

### Het Boudewijnkanaal

Het twaalf kilometer lange Boudewijnkanaal vormt de rechtstreekse verbinding tussen Brugge en de haven van Zeebrugge. Via de Brugse Ringvaart sluit het kanaal aan op het Kanaal Gent-Oostende, waardoor de grootste kusthaven van België direct in contact staat met het hinterland.



### Geschiedenis

In functie van de handel heeft Brugge altijd naar een verbinding met de Noordzee gezocht. In de Romeinse periode bestond onze kustvlakte uit natuurlijke inhammen. Op de plek waar later Brugge zou ontstaan, lag een inham verbonden met de Reie. Dit bood de maritieme economie de ruimte om zich op een natuurlijke wijze te ontwikkelen. Nadat de kusterosie tot de vroege zevende eeuw aanhield, kreeg sedimentatie de overhand. Door de verzanding van grote geulen werd de scheepvaart economie vrijwel volledig tot stilstand bracht.

Na eeuwen van verzanding werd de maritieme toekomst van Brugge in 1134 bezegeld door een alles veranderende stormvloed. Een combinatie van een zware noordwesterstorm en springtij trof in oktober van dat jaar de kustvlakte. Het gevolg: duizenden doden en immense landschappelijke verschuivingen. De storm opende echter ook een nieuwe, effectieve verbinding met de zee. Deze geul, die de naam 'het Zwin' kreeg, stelde de stad in staat om (opnieuw) uit te groeien tot een prominent handelscentrum dat verbonden was met de Noordzee.

Het Zwin passeerde de voorhavens Damme, Hoeke, Sint Anna ter Muiden en Sluis. In deze voorhavens losten schepen over de gehele zeearm hun goederen, de stad Brugge verwierf het stapelrecht en dwong daarmee een handelsmonopolie af op de opslag en verkoop van goederen. Tegen de vijftiende eeuw had Brugge zich ontwikkeld tot het voornaamste commerciële knooppunt van Noordwest-Europa. Het is in Brugge dat twee werelden samenkwamen. Aan de ene kant het Middellands zeegebied, aan de andere de Noord- en Oostzeeruimte. Als een Duitser sinaasappelen uit Spanje wilde verkopen in Noorwegen dan moet hij die in Brugge komen halen. Terwijl de handel de motor van de stad vormde, gaven kunst en cultuur Brugge haar ziel. De weelde die we vandaag in de straten bewonderen, vindt haar oorsprong tussen de twaalfde en veertiende eeuw. Maar aan elk succesverhaal komt ook een einde. Brugge, dat tot ver in de vijftiende eeuw het onbetwiste economische hart van Europa was, verloor geleidelijk haar positie als wereldhaven. De voortschrijdende verzanding van het Zwin en een verschuivend politiek klimaat zorgden ervoor dat het zwaartepunt definitief naar Antwerpen verschoof. In de loop van de zestiende eeuw werd de Scheldestad het nieuwe middelpunt van de wereld.

In de zeventiende eeuw deed men in Vlaanderen nog een poging om de handel in Brugge nieuw leven in te blazen door de aanleg van het Kanaal Gent-Oostende. Deze verbinding moest de kwakkelende economie stimuleren door een snellere doorvoer van goederen tussen het hinterland en de zee te garanderen. Maar Brugge is dan al lang niet meer die internationale handelsstad van weleer en speelt alleen op regionaal vlak nog een rol. Vervolgens besloot Napoleon in 1810 om Brugge via een kanaal met de Westerschelde te verbinden. Na de val van Napoleon in 1815 geloofde ook Willem in het uitgraven van dit nieuw kanaal als motor voor de handel, maar de Belgische Revolutie van 1830 maakte abrupt een einde aan die plannen. Het kanaal werd nooit voltooid en reikte uiteindelijk niet verder dan Sluis. Vandaag staat dat kanaal bekend als de Damse Vaart.

Na eeuwen van stagnatie en het missen van de eerste industriële revolutie, was Brugge weggekijnd tot de 'armste stad van het land'. De roep om een nieuwe zeeverbinding was groot, maar pas op het einde van de negentiende eeuw volgde de definitieve doorbraak voor de Brugse haven. België moest op dat moment immers inspelen op de eerste maritieme revolutie waarbij zeilschepen geleidelijk aan vervangen werden door de veel grotere stalen stoomschepen. Bovendien drong Leopold II aan op de bouw van een geschikte kusthaven, deze was

nodig om de goederenstroom uit zijn persoonlijke kolonie, Kongo-Vrijstaat, efficiënt te kunnen verwerken en transporteren naar het achterland. Tussen 1896 en 1905 werd het zeekanaal gegraven dat Brugge sindsdien verbindt met een nieuwe kusthaven. Die kusthaven kreeg de naam Zeebrugge, 'Brugge-aan-Zee'. Het zeekanaal werd in 1951 omgedoopt tot het 'Boudewijnkanaal', ter herinnering aan het bezoek van Boudewijn I aan het kanaal kort na zijn kroning tot Koning der Belgen.

## De wereldoorlogen

Zeven jaar na de opening van het zeekanaal van Brugge brak WO I uit. De resultaten die de haven sinds haar opening waren geboekt waren pover. In de beginjaren bleef het scheepvaartverkeer ontgoochelend laag: op jaarbasis ontving Zeebrugge maar 200 à 250 schepen. De achterblijvende rendabiliteit was grotendeels te verklaren door twee factoren in de logistieke keten. Enerzijds maakten de lege retour reizen de vaarten minder winstgevend, anderzijds beperkte het gebrek aan weg- en spoorverbindingen naar het achterland de aantrekkelijkheid van de haven. Wel werden er op regelmatige basis passagiersdiensten ingelegd. Zo voer men twee maal per week tussen Zeebrugge en Hull en was er een regelmatige verbinding met Rotterdam. De belangrijkste industriële vestiging uit die periode was de cokesfabriek in Zwankendamme.

Tijdens beide wereldoorlogen kreeg de haven het zwaar te verduren. In de Eerste Wereldoorlog gebruikte de Duitse bezetter de haven als belangrijke U-boothaven, een haven voor de Duitse onderzeeërs. Voor het Britse leger vormde de uitvalbasis een grote bedreiging. Winston Churchill zei ooit: *"Het enige dat me beangstigde tijdens die oorlog was de U-bootdreiging"*. Deze onderzeeërs, die o.a. in Zeebrugge lagen kelderden op vier jaar tijd niet minder dan 2.554 geallieerde schepen. Door massaal koopvaardij schepen te torpederen die voedsel en grondstoffen naar Britse eilanden vervoerden brachten de Duitse U-boten Groot-Brittannië zelfs dicht bij een hongersnood en de rand van de overgave. Op 23 april 1918, *St-George's Day*, sloeg de *Royal Navy* terug en ondernam het een gedurfde maritieme actie om de zwaar verdedigde duikboothavens uit te schakelen. Een vloot van 136 schepen viel tegelijk de haven van Zeebrugge en Oostende aan. Een uur aan hevige gevechten leverde een broodnodige overwinning op. Bij de bevrijding van Zeebrugge in oktober 1918 is de havenuitrusting totaal verwoest met als gevolg dat de haveningang geheel werd verzand. Na de eerste Wereldoorlog was de haven een puinhoop. Pas in 1920 kon de haven weer schepen ontvangen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog speelde de haven van Zeebrugge een minder grote rol, wel werden versterkingen aangebracht en maakte de haven deel uit van de *Atlantickwall*, een 6200 kilometer lange verdedigingslinie die nazi-Duitsland aanlegde tegen een invasie van de geallieerden. Ook op het einde van de Tweede Wereldoorlog, rond de bevrijding in 1944, werd de haven vernield. Ditmaal door de terugtrekkende Duitse bezetter. De haven werd systematisch vernietigd om te voorkomen dat de geallieerden de strategische infrastructuur (sluisdeuren, kades, kranen) konden gebruiken. Pas in 1951 konden alle activiteiten opnieuw worden opgestart.



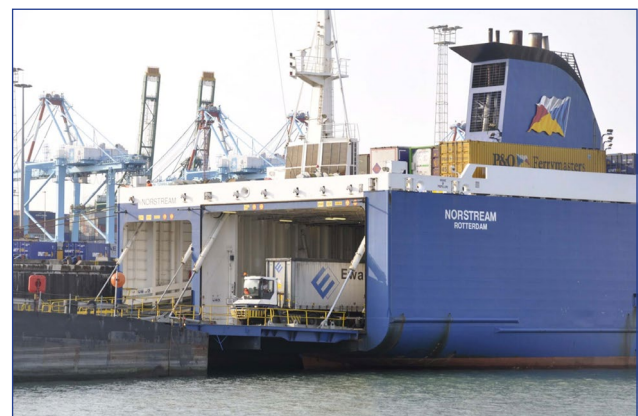
Zicht op het Boudewijnkanaal

Tussen Lissewege en Zwankendamme getuigen drie olieopslagbunkers van het oorlogsverleden in het gebied.

### Economische groei in de haven van Zeebrugge: sterk in auto's gas en containers

De echte doorbraak voor de haven van Zeebrugge vond plaats tijdens de tweede helft van de jaren zestig, parallel met de tweede maritieme revolutie. De revolutie werd gekenmerkt door een sterke schaalvergroting van schepen en de introductie van nieuwe transportmethoden voor eenheidsladingen zoals containers en het roll-on/roll-off (RoRo) verkeer. Een RoRo schip is speciaal ontworpen om rijdende lading, zoals auto's en vrachtwagens, via een laadklep snel aan en van boord te laten rijden. De schaalvergroting noodzaakte de uitbouw van een kusthaven tot een diepzeehaven. De huidige structuur van de jonge zeehaven kreeg tussen 1970 en 1985 vorm met de aanleg van een uitgestrekte voorhaven in de zee, beschermd door twee zeedammen. In de voorhaven zullen we met de Milieuboot niet varen, wel is het interessant om te weten dat deze van groot belang is voor de import van vloeibaar gas. In 2025 bereikte de invoer van Russisch aardgas in België een recordhoogte, waarmee het land een uitzonderingspositie inneemt binnen Europa. Opvallend is ook dat de invoer van het Russische LNG (*Liquefied Natural Gas* of vloeibaar gas) in België sinds het uitbreken van de oorlog in Oekraïne elk jaar is blijven stijgen. Een tweede toevoer van gas is een Noorse en Britse pijpleiding die gas aanvoert vanuit de Noordzee.

De toegang tot de achterhaven werd in 1985 gegarandeerd via de Pierre Vandammesluis, deze dient tot op de dag van vandaag als de enige doorgang voor zeeschepen naar de achterhaven. Verbonden aan de Pierre Vandamme sluis is het verbindingsdok dat op zijn beurt bestaat uit het Noordelijk- en Zuidelijk insteeddok. Het noordelijk insteeddok wordt ook wel het European Food Center genoemd. Hier zijn bedrijven actief die gespecialiseerd zijn in het opslaan en behandelen van bananen, kiwi's (Zespri), fruitsappen (Tropicana) en aardappelen. Alles komt hier in gekoelde containers toe. Rondom het Zuidelijk insteeddok staan duizenden auto's geparkeerd. Hier leggen RoRo schepen aan. De verbindingsbrug zorgt voor een veilige verkeersverbinding van de voor- en achterhaven. De brug dient om nieuwe auto's, aangevoerd door RoRo schepen, vlot naar de andere kant van de haven te brengen. Voordien moesten auto's twaalf kilometer rijden, met de nieuwe brug amper twee kilometer. Het draaistuk is 130 meter, wat het de langste draaibrug van Europa maakt.



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

Een laatste uitbreiding in de achterhaven bevindt zich op de hoek van het Verbindingsdok. Hier vond de afgelopen jaren een technisch huzarenstukje plaats. Met name de realisatie van een gigantisch Bouwdok voor de Antwerpse Scheldetunnel. In dit speciaal aangelegde droogdok werden acht betonnen tunneldelen gebouwd. Elk tunnelelement was maar liefst 160 meter lang, 42 meter breed, 10 meter hoog en bedroeg een gewicht van 60.000 ton. Na voltooiing van de acht tunnelelementen werd het dok onder water gezet, waarna de elementen via de Vandammesluis over de Noordzee en Schelde naar Antwerpen zijn gesleept. De tocht overbrugde een afstand van 120 kilometer en nam in totaal 32 uur in beslag. Nu de acht betonnen tunnelonderdelen naar Antwerpen zijn versleept, ondergaat het Bouwdok een permanente gedaanteverandering die de haven van Zeebrugge klaarstoomt voor de toekomst. Vanaf het najaar van 2026 verdwijnen de tijdelijke wanden, waarna de verbreding wordt uitgediept tot twaalf meter. Deze verbreding biedt straks ruimte aan drie extra ligplaatsen voor RoRo schepen. Zo heeft de haven twee vliegen in één klap geslagen: de realisatie van een cruciale tunnel voor de regio Antwerpen én een strategische versterking van haar positie als mondiale autohub in Zeebrugge.

## Bedrijven langs het Boudewijnkanaal

De Milieuboottochten vertrekken vanuit de Brugse binnenhaven. Via de Verbindingsluis varen we door de kanaalzone naar de achterhaven van Zeebrugge. Aan de voet van het Boudewijnkanaal in Brugge bevinden zich drie dokken waar schepen goederen laden en lossen. Het Groot Handelsdok, het Nijverheidsdok en het Klein Handelsdok. Bedrijven van bouwmaterialen, kolen of bulkgoederen (veevoeders, meststoffen, granen) en schroot maken er gebruik van transport over het water. Vroeger was deze locatie de thuisbasis van verschillende scheepssloperijen. De geschiedenis van de lokale scheepssloperijen is bijna volledig uit het beeld verdwenen. Enkel de oude Slipway, een helling om boten op het droge te trekken, getuigt nog van de activiteiten van weleer. Een van de opvallendste locaties op de rechteroever is de site van Galloo. Op deze site was destijds een Brugse scheepssloperij actief. Vandaag de dag doet Galloo aan schrootverwerking waarbij metalen maritiem of via een containerdienst worden aangeleverd. Met een zwaar snijmachine verwerkt Galloo Brugge de massieve metalen direct voor versmelting. Ook vinden we heel wat betoncentrales langs het kanaal. Binnenvaartschepen voeren hiervoor zand, grind en cement aan. De rechtstreekse verbinding met de waterweg zorgt voor een efficiënte logistiek waarbij grote volumes grondstoffen direct aan de kade worden gelost, wat het aantal vrachtwagenbewegingen op het omliggende wegennet drastisch reduceert.

Verder op het Boudewijnkanaal vinden we de IVBO Afvalenergiecentrale (Intergemeentelijk samenwerkingsverband voor Vuilverwijdering

en -verwerking in Brugge en Ommeland) dat te herkennen is aan de witte rookpluim en de af- en aanrijdende vuilniswagens. In de afvalenergiecentrale van IVBO wordt niet-recycleerbaar afval omgezet in duurzame energie. De opgewekte warmte levert zowel elektriciteit als warm water voor het regionale warmtenet dat verbonden is aan het Sint-Janshospitaal, de Brugse gevangenis en een woonproject van 88 appartementen.

In Zwankendamme, meer naar het eind van het Boudewijnkanaal ligt de site van de voormalige cokesfabriek 'Carcoke'. Op deze site werd in het begin van de twintigste eeuw een fabriek opgericht die Engelse steenkool omzette in cokes voor de staalindustrie in het Ruhrgebied en in de Elzas. 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 zwaar vervuilde site. Afgelopen jaren werd het 14 ha grote terrein volledig gesaneerd door de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM). De volledige afbraak en sanering kostte 55 miljoen euro. Het werd één van de duurste saneringsoperaties ooit in Vlaanderen. Er werd 600.000 ton verontreinigde grond, 13.000 ton verontreinigd sediment en 35.000 ton teer verwijderd. Inmiddels staat het terrein te koop voor haven gebonden activiteiten.

## Nood aan een nieuwe tweede sluis tussen voor- en achterhaven Zeebrugge

De Pierre Vandammesluis die in 1985 in gebruik werd genomen, is met haar lengte van 500 meter en een diepte van 18,5 meter de enige toegangsweg voor de grootste zeeschepen naar de achterhaven. Deze sluis wordt intensief gebruikt waardoor enig defect al gauw zware gevolgen heeft voor het scheepvaartverkeer. Zo zijn er aan beide kanten zinkgaten vastgesteld. Het gevolg is dat de bedieners de laatste jaren de Pierre van Dammesluis bij directe zeewind niet meer durven te openen. Op oudejaarsavond van 2025 leidde dit tot het pijnlijk voorval dat vissers niet bij hun familie konden thuiskomen. Deze onzekerheid heeft een negatieve invloed op de betrouwbaarheidsstatus van de haven en de zeescheepvaart waardoor de bouw van een nieuwe zeesluis steeds dringender wordt.

De bouw van een nieuwe tweede zeesluis voor de toegang van de achterhaven staat al ruime tijd op de planning. In 2004 startte de Vlaamse overheid een strategisch plan voor de haven en haar infrastructuur. Een onderzoek naar de inplanting van een nieuwe zeesluis maakte hier deel van uit. Hoewel oorspronkelijk de Carcokesite in Zwankendamme werd beoogd als locatie, resulteerde uit bijkomende studies binnen de procesaanpak voor 'complexe projecten' dat de oude Visartsluis een geschiktere plek is. De Visartsluis is veel ouder (gebouwd in 1907) en een stuk kleiner dan de Vandammesluis. Hoewel er wel kleinere zeeschepen doorheen kunnen, is deze sluis absoluut niet geschikt voor de zeegiganten van vandaag. Een verbouwing lijkt dus op zijn plaats, maar de realisatie ervan is allesbehalve vanzelfsprekend. Gezien de omvang en de regionale impact van de nieuwe zeesluis, wordt het project behandeld volgens de procedure 'Complexe Projecten'. Dit waarborgt een zorgvuldige afweging van de grote maatschappelijke belangen binnen het ruimtelijk planningsproces. Een complex project doorloopt een traject van vier fasen: verkenningsfase, onderzoeksfase, uitwerkingsfase en uitvoeringsfase. De constructie van de nieuwe zeesluis bevindt zich momenteel in de uitwerkingsfase maar loopt inmiddels opnieuw vertraging op.

Hoewel de start van de bouw onlangs nog op 2027 werd geschat, blijkt uit nieuwe budgettaire planningen dat de eerste spade pas in 2030 de grond in gaat. De oorzaak van deze vertraging ligt bij de Vandammesluis, na jaren van verwaarlozing moet deze eerste gerenoveerd worden. Zolang deze herstelwerken duren, moet de oude Visartsluis operationeel blijven om de toegang tot de haven enigszins te garanderen. Hierdoor kan er op diezelfde locatie voorlopig nog niet gestart worden met de constructie van de nieuwe sluis. Volgens critici is dit uitstel dramatisch voor de toekomst van de haven. Bovendien zorgt de keuze voor de Visart-locatie voor extra onzekerheid door mogelijk slepende onteigeningsprocedure van huizen rondom.

## Waterbeheer

Het Boudewijnkanaal is een kanaal waar zout zeewater en zoet rivierwater mekaar ontmoeten. Hoe meer neerslag, hoe meer zout water terug richting zee wordt gedreven. Hoe minder neerslag in combinatie met een stijgende zeespiegel, hoe dieper het zoute water landinwaarts doorsijpelt. Niet alleen via kanalen trekt een zouttong landinwaarts, ook via grondwaterlagen in de bodem verspreidt het zout zich gestaag.

De Brugse polders zijn laaggelegen gronden die door de mens gewonnen werden op de zee. Ze liggen daardoor vaak onder de zeespiegel waardoor er enkel bij laag getij water naar de zee kan worden afgevoerd. In de polders wordt het waterpeil in de waterlopen en grachten kunstmatig laag of hoog gehouden. In de winter is een laag peil nodig om bij

extreme neerslag over voldoende buffercapaciteit te beschikken. In het voor- en najaar wordt het waterpeil verlaagd om de gronden bewerkbaar te houden voor de landbouw. In de zomer wordt daarentegen een hoger waterpeil nagestreefd voor irrigatie van de landbouwgewassen en water voor het vee.

De Verbindingsluis of Boudewijnsluis in Brugge, op het kruispunt van het Boudewijnkanaal en het Kanaal Gent-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.

## Belangrijke natuurwaarden

De industrie en havenactiviteit is niet ver verwijderd van natuurrijke zones rond het kanaal. Op de linkeroever ligt ter hoogte van Lissewege het uniek weidevogelgebied genaamd 'Ter Doest'. Het landschap bestaat er uit een aaneenschakeling van rietvelden, rietkragen, sloten, kamgrasweiden en zilte graslanden. De schrale gronden worden begraasd door runderen. Het gebied kreeg haar vorm in de twaalfde eeuw door de Cisterciënzers die zich in de abdij van Ter Doest vestigden. Het zijn zij die het landschap ingrijpend hebben veranderd: de polders werden door middel van dijken drooggelegd en rond de abdij werd een groot gebied uitgeveend. Ze haalden turf en klei uit de grond voor bakstenen waardoor de afgegraven gronden lager in het landschap lagen. Dit gebied kreeg de naam 'Monnickenwerve'.

De Dudzeelse Polder op de rechteroever is nog een typische polderweide met de kenmerkende water- en weidevogels, amfibieën en vochtminnende planten. In de afgekalvde oevers ter hoogte van Zeebrugge broeden oeverzwaluwen en sporadisch ook de ijsvogel. De poldercomplexen langs het kanaal in Dudzele en Lissewege, aanpalend aan de haven, zijn vogel- en habitatrichtlijngebieden en Natura 2000 gebieden.

De gearceerde groene zones op de kaart tonen de Natura 2000 gebieden langs het kanaal en rond de haven. Natura 2000 is een netwerk van beschermde natuurgebieden in de Europese Unie, bedoeld om de biodiversiteit en specifieke dier- en plantensoorten te behouden.



Dudzeelse Polder



Bron: Natura 2000 viewer geraadpleegd op 10/03/2026

## Natuurcompensatie

In 2005 ondertekenden het Vlaamse Gewest, het havenbestuur en de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) een overeenkomst om 362 ha gebied voor natuurcompensatie te realiseren voor de uitbreiding van de achterhaven en de inrichting van de A11. Onder meer de Eendenkooi, een brakke waterplas in Ter Doest en een deel van de Dudzeelse Polder maken deel uit van de 10 geselecteerde compensatiegebieden. In 2020 was 75% van de compensatienatuur gerealiseerd en de inrichting van het resterende percentage gebied gaat nog verder. Ook binnen de huidige procedure die doorlopen wordt voor de constructie van de nieuwe zeesluis zal natuur gecompenseerd moeten worden.

## Groene energie

Port of Antwerp-Bruges zet in op klimaatneutraliteit in 2050. In 2000 werd een eerste stap in de energietransitie gezet met de bouw van één van de eerste windturbineparken in België langs het Boudewijnkanaal. Ondertussen groeide het aantal windturbines in de haven tot 50 exemplaren die 130 megawatt aan energie produceren, goed voor 90 000 gezinnen. Ook bedrijven in de haven worden rechtstreeks voorzien van windenergie. Onder het Boudewijnkanaal lopen twee tunnels met hoogspanningskabels die de elektriciteit van de windmolenparken op zee aanleveren van Zeebrugge tot Zomergem.



*Windmolens langs het Boudewijnkanaal*

Naast de inzet op windenergie wint groene waterstof als energiedrager aan belang. Wanneer hernieuwbare windenergie wordt gebruikt als energiebron voor de productie van waterstof, dan ontstaat er groene waterstof. In februari 2022, werd een overeenkomst ondertekend tussen het Belgische Hyoffwind, John Cockerill en Besix voor het ontwerp en de realisatie van een nieuwe productie-eenheid voor groene waterstof in Zeebrugge. Anno 2026 is de energiefabriek in aanbouw, tegen het einde van dit jaar zou de eerste groene waterstof geproduceerd moeten worden. De centrale wordt gevoed door groene stroom van zonnepanelen en windmolens (op zee en land) en heeft een nominaal vermogen van 25 megawatt. Aangezien bij de elektrolyse, het omzetten van stroom naar waterstof, ongeveer 30% van het vermogen verloren gaat, blijft er een netto vermogen over dat vergelijkbaar is met dat van drie grote windturbines. Dat komt overeen met slechts 5% van het vermogen van Doel 1, de kleinste kernreactor van ons land die onlangs werd stilgelegd. Het vermogen van de waterstoffabriek is nog redelijk klein, maar uniek is ze wel! Met deze fabriek wordt er voor het eerst in Vlaanderen concreet vorm gegeven aan de uitbouw van een nieuw economisch model. De distributie van de waterstof zal via twee manieren verlopen: levering per tankwagons aan industriële afnemers en bijmenging in het bestaande aardgasnetwerk van Fluxys. Vervoer vormt met andere woorden geen probleem en ook afnemers zijn reeds gevonden.

## Recreatie op het water

Ook de waterrecreant vindt zijn weg naar het Boudewijnkanaal. Langs het kanaal vind je een aantal watersportverenigingen terug. Onder andere: een roeiclub, jachtclubs en enkele zeescouts. De visser komt er ook aan zijn trekken. Door het brakke water tref je er vooral zeevissen aan zoals de zeebaars en de paling.

## Het lieflijke polderdorp Lissewege

Lissewege werd met haar witgeverfde huizen en reusachtige kerk uit de dertiende eeuw verkozen tot één van de tien 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 rechter oever 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 opgedoekt en in 2012 is het café gesloopt. De witte huisjes in het oude dorpscentrum en aan het Lisseweegs Vaartje dat het dorp doorkruist maken de dorps sfeer authentiek.



*Lissewege*

## Waterkwaliteit

Door de open verbinding met de zee is het Boudewijnkanaal sterk onderhevig aan zilte (zoute) invloeden. De waterkwaliteit van het kanaal is door de voorbije jaren en met 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 overstorten nog verdund huishoudelijk afvalwater in het Boudewijnkanaal terecht. Ook voor de Lisseweegse Vaart, die parallel met het kanaal loopt en de Zijdellingse Vaart, die ter hoogte van het Prins Filipdok uitmondt in de Lisseweegse Vaart, werd een positieve evolutie in de waterkwaliteit vastgesteld.

## Een blik naar de toekomst

In april 2022 fuseerden de havens van Zeebrugge en Antwerpen tot 'Port of Antwerp Bruges'. De haven van Antwerpen is dan wel veel groter dan Zeebrugge, maar hun activiteiten zijn complementair. Antwerpen vormt de op één na grootste petrochemische cluster ter wereld, Zeebrugge is de grootste autohaven ter wereld en bevat een grote doorvoer van vloeibaar aardgas. Antwerpen heeft nood aan extra capaciteit, maar uitbreiding stoot er op grenzen. Zeebrugge heeft marge voor uitbreiding, maar niet zonder knelpunten.

Hoewel de fysieke ontsluiting van de haven van Zeebrugge de afgelopen jaren aanzienlijk is verbeterd, blijft de verdere afhandeling van de goederenstroom naar het achterland de grootste uitdaging voor de regio rondom Brugge. Waar de A11-snelweg (2017) en de gemoderniseerde spoorbundels in Zwankendamme (2021) voor een vlottere weg -en spoorverbinding zorgen vormt de Ringvaart om Brugge momenteel nog het probleem voor de binnenvaart. Om dit aan te pakken is het Seine Schelde Project Vlaanderen zeer welkom, het is een infrastructuurprogramma dat door de modernisering van sluizen en de opwaardering van kanalen een betere binnenvaartverbinding tussen het Seine-bekken in Frankrijk en het Schelde-bekken in Vlaanderen wil realiseren.

Om de doorstroming in Brugge te verbeteren, werd binnen het overkoepelende Seine-Scheldeproject het deelproject 'Stadsvaart' opgestart. Dit project moet een vlotte scheepvaart garanderen zonder het historische karakter van de stad aan te tasten. Twee sleutelprojecten staan hierbij centraal: de bouw van een volledig nieuwe Krakelebrug, die als moderne tafelbrug de vaargeul zal verdubbelen naar 28,5 meter, en de herinrichting van de Steenbruggebrug, waarbij de start van de werken gepland staat voor 2027. Deze ingrepen, samen met de geplande aanpassingen aan de keersluis van Beernem, moeten het Kanaal Gent-Oostende eindelijk toegankelijk maken voor schepen tot 3.000 ton, waardoor de binnenvaart een volwaardig en duurzaam alternatief wordt voor het zware vrachtverkeer op de weg.



*De Zijdellingse Vaart in Lissewege*