

varen tussen Brugge en Zeebrugge

Het Boudewijnkanaal

Het Boudewijnkanaal vormt de verbinding tussen Brugge, de haven van Zeebrugge en de Noordzee. Het kanaal is 12 km lang. In Brugge staat het kanaal via de Ringvaart in verbinding met het Kanaal Gent-Brugge-Oostende waardoor de grootste kusthaven van België in contact staat met het hinterland.



Geschiedenis

In functie van de handel heeft Brugge altijd naar een verbinding met de zee gezocht, o.a. via Damme en het Zwin. Met de verzanding van de voorhaven in Damme verschoof het zwaartepunt van de handel vanaf het begin van de 14^{de} eeuw naar havens dicht bij zee, o.a. naar Sluis. In 1568 brak de Tachtigjarige Oorlog uit tussen Spanje en de Noordelijke Nederlanden met als gevolg dat Brugge na die oorlog ook Sluis verloor als voorhaven.

In de 17^{de} eeuw deed men in Vlaanderen nog een poging om de handel nieuw leven in te blazen met de aanleg van het Kanaal Gent-Brugge-Oostende. Maar Brugge is dan al lang niet meer die internationale handelsstad van weleer en speelt alleen op regionaal vlak nog een rol.

In 1810 probeerde Napoleon om Brugge via een kanaal met de Westerschelde (Breskens) te verbinden. Er werd gestart met graafwerken maar door de Belgische Revolutie is dat project nooit afgewerkt. Men is nooit verder geraakt dan Sluis. Vandaag staat dat kanaal bekend als de Damse Vaart.

Pas met Leopold II (eind 19^{de} eeuw) was er vraag naar een nieuwe zeehaven aan de kust. België moest immers inspelen op de eerste maritieme revolutie waarbij zeilschepen geleidelijk aan vervangen werden door de veel grotere stalen stoomschepen. Tussen 1896 en 1905 werd een zeekanaal gegraven tussen Brugge en de voorhaven aan de Belgische kust. Die voorhaven kreeg de naam Zeebrugge ('Brugge-aan-Zee'). Het zeekanaal zelf kreeg in 1951 de naam 'Boudewijnkanaal' naar aanleiding van het bezoek van Boudewijn I na zijn kroning tot Koning der Belgen.

In de beginjaren bleef het scheepvaartverkeer ontgoochelend laag: jaarlijks ontving Zeebrugge maar 200 à 250 schepen. Dit was hoofdzakelijk te verklaren door het gebrek aan terugvracht voor de schepen en het ontbreken van weg- en spoorverbindingen naar het hinterland. Er werden wel regelmatige lijndiensten ingelegd: 2 maal per week de passagiersdienst tussen Zeebrugge en Hull en een regelmatige verbinding met Rotterdam. De belangrijkste industriële vestiging uit die periode was de cokesfabriek in Zwankendamm.



Zicht op het Boudewijnkanaal

De Wereldoorlogen

Drie bunkers tussen Lissewege en Zwankendamme op linkeroever getuigen nog van het oorlogsverleden.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog hadden de Duitsers een belangrijke U-boothaven¹ in Zeebrugge. Op 22 april 1918 werd de haven tijdens de 'Aanval op Zeebrugge' door het Britse leger geblokkeerd én volledig vernield. De haven werd terug operationeel vanaf 1920.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog was de haven van Zeebrugge minder belangrijk. Wel werden versterkingen aangebracht en maakte ze deel uit van de Atlantikwall². De haven werd opnieuw vernietigd op het einde van de oorlog. Ze was terug in gebruik vanaf 1951.

Economische opgang haven van Zeebrugge

Vanaf 1960 groeide het economische belang van Zeebrugge omdat de haven voor grotere containerschepen en gastankers gemakkelijk toegankelijk was.

Vanaf 1970 tot 1985 werd de haven sterk uitgebouwd. De nieuwe voorhaven werd in zee gebouwd, beschermd door twee zeedammen. In de achterhaven werden twee nieuwe grote dokken aangelegd en werd de Pierre Vandammesluis gebouwd.

Nog altijd is de haven van Zeebrugge aan het uitbreiden, deels in het natuurgebied 'Dudzeelse Polder'.

Zeebrugge beleefde op 6 maart 1987 de zwartste dag in zijn geschiedenis. Die dag verloren 189 passagiers het leven toen de 'Herald of Free Enterprise' van de rederij 'Townsend-Thoresen' net buiten de haven kapseisde. Als gevolg van een menselijke fout waren de boegdeuren van de ferry niet op tijd gesloten waardoor het water binnenstroomde op het benedendek en het schip zijn stabiliteit verloor.

Polders... het water beheersen

De polders zijn laaggelegen gronden die door de mens gewonnen zijn op zee. Ze liggen daardoor vaak maar even hoog of zelfs onder de zeespiegel. Vaak kan er enkel bij laag getij water naar de zee worden afgevoerd.

Binnen de polders wordt het waterpeil in de waterlopen door de mens kunstmatig laag of hoog gehouden. In de winter is een laag peil noodzakelijk om bij extreme neerslag over voldoende buffercapaciteit te beschikken. In het voor- en najaar dient het land bewerkt te worden, waardoor een laag waterpeil ook noodzakelijk is.

In de zomer wordt er daarentegen een hoger waterpeil nagestreefd. Op die manier blijft er voldoende zoet water beschikbaar voor de landbouwgewassen en het vee en wordt ook verdroging en verzilting bestreden.

¹ Een U-boothaven is een haven voor Duitse onderzeeërs.

² De Atlantikwall was een 2685 kilometer lange verdedigingslinie, die nazi-Duitsland tijdens de Tweede Wereldoorlog in de bezette gebieden heeft aangelegd om een geallieerde invasie te voorkomen.



Dudzeelse Polder

Door de nabijheid van de zee en hun lage ligging treedt in de polders een geleidelijke toename op van het zoutgehalte in o.a. het oppervlaktewater, het grondwater en de bodem. Dit heeft verzilting. Een stijgende zeespiegel zal er mogelijk zelfs voor brak oppervlaktewater zorgen. Dit is uiteraard niet aangewezen voor heel wat dieren die zoet water nodig hebben om te overleven.

Waterkwaliteit

De functie van het Boudewijnkanaal is bijna uitsluitend economisch: ze dient de scheepvaart. Door de open verbinding met de zee via de Visart- en de Vandammesluis is het kanaal sterk onderhevig aan zilte (zoute) invloeden.

De waterkwaliteit van het kanaal is door de renovatie van de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) van Brugge in 2004 opmerkelijk verbeterd. Ondanks het feit dat het kanaal vandaag de dag relatief goed scoort, voldoet het niet aan de strenge normen.

Naast het effluent (gezuiverd afvalwater) van de RWZI van Brugge komt via een aantal overstorten³ nog verdund huishoudelijk afvalwater in het Boudewijnkanaal terecht. Ook zijn er bedrijven langs het kanaal die in bepaalde gevallen nog afvalwater in het kanaal lozen. Deze laatste vorm van vervuiling is weliswaar vrij beperkt. Onder meer de stad Brugge leverde in het verleden belangrijke inspanningen om illegale industriële lozingen op te sporen en bedrijven werden gedwongen zich in regel te stellen met de VLAREM-wetgeving⁴.

Wat betreft de waterkwaliteit geldt hetzelfde verhaal voor de Lisseweegse Vaart, die parallel met het kanaal loopt en de Zijdelingse Vaart, die ter hoogte van het Prins Filipisdok uitmondt in de Lisseweegse Vaart. Ooit liep de Zijdelingse Vaart door de zwaar vervuilde site van Carcoke (zie verder).



De Zijdelingse Vaart in Lissewege

³ Een overstort voert (meestal bij hevige regenval) overtollig rioolwater af naar het oppervlaktewater, hier dus het Boudewijnkanaal. Dit heeft natuurlijk een negatieve invloed op de kwaliteit van het oppervlaktewater.

⁴ VlareM is de letterafkorting van Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning: het reglement heeft als hoofddoel het voorkomen en beperken van hinder, milieuverontreiniging en veiligheidsrisico's van bedrijven, handelszaken, ...

De Verbindingsluis

De Verbindingsluis of Boudewijnsluis in Brugge, op het kruispunt van het Boudewijnkanaal en het Kanaal Gent-Brugge-Oostende, wordt naast het versassen van schepen ook ingezet als instrument voor de waterbeheersing. Bij hevige regenval en dus grote waterafvoer laat men het te veel aan water gecontroleerd via deze sluis, het Boudewijnkanaal en de Zeebrugse zeesluizen afvloeien naar zee. Hierdoor blijft Brugge gespaard van wateroverlast.

Watergebonden bedrijven in Brugge

Eenmaal door de Verbindingsluis komen we op het Boudewijnkanaal terecht. Hier zijn verschillende dokken aangelegd waar schepen kunnen aanleggen om hun goederen te laden of te lossen, nl. het Groot Handelsdok, het Nijverheidsdok en het Klein Handelsdok. We treffen daar bedrijven aan die bouwmaterialen, kolen of bulkgoederen (veevoeders, meststoffen, granen) over het water vervoeren. Vroeger waren in Brugge enkele scheepssloperijen, maar enkel de slipway op rechteroever doet daar nog aan denken. Wat verderop, nog altijd op rechteroever, is er nog een schrootverwerkend bedrijf.

Groene energie

De verbrandingsoven van IVBO (Intergemeentelijk samenwerkingsverband voor Vuilverwijdering en -verwerking in Brugge en Ommeland) levert restwarmte aan het Sint-Janshospitaal, de Brugse gevangenis en een woonproject van 88 appartementen.

In 2000 is er een windturbinepark langs het Boudewijnkanaal gebouwd, een van de eerste in België. De windmolens zijn goed voor de jaarlijkse elektriciteitsconsumptie van 4.500 gezinnen. In 2016 werden 4 windmolens vervangen door nieuwere exemplaren, waar door omwonenden mee is in geïnvesteerd. Onder het Boudewijnkanaal lopen twee tunnels met hoogspanningskabels erin die de elektriciteit van de windmolenparken op zee aanlevert van Zeebrugge naar Zomergem.

Aan de herdersbrug staan opslagtanks voor biomassa (geraffineerde afvalvetten).



Windmolens langs het Boudewijnkanaal

Natuur

Ondanks het industriële karakter is er ook veel natuur in de regio rond het kanaal en de haven van Zeebrugge. Op linkeroever ligt ter hoogte van Lissewege achter het talud (helling) het uniek weidevogelgebied **Ter Doest**. Het landschap bestaat uit een aaneenschakeling van diverse landschapstypes: rietvelden, rietkragen, sloten, kamgrasweiden.... De schrale gronden worden begraasd door runderen. In de 12^{de} eeuw vestigden de Cisterciënzers zich in de abdij van Ter Doest. Het landschap veranderde ingrijpend: de polders werden door middel van dijken drooggelegd en rond de abdij werd een groot gebied uitgeveend. Dit gebied kreeg de naam 'Monnickenwerve'.

Iets verder stroomafwaarts vind je ook nog het natuurreserveaat Kanaalberm-Lissewege terug, een opgespoten terrein met typische duin flora waaronder verschillende orchissen.

De Dudzeelse Polder op rechteroever is nog een typische polderweide met de kenmerkende water- en weidevogels, amfibieën en vochtminnende planten. In de afgekalfde⁵ oevers ter hoogte van Zeebrugge broeden dan weer oeverzwaluwen en sporadisch ook een ijsvogel. Een deel van de Dudzeelse Polder is in uitvoering van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn⁶ aangeduid als speciale beschermingszone.

Natuurcompensatie

Opdat de haven van Zeebrugge zou kunnen uitbreiden, zijn er compensatiegebieden aangeduid die het verdwijnen van natuur of een deel ervan moeten ondervangen. Voorbeelden hiervan zijn de Eendenkooi, een brakke waterplas in Ter Doest en een deel van de Dudzeelse Polder.

Recreatie

Ook de waterrecreant vindt zijn weg naar het Boudewijnkanaal. Langs het kanaal vind je een aantal watersportverenigingen terug, o.a. een roeiclub, jachtclubs en enkele zeescoutsen.

De visser komt er ook aan zijn trekken. Door het brakke water tref je er vooral zeevissen aan zoals de zeebaars en de paling.

Lissewege

Lissewege staat met haar witgeverfde huizen en reusachtige kerk uit de 13^{de} eeuw op de lijst van de 50 mooiste dorpen in Vlaanderen. De paters van de abdij van Ter Doest gebruikten de klei uit Monnickenwerve voor het bakken van stenen voor de kerk.

Ter hoogte van het voormalige café Den Overzet op rechteroever werd gedurende meer dan 100 jaar een overzetsdienst georganiseerd. Met de uitbouw van de voorhaven verloor dit veerpont tussen het dorp Lissewege en de achterhaven aan belang.

Op 31 december 1986 werd het veer dan ook opgedoekt en in 2012 is het café gesloopt.

Carcoke en Glaverbel

Vorbij het natuurreservaat Kanaalberm-Lissewege komen we in de achterhaven van Zeebrugge.

In Zwankendamme op linkeroever ligt de site van de voormalige cokesfabriek 'Carcoke'. Op deze site werd in het begin van de 20^{ste} eeuw een fabriek opgericht die Engelse steenkool omzette in cokes voor de staalindustrie in het Ruhrgebied en in de Elzas. Enkele huizen werden gebouwd voor het onderhoudspersoneel van de fabriek.

In de jaren '60, de gouden jaren, draaide de fabriek op volle kracht. Maar door de verslechterde economische toestand, de slabakkende staalproductie, de sluiting van de Limburgse koolmijnen, de zware concurrentie uit Azië en vooral de milieuproblematiek, werd de fabriek in 1996 verplicht de deuren te sluiten. Wat overbleef was een van de zwaarst vervuilde terreinen van België. Afgelopen jaren werd het 14 ha grote terrein volledig gesaneerd door de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM). De zwaar vervuilde Zijdellingse Vaart, die door de site liep, werd zelfs verlegd. De komende jaren tot 2024 worden de perceelsranden en het stroomafwaarts gedeelte van de vaart nog verder aangepakt.



Lissewege

⁵ Geleidelijk land verliezen doordat de oever in het water verzakt.

⁶ De Vogel- en de Habitatrichtlijn zijn richtlijnen van de Europese Unie, waarin aangegeven wordt welke soorten en welke typen natuurgebieden (habitats) beschermd moeten worden door de lidstaten.

Naast Carcoke ligt de glasfabriek AGC Glass Europe (het vroegere Glaverbel) dat vlakglas produceert, verwerkt en verdeelt voor de bouw en de auto-industrie maar ook voor de sectoren zonne-energie en hightech. De productie van glas vereist hoge temperaturen (> 1500°C).

Visartsluis en het SHIP-project

In het kader van het Strategische HavenInfrastructuur-Project, kortweg SHIP-project genoemd, heeft de Vlaamse regering in 2016 de planning opgestart voor de bouw van een vervanger van de huidige Visartsluis (bouwjaar 1907) in Zeebrugge. In 2017 werden zes alternatieve locaties voor de sluis onderzocht, zo ook de inplanting ter hoogte van de Carcoke-site waarbij een deel van de achterhaven dus ook getijgevoelig zou worden. Finaal is gekozen voor een inplanting ter hoogte van de huidige Visartsluis. Met de bouw van een nieuwe zeesluis zal de nautische toegankelijkheid van de achterhaven sterk verbeterd worden. De huidige Vandammesluis zal ontduddeld worden en bij defecten zullen grote zeeschepen nog steeds de achterhaven kunnen binnenvaren.

De haven van Zeebrugge: sterk in auto's, gas en containers

De haven van Zeebrugge is een jonge zeehaven - de huidige structuur van de haven dateert pas van 1985 - met een moderne havenuitrusting die geschikt is voor de grootste schepen. De opkomst van de roll-on/roll-offschepen⁷, de toename van het containervervoer en de schaalvergroting van de schepen leidden tot de grootschalige uitbouw van de kusthaven tot een diepzeehaven.

Een uitgestrekte voorhaven en een nieuwe zeesluis (Vandammesluis) met toegang naar de achterhaven gaven Zeebrugge nieuwe impulsen. De totale goederenoverslag steeg spectaculair van 14 miljoen ton (1985) tot 50 miljoen ton (2010). Dit is recentelijk teruggevallen tot 38 miljoen ton (2016) ten gevolge van de financiële crisis en concurrentie van andere havens. Vandaag hebben 25.000 mensen een job die ze rechtstreeks of onrechtstreeks te danken hebben aan de haven.

Opvallend in de achterhaven is de recente brug over het Verbindingsdok. Deze dient om nieuwe auto's, aangevoerd door zeeschepen, vlot naar de andere



Roll-on / Roll-off (bron: Havenbestuur)

kant van de haven te brengen. De haven van Zeebrugge is namelijk de belangrijkste Europese haven voor autotrafiek.

Ook vallen de grote torens van het aardgastransportbedrijf Fluxys op. Hier komt een meer dan 800 km lange pijplijn toe die Noors aardgas naar onze contreien brengt. In elk van de bovengrondse opslag tanks wordt 59 miljoen m3 vloeibaar aardgas in buffer gehouden om pieken in de gasconsumptie (tijdens de winterperiode) op te vangen. Zo'n 38% van het tonnage aan goederenoverslag in de haven gebeurt in de vorm van containers. De allergrootste zeeschepen (400m lang, meer dan 20.000 containers) van verschillende grote rederijen (Maersk, CMA CGM) kunnen aanmeren in Zeebrugge.

Ontsluiting haven

Voor de verbetering van de ontsluiting van de haven zijn er reeds grote infrastructuurwerken uitgevoerd of staan er nog gepland. In 2017 werd de A11 geopend, een stuk autostrade van 12km lang die de N31 in Brugge met de N49 in Knokke-Heist verbindt. Infrabel investeert in het vergroten van de spoorwegcapaciteit, de ambitie is om op termijn 40% van alle containers via het spoor naar het hinterland te vervoeren.

In 2014 zijn er gradueel werken opgestart om ontbrekende knelpunten in de fietsinfrastructuur in en rond de haven aan te pakken.

Bronvermelding: Haven van Zeebrugge (MBZ), Vlaamse MilieuMaatschappij (VMM), Vlaamse Landmaatschappij (VLM), Zeebrugge Open, Departement Landbouw en Visserij.

⁷ Schepen die vracht vervoeren die aan boord wordt gereden zoals auto's of vrachtwagens. Dit in tegenstelling tot schepen die geladen en gelost worden door middel van een heis- of containerkraan.