van deze verblijfsrecreatieve cluster gebeurt echter niet via de Zilvermeerlaan maar via de N136, ter hoogte van het Ecocentrum. Dit heeft als voordeel dat het verblijfsrecreatief verkeer al voor de Zilvermeerlaan van de toeristische route wordt gehaald. Hierdoor wordt de Zilvermeerlaan ontlast en ontstaan minder conflicten met het recreatieve verkeer.

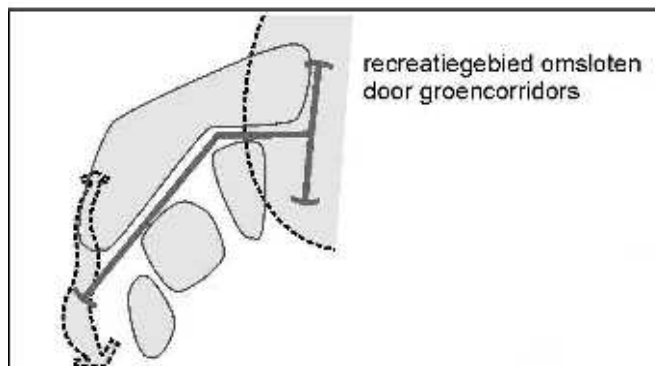


Plassen landschappelijk aanwezig stellen

Als men zich langs de Zilvermeerlaan (en eveneens langs de N136) begeeft zijn de omliggende plassen niet uitdrukkelijk aanwezig in het landschap. De plassen zitten weggestopt achter de beplanting. Het is wenselijk de zichtrelaties plaatselijk te herstellen via het afgraven van de bermen (zie zichtrelaties op schets). Ook de jachthaven is actueel achter bermen weggestoken.

Hierdoor wordt het begrip Kempense meren onvoldoende geactiveerd voor de toerist en recreant die naar het gebied komt. Het is wenselijk dat de verschillende meren vanuit de Zilvermeerlaan (of andere straten en kanalen) landschappelijk uitdrukkelijker aanwezig worden gesteld. Mogelijke zichtrelaties die kunnen versterkt worden zijn aangeduid op de structuurschets. Het betreft:

- Zichtrelatie tussen kanaalplas en Stortplas over Zilvermeerlaan
- Zichtrelatie tussen kanaalplas en zeil- en duikplas Zilvermeer over Zilvermeerlaan en parking 2
- benadrukken van Zilvermeerhaven langs Zilvermeerlaan
- poortfunctie (plein tussen Zilvermeer en kanaalplas) met terras op Kanaalplas op parking 2 (zie hoger)
- zichten van N136 op Stortplas en op Kanaalplas

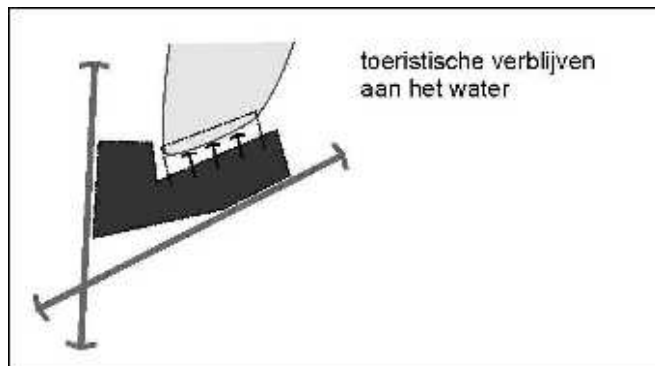


Recreatiegebied omsloten door natuur

De bestaande recreatieve voorzieningen komen sterk verweven voor met natuur. Ook in de toekomst blijft deze verwevenheid een belangrijk uitgangspunt. De groene omgeving vormt immers een van de aantrekkingspunten voor de toerist en de recreant.

De recreatieve cluster van Zilvermeer-Zilvermeerlaan-Kanaalplas wordt duidelijk omsloten door natuur. Deze waardevolle natuur biedt tevens een belangrijke toeristisch-recreatieve meerwaarde en moet in de toekomst versterkt worden. In het oosten bevindt zich Rauw - De Maat met het voormalige stortgebied dat als een aaneengesloten natuurgebied kan beschouwd worden (evenwel doorsneden door N136 en Zilvermeerlaan). Het natuurgebied De Goren kan zich in belangrijke mate in westelijke richting verder uitbreiden door herbestemming naar natuur van grote delen van de vijver Schans en het kleinschalig landschap Schansheide. Een groenverbinding via de westzijde van Domein Zilvermeer en parking 2 kan een verbinding realiseren met de Kanaalplas, in het bijzonder met het rustige eiland tussen de kanalen en de Kanaalplas.

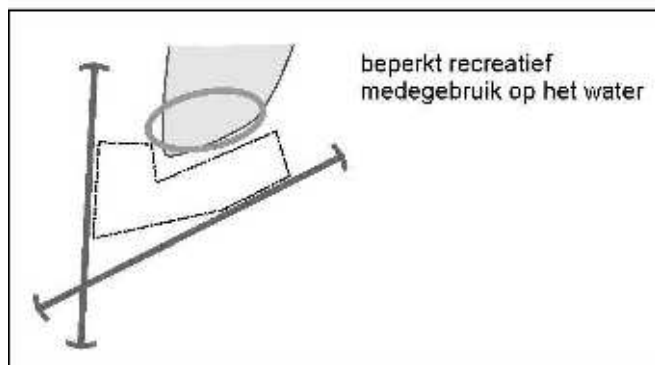
Sunparks



Toeristische verblijven aan het water

Sunparks heeft een ruim aanbod aan verblijfsrecreatieve mogelijkheden en positioneert zich duidelijk als Kempense Meren. Echter ook hier komt een verblijf binnen de Kempense Meren niet 100 % tot zijn recht. Het verblijfsrecreatiepark heeft zich naast de plas ontwikkeld. Het begrip Kempense Meren zou ook hier nog meer geactiveerd kunnen worden door een beperkte uitbreiding toe laten waarbij de mogelijkheid ontstaat om enkele nieuwe chalets aan de rand van het meer in te planten zodat deze geheel of gedeeltelijk in het meer staan.

Om dit mogelijk te maken dient het BPA Rauw gedeeltelijk gewijzigd te worden en dienen de voorschriften voor recreatie water verder aangevuld of verfijnt te worden om de realisatie van chalets mogelijk te maken.

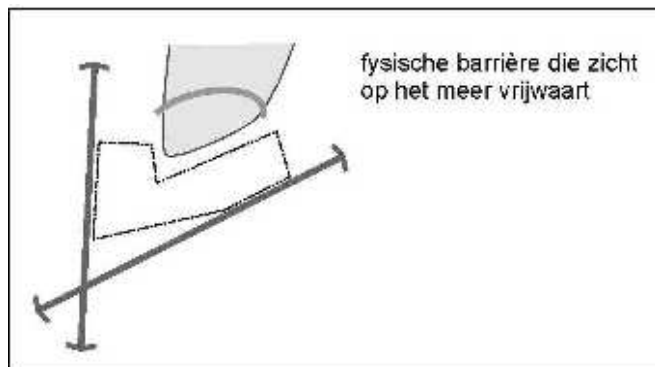


Beperkt recreatief medegebruik op het water

Momenteel functioneert het Rauwmeer eerder als decor voor verblijfsrecreatiepark dan dat het er effectief onderdeel vanuit maakt. Eveneens om het begrip Kempense Meren te activeren wordt er vooropgesteld om op een zeer beperkt deel van de plas, aansluitend bij het verblijfsrecreatief park, recreatief medegebruik op het water toe te laten. Dit gebruikt beperkt zich tot watertrappers, roei- en eventueel fluisterbootjes. Grote en geluidsintensieve watergebruikers worden hier niet toegelaten (vb. zeilen, surfen, motorboten, waterski, jetski...)

Dit versterkt eveneens de realisatie van de chalets in of aan het water, waar de mogelijkheid ontstaat om vanaf het terras met een bootje op het water te spelen.

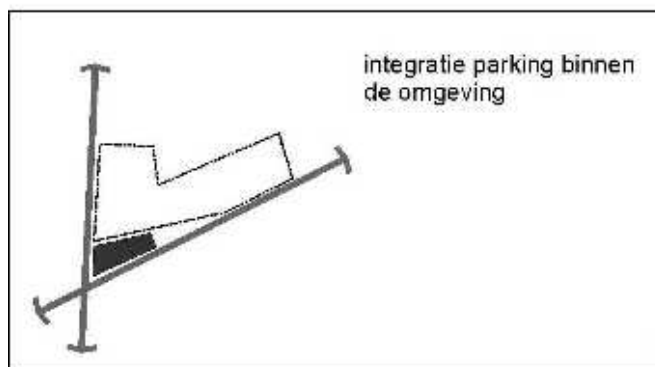
Deze activiteiten geven een minimale invulling aan de huidige voorschriften van het BPA Rauw, die desgevallend kunnen verstrengd worden in een op te maken PRUP.



Fysische barrière die zicht op het meer vrijvaart

Om te vermijden dat het recreatief medegebruik in conflict geraakt met de natuurfunctie, die aan de rest van het meer wordt toegekend, wordt vooropgesteld om in het water een fysische barrière aan te leggen. Deze fysische barrière dient zodanig vorm gegeven worden dat het weidse zicht op het Rauwmeer behouden blijft. De barrière dient eveneens zo vorm gegeven te worden dat deze niet overvaarbaar is en dat deze niet kan betreden worden.

Momenteel wordt gedacht aan het aan elkaar rijgen van drijvende balken of boomstammen met een staalkabel. Hiermee wordt een visuele barrière vermeden.



Integratie parking binnen de omgeving

Sunparks beschikt momenteel over een zeer ruime parking aansluitend bij het kruispunt van de N136 met de N712. Deze parking wordt niet volledig benut door het verblijfsrecreatiedomein. Bij grote evenementen in het Zilvermeer wordt deze wel als overloopparking gebruikt.

De parking is echter zeer strategisch gelegen aan de rand van de hoofdknoop, langs de toeristische ontsluitingsroute. Er dient verder onderzocht te worden op welke wijze dit parkeerterrein beter kan geïntegreerd worden in zijn omgeving. Het parkeerterrein biedt mogelijks ook potenties om bijkomende infrastructuur op te vangen.

Zilverstrand

De ontwikkelingsperspectieven voor Zilverstrand zijn eerder beperkt. In het verleden werd al een PRUP opgemaakt om de activiteiten in het Zilverstrand beter af te stemmen op het meer noordelijk gelegen natuurgebied De Goren.

Voor het Zilverstrand wordt dan ook een interne versterking vooropgesteld. Dit kan zowel op het gebied van dagrecreatieve recreatie als op een verdere differentiatie van de verblijfsrecreatieve infrastructuur waardoor Zilverstrand zich meer kan differentiëren van het aanbod dat al in Sunparks en Zilvermeer aanwezig is.

Kanalenkruispunt - Toeristische toren SAS 4

De visie voor de ontwikkeling van de omgeving van het kanalenkruispunt vertrekt van de visie die is uitgewerkt in het kaderplan kanaal Dessel-Turnhout-Schoten (oktober 2005) en vult deze verder aan in functie van de visie die wordt ontwikkeld rond de Kempense meren.

Het kanalenkruispunt met de Toeristische toren aan sas 4 wordt als een stopplaats of een rustplek binnen het recreatief netwerk ontwikkeld. De toeristische toren functioneert er duidelijk als een baken aan het kanalenknooppunt en vormt hierdoor een attractor in het reactief netwerk (zie § 8.2). Gebundeld aan het baken wordt op deze plek een informatiepunt voorzien over de regio. Het betreft informatie over de kanaaloverschrijdende elementen zoals de historie van het kanaal, het vaarrouthenetwerk, het fietsknooppuntennetwerk, de natuurlijke en landschappelijke troeven, watertroeven en de cultuur(historische) troeven van de regio.

Het gebied wordt echter niet ontwikkeld als recreatieve poort tot de regio omwille van zijn beperkte bereikbaarheid en parkeermogelijkheden. Het kanalenknooppunt wordt wel beschouwd als een locatie waar bundeling van (laagdynamische) of ondersteunende recreatieve infrastructuur mogelijk is om zo het gebied als stop- of rustplek op het recreatief netwerk meer kracht bij te zetten. Hierbij wordt een bundeling nagestreefd van watersportclubs (behoud van de bestaande infrastructuur van de waterskiclub in relatie tot het gebruik van de snelvaartzone), waarbij moet onderzocht worden of de kayak- en kanoclub (MOKA) hier kan bij aangesloten worden. De aantrekkingskracht van het kanalenkruispunt wordt versterkt door de ontwikkeling van kleinschalige horeca (o.a. pannenkoekenboot, voormalige sluiswoning ...).

Op lokaal niveau vormt het ook een startpunt voor recreatieve wandel en fietsroutes.

Ecocentrum De Goren

Het ecocentrum de Goren wordt behouden en het natuureducatief centrum wordt verder uitgebouwd. Daarnaast vormt het ecocentrum ook een startpunt voor wandelroutes in de omliggende natuurgebieden (De Goren en De Maat – Rauw). De omgeving van het ecocentrum kan daardoor aanzien worden als een natuurverbinding tussen deze twee natuurgebieden. Waar mogelijk kan de omgeving heringericht worden om deze natuurverbinding meer kracht te geven.

De omgeving van het ecocentrum vormt tevens de toegang tot het verblijfsrecreatief deel van het Zilvermeer.

Momenteel functioneert het ecocentrum ook als instapplaats voor het fietsknopenetwerk. Dit zorgt in het hoogseizoen echter voor conflicten met toekomstige kampeers. Daarom werd geopteerd om deze locatie af te bouwen als startplaats in het recreatief netwerk en deze te verplaatsen naar parking 2 van het Zilvermeer (zie ook hoger).

Ter hoogte van het ecocentrum is een belangrijke recreatieve verbinding gelegen naar het Rauwmeer (Sunparks). De oversteekplaats kan nog verbeterd worden zodat het doorgaande verkeer op de N136 wordt afgeremd en de oversteekbaarheid veiliger wordt (vb. door inrichting middenberm).

Omgeving De Maat – Baileybruggen

Ook de omgeving van de baileybruggen kan als een stopplaats of rustplek binnen het recreatief netwerk worden aangeduid. Ook hier kan gekeken worden of een beperkte bundeling van recreatieve functies verder kan ondersteund worden. Momenteel zijn er al een paar elementen aanwezig zoals het Bivakhuis de Maat en de restaurantboot de Klipper. De gebouwen op en rond het sas 3 bieden nog potenties om deze omgeving te versterken als stopplaats of rustplek binnen het recreatief netwerk. Recent opende een taverne hier de deuren.

Tevens doet de omgeving plaats als vertrekpunt binnen het recreatief wandelnetwerk. Vanuit deze omgeving zijn de natuurgebieden de Diel, de Maat-Rauw en de Kanaalplas bereikbaar. Momenteel is er in dit kader nog geen éénduidige parkeerplaats ontwikkeld. Er wordt zowel geparkeerd tegenover het bivakhuis de Maat als ten noorden van de Baileybruggen. Het PRUP kanaalplas voorziet dat er in het noordoosten (aansluitende bij het bivakhuis de Maat) een parkeerterrein van max. 5.000 m² kan aangelegd worden. Dit parkeerterrein dient dan duidelijker aangegeven te worden als uitvalsbasis voor de omliggende natuurgebieden.

De baileybruggen zelf vormen een attractor in het recreatief netwerk. Tevens vormen ze echter een knelpunt binnen het netwerk. De bruggen zijn slechts bestemd voor enkelrichtingsverkeer. Het autoverkeer wordt er samen met voetgangers en fietsers bediend. Zeker in het toeristisch seizoen kan dit tot conflicten leiden. Het is aangewezen om de capaciteit van de baileybruggen te verdubbelen zodat kan voorzien worden in een afzonderlijke oversteek voor autoverkeer en voor voetgangers en fietsers.

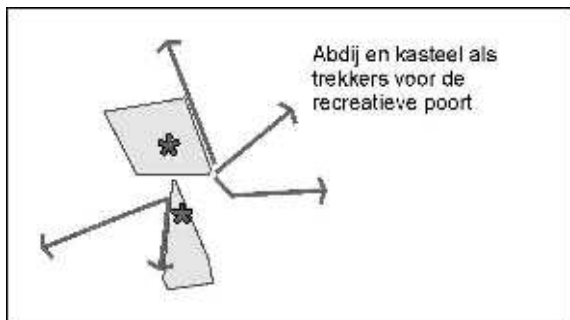
6.2 Vijf 'ondersteunende' poorten als toegang tot de regio

Abdij van Postel



De Abdij is een landschappelijke baken in dit grootschalig kwadratisch land- en bosbouwontginningslandschap en strategisch rustgebied.

De Abdij is slechts sporadisch bezoekbaar via begeleide wandelingen. Voornamelijk de aanwezige horeca en handelszaken met abdijproducten vormen een ondersteuning van deze site als recreatieve poort. De poort is momenteel voornamelijk gericht op de ondersteuning van het recreatief medegebruik: wandelen en fietsen, maar biedt geen meerwaarde in periodes van slecht of minder goed weer.

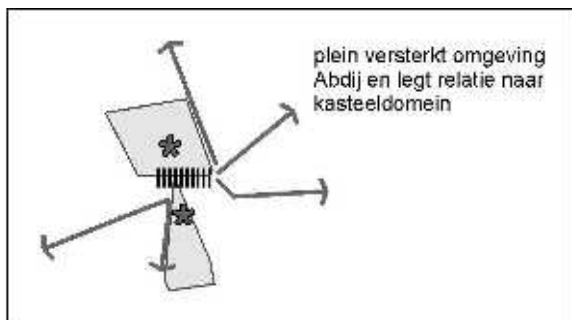


Abdy en kasteel als trekkers voor de recreatieve poort

De Abdij en het kasteel zijn duidelijk trekkers voor de recreatieve poort. Het karakter van beide attractoren dient bewaard te blijven en waar nodig versterkt te worden.

De mate van toegankelijkheid in de Abdij kan in overleg met de Abdij verder onderzocht worden. Bekeken dient te worden in welke mate de Abdij een bijkomende invulling kan geven aan het toeristisch-recreatief aanbod. Een eventuele grotere inschakeling in het toeristisch-recreatief netwerk dient met respect te gebeuren voor de eigenheid van de Abdij (vnl. de rust die er heerst geeft de omgeving een specifiek karakter).

Het kasteel is momenteel in privaat bezit en is niet opengesteld voor het publiek. Indien bereidheid bestaat vanuit de eigenaars of indien het eigendom verkocht wordt kan ook hier onderzocht worden in welke mate het kasteeldomein een grotere rol kan opnemen binnen het toeristisch-recreatief knooppunt.

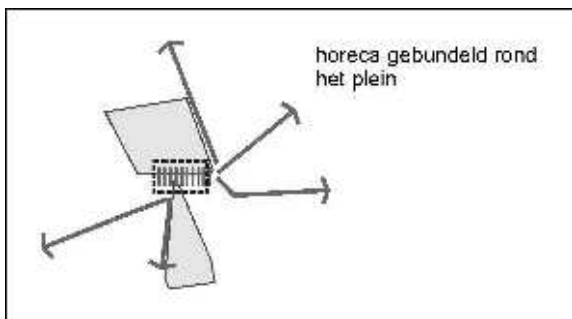


Plein versterkt omgeving Abdij en legt relatie naar kasteeldomein

De Abdij is momenteel gelegen langs een knooppunt van verschillende wegen, net in een bocht. Op deze weg is relatief veel doorgaand verkeer aanwezig. Hierdoor heeft de omgeving van de Abdij een relatief onveilig gevoel. (vnl. vanuit verkeersoogpunt).

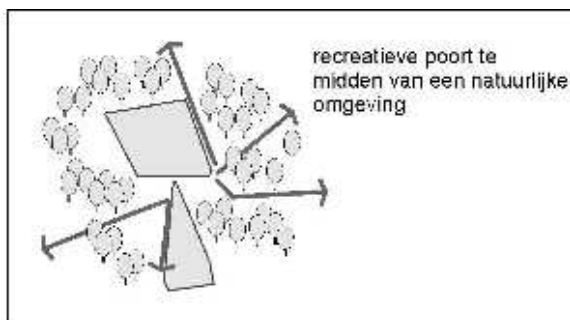
Door de omgeving zodanig her in te richten dat de hoofdbeweging van het verkeer gericht is op de toeristische route (zie verder § 7.2) en in mindere mate op het noord-zuid gerichte verkeer (richting Nederland en douanecomplex) kan voor de Abdij een plein ontstaan wat de verkeersleefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de Abdij op deze locatie sterk verhoogt. De pleinherinrichting doet tevens dienst als filter voor het doorgaand verkeer (vertraging, bemoeilijken doorgaande beweging).

Deze actie is momenteel gepland door de gemeente Mol.



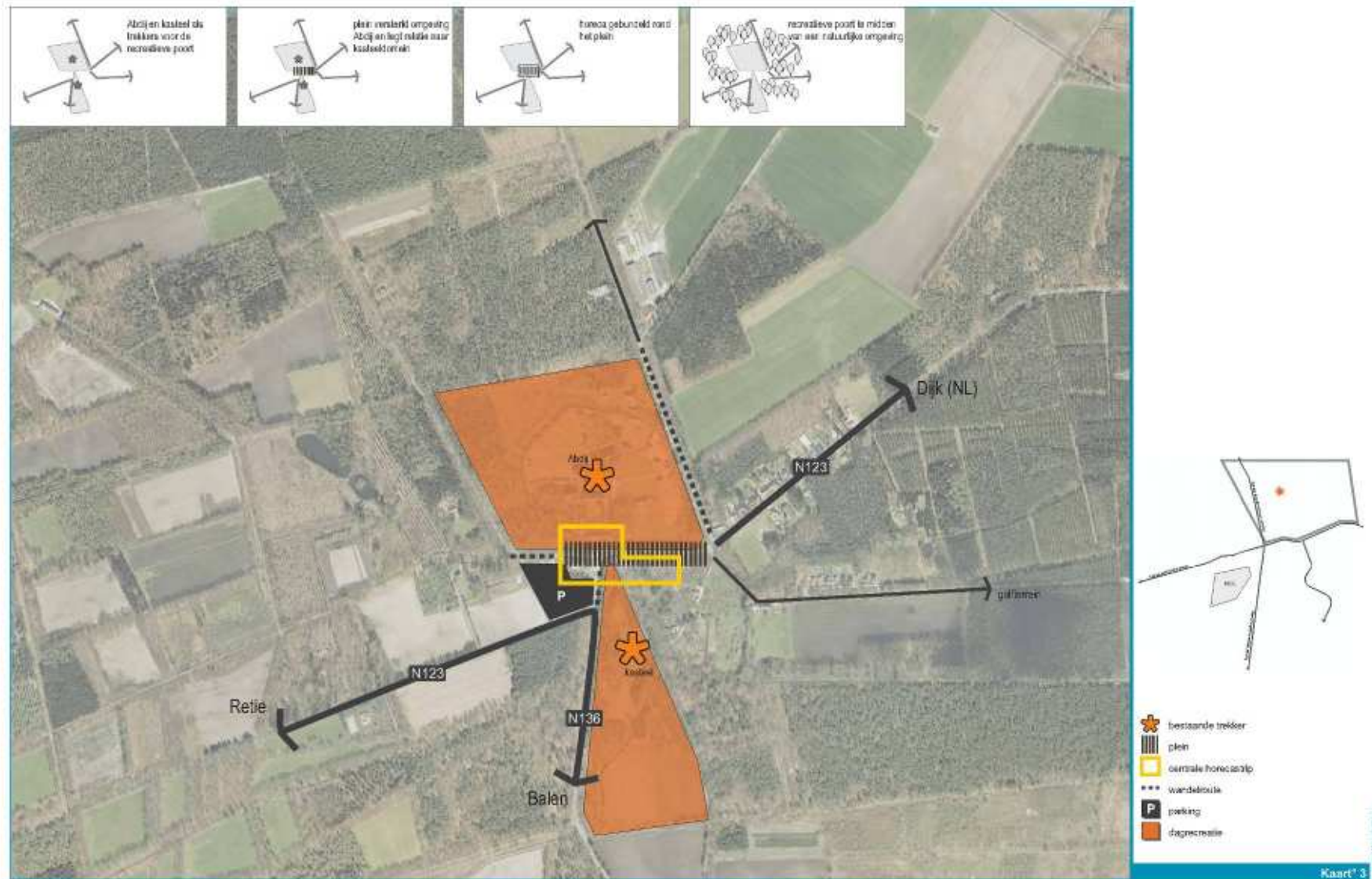
Horeca gebundeld rond het plein

De bestaande horeca en verkooppunten komen gebundeld voor rond de Abdij. De herinrichting van de omgeving tot een plein betekent ook een versterking van de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van deze horecazaken. De bestaande concentratie kan rond het plein behouden blijven. Het is niet de bedoeling om het aanbod te verruimen door nieuwe accommodatie in te planten.

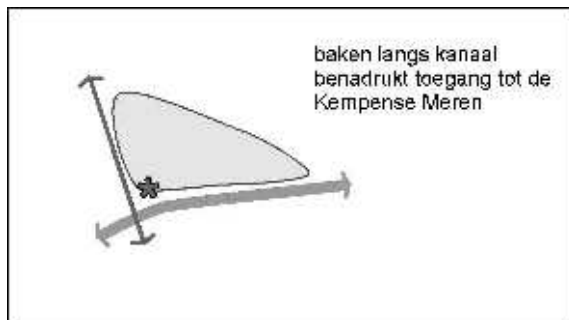


Recreatieve poort te midden van een natuurlijke omgeving

De recreatieve poort wordt nagenoeg volledig omgeven door natuur- en boscomplexen. Deze gebieden staan mee in voor het rustgevend karakter van de omgeving. Het recreatief netwerk dient afgestemd te worden op deze natuurlijke omgeving. Concreet betekent dit dat bepaalde gebieden meer en andere minder toegankelijk kunnen gemaakt worden voor recreatief gebruik.



Donk



Deze poort maakt de verbinding tussen het deelgebied van de Kempense Meren (in het oosten gelegen), de nucleaire zone (in het westen en zuiden gelegen) en het open ruimtegebied van de valleien van de Kleine Nete. Het vormt een effectieve poort (langs het kanaal) tot de deelruimte van de Kempense Meren omdat de meren ten oosten van de poort beginnen.

Momenteel zijn in deze omgeving twee aantrekkingspunten aanwezig. Er is het Isotopolis (NIRAS) en er is de hoeve Boeretang (een feestzaal met capaciteit van 80 tot 250 personen). De omgeving van Boeretang vormt tevens de uitvalsbasis voor het jaarlijkse Metafestival Graspop.

Het betreft in feite voorzieningen die momenteel op zichzelf functioneren en weinig meerwaarde bieden voor de toeristisch-recreatieve uitbouw van de regio Kempense Meren. Immers Isotopolis richt zich momenteel vooral op scholen en is enkel te bezoeken op afspraak. De procedure voor bezoek is relatief ingewikkeld. Boeretang is een feestzaal en is niet opengesteld in functie van het recreatief wandel- of fietsroutenetwerk.

Het is onduidelijk of Graspop een return heeft naar de regio onder de vorm van verblijfsaccommodatie.

Baken langs kanaal benadrukt toegang tot de Kempense Meren

In de toekomst kan deze locatie versterkt worden als recreatieve poort binnen de toeristisch-recreatieve regio Kempense Meren. Daarom wordt er geopteerd om tussen het Donkmeer en het kanaal een trekker te plaatsen. Omdat dit baken de overgang vormt tussen de nucleaire zone en de Kempense Meren wordt voorgesteld om deze recreatieve poort uit te bouwen als een centrum rond kernenergie en vernieuwde energietoepassingen. Tegelijk functioneert het als vertrekplaats binnen het recreatief wandel- en fietsroutenetwerk.

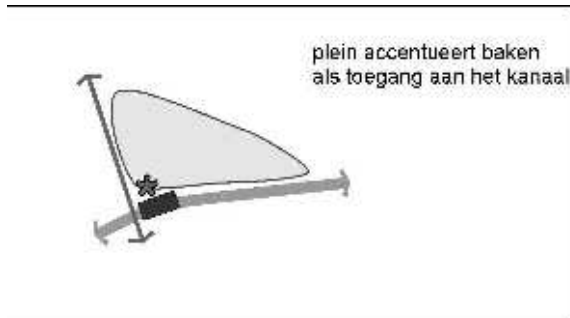
Basis hiervoor zou het communicatiecentrum kunnen zijn dat NIRAS plant in het kader van het bergingsproject voor laagradioactief afval cat. A. Meer concreet betreft het de realisatie van een bezoekerscentrum en themapark rond energie (versterken van de bestaande Isotopolis).

Het is aangewezen om, naast NIRAS, ook de relatie tot de onderzoekscentra SCK en VITO te ontwikkelen. Hernieuwbare energie kan als dusdanig een centraal thema worden. Resultaat van het onderzoek uit deze centra kan dan aan bod komen in het bezoekerscentrum en themapark. Ook het Donkmeer kan onderdeel vormen van dit themapark en gebruikt worden om duurzame energie in de kijker te stellen. Zo is de zuidelijke oever geschikt voor inplanting van windturbines, het wateroppervlak ideaal voor drijvende zonnepanelen. Via koudewarmteopslag in het diepe Donkmeer kan het volledige bebouwd volume op 'groene' wijze in de winter

verwarmd en in de zomer gekoeld worden.

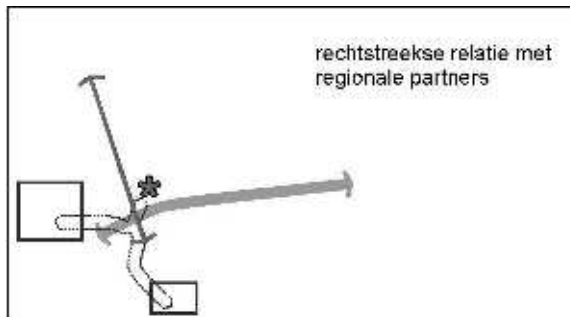
Met de rug bevindt het centrum zich naar een klassieke electriciteitscentrale hetgeen het historisch en toekomstig verhaal van energievoorziening vervolledigd.

Tevens zou er een return naar de regio moeten zijn waarbop de principes van vernieuwde energietoepassingen in nieuwe (bouw)ontwikkelingen in de regio worden toegepast. Vanuit het centrum kan dan een recreatieve route worden opgebouwd die deze ontwikkelingen met elkaar verbindt.



Plein accentueert baken als toegang aan het kanaal

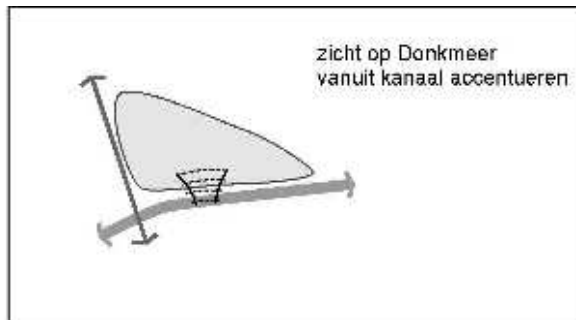
Het baken mag niet los staan, maar moet stevig verankerd worden aan het kanaal. Daarom wordt het te realiseren centrum via een plein verbonden met het kanaal. Door de pleinfunctie wordt de recreant gewezen op de aanwezigheid van het centrum langs zijn recreatieve fiets- of vaarroute. Het plein dient langs het kanaal ook aanzien te worden als een aanlegsteiger. Hierdoor kan het baken bereikt worden met de watertaxi, de pleziervaart, milieuboot...



Rechtstreekse relatie met regionale partners

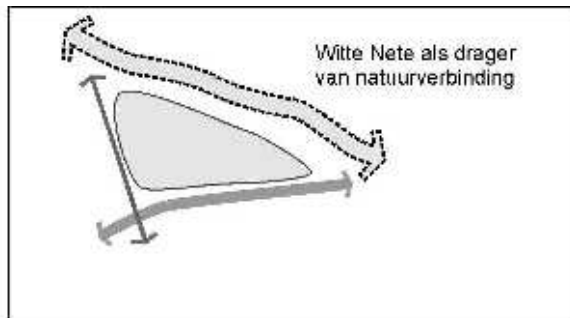
Vanuit het baken wordt een rechtstreekse relatie met de regionale partners voorzien. Zo kan de bestaande parking aan Isotopolis opgewaardeerd worden en ingeschakeld worden in het recreatief netwerk. Vanuit het centrum kan tevens een wandeling vertrekken om het bergingsproject van NIRAS te bezichtigen.

Een gelijkaardige relatie kan uitgebouwd worden met de locatie van VITO en SCK.



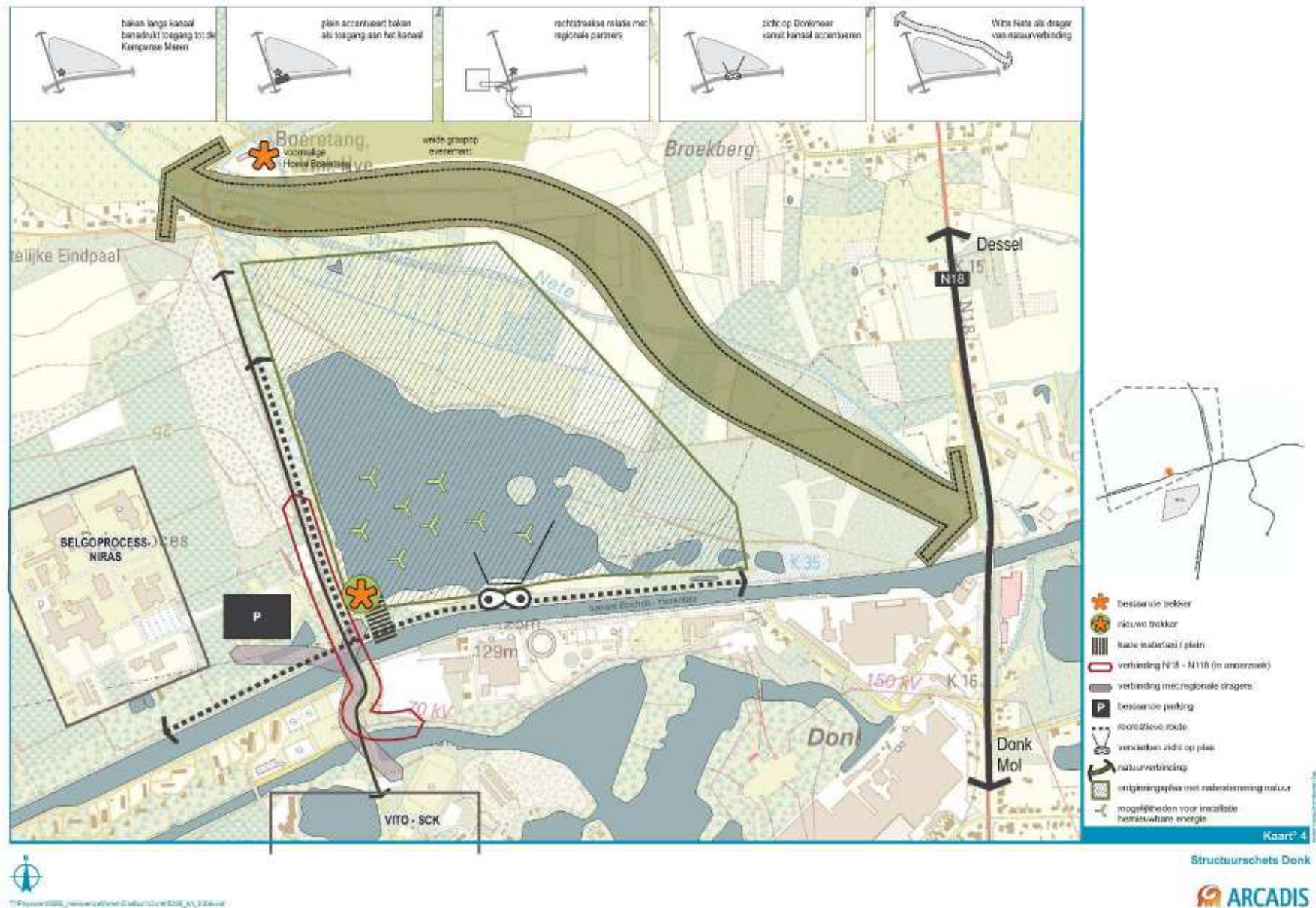
Zicht op Donkmeer vanuit kanaal accentueren

Het Donkmeer vormt, komende vanuit het westen de eerste plas of het begin van de Kempense Meren. Om de recreant langs het kanaal er attent op te maken dat hij een nieuwe toeristische regio binnen fiets of vaart dient ervoor gezorgd te worden dat het Donkmeer vanuit het kanaal of vanaf het jaagpad beter waarneembaar wordt. Momenteel wordt het Donkmeer door beplanting afgeschermd van het kanaal, slechts op enkele plaatsen zijn er doorzichten aanwezig. Door de beplanting aan te passen kan het Donkmeer landschappelijk meer aanwezig gesteld worden aan het kanaal. Ook de inpassing van picknickplaatsen, kijkhutten... met zicht op het meer kan hierbij bijdragen.



Witte Nete als belangrijke natuurverbinding

Aan de zuidzijde wordt het Donkmeer gekoppeld aan het toeristisch recreatief netwerk. Aan de noordzijde wordt het meer gekoppeld aan de vallei van de Witte Nete. De noordelijke oevers van het meer, te ontwikkelen voor natte natuur, zullen samen met de vallei van de Witte Nete een belangrijke natuurverbinding tussen de natuurcomplexen in de Kempense Meren en de Kleine Nete. De Witte Nete zelf werd daarbij door Sibelco natuurtechnisch ingericht voor Europees beschermde vissoorten Rivierdonderpad en Modderkruiper.



Blauwe kei



Blauwe kei is een zone op de grens met de provincie Limburg waar verspreid een aantal aantrekkingspunten voorkomen. Er is het museum (Quartz) en de tentoonstellingsruimte (Kristallijn) van Sibelco, er zijn de beschermde sluisen en bruggen langs het kanaal en er is de fietsknoop Blauwe kei met twee horecazaken.

In de toekomst plant de NV de Scheepvaart mogelijks de bouw van een nieuwe grote sluis en bypass-kanaal. Daardoor kunnen de 3 oude sluisen vermeden worden en kan de capaciteit van het kanaal voor goederenvervoer drastisch worden verhoogd. Deze ontwikkeling valt volledig buiten bestek van dit kaderplan maar is er wel relevant voor.

De bypass zal, weliswaar afhankelijk van de weerhouden optie, als mogelijk resultaat geven dat tussen de oude, beschermde sluisencomplexen en de nieuwe bypass een eiland ontstaat. Zo kan een blijvende doorgang voor recreatievaart behouden blijven (zie ook historisch scheepsliften in Wallonië die open blijven voor recreatievaart). Voor het eiland kan onderzocht worden welke functies hier kunnen opgevangen worden en of deze een rol kunnen vervullen in de ontwikkeling van deze omgeving als recreatieve poort.

Deze locatie heeft sowieso potenties om versterkt te worden als recreatieve poort voor de deelruimte Kempense Meren, maar verder onderzoek naar de mogelijke inrichting en bundeling van functies is nodig.

Een duidelijke bestemming voor het sluisen erfgoed

De poort kan zich ontwikkelen als een centrum voor zandontginning, kanalen erfgoed en natuurontwikkeling in voormalige zandplassen.

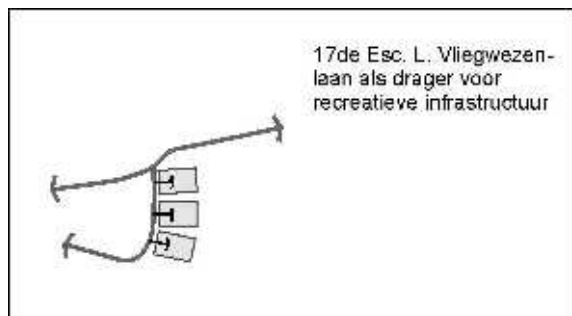
Daarnaast wordt de poort verder ontwikkeld als transferium voor fiets- en wandeltochten in de omliggende natuurgebieden (Den Diel, Rauw...), gebied Postel.



T:\projecten\6269_KempenseMeren\Verwerking\visienota\discussienota_klankbordgroep.doc

Actuele toestand ruime omgeving Blauwe Kei

Keiheuvel



Naast de recreatieve knoop Zilvermeer-Sunparks-Zilverstrand, vormt Keiheuvel een tweede recreatieve knoop binnen de toeristische regio. Ook Keiheuvel biedt een totaalpakket aan dagrecreatieve activiteiten die ondersteund worden door verblijfsrecreatie. Keiheuvel functioneert ook als startpunt binnen het recreatief wandel- en fietsroutenetwerk (o.a. natuurgebieden van Keiheuvel - De Most).

De Keiheuvel is niet gericht op watersportrecreatie, maar ontwikkelt zich volledig complementair aan de hoofdpoort en biedt naast sport-, zwem- en speelmogelijkheden ook mogelijkheden voor zweefvliegen en ruitersport. Ook ecologisch en landschappelijk is De Keiheuvel als getuigenheuvel zowat het complement van de Kempense Meren.

De recreatieve poort Keiheuvel kent momenteel vooral een openluchtrecreatief aanbod. Het all-weather aanbod is er beperkt. Er bevindt zich wel een tennishal en in de onmiddellijke omgeving ligt een bowling. De ruiterhal geeft, onder zijn huidige vorm, slechts een beperkte ondersteuning.

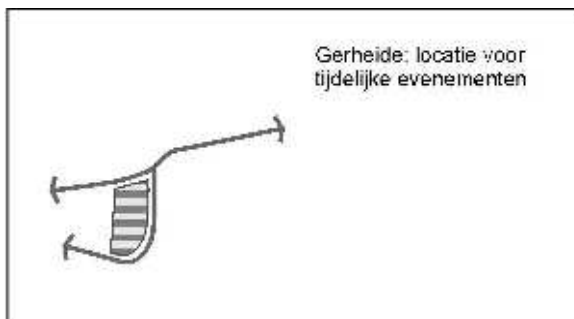
Voor het gebied van de Keiheuvel werd door de VLM een landinrichtingsproject uitgewerkt. In dit landinrichtingsproject werd een ontwikkelingsvisie voor Keiheuvel opgenomen. Onderstaande visie bouwt verder op de visie van dit landinrichtingsproject.

17^{de} Esc. L. Vliegwezenlaan als drager voor recreatieve infrastructuur

De Vliegwezenlaan vormt de drager van alle recreatieve infrastructuur en activiteiten van Keiheuvel. De bestaande infrastructuur kan er in relatie tot de achterliggende natuurgebieden verder ontwikkeld worden.

De recreatieve infrastructuur kan er verder versterkt worden door gerichte inbreiding. Hierbij kan gedacht worden aan een optimalisatie van de bestaande ruitersinfrastructuur. Momenteel ligt deze infrastructuur aansluitend bij de Vlieghaven. Door de ligging in de aanliegroute zijn er echter geen mogelijkheden om de bestaande infrastructuur uit te breiden of te moderniseren. Een herlokalisatie van deze ruitersinfrastructuur binnen de omgeving van Keiheuvel is aangewezen.

Op de terreinen van de voormalige camping Keiheuvel en het zuidelijke aansluitende gebied met de waterplassen tot aan het vliegveld wordt een natuurpark ontwikkeld. In deze zone wordt de infrastructuur van de voormalige camping Keiheuvel opgeruimd. In de volledige zone wordt de aanwezige natuur en landschapswaarden hersteld en/of versterkt.

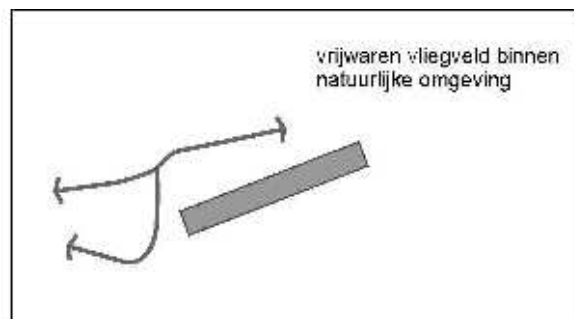


Gerheide: locatie voor tijdelijke evenementen

Op de zandduin ten westen van de Vliegwezenlaan gelegen wordt jaarlijks het Belgische kampioenschap motorcross gehouden. Het gebied wordt in de loop van het jaar ook regelmatig gebruikt voor andere evenementen (vb. beachvolleybaltornooi). Deze activiteiten versterken het profiel van Keiheuvel als actieve sportknoop.

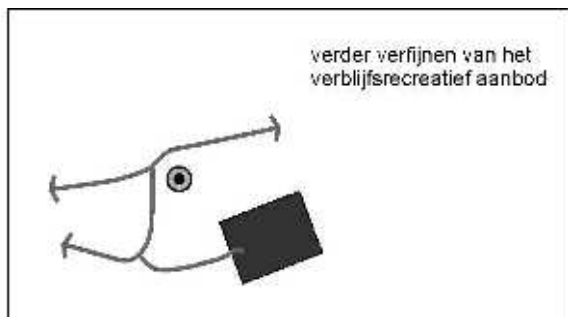
Er wordt geopteerd om deze locatie te behouden als locatie voor tijdelijke evenementen. Het aantal evenementen en de aard van de evenementen dient duidelijk begrensd te worden zodat deze verenigbaar blijven met de omliggende woonomgeving.

Indien er zich geen evenementen voordoen kan het gebied gebruikt worden als speel- en sportgebied.



Vrijwaren vliegveld binnen natuurlijke omgeving

Het zweefvliegen (en andere activiteiten gerelateerd aan de aeroclub) vormt een van de aantrekkingspolen van Keiheuvel. Deze sport heeft zich historisch op deze locatie ontwikkeld. Naar de toekomst toe dient deze activiteit op deze locatie gevrijwaard te blijven. Het bestaande vliegveld steekt tot diep in het achterliggende natuurgebied. Om echter de toekomst van het zweefvliegen te garanderen op deze locatie dient het huidige vliegveld bewaard te blijven.



Verder verfijnen van het verblijfsrecreatief aanbod

In de knoop zijn er momenteel twee vormen van verblijfsrecreatie. Er is het sporthotel (ook gebruikt voor bosklassen, bivak...) en er is het kampeerterrein. Op deze locaties kan het aanbod aan verblijfsrecreatie verder versterkt en verfijnt worden.

7 Bereikbaarheid van de Kempense Meren

7.1 Via een categorisering van het wegennet

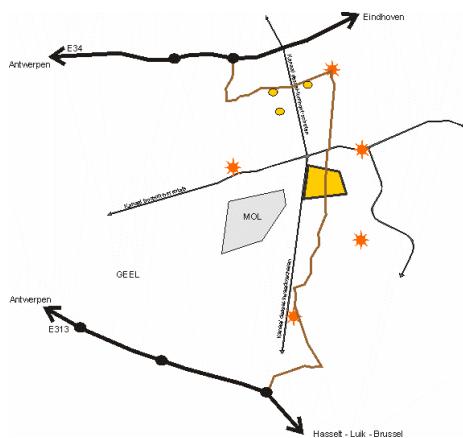


De meest logische benadering van het gebied (of de toeristisch-recreatieve regio) is deze via de opbouw van de categorisering van het wegennet. De toeristen worden eerst via de hoofdwegen gestuurd (E34, E313 en E314), dan via het netwerk van de primaire wegen (N74, N71 en N19), dan via de secundaire wegen (deze geven in de regio geen toegang tot de recreatieve attractiepolen – tenzij bij opwaardering N118 die de poort Donk bereikbaar maakt) en tenslotte via de lokale wegen die toegang verlenen tot de verschillende poorten.

Via dit netwerk is de hoofdknoop vlot bereikbaar. De secundaire knopen zijn veelal meer centraal in de regio gelegen en dienen bereikbaar gemaakt te worden via het lokaal netwerk.

Indien gebruik dient gemaakt te worden van de categorisering van het wegennet dan leidt dit tot een weinig structurerende toegankelijkheid van deze knopen. Daarom wordt ook voorgesteld om een toeristisch-recreatieve route uit te werken binnen deze regio (zie 7.2).

7.2 Via een toeristisch-recreatieve route



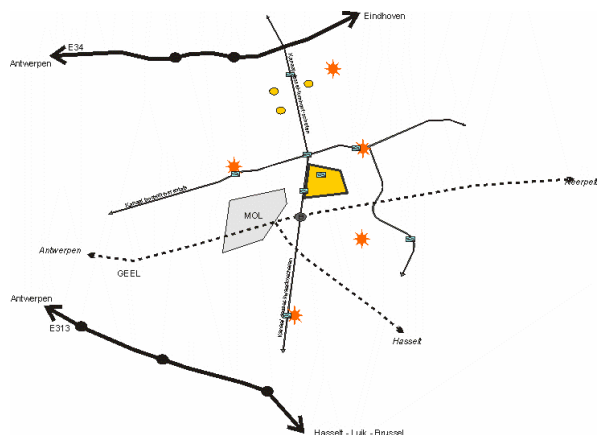
Haaks ten aanzien van de logica van de categorisering van het wegennet kan alle toeristisch-recreatieve infrastructuur binnen deze regio opgehangen worden aan een toeristisch-recreatieve route. Deze route vertrekt vanaf de E34 (poort Retie) of de E313 (poort Oostham) doorkruist de regio en sluit alle poorten aan (m.u.v. Donk), zowel de hoofdknoop, als de secundaire knopen als de kleinere verblijfsrecreatieve terreinen die in deze toeristische regio zijn gelegen.

Om te vermijden dat deze route echter een sluike route vormt tussen beide autosnelwegen dienen de nodige weerstanden ingebouwd te worden. Het betreft het behoud van bestaande weerstanden (o.a. bruggen over de kanalen met enkel richtingsverkeer) als het voorzien van nieuwe weerstanden (o.a. verbod voor vrachtverkeer, herinrichting dorpskernen...).

Ook de inrichting van deze weg op zich kan een ontwerp opgave vormen. Zo kan er voor gans de weg een streefbeeld opgemaakt worden die de toeristisch-recreatieve waarde van deze weg versterkt. Deze waarde is er op gericht om de verschillende identiteiten van de deelgebieden, waardoor de weg loopt, landschappelijk te benadrukken, zowel in de omgeving als in het ontwerp van de weg. Het is immers op deze weg dat de toerist en recreant die naar deze toeristische regio komt zijn eerste indrukken krijgt over de regio (visitekaartje). De toeristische route moet dit vertalen en zorgen dat

de toerist en recreant voldoende info krijgt over het deelgebied (kennis van waar de recreatieve poorten liggen, de start- en vertrekpunten van recreatieve routes, de eigenheid van het deelgebied...) zodat hij geïnspireerd wordt om tijdens zijn verblijf de verschillende deelaspecten te komen bezoeken.

7.3 Ontsluiten van het gebied via het openbaar vervoer



Naast een bereikbaarheid met de auto dient ook de ontsluiting van de regio met het openbaar vervoer versterkt te worden. Dit kan door de haalbaarheid van een volwaardige busverbinding te onderzoeken tussen het station van Mol en de toeristisch-recreatieve poorten als door het verder te onderzoeken van de ontwikkeling van een zomerstation gekoppeld aan een watertaxi (of watershuttle).

De spoorlijnen maken onderdeel uit van het provinciaal verbindend spoorwegennet. Het huidige spoorwegennet (lijn 15) geeft verbinding met Antwerpen, Overpelt en Hasselt vanuit het station Mol.

Het zomerstation kan gerealiseerd worden ter hoogte van het kanaal zodat vanuit het station een overstap kan gemaakt worden op een watertaxi (zie 8.1). Twee locaties kunnen hiervoor in aanmerking komen (locatie Berkenbos-Gompel en locatie Balen).

De locatie van het zomerstation is afhankelijk van het potentieel dat kan bereikt worden.

Indien geopteerd wordt voor Berkenbos-Gompel (op ca. 3 km van station van Mol gelegen) dan is het zomerstation voornamelijk gericht op een aanvoer vanuit Antwerpen. Immers treinen die van Hasselt komen dienen eerst in Mol van spoor te wisselen (of overstap op trein die vanuit Antwerpen komt). Op korte termijn is geen aanvoer vanuit het oosten te verwachten omdat de huidige spoorlijn begrenst is tot Overpelt. Op lange termijn kan deze locatie echter wel een meerwaarde bieden indien het spoor ingeschakeld wordt in de te onderzoeken hoofdspoorweg voor personenvervoer naar Eindhoven en het Ruhrgebied (Ijzeren Rijn).

De locatie Balen (op 3,5 km van Molen en 1 km van Balen) geeft het voordeel dat op korte termijn zowel treinen komende vanuit Hasselt als vanuit Antwerpen hier kunnen stoppen. Nadeel op lange termijn is dat geen winst kan gemaakt worden van recreanten en toeristen komende uit Nederland en Duitsland. Ander nadeel is dat het station van Balen op geringe afstand is gelegen en dat het dan beter geherlokaliseerd wordt naar het kanaal. Waardoor het uit de kern van Balen weggetrokken wordt.

8 Recreativeive ontsluiting binnen de Kempense Meren

8.1 Kanalen als drager van de toeristisch-recreatieve regio



De kanalen hebben een belangrijke functie voor toeristisch-recreatieve activiteiten, waarbij de pleziervaart een voorname plaats inneemt. De kanalen staan ook in directe relatie met de plassen en vormen het unieke aanbod van de regio. In de toekomst wordt voorzien deze activiteiten nog verder uit te bouwen door bijkomende aanlegsteigers aan te leggen en plezierhavens mogelijkheden te bieden om uit te breiden. Betrokkenen zien geen interferentie met de verdere ontsluiting van de kanalen voor goederenverkeer (bvb. verhoging capaciteit op het kanaal Bocholt-Herentals richting Lommel). De kanalen vervullen ook een belangrijke functie voor de watersport. Meerbepaald de waterski- en kayaksport maakt intensief gebruik van de kanalen.

Verder bieden de kanalen een mogelijkheid om openbaar vervoer over het water te realiseren onder de vorm van een watertaxi. De watertaxi moet een verrijking worden van het begrip Kempense Meren. De realisatie van een watertaxi hoeft echter niet onlosmakelijk verankerd te zijn aan de realisatie van een zomerstation (zie § 7.3). Doel van de watertaxi is om alle poorten en attractiepunten op een snelle en aangename manier over het water met elkaar te verbinden. De hoofdstandplaats van de watertaxi kan gerealiseerd worden in de toeristisch-recreatieve hoofdknoop (Zilvermeerhaven). Ter hoogte van de verschillende knopen en attractiepunten kunnen dan halteplaatsen voorzien worden. De watertaxi dient zowel door voetgangers als door fietsers gebruikt te kunnen worden. Hierdoor worden de transportmodi binnen de regio verruimd en kunnen er interessante combinaties en formules uitgewerkt worden. Recreanten komen toe met trein en fiets stappen op de watertaxi en fietsen door de regio terug naar het station. Recreanten komen toe in de hoofdknoop en varen met de watertaxi naar de Sas 4-toren van waar ze te voet terugwandelen ...

8.2 Ontwikkeling van een recreatief netwerk

Het recreatief netwerk omvat in hoofdzaak infrastructuur voor zachte recreatievormen. De (verdere) ontwikkeling van een dergelijk netwerk veronderstelt een maximale scheiding van recreantengroepen, waarbij de nadruk ligt op wandelaars en fietsers. Uniformiteit, identiteit en herkenbaarheid van het netwerk zijn belangrijk in de stroomlijning van de informatieverlening.

Bij de kwalitatieve uitbouw van een recreatief netwerk wordt er uitgegaan van een hiërarchisch concept, waarbij het voorzieningenniveau binnen en rondom de poorten van een ander niveau is dan tussen de poorten.

Dit concept gaat ervan uit dat er aan de meerderheid van de bezoekers hun verwachtingspatroon kan voldaan worden door een denses aanbod van recreatiemogelijkheden aan te bieden in en nabij de poorten. Daar wordt voorzien in een hoogwaardig voorzieningenniveau bestaande uit parking, horeca, dagrecreatieve activiteiten en in sommige gevallen verblijfsaccommodatie.

De klemtoon ligt hier op het uitstippelen van lokale belevingswaardige wandelingen. Het realiseren van een interne doorwandelbaarheid is hierbij een belangrijke randvoorwaarde. Daar is er expliciet aandacht voor een kwaliteitsvolle wegverharding, bijvoorbeeld in functie van kinderwagens en integrale toegankelijkheid voor personen met een handicap.

Naast dit hoogkwalitatieve aanbod in en nabij de poorten worden de poorten ook met elkaar verbonden. Er strekt zich een ander type netwerk uit tussen de poorten waar de klemtoon ligt op landschapsbeleving. De prioriteit ligt hier bij het fietsknoppennetwerk en de maximale harmonisatie van het recreatieve en functionele netwerk. Daarnaast zijn er ook de lange afstandswandelingen en tracés voor mountainbike en ruiters/menners, waarvan de kwalitatieve uitvoering van een andere orde is, maar permanente bewegwijzering noodzakelijk.

In de toekomst komt het er op aan bestaande initiatieven te evalueren naar hun meerwaarde en integreerbaarheid binnen het toeristisch-recreatief concept. Daarnaast kan er oplossing geboden worden aan missing links in het bestaande netwerk

Wandelnetwerk

De ontwikkeling van een gebiedsdekkend wandelnetwerk in de regio is geen evidente piste. De barrières die de plassen en de kanalen vormen bemoeilijken immers de ontwikkeling van een dergelijk netwerk. Er kan wel gedacht worden aan het aantakken van de omgeving Postel aan het wandelnetwerk regio Arendonk-Ravels, en van de regio Mol-Balen aan de wandelnetwerken in de provincie Limburg (respectievelijk Hoge en Lage Kempen).

Bepaalde assen tussen poorten kunnen echter wel verder ontsloten worden. Zo kan er het kleinschalig agrarisch landschap ten zuiden van de Schansput (Schansheide) de hoofdpoot aan het Zilvermeer verbinden met Donk. Verder kan er een gethematiseerd wandelaanbod in de ruime omgeving van de poorten ontwikkeld worden, die een ander avontuurlijk nichepubliek kunnen aanspreken. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan de verdere ontsluiting van De Maat en Den Diel vanuit Blauwe kei.

Fietsknopennetwerk

Het fietsknopennetwerk is actueel al sterk uitgebouwd. De inspanningen focussen zich actueel op het realiseren van een aantal missing links en gerichte ontsnipperingsmaatregelen. Het fietsknopennetwerk ondergaat dezelfde problematiek als het wandelen, in die zin dat maasverkleining tussen de knoop 260 (omgeving Blauwe kei) en knopen 76/77 (omgeving Postel) moeilijk te realiseren is. Voor fietsverkeer over de baileybrug richting Postel werd de discussie reeds gevoerd, maar beslissingen ten aanzien van de ontsnippering (bvb. aparte baileybrug voor fietsers, uitbreiden baileybrug voor fietsers) zijn tot op heden niet genomen.

Verder kan er doorheen het kleinschalig agrarisch landschap ten zuiden van de Schansput, naast een wandelverbinding, ook een bijkomende fietsverbinding gerealiseerd worden. Deze kan een volwaardig alternatief vormen voor de verbinding langsheen het kanaal Bocholt-Herentals, dat voorbij sluis 5 landschappelijk toch minder interessant is door de aanwezige industrie. De realisatie van een nieuwe fietsverbinding over het kanaal Dessel-Kwaadmechelen, in het verlengde van de Zilvermeerlaan, is hiertoe aangewezen.

Verder is ook de herinrichting van de abdijomgeving (Lommelseweg – Steenovens) en het fietspad langs de N136 (Postelsesteenweg) gepland.

9 Naar een duidelijke bestemming voor de zandontginningsplassen

Donk

De noordelijke zone langsheen de herlegde meanderende Witte Nete heeft een bijzonder goede potentie voor natuurontwikkeling. Bovendien is de ecologische oost-west relatie hier uiterst belangrijk. De plas krijgt dan ook grotendeels de (na-)bestemming natuur. In de zuidwestelijke zone wordt (na eventuele landaanwinning) een recreatieve zone voorzien voor uitbouw van het communicatiecentrum (zie § 6.2). In, op en langs de plas wordt de mogelijkheid aangeboden om innovatieve systemen voor hernieuwbare energiewinning te installeren, die rechtstreeks verband houden met de thematiek van omliggende partnerships. Hierbij wordt concreet gedacht aan een WKO-installatie, drijvende zonnepanelen en windmolens.

Zilvermeer

Actueel is het Zilvermeer aangeduid als reservegebied voor ontginning. Om de recreatieve functie in de toekomst te bestendigen is het noodzakelijk de claim op dit gebied op te heffen. In ruil daarvoor zal er een alternatief ontginningsgebied moeten gezocht worden.

Schansput

Er bestaat een grote potentie voor verdere natuurontwikkeling bij voortschrijdende opvulling met restfracties. Het is wenselijk de windsurfclub vanuit ecologisch standpunt te herlocaliseren (bvb. Kanaalplas) om de natuurfunctie te versterken.

De zone met actief natuurbeheer (Natuurpunt) wordt geleidelijk uitgebreid zonder dat dit de ondersteunende functie naar de plas ten aanzin van de bedrijvigheid van Sibelco mag hypothekeren. Met uitzondering van de centrale zone met belangrijke zandreserves kunnen de ontgonnen groevedelen en het zuidelijk gelegen kleinschalig landschap Schansheide worden herbestemd naar natuur in ruil voor een alternatief ontginningsgebied elders.

Pinken

In de oost-westgerichte ecologische corridor rondom de omgelegde Voorste Nete langsheen het kanaal wordt een functieverweving van natuur en recreatie vooropgesteld. De mogelijkheid bestaat om een clubhuis voor waterski (in functie van de waterski op de plas) en windsurf te realiseren. Het overgrote deel van de (toekomstige) plas Pinken kan een nabestemming recreatie krijgen. Dit biedt langetermijnperspectieven voor de windsurfactiviteiten en de waterskiërs, die nood hebben aan een gesloten wateroppervlak (O.a. blootvoet, disabled en show). Met betrekking tot de laatste in aanvulling op de activiteiten op het kanaal Dessel-Kwaadmechelen (klassiek, racing en wakeboard).

Kanaalplas

Het grootste deel van de plas wordt voorbehouden als recreatief water, waarnaast ook gelokaliseerde economische activiteiten behouden blijven (bvb. overslaginstallatie Sibelco). De infrastructuur van de jachthaven en parkings van het Zilvermeer krijgen een hoofdfunctie als recreatieve infrastructuur (zie § 6.1).

De oostelijke zijde heeft de grootste potentie op natuurontwikkeling (door verondieping, landaanwinning) aansluitend bij natuurgebied Maat(jes). Hier wordt een functieverweving natuur en recreatie voorzien.

Het is zinvol te bestuderen in welke mate de huidige economische activiteit in de zuidwestelijke hoek (bootherstelplaats tussen de Zilvermeerlaan en de Kanaalplas) een bijkomende recreatieve functie kan krijgen ter versterking van de hoofdpoot.

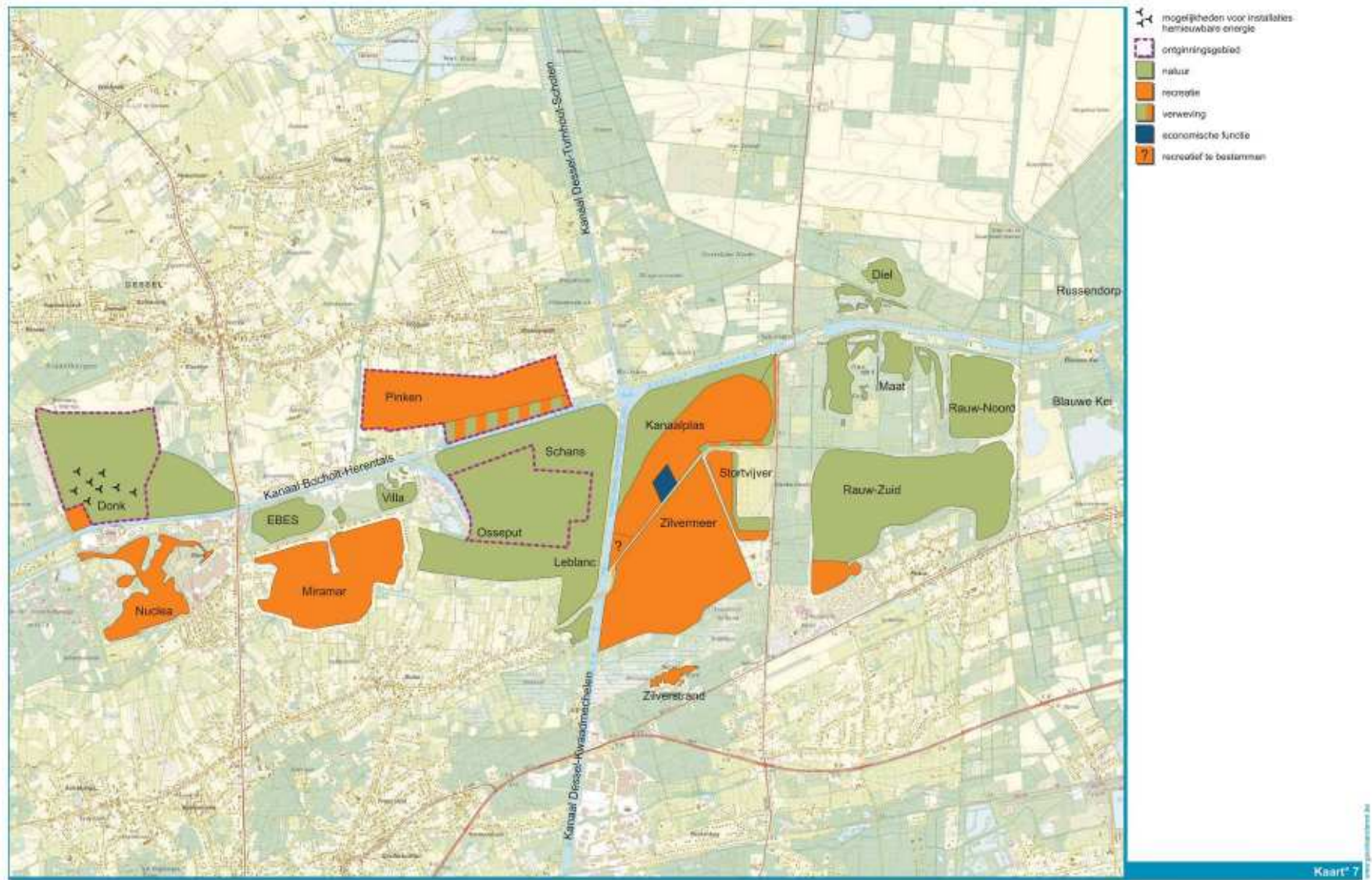
Stortplas

Deze plas moet een voldoende hoog waterpeil behouden om uitsijpeling van het voormalige stort te vermijden. De oostelijke rand krijgt de bestemming natuur aangezien het een buffer vormt naar het natuurgebied Maat(jes) en er interessante oevers kunnen ontwikkeld worden. Het overgrote deel van de plas krijgt evenwel een bestemming recreatie. Enerzijds om de inplanting van een (geruisloze) kabelski installatie mogelijk te maken in het noordelijk deel (aansluitend op de Zilvermeerlaan), en een aanvullend aanbod van verblijfsaccommodatie op het water (drijvende hutten) aan de zuidelijke oever, aan de zuidelijke oever mogelijk te maken aansluitend bij de camping (zie § 6.1).

Rauw

De plas(sen) hebben een belangrijke natuurwaarde omwille van de uitgestrektheid en de rust die er het gevolg van is. Recent werden drijvende broedeilanden aangelegd. De bestemming natuur is bijgevolg logisch. In de zuidwestelijk hoek wordt er nabij Sunparks een recreatieve zone behouden, waar beperkt recreatief medegebruik en de inplanting van nieuwe verblijven aan de waterrand (zie § 6.1) mogelijk zijn

Evenwel dient te worden voorzien in een fysische begrenzing die het zicht niet belemmerd.



Kantoren ARCADIS Belgium nv			www.arcadisbelgium.be
Kantoren ARCADIS Engineering & Consulting sa			
Deurne-Antwerpen Clara Snellingsstraat 27 B-2100 Deurne-Antwerpen T +32 3 360 83 00 F +32 3 360 83 01	Berchem-Antwerpen Roderveldlaan 3 B-2600 Berchem T +32 3 328 62 86 F +32 3 328 62 87	Kortrijk Sint-Jorisstraat 21 B-8500 Kortrijk T +32 56 24 99 20 F +32 56 24 99 21	Hasselt Eurostraat 1 bus 1 B-3500 Hasselt T +32 11 28 88 00 F +32 11 28 88 01
Gent Kortrijksesteenweg 302 B-9000 Gent T +32 9 242 44 44 F +32 9 242 44 45	Oostende Archimedesstraat 7 B-8400 Oostende T +32 59 27 38 00 F +32 59 27 39 00	Leuven Vaartkom 31/8 B-3000 Leuven T +32 16 63 95 00 F +32 16 63 95 01	Haaltert Bruulstraat 35 B-9450 Haaltert T. +32 53 83 04 80 F.+32 53 83 59 54
Bruxelles Avenue Louise 500 B-1050 Bruxelles T +32 4 349 56 00 F +32 4 349 56 10	Bastogne Rue Thier De Luzéry 6 B-6600 Bastogne T +32 61 21 38 85 F +32 61 21 52 28	Luik Rue des Guillemins 26, 2de verd. B-4000 Luik T +32 4 349 56 00 F +32 4 349 56 10	Charleroi 119, Avenue de Philippeville B-6001 Charleroi T.. +32 71 298 900 F. +32 71 298 901



Iso gecertificeerd voor

Adviesverlening, studie en ontwerp van gebouwen, infrastructuur, milieu en ruimtelijke ordening