



Haalbaarheidsstudie Seine-Schelde West Werkgroep recreatie VISIE TOERISME MEETJESLAND

Algemeen

Toerisme Meetjesland zetelt sinds deze zomer in de werkgroep recreatie binnen de Haalbaarheidsstudie Seine-Schelde West die handelt over de verbreding en aanpassing van het Schipdonkkanaal tot een volwaardig kanaal dat de haven van Zeebrugge moet ontsluiten. Wij zetelen in deze werkgroep als expert en adviesverlener.

Dit echter met volgende duidelijke bedenkingen:

- 1) Het groeiende fiets- en wandeltoerisme in het Meetjesland, dat steeds de nadruk legt op landschappelijke waarden, zit niet te wachten op een scenario waarbij het Schipdonkkanaal omgebouwd wordt tot een brede water-as tussen de havens van Zeebrugge en Gent. Vooral mogelijke industrialisering langs de oevers van dit nieuwe kanaal zou een dikke streep trekken door het groeiscenario dat we voor toerisme in deze landschappelijk nog vrij ongeschonden regio hadden uitgetekend. (Zie Masterplan Toerisme & Recreatie Meetjesland 2001 en Toeristische Situatianalyse Meetjesland 2007)
- 2) Wij stellen ons ernstig vragen over de gigantische schade dat een pittoresk dorp als Zomergem zou kunnen oplopen bij realisatie van dit scenario. Dorpgezichten, landschappen en ongeschonden landelijkheid zijn immers materie die wij verkopen als toeristische dienst. Daar dienen wij over te waken. Wij zien in Meetjeslands toerisme nu al heel wat groei en we zijn overtuigd dat wij als regio tussen Gent en Brugge evenveel troeven hebben als de regio tussen Beaune en Dijon in Bourgogne, waar ook een kanaal ligt zoals het huidige Schipdonkkanaal... We hebben zelfs een troef meer, want de kust ligt aan onze achterdeur.

Maar het studiebureau vraagt niet onze mening over 'ja' of 'neen', eerder over hoeveel het moet kosten om de toeristisch-recreatieve waarde van de regio zoveel mogelijk in ere te herstellen indien het kanaal er komt.

Wij zijn dan ook ingegaan op hun vraag om onze mening te geven over

1. De recreatieve mogelijkheden die direct in gevaar gekomen
2. De omgevingsvoorwaarden waar minimum moet aan voldaan worden

Dit om de 'lat hoog te leggen'. Een vernieuwd kanaal mag niet wegen op de regio en kan er (wat Toerisme Meetjesland betreft) slechts komen als het een landschappelijke en recreatieve meerwaarde kan betekenen voor alle gemeenten. Wegblijven uit zo'n werkgroep, kan betekenen dat bepaalde zaken toch beslist worden zonder onze inbreng, en dat is uiteraard veel erger want dan wordt die meerwaarde misschien niet gerealiseerd en het kanaal wel.

1. De recreatieve mogelijkheden die in gevaar komen

Fietsnetwerk Meetjesland

Op 1 juli 2006 lanceerde Toerisme Oost-Vlaanderen Fietsnetwerk Meetjesland. Twee maanden later waren er 20000 fietskaarten verspreid over heel Vlaanderen en het verkoopssucces blijft ook in 2007 aanhouden. De fietsnetwerken, ontstaan in Limburg, hebben het fietstoerisme in Vlaanderen een nieuw gezicht gegeven. De trekwegen langs Schipdonkkanaal (tussen Deinze en Heist) en Kanaal Gent-Oostende (tussen Gent en Brugge) werden als basis-as gekozen bij de trajectvorming en kunnen beschouwd worden als echte 'fietssnelwegen' tussen de kust, regio Brugge, regio Sluis en regio Gent. Tijdens zonnige weekends zijn het net deze trekwegen die van het Meetjesland een fietsparadijs maken. (misschien een opportuniteit?) Het fietsnetwerk zorgt ervoor dat ze vanaf de kanalen een boeiende tocht door de polders of kouters kunnen maken zonder de weg te verliezen. Het spreekt voor zich dat bij voorliggend scenario deze fietsas tussen Deinze en Gent alleszins moet behouden, zelfs versterkt worden.

Met Fietsnetwerk Meetjesland is dus recent een echte economische hefboom voor de regio gecreëerd die heel wat Vlaamse middelen heeft gevergd naar bewegwijzering, logistieke ondersteuning en promotie toe. Wij merken nu al aan de creatie van nieuwe horecazaken en logiesbedrijven in de onmiddellijke regio van betreffend gebied dat het fietsnetwerk voor privé-investeerders een stevig argument is om aan toeristische ontwikkeling betekent. Voor horecabedrijven en logiesbedrijven in de kernen Vosselare, Nevele, Merendree, Zomergem, Eeklo, Adegem, Maldegem en Middelburg zal voorliggend scenario rechtstreekse gevolgen hebben inzake de voordelen die Fietsnetwerk Meetjesland hen nu biedt.

Niet alleen zal op het netwerk moeten gekeken worden hoe knooppunten opnieuw qua bewegwijzering moeten verplaatst worden zonder het netwerk in zijn kwalitatief concept te schaden, nog meer zullen er qua fietsbruggen en overgangen van de ene oever naar de andere infrastructurele ingrepen nodig zijn.

Museumspoorlijn Maldegem-Eeklo

Terecht halen jullie zelf aan dat de ligging van de museumspoorlijn binnen bestudeerd scenario een ernstig knelpunt vormt. Drie belangrijke zaken zijn daarbij niet uit het oog te verliezen.

De leefbaarheid van het Stoomcentrum Maldegem op de voormalige stationssite van Maldegem staat of valt met de aansluiting op het reguliere spoornet, met name aan het station van Eeklo. De werking van het Stoomcentrum is voor een groot deel geënt op deze verbinding, want zo kunnen zij ook andere stoomlocomotieven en treinstellen lokken voor hun verzameling of evenementen. Stoomcentrum Maldegem heeft trouwens de Vlaamse Monumentenprijs 2007 gewonnen en komt in gevaar bij voorliggend scenario.

Het dorpsgezicht van Balgerhoeke en de unieke treinbrug aan de Sluis van Balgerhoeke zal bij voorliggend scenario in vraag worden gesteld. Dit vormt één van de hoogtepunten in de rit op de museumspoorlijn en is ook een baken op het fietsnetwerk.

De jaarlijkse evenementen zoals de Stoomdagen in mei, het Railfeest in augustus en de Sinterklaastreinen in november en december vormen een jaarlijkse trekpleister voor duizenden bezoekers en dit staat hiermee op de helling.

Jachthaven Eeklo en Maldegem

De recente uitbouw van twee jachthavens die leven van het huidige 'Canal du Bourgogne'-gevoel zal ook mee in overweging moeten genomen worden. De studie wijst nu al uit dat de bevaarbaarheid van het Eekloos Vaardeken in gevaar komt en is er ook nog plaats voor de nieuwste jachthaven, gecreëerd aan Berlaars in Maldegem? Beide jachthavens zijn volle uitbouw en bieden watertoerisme in de regio heel wat kansen. Dit heeft ook zijn implicaties op de horeca in Adegem en Eeklo.

Recreatieve verbinding Provinciaal Domein Het Leen en Drongengoed-Maldegemveld

Momenteel wordt hard gewerkt aan de recreatieve uitbouw van het grootste bosgebied van Oost-Vlaanderen. Het Drongengoed-Maldegemveld is een unieke biotoop met heidebegroeiing die in Vlaanderen zijn gelijke niet kent. Midden in het bos ligt ook het beschermd monument Drongengoedhoeve dat momenteel ook werd uitgebouwd tot recreatieve trekpleister. De verbinding van dit grote bos met het reeds lang uitgebouwde Provinciaal Domein Het Leen is evident omdat beide natuurgebieden heel dicht bij elkaar liggen. Een fietsverbinding is nu al gerealiseerd op het knooppuntennetwerk en de nabijheid de de 'fietsnelweg Schipdonkkanaal' zoals hierboven beschreven in punt 'Fietsnetwerk' is cruciaal voor verdere ontwikkeling van beide gebieden naar zachte recreatie toe. Voorliggend project mag alleszins geen 'streep' trekken tussen beide gebieden, cruciaal voor zachte recreatie in de regio.

Dorpskernen in gevaar

Vooraf Zomergem lijkt in de toekomst zwaar en rechtstreeks bedreigd door een verbreding van het Schipdonkkanaal, vooral omdat de pittoreske kern van het dorp met nogal wat aantrekkelijke horecazaken, heel dicht bij het kanaal ligt.

Een tweede groot offer zal gevraagd worden van het dorpje Middelburg, deelgemeente van Maldegem. Zij zullen verder geïsoleerd worden van hun hoofdgemeente. Bovendien wensen we te wijzen op het feit dat de werken aan de Molenkreek en de komst van Bezoekerscentrum 'Middelburg, stad van Bladelin', het dorp echt op de toeristische kaart hebben gezet. Met de nabijheid van Aardenburg in Nederland was dit echt tot een toeristisch succesverhaal aan het evolueren.

Ook voor de centra Adegem, Maldegem en Eeklo lijkt dit een moeilijke zaak te worden indien er geen wil getoond wordt om voorliggend scenario op zo'n manier uit te voeren dat de leefbaarheid van de kernen gespaard, of zelfs verbeterd wordt. Een ROM-werkgroep, vergelijkbaar met wat aan het Kanaal Gent-Terneuzen werd gecreëerd vanuit de provincie Oost-Vlaanderen dringt zich op. Dit voor leefbaarheid maar ook voor de toekomst van recreatiemogelijkheden in genoemde kernen.

2. De omgevingsvoorwaarden waar minimum moet aan voldaan worden

Ruimtelijke ordening

Een eerste randvoorwaarde die meegegeven wordt in de studie betreft ruimtelijke ordening. Hier kunnen we als toeristische dienst maar één advies meegeven: een uitbouw van het kanaal tot druk bevaren economisch vaartraject dient te gebeuren met zorg voor het landschappelijke karakter van het Meetjesland, waarbij men zowel de bosgordel als het krekengebied raketings passeert. De inbreng van organisaties zoals Regionaal Landschap Meetjesland die dagelijks werken aan de verbetering en ontsluiting van dit unieke landschap zal cruciaal zijn, alsook de inbreng van de gemeenten die hun dorpskernen wensen te beschermen. Voor Zomergem is de situatie dermate precair dat een ROM-werkgroep, vergelijkbaar met wat bij de uitbouw van Kluzendok is gebeurd, wordt opgericht die bindende adviezen kan meegeven en kan meedenken aan de creatie van een verbreed Schipdonkkanaal. Daar dienen alle sectoren in te zetelen: overheid, natuur, landbouw, bewonersgroepen, toerisme, horeca, middenstand, enz.

Kosten voor aanleg, onderhoud en bediening

Inzake aanleg zal moeten durven geïnvesteerd worden in een duurzame omgeving. Dit is sowieso een voorwaarde om met recreatie in het gebied verder te kunnen gaan. Over gabariet en breedte is er in de studie al een klare kijk, over omgevingswerken dient echt uitgebreid gestudeerd te worden zodanig dat het kanaal een meerwaarde wordt in plaats van een lelijke streep door een prachtig gebied. We zullen in elk geval ook het gesprek met Horeca Meetjesland aangaan om te zien hoe eventuele economische verliezen kunnen aangetoond worden binnen voorliggend scenario. Als men dan toch zo'n project met Vlaams geld realiseert (wij zitten er niet op te wachten), moet men ook durven 'hoog mikken'. Samen met Westtoer pleiten we binnen de werkgroep er sterk voor om indien het project er uiteindelijk toch komt, om de bruggen (9 meter hoog) ook bakens in het

landschap te laten zijn, hoogstaand van architectuur. Bovendien moet Bovenschelde ook durven investeren in recreatieve spinoffs (de aankleding van de trekwegen, jachthavens, steigers, zwemplekjes, toeristische hotspots, informatiezuilen enz.)

Landschap en cultuurhistorie

In bovengenoemde punten wordt duidelijk gemaakt welke interessante dorpskernen en monumenten in gevaar komen. Het opdoeken van de museumspoorlijn is naar erfgoednormen echt een brug te ver. En ook de nabijheid van historische kernen als Maldegem en Eeklo dienen met zorg behandeld te worden. Verder zijn er ook nog drie enorme natuurgebieden langswaar het kanaal passeert: Provinciaal Domein Het Leen, Drongengoed-Maldegemveld en het krekengebied van Assenede, Sluis en Middelburg, een echte USP voor de regio.

Wat met het eiland aan Strobrugge?

Wat met het eiland dat ontstaat door rechttrekking ter hoogte van Stadhuis van Raverschoot?

Het belang van recreatievaart of watersport

De ambitieuze uitbouw van de jachthavens Eeklo en Maldegem biedt (bij realisatie) een opportuniteit voor de regio. De Maldegemse jachthaven is gloednieuw en die van Eeklo werd recent tot een knappe jachthaven uitgebouwd. Is een opportuniteit voor voorliggend scenario. Recreatief varen door dit landschap is een meerwaarde. Hierbij kunnen we ook wijzen op de windmolens van Eeklo die als baken in het landschap staan.

Belangrijk hierbij is ook de toekomst van het Kanaal van Eeklo, wat indien dit kanaal komt droog te liggen? Is dit niet absoluut te vermijden?

Als voorliggend scenario een meerwaarde voor pleziervaart kan betekenen dan dient daar in de investeringsplannen zeker rekening mee gehouden te worden. Veel hangt af van hoe het landschap aan en rond het kanaal dan evolueert. Indien dit een lint van industrie wordt of een kanaal zonder uitstraling, zal pleziervaart hier ook niet veel plezier aan beleven.

Een andere opportuniteit die we zien is eventueel de creatie van een openbare openluchtzwemplek, iets waar de regio eigenlijk al jaren naar uitkijkt. (Zie Situatieanalyse 2006)

Ook besproken in de werkgroep is eventueel (heel vage denkpiste) het aansluiten van Leopoldskanaal op het grote kanaal (via een sluis) en op deze manier Boekhoute opnieuw een (jacht)haven en symbolische uitgang naar de zee te bezorgen. Zou Meetjesland heel wat kilometers waterrecreatie terugbezorgen maar is het opportuun om aan huidig Leopoldskanaal (dat door natuurgebied loopt) te raken? Wat is het standpunt van de gemeenten Sint-Laureins en Assenede hierover?

Waterbeheersing

Is niet meteen ons domein. Hier wensen we toch te stellen dat in het Meetjesland zelf dit argument om het kanaal wel te verbreden langzaam maar zeker niet meer opgaat. In Lovendegem aan Bierstal werden zware overstromingsrisico's recent opgelost (=Kanaal Gent-Oostende). Ook Kleit, waar de Ede regelmatig overstroomde, kreeg een infrastructurele oplossing die in uitvoering is. Zomergem heeft met zijn nieuw rioleringsstelsel en aansluiting op het nieuwe waterzuiveringsstation recentelijk geen problemen meer gekend. De Meetjeslandse polders van het Noorden waren in de 19^{de} eeuw een echt zwaar overstromingsgebied, maar daar levert het Leopoldskanaal al meer dan een eeuw goed werk.