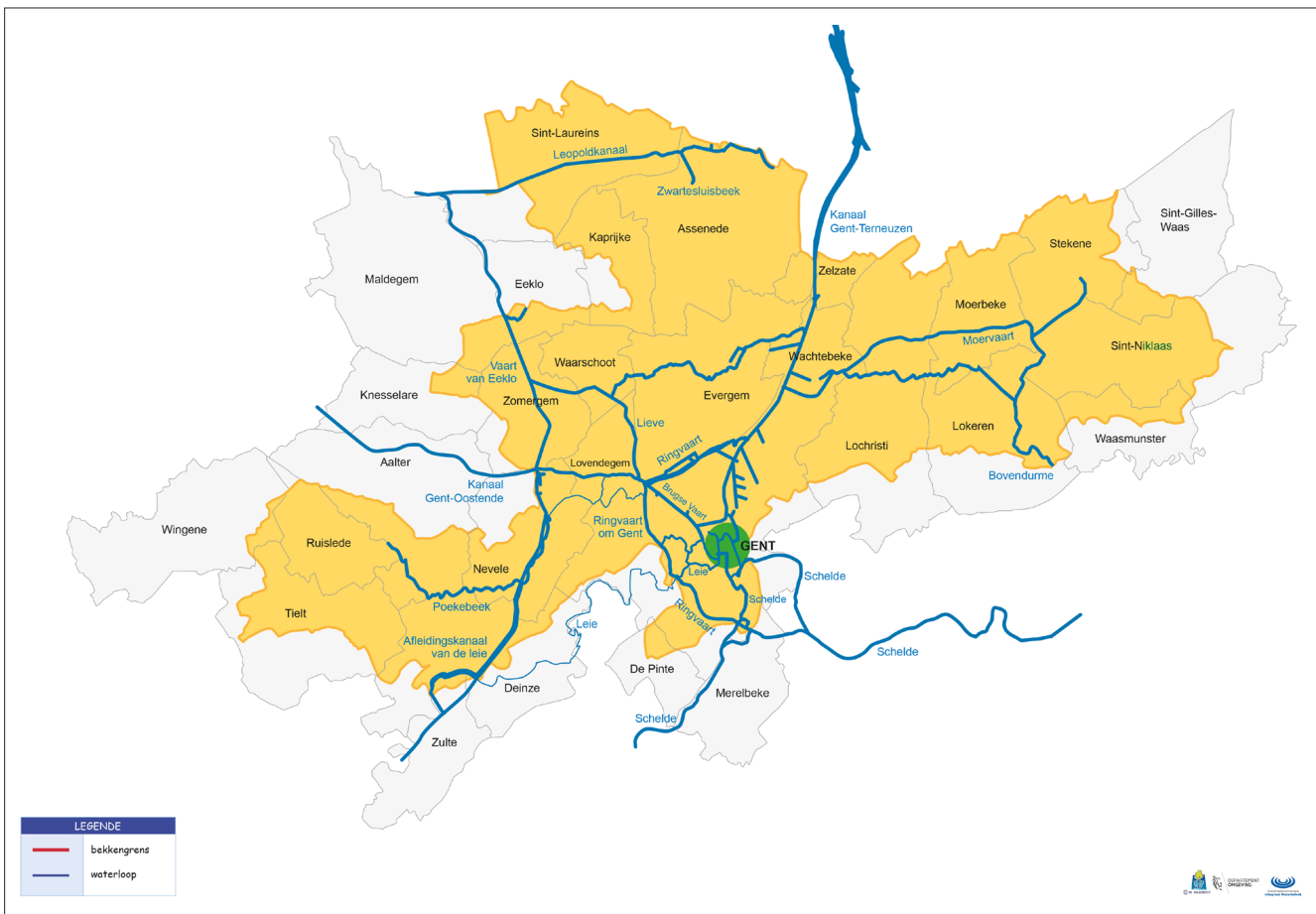


Het bekken van de Gentse kanalen



De wateren in en rond Gent horen tot het bekken van de Gentse Kanalen. Dit bekken is geen mooi afgebakend stroomgebied van een rivier, maar een samensmelting van (delen van) kanalen en hun afwateringsgebieden. Het grootste deel van het bekken ligt binnen de provincie Oost-Vlaanderen. Enkel het bovenstroomse deel van de Poekebeek ligt in West-Vlaanderen. In de loop der eeuwen drukte de mens een grote stempel op de hydrografie van het laaggelegen bekken van de Gentse Kanalen. De aanleg van een uitgebreid netwerk van kanalen met bijbehorende kunstwerken en talrijke inpolderingen in het noorden van het bekken, hebben het natuurlijk watersysteem doorknipt en ingrijpend veranderd. De neerslag die binnen het bekken van de Gentse Kanalen valt, stroomt grotendeels af naar de vier grote afvoersassen, nl. het Kanaal Gent-Terneuzen, het Afdelingskanaal van de Leie, het Leopoldkanaal en het Kanaal Gent-Oostende. In Gent en Deinze ontvangt het bekken ook oppervlaktewater vanuit de Leie en de Boven-Schelde. De kanalen rond Gent fungeren als verdeelbord. Deze kanalen kunnen water sturen naar één of meerdere van bovenstaande grote afvoersassen: richting het bekken van de Brugse Polders, Nederland of het bekken van de Benedenschelde.

Gent en water in de geschiedenis

De samenvloeiing van Leie en Schelde vormde de bakermat van de stad Gent. In de loop van de geschiedenis bezorgde het rivierenknooppunt de stad haar rijkdom. De lakennijverheid in de middeleeuwen bracht een internationale handel teweeg. Vanaf het jaar 1000 was Gent gedurende enkele eeuwen de grootste stad van de Nederlanden.

Internationale handel impliceerde een uitweg naar zee. Een vlotte waterverbinding ging hand in hand met de opgang of neergang van de handel. Zo ook in Gent. De stad moest meermaals op zoek naar een rechtstreekse zeeverbinding.

Van oudsher is Gent via de Schelde verbonden met de zee. Maar de doortocht was lang en de vele tolheffingen richting Antwerpen maakten de tocht bovendien vrij duur. Naarmate de handel en dus de scheepvaart toenam, was er nood aan een nieuwe oplossing. In 1251 gaf Margareta van Constantinopel, gravin van Vlaanderen, toestemming om het Lievekanaal te graven. Ter hoogte van het Gravensteen, sloot dit kanaal aan op de Leie en maakte de verbinding met Damme richting het Zwin mogelijk.

Deze route richting zee was niet evident. Het Lievekanaal was eerder smal, waardoor het handelsverkeer hoofdzakelijk over land moest gebeuren. Enkel levensmiddelen voor de stad konden over water aangevoerd worden. Maar het Zwin verzandde en het Lievekanaal had tegen het einde van de 15de eeuw vrijwel alle betekenis verloren.

En toen kwam er de Sassevaart. Er reikte van nature al een diepe Scheldetong landinwaarts richting Gent tot in de buurt van Zelzate. In 1547 gaf keizer Karel toestemming tot het graven van de Sassevaart in het noorden van de stad naar de Westerschelde. En het huidige 'Sas van Gent', dat is de sluis die werd gebouwd ter hoogte van de zeedijk waar de Sassevaart aansloot op de Westerschelde.

De Tachtigjarige oorlog werd in ruime mate aan de Westerschelde uitgevochten. Om de oorlogszone te vermijden werd in de 17de eeuw een nieuwe route naar zee gezocht en zo ontstond het Kanaal Gent-Brugge-Oostende. Maar deze route kende maar weinig activiteit.

De in ongebruik geraakte Sassevaart slibde dicht, maar bepaalde in 1827 het tracé voor het Kanaal Gent-Terneuzen. In Terneuzen werden twee sluisen gebouwd, waardoor er geen getijden zijn op het kanaal. Het havengebeuren in Gent verplaatste zich met de tijd van Portus Ganda, naar de Oude dokken. Net voor de Belgische onafhankelijkheid in 1830 kreeg de haven vorm buiten de stad met de aanleg van het Achterdok, Handelsdok, Houtdok en Tolhuisdok. Tegen het einde van de 20ste eeuw dwongen de steeds groter gedimensioneerde schepen de havenactiviteit nog verder van de stad tot de huidige locatie van North Sea Port.

Terwijl Panamaxschepen met een lengte van 265m, een breedte van 37m en een diepgang van 12,5m Gent bereiken via North Sea Port, krijgen de oude havendokken, met de haveninfrastructuur van weleer, woonbestemming in de Gentse stadsontwikkeling.



Waterbeheer in en rond de stad

De stad Gent, omringd door water en waterlopen, dient te worden beschermd tegen overstromingen. De Ringvaart om Gent leidt het water van de vier grote waterwegen: de Boven-Schelde, de Zeeschelde, het Kanaal van Gent naar Brugge en het Kanaal Gent-Terneuzen rond de stad. Bij piekdebieten sluiten de keersluisen van Vinderhoute, Afsnee (Snepkaaï) en Merelbeke. Ze verhinderen dat water via de Ringvaart de stad kan binnen stromen. Het water wordt omgeleid en voornamelijk afgevoerd langs de Zeeschelde en het Kanaal Gent-Terneuzen. Afhankelijk van het getij op de Zeeschelde moet soms meer water via het kanaal worden afgevoerd.

Seine-Schelde project Vlaanderen

In 2009 startte het Europese project Seine-Schelde. Het project wil een betere verbinding realiseren tussen het Seinebekken en Scheldebekken voor de binnenvaart, toegankelijk voor vrachtschepen tot 1350 ton en duwkonvoeien tot 4500 ton. In Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen vinden daarom ingrijpende aanpassings- en infrastructuurwerken plaats. De Ringvaart die in 1969 in gebruik werd genomen om de doorvaart van grote schepen te weren uit de stad, vormt een schakel in het Seine-Schelde project.

**SEINE SCHELDE
VLAANDEREN**

Naar analogie van de Gentse ring voor het wegverkeer, biedt de Ringvaart verschillende afslagen voor de binnenvaart: naar de Leie, het Afleidingskanaal van de Leie, het Kanaal Gent-Oostende, het Kanaal Gent-Terneuzen en North Sea Port. Het Noordervak van de Ringvaart tussen het Kanaal Gent-Terneuzen en Evergem, speelt een rol in de toegang en ontsluiting van de haven en werd in 2016 aangepast voor klasse Vb schepen met een lengte van 190m en een breedte van 11,5m. Eén schip transporteert de lading van maar liefst 220 vrachtwagens.



© De Vlaamse Waterweg

Wonen en werken aan en op het water

Water en stadsontwikkeling gaan hand in hand. Door de verharde structuur van onze steden en door de klimaatverandering worden er in de zomer veel hogere temperaturen opgemeten dan op het platteland. Onze steden zijn dan als het ware 'hitte eilanden'. Water brengt verkoeling. Veel steden herwaarderen of reconstrueren gedempte grachtjes en beken en creëren woonegelegenheid, winkel- en kantoorruimte aan en op het water, zo ook Gent.

Sinds 2018 werd de Reep, die bij de constructie van de Ringvaart gedempt werd met de uitgegraven aarde, opnieuw omgevormd tot open water. Nu de havenactiviteit zich vooral buiten de stad situeert, wordt industrieel erfgoed langs de oude haven geïntegreerd in een nieuw stadsbeeld waar wonen centraal staat. De herinrichting van de Voorhaven staat in de startblokken. Het project voorziet in de inrichting van buurtgroen en pleinen. Het Honfleurpark werd reeds gerealiseerd. Langs de vernieuwde Voorhavenkaai is het aangenaam wandelen en fietsen en kregen woonboten een waardige ligplaats met aansluiting op walstroom, water en telefonie.

Muide-Meulestede kreeg er een groene zone bij. Op de plaats van Loods 21 werd de bodem onthard en kregen ondermeer bomen, speelheuvels en een basketbalpleintje een plek.



De Gentse Reep werd in 1960 dichtgegooid en omgevormd tot parkeerruimte. In 2018 werd De Reep opnieuw open water in de stad.



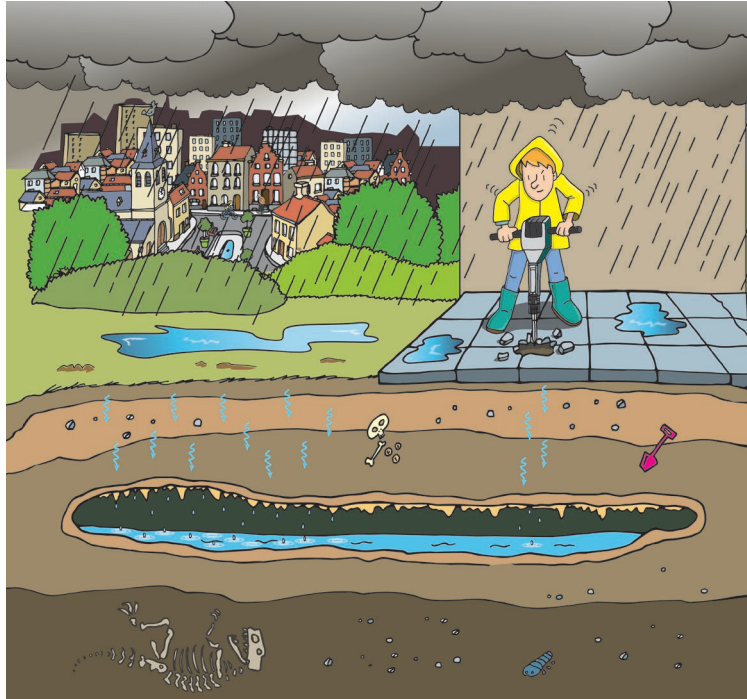
Honfleurpark



Blue Deal

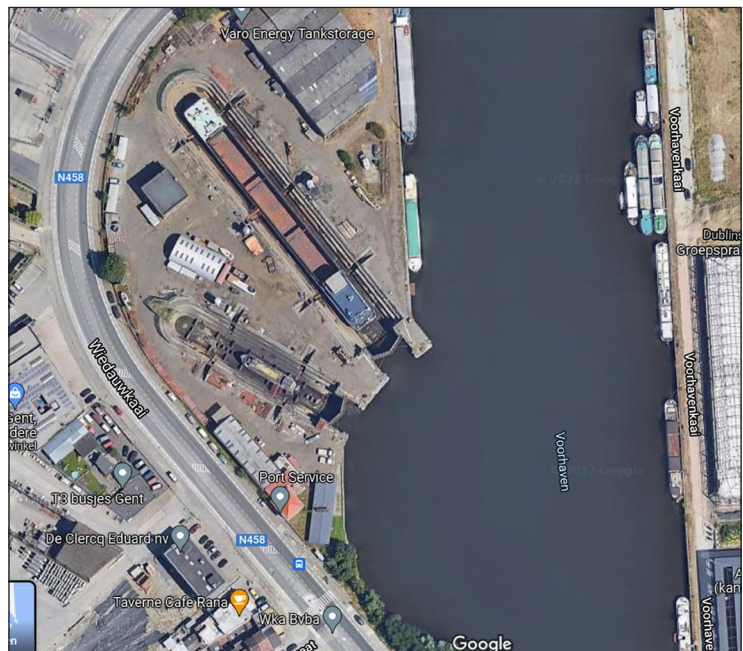
De strijd tegen droogte en waterschaarste

De Vlaamse overheid zal in het kader van de Blue Deal tegen droogte een 'Operatie Steenbreek' lanceren. Met een 'onthardingspremie' worden particulieren gestimuleerd om hun tuin te ontharden en groen te maken.



Industrie in de nabijheid

De industrie is echter nooit ver weg. De scheepsgebonden nijverheid is niet helemaal verdwenen uit de oude dokken. In de Voorhaven bevindt zich de scheepswerf Port Service. De Voorhaven herbergt de ondersteunende diensten voor de scheepvaart. Alle beroepsscheepvaart situeert zich buiten de stad, meer bepaald in North Sea Port en de Ringvaart rond de stad.



Scheepswerf Port Service Voorhaven Gent

Chemische industrie, scheepssloperij, metallurgie zijn zwaar belastende industrietakken voor de omgeving. Ze vragen aanvoer van specifieke grondstoffen en producten. Zeeschepen met een diepgang tot 12 meter verzorgen het transport voor deze bedrijven, gelegen in het noordelijk deel van de stad: in North Sea Port Gent of langs de Ringvaart.

Ecologische toestand en waterkwaliteit

Metingen van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) tonen dat de biologische en de fysico-chemische toestand van de Gentse kanalen niet goed zijn. Het afvalwater van industrie en huishoudens heeft nog een grote impact op de waterkwaliteit.

Een kanaal is een kunstmatige waterweg die geen geschikt habitat vormt voor fauna en flora. Hoewel er milieutechnische manieren bestaan om, naast scheepvaart, natuur een plek te geven, werd dit niet toegepast op de kanalen in het noordelijke deel van de stad.

Kunstwerken zoals de sluisen in Evergem en Merelbeke op de Ringvaart vormen een barrière voor (migrerende) vissoorten. Niet onbelangrijk is dat deze sluiscomplexen overbrugd worden door vispassages. De Ringvaart als schakelbord staat immers ook in verbinding met de (natuurlijke) rivieren Schelde en Leie.



Stora Enso papierfabricage



Emissie bedrijfsafvalwater

Migratiemogelijkheid voor vissen

Hydromorfologie

