

## Het Kanaal Gent-Terneuzen: varen tussen Gent en Zelzate

### Het Kanaal Gent-Terneuzen en havengebied

#### 'Blauwdruk' van de waterloop en zijn omgeving

Het Kanaal Gent-Terneuzen maakt deel uit van het bekken van de Gentse Kanalen. Dit bekken is geen mooi afgebakend stroomgebied van een rivier of waterweg, wel een samensmelting van een aantal kanalen en delen van kanalen met hun respectievelijke afwateringsgebieden. Het grootste deel van het bekken is gesitueerd in Oost-Vlaanderen, waar de mens in de loop der eeuwen de hydrografie en morfologie ingrijpend heeft veranderd. 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 volledig getransformeerd.

De neerslag die binnen het bekken van de Gentse Kanalen valt, stroomt grotendeels af naar vier grote afvoerassen: het Kanaal Gent-Terneuzen, het Afleidingskanaal van de Leie, het Leopoldkanaal en het Kanaal Gent-Oostende. Het Kanaal Gent-Terneuzen heeft een belangrijke functie voor de afvoer van water dat afkomstig is van de Bovenschedde en de Leie. Bij piekdebieten wordt dit water dat toekomt in de Ringvaart voornamelijk verdeeld over de Zeeschedde en het Kanaal Gent-Terneuzen. Afhankelijk van het tij op de Zeeschedde dient meer water via het kanaal te worden afgevoerd.

#### Gent, op zoek naar een verbinding met zee

Op 18 november 1827 werd het kanaal van 'Neuzen naar Gent' feestelijk opengesteld. Het evenement vormde de bekroning op het eeuwenlange streven van de stad Gent naar een rechtstreekse toegang tot de zee.

Vanaf het prille begin kan men Gent een waterstad noemen. Het ontstaan van de stad ligt bij de samenvloeiing van de Leie en de Schelde, waar de stad zich op de vele eilandjes vanaf de zevende eeuw begon te ontwikkelen. De economische bloei van Gent was grotendeels afhankelijk van de scheepvaart waardoor de stad al snel kanalen en grachten bouwde. Naast het opzetten van efficiënt goederentransport was het cruciaal voor de welvaart van Gent om ook een directe verbinding met de Noordzee te verkrijgen.



Het Kanaal Gent-Terneuzen en havengebied  
(bron: Havenkrant, jg. 1, nr. 1)

Rond 1250 kreeg Gent de toelating om de Lieve te graven. Dat kanaal verbond Gent met Damme en Brugge, twee bloeiende steden, die via het Zwin in verbinding stonden met de Noordzee. Met de realisatie van het Lievekanaal startte voor Gent een periode van economische bloei. Uiteindelijk verzandde het Zwin waardoor het Lievekanaal tegen het einde van de vijftiende eeuw vrijwel al zijn betekenis had verloren.

Toen het economisch zwaartepunt zich in de zestiende eeuw naar de Westerschelde en de stad Antwerpen verplaatste startte Gent, onder goedkeurend oog van Keizer Karel, met het graven van de Sassevaart. Van nature rijkte er al een diepe Scheldetong landinwaarts richting Gent. Bestaande grachten en waterloopjes werden uitgediept en verbreed en de vaart zou uiteindelijk Gent met de Westerschelde verbinden. De Sassevaart ontwikkelde zich vrijwel meteen tot een drukke handelsroute en kan gezien worden als de verre voorloper van het huidige kanaal. De Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) gooide roet in het eten voor de Gentse welvaart. Na de Val van Antwerpen (1585) blokkeerden opstandelingen uit het Noorden de Westerschelde volledig wat betekende dat de Sassevaart onbruikbaar werd voor handel.

Om de oorlogszone te vermijden werd in de zeventiende eeuw een nieuwe route naar zee gezocht. Zo kwam het Kanaal Gent-Oostende tot stand. Deze vaarweg had door verzandingen, technische beperkingen en economische rivaliteit maar weinig succes en zou niet lang dienst doen.

Korte tijd waren 'Belgen' en Nederlanders inwoners van dezelfde staat. Van 1815 tot 1830 vormden we samen het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden. Koning Willem I regeerde als een verlicht despoot. Hij zette sterk in op de ontwikkeling van de industrie, infrastructuur, het onderwijs en het culturele leven. Hij is ook degene die in 1823 besliste om de verouderde en ondiepe Sassevaart aan te pakken en te verlengen naar Terneuzen. De werken van dit project resulteerde in de opening van 'Neuzen naar Gent' in 1827. Sindsdien heet de vaart het 'Kanaal Gent-Terneuzen'.

De ontwikkeling van de Gentse waterweg zette zich gestaag voort. Cruciaal voor dit proces was de aanleg van een sluizencomplex in Terneuzen dat ervoor zorgde dat het kanaal getijdenvrij werd. Het beheer van het waterpeil vormde de basis voor de systematische uitbreiding van de haven van Gent. Latere verdiepings- en verbredingswerken hebben het kanaal vervolgens gevormd tot de waterweg die het vandaag is, de kortste verbinding van Gent met de zee.

## De Gentse poort naar Europa en daar voorbij

Het Kanaal Gent-Terneuzen is een economische slagader over de Belgisch-Nederlandse grens heen en van levensbelang voor de Gentse economie. De zeehaven van Gent is de derde grootste haven van België, na Antwerpen en Zeebrugge. Door een fusie met de zeehavens van Terneuzen en Vlissingen ontstond in 2018 de grensoverschrijdende haven North Sea Port. De toegangspoort voor de haven van Gent bevindt zich in Terneuzen. Hier ligt een indrukwekkend sluizencomplex dat bestaat uit drie sluizen: de Oostsluis, de Westsluis en de sinds 2025 operationele Nieuwe Sluis. Deze laatste is essentieel om de doorgang van steeds grotere zeeschepen mogelijk te maken.

Havens zoals North Sea Port vormen logistieke knooppunten binnen transportnetwerken van goederenstromen. De transportnetwerken bestaan uit gecombineerde routes die gebruik maken weg-, water-, spoor- en pijpleidingverbindingen, ook wel *corridors* genoemd.

De belangrijkste *corridors* voor de Gentse haven leiden ons door heel Europa. De haven van Gent sluit aan bij een netwerk van Europese kustvaart, de zogenaamde *short sea shipping*. Dit netwerk van regelmatig uitvarende lijndiensten verbindt de haven met de Middellandse Zee, Groot-Brittannië, Scandinavië, de Baltische staten en Rusland. Twee dominante spelers op het vlak van *short sea shipping* zijn de Roll-on/Roll-off schepen en de containerlijndiensten. Roll-on/roll-off of RoRo-schepen zijn specifiek ontworpen om rijdende ladingen zoals personenauto's en vrachtwagens via laadkleppen aan boord te rijden. De containerlijndiensten bestaan uit traditionele containerschepen waarbij goederen in containers worden opgeslagen en de containers aan de hand van hijsmechanismen worden geladen of gelost.

De activiteiten in de Gentse haven beperken zich niet enkel tot het vaarverkeer binnen Europa. Ook *deep sea shipping*, het intercontinentale transport over de oceaan, vormt een aanzienlijk deel van de Gentse haven-traffic. Deze aanvoer wordt gefaciliteerd door gespecialiseerde schepen: Panamax-schepen leveren op maat gemaakte agro-bulk, terwijl grote bulkcarriers ArcelorMittal en Zoutman bevoorraden met ijzererts, steenkool en zout.

Gent is geen eindstation, maar een cruciale schakel in de mondiale handel. Het sinaasappelsap dat je in Spanje drinkt? Daarvan heeft het concentraat waarschijnlijk de haven van Gent doorvaren. Het vliegtuig dat je neemt vanuit Zaventem? De kerosine is aangevoerd in de haven van Gent en via een pijpleidingsysteem naar de luchthaven gebracht. De elektrische Volkswagen in China? Deze heeft een reis van 10.000 kilometer afgelegd via een wereldwijd spoorwegennetwerk dat Gent vanuit het Kluizendok via Rusland met China verbindt.

Dit alles maakt van de Gentse haven niet alleen een strategisch overslagcentrum voor verschillende soorten goederen en producten, maar ook een multimodale haven, een poort tot Europa en daar voorbij.



*Roll-on-roll-off schip in het Mercatordok*

## Havendokken

In de loop der jaren werden in de huidige Gentse haven vijf dokken gebouwd. Het **Grootdok** is het oudste dok en dateert van het begin van de negentiende eeuw. Het omvat drie zijdokken: Noord-, Midden- en Zuiddok. Op de hoek van het Grootdok, aan de Rigakaai, meren jaarlijks ongeveer 200 binnenvaartcruiseschepen af met toeristen uit Duitsland, Zwitserland en Spanje. Het bezoekerscentrum van North Sea Port is er gevestigd. Aan diezelfde Rigakaai starten onze milieuboottochten.

Het **Sifferdok** is het langste dok in de haven van Gent. Wat meteen opvalt zijn de Eurosilo's aan de kop van het dok. Deze bevatten granen vanuit de hele wereld. Ook komt er per jaar ongeveer 700.000 ton sinaasappelsap, zowel concentraat als vers sap vanuit Brazilië en Florida het Sifferdok binnen. Hierdoor is de Gentse haven uitgegroeid tot de voornaamste sinaasappelsapterminal in Europa.

Eén schip heeft gemiddeld 25.000 ton sap aan boord. Als je rekent dat er voor 1 liter sap tot 9 vruchten nodig zijn, dan gaat het om een 6 miljard uitgeperste sinaasappels! Het sap wordt via pijpleidingen onder de kade uit de schepen overgepompt in de koeltanks van Louis Dreyfus en Citrosuco die het fruitsap behandelen en verder verdelen naar de rest van Europa en China.

Tussen het Sifferdok en het volgende dok, het **Mercatordok**, ligt Volvo Cars Gent. Volvo Cars Gent vierde in 2025 haar 60 jarig bestaan en neemt ongeveer 30% van de wereldwijde Volvo-wagenproductie voor zijn rekening. Als pionier in de elektrificatiestrategie van Volvo Cars mocht de fabriek in Gent de allereerste volledig elektrische Volvo ooit produceren. Het Mercatordok is het kleinste van de vijf dokken. Hier leggen de RoRo schepen aan. Ze varen dagelijks naar Göteborg (Zweden) en wekelijks naar Brevik (Noorwegen). Op het einde van het dok vind je ook het Europese distributiecentrum voor Honda Europe terug. Hier worden op afgewerkte auto's dat ingevoerd zijn vanuit Japan, China en Groot-Brittannië accessoires gemonteerd zoals spoilers en speciale velgen.

Tussen de Moervaart en het **Rodenhuisdok** liggen verschillende bedrijven naast elkaar die samen biodiesel en bio-ethanol produceren (Cargill, Bioro, Euro-Silo, ...). Deze biobrandstoffencluster is één van de grootste in Europa. Samen staan ze in voor het hele productieproces: van de aanvoer van de grondstoffen zoals bijvoorbeeld graan, soja of rapzaad per zeeschip tot de verwerking en de opslag van de uiteindelijke biobrandstof.



Biobrandstoffencluster (Rodenhuizedok)



Circulaire watervoorziening Water-Link (Rodenhuizedok)

Het **Kluizendok** is het vijfde dok in de haven, meteen ook het eerste op de linkeroever. Momenteel is ongeveer 100 van de 400 hectare aan beschikbaar bedrijventerrein rond dit dok in gebruik door bedrijven. Ten noorden van het dok, aan de zijde van Rieme, is een diverse mix van industriële activiteiten gevestigd. Er bevinden zich tankterminals voor vloeibare goederen, een betoncentrale, een cementfabriek en is er activiteit in de zand en grind-handel. Dominant in dit gebied is de vestiging van Zoutman, de grootste Europese terminal voor de overslag en verwerking van zeezout. Ten zuiden van het dok staan grote loodsen voor de opslag van bulkgoederen. De site is verbonden met het nieuwe distributiecentrum.

Een belangrijke troef van het Kluizendok is de uitstekende ontsluiting op het Europees netwerk. Dit omvat directe verbindingen op de weg (E17/E40), het spoor en de binnenvaart.

Langs het Kluizendok grazen elke winter honderden schapen die instaan voor het ecologische beheer van gronden die later nog (bedrijfsmatig) ontwikkeld zullen worden. In de toekomst zal het bestaande dok verder worden uitgebreid.



Hernieuwbare versus niet-hernieuwbare energiebronnen (Kluizendok)

## Naar meer groene energie in de haven

De Gentse haven vergt veel energie. In het havengebied is inmiddels een totaal elektrisch vermogen van zo'n 1 000 MW (MegaWatt) beschikbaar. Ongeveer een derde daarvan draait op fossiele brandstoffen. Uniek voor het havengebied is dat een beduidend deel wordt gegenereerd uit de restgassen van hoogovens voor staalproductie. Als derde belangrijke pijler wint hernieuwbare energie terrein op de verschillende bedrijvensites. Deze intrede wordt gerealiseerd doordat bedrijven steeds vaker inzetten op biomassaverbranding, zonne- en windenergie of warmte-krachtkoppeling (WWK).

Op vlak van biomassaverbranding kan de Bio Energie Base (BEB) tellen, het is een groene biomassacentrale dat op jaarbasis circa 150.000 ton niet-recycleerbaar afvalhout verwerkt en omzet tot energie. Driekwart van dit B-hout wordt via de binnenvaart uit België en het zuiden van Nederland aangevoerd. Na het lossen gaan de houtresten direct de verbrandingsketel in. De vrijgekomen rookgassen genereren stoom die een turbine aandrijft. De opgewekte groene elektriciteit, stoom en warmte worden vervolgens via pijpleidingen rechtstreeks aan naburige bedrijven geleverd.

Steeds meer bedrijven gelegen aan het kanaal plaatsen zonnepanelen op hun terreinen om hun bedrijvigheid met energie te kunnen voorzien. Denk bijvoorbeeld aan Bioterra, Arcelor Mittal of Lemahieu. De grootste verzameling van zonnepanelen vinden we in Rieme bij Ertvelde. Hier ligt de Zonneberg, een immens zonnepanelenpark gelegen op een afgedekt gipstort. Met zijn 55.000 zonnepanelen is het grootste aansluitende park voor zonne-energie in de Benelux (20 ha). Sinds eind 2013 levert het voldoende energie voor 4.000 gezinnen.

Naast zonnepanelen zie je ook meer windmolens verschijnen. Ze markeren het uitzicht aan de rand van het Kluisendok. Ze vormen samen het windmolenpark City power. Ondertussen is het uitgegroeid tot 15 molens met een jaarproductie van 50.000 MWh, goed voor de productie van elektriciteit voor 15.000 gezinnen.



Zonnepanelenpark Terranova Solar  
© www.terranozasolar.be

Stora Enso Langerbrugge is de grootste fabriek voor gerecycleerd papier in de wereld en beschikt over een eigen bio warmte-krachtkoppeling. Deze verwerkt jaarlijks 300.000 ton biomassa tot elektriciteit en warmte. Sinds 2016 voedt deze installatie bovendien een innovatief ondergronds warmtenet in samenwerking met Volvo. De geproduceerde groene warmte, water onder druk en met een temperatuur van 125°C, wordt in een ondergrondse leiding getransporteerd naar Volvo Cars die het gebruikt om haar gebouwen en spuitcabines op de gewenste temperatuur te brengen. Dankzij dit systeem kan Volvo Cars drie van haar vijf boilers op inactief zetten en de CO<sub>2</sub> uitstoot met 15 000 ton per jaar doen dalen. Ook bedrijven zoals Eastman, Kronos, Cargill, Algist Bruggeman, VLS Group en Alco Biofuel beschikken over een warmtekrachtkoppeling.

## Het 'waterstoftijdperk' is aangebroken



Vandaag de dag is North Sea Port de grootste waterstofcluster van de Benelux. Jaarlijks wordt er in het havengebied 600.000 ton waterstof geproduceerd en verbruikt. Waterstof wordt wel eens omschreven als de oplossing voor het verminderen van de CO<sub>2</sub> uitstoot. Het is een 'propre' brandstof omdat er bij het gebruik ervan alleen waterdamp vrijkomt en geen CO<sub>2</sub>.

Een belangrijke kanttekening die hierbij moet gemaakt worden is dat waterstof geen energiebron, maar een energiedrager is. In tegenstelling tot aardgas of olie komt het niet kant en klaar voor in de natuur. Dit betekent dat er energie nodig is om het te produceren voordat we het kunnen gebruiken.

De huidige waterstofproductie rust nog hoofdzakelijk op de verwerking van fossiele brandstoffen, zoals aardgas en steenkool. Het alternatief is om waterstof te creëren via elektrolyse. Hierbij wordt water onder stroom gezet zodanig dat het kan splitsen in waterstof en zuurstof. Indien hernieuwbare energie wordt gebruikt dan spreekt men van groene waterstof.

Waar vroeger alles op olie en aardgas draaide via pijpleidingen, wil men nu een parallel netwerk aanleggen voor waterstof. Hoewel er in Belgische havengebieden al lokale waterstofnetwerken liggen, is het de ambitie om deze industriële clusters met elkaar te verbinden tot een overkoepelend nationaal transportnet. Dit moet ervoor zorgen dat de zware industrie in Vlaanderen kan blijven bestaan zonder dat ze nog CO<sub>2</sub> uitstoten.

De ontwikkeling van een groen waterstofnetwerk verloopt echter langzaam omdat er op dit moment nog te weinig groene stroom opgewekt wordt om op grote schaal groene waterstof te kunnen produceren, hierdoor blijven we afhankelijk van vervuilende methoden.

Een tweede probleem is dat men moeite heeft met het uitrollen van waterstoffabrieken en bijhorende pijpleidingnetwerken vanwege de kosten. Het prijsverschil tussen waterstofvarianten is momenteel aanzienlijk: waar de productiekosten voor grijze waterstof (op basis van fossiele brandstoffen) schommelen rond de € 2 per kilogram, ligt de prijs voor groene waterstof (op basis van groene stroom) met circa € 7 per kilogram nog ruim drie tot vier keer zo hoog.

## Wat is de situatie in de haven van Gent op het vlak van de productie van groene waterstof?

Aan de Zonneberg in Rieme bij Ertvelde zorgen 55.000 zonnepanelen voor groene stroomproductie. Deze stroom zou een dubbele functie moeten krijgen door ook ingezet te worden bij het productieproces van groene waterstof. Een waterstoffabriek op het terrein zou hier verandering in brengen. Hoewel de eerste uitrol van de eerste waterstoffabriek gepland stond voor begin 2025, is de exacte status van het project momenteel onduidelijk. De waterstoffabriek aan de Zonneberg is zeker niet het enige voorbeeld waarin het waterstofproject vertraging oploopt.

Het Deense Ørsted werkt met het project 'SeaH2Land' aan een grootschalige elektrolyser langs het Kanaal Gent-Terneuzen die tegen 2030 gekoppeld moet zijn aan windparken op de Noordzee. Ondanks de nakende datum staat het project momenteel nog steeds in de vergunningsfase.

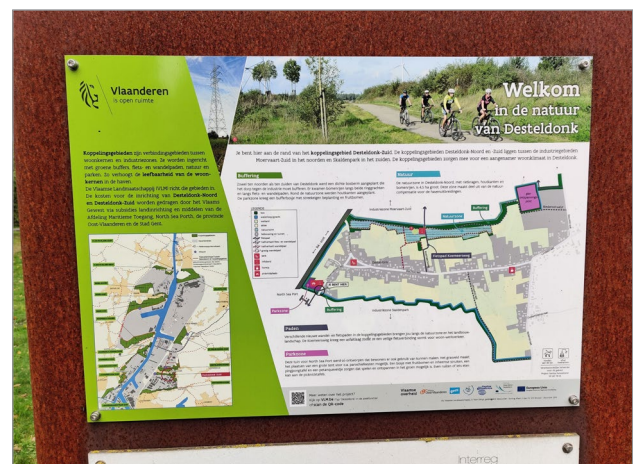
Laatste voorbeelden zijn Engie en Equinor: zij beogen al sinds 2022 de bouw van een omvangrijke waterstoffabriek, al is een definitief investeringsbesluit tot dusver uitgebleven. Ook het creëren van een waterstofpijpleidingnetwerk loopt moeilijker als verwacht. Een eerste cruciale stap was een verbinding tussen Antwerpen en Gent, deze is stilgelegd wegens een beroepsprocedure tegen de omgevingsvergunning. Daarenboven schrapte de regering De Wever begin februari 2025, 250 miljoen euro subsidies voor de verdere uitbouw van het waterstofnetwerk.

Het is een opvallende trend, waarneembaar in de haven van Gent, België en Europa: groene waterstofprojecten worden met veel gezang aangekondigd maar haalbaarheid lijkt moeilijk waardoor het aanbreken van een groen waterstoftijdperk voorlopig nog op zich laat wachten.

## Een leefbare haven

Tussen woonkernen en industrie werden groene bufferzones ingericht ten voordele van rustig wonen, veilig verkeer, een groene omgeving en schone lucht. Dit alles is het streefdoel van het project Gentse Kanaalzone: een verdere economische ontwikkeling van het havengebied met aandacht voor de leefbaarheid van de kanaaldorpen en voor de aanwezige natuur en landbouw. Om de levenskwaliteit van de kanaaldorpen (o.a. Sint-Kruis-Winkel, Mendonk en Desteldonk) en de aanpalende woonwijken van Gent, Evergem en Zelzate op langere termijn te garanderen, voorziet de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) de inrichting van 16 bufferzones of koppelingengebieden. Koppelingengebieden vormen een groene buffer tussen de industriële activiteitenzone en de omliggende dorpen en verbinden beide via fiets- en wandelpaden. Ze hebben een recreatieve functie en bieden een aangename woon-werk route voor 27% van de havenwerknemers.

<https://gentsekanaalzone.be/projecten/leefbare-dorpen-en-wijken/>



Koppelingengebied Desteldonk



Fietsen langs het container-kunstwerk 'Speybank' in de Gentse Kanaalzone

## Havenactiviteit - Milieu en gezondheid

Leven in de nabijheid van de industriële activiteiten in de haven heeft impact op de gezondheid van de omwonenden. Het Steunpunt Milieu en Gezondheid volgt al meerdere jaren de jongeren uit de Gentse Kanaalzone op. In 2015 onderzocht het steunpunt 395 jongeren van 14 en 15 jaar uit Zelzate, Wachtebeke, Gent en Evergem. Ze vulden vragenlijsten in en werden onderworpen aan een medisch onderzoek met urine- en bloedanalyses en een ademhalingsstest. Uit dit onderzoek bleek dat de meeste meetwaarden bij de jongeren in de Gentse Kanaalzone vergelijkbaar waren met die van hun Vlaamse leeftijdsgenoten. Toch zijn er aandachtspunten. Zo komen enkele gezondheidseffecten, zoals ontstekingen van luchtwegen, die gelinkt kunnen worden aan fijn stof vandaag vaker voor in de Gentse Kanaalzone, in vergelijking met Vlaanderen.

De Gentse Kanaalzone staat bekend om haar stofgevoelige productieactiviteiten en is sterk gespecialiseerd in droge bulkgoederen, die meer dan twee derde van de totale trafiek uitmaken. De combinatie van dit bulkvervoer met het drukke weg- en scheepvaartverkeer leidt tot een aanzienlijke fijnstofproblematiek.



Schrootverwerking Galloo Gent

Ter navolging van het Humane biomonitoringsonderzoek, uitgevoerd door het Steunpunt milieu en gezondheid in 2015 werd de roep om nieuw beleid steeds sterker.

Zo werd het Luchtkwaliteitsplan Gent 2016-2020 opgesteld door de Vlaamse Overheid in nauwe samenwerking met de Stad Gent, randgemeenten de provincie en de Gentse Havenpartijen. In het havengebied omvatte dit maatregelen om stof tegen te houden. Voorbeelden zijn het overdekken van transportbanden, het besproeien van kolen, het aanplanten van bomen en de aanleg van milieubermen. Sommige van deze oplossingen, zoals de sproeisystemen, zijn zichtbaar vanaf het water.

Uit de eindevaluatie van 2021 blijkt dat de luchtkwaliteit in de Gentse Kanaalzone is verbeterd:

er is een structurele daling van pollutanten zoals stikstofdioxide, fijn stof en zwarte koolstof waargenomen. In 2021 werd aan de Europese grenswaarden voldaan op alle meetlocaties in de Gentse regio. Echter, de strengere advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) worden voor geen van deze stoffen gehaald. De industrie, is de hoofdveroorzaker van de uitstoot van stikstofoxiden en primair fijn stof in de Kanaalzone.

Een tweede aandachtspunt zijn hogere waarden voor PCB's (polychloorbifenylen). PCB's werden vroeger gebruikt in bijvoorbeeld transformatoren, verf, isolatiemateriaal en insecticiden. Ze zijn traag afbreekbaar en stapelen zich op in het milieu en in het lichaam. Ook tien jaar geleden waren PCB's al verhoogd aanwezig bij jongeren uit de Gentse Kanaalzone. De waarden zijn ondertussen sterk gedaald, maar blijven er een aandachtspunt.

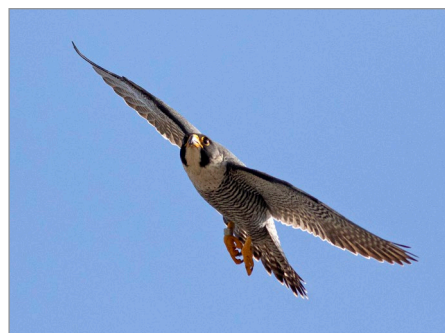
## Natuur

Dat het hele kanaal één groot havengebied is, betekent niet dat de natuur er geen kans maakt. De Gentse Kanaalzone is van vitaal belang voor watervogels, in het bijzonder tijdens strenge winters. Dit komt omdat warm koelwater in het kanaal wordt geloosd, waardoor het wateroppervlak niet dichtvriest. Het gebied fungeert zo als een essentiële en toegankelijke refuge, vooral wanneer de binnenwateren in het noorden en oosten van Europa bevroren. Zo kun je ter hoogte van het Rodenhuizedok opvallend veel vissen en vogels spotten. Uit tellingen en studies van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) blijkt

dat de vogels die de Gentse haven bezoeken, in aanmerking komen voor Europese bescherming. Maar voorlopig is de Kanaalzone nog geen beschermd vogelrichtlijngebied. Concreet betekent dit dat de Gentse Kanaalzone niet is aangemeld als Speciale Beschermingszone, maar dat ze wel is opgenomen in de Europese inventarisatie van Important Bird Areas van Birdlife International. Gekende overwinteraars zijn de tafeleend, de kuifeend, de krakeend, de slobeend, de lepelaar, de bergeend en de kokmeeuw. Naast de vele overwinteraars dient de bedrijvige zeehaven zich tevens aan als leefgebied voor diverse

roofvogels. Roofvogels vinden de Gentse haven met zijn ruimte, hoge uitkijkposten, toenemende groenvoorzieningen en meer loslopend of rondvliegend wild dan een buitenstaander zou vermoeden, een ideale plek om te vertoeven. Zo treffen we in de Gentse Kanaalzone 2% van de totale Vlaamse populatie slechtvalk. Om een betere leefomgeving te creëren werden door de jaren heen zijn verscheidene nestkasten gemonteerd: op de cementsilo's van CBR, op de toren van de voormalige elektriciteitscentrale Langerbrugge en op de koeltoren van de voormalige biomassacentrale Rodenhuize.

Op Nederlands grondgebied werd de natuur wel Europees beschermd vogelrichtlijngebied. De natuur is er, naast de economische bedrijvigheid, veel opvallender aanwezig dan in Vlaanderen. Enerzijds is er het lieflijke landschap aan de randen van de Kanaalzone. Anderzijds sieren oude krekens, schorren en slikken en langgerekte dijken met knotwilgen de streek.



*Slechtvalk (Foto: W. Poelman)*

## Plaats voor recreatie?

In de oude kanaalarm van Langerbrugge, waar de Nieuwe Kale in het kanaal uitmondt, is er een jachthaven en zijn er verschillende watersportverenigingen gevestigd. De oude arm is ook een vispaaiplaats en op de oevers tref je bijzondere oevervegetatie aan. Nog jachthavens zijn er in Zelzate - ook hier in een oude kanaalarm - en in Mendonk, op de linkeroever van de Moervaart. Het voormalige tolkantoor in Zelzate, op de grens met het Nederlandse Sas van Gent, huisvest nu een Bed & Breakfast. Op het Vlaamse gedeelte van het kanaal zijn er sinds 1963 veerdiensten in Terdonk en in Langerbrugge, voor zowel voetgangers, fietsers als auto's. De twee veerdiensten staan in voor het woon-werkverkeer van 20.000 voetgangers en meer dan 70.000 voertuigen per maand.

Dan zijn er ook nog de koppelingsgebieden. Deze jonge, groene eilanden zijn strategisch ingeplant en zorgen voor een aangename overgang tussen de woonkernen en de grootschalige nabije haven. Sommige koppelingsgebieden zijn ingericht als natuurgebied, andere als landbouw-, bos- of recreatiegebied. In totaal goed voor 730 ha aan frisse buitenlucht. Deze gebieden bieden volop recreatiemogelijkheden, vooral voor fietsers en wandelaars. Enkele koppelingsgebieden die in het oog springen zijn Rieme-Noord (speelbos), Zelzate-Zuid (park met fruitboomgaard) en Doornzele-Kanaalzijde (speelbos met uitkijkpunt). Er is ook een 75 km lange fietsroute ontworpen. De recreatieve fietsroute doorheen de Gentse Kanaalzone loopt van Gent-centrum tot Zelzate en terug. Ze leidt je doorheen het economisch hart van de Gentse Kanaalzone en doorkruist er verschillende verrassend groene koppelingsgebieden. Onderweg neem je enkele keren de veerboot over het Kanaal Gent-Terneuzen. En in het noorden fiets je zelfs even over Nederlands grondgebied.

## Water, water en nog 'ns water...

Koel-, proces- en afvalwater. Lang het kanaal Gent-Terneuzen maken diverse industriële sectoren op grote schaal gebruik van oppervlaktewater als koelmiddel voor hun installaties. Dit opgepompte water voert overtollige proceswarmte af en wordt vervolgens, na controle op temperatuur en kwaliteit, als gezuiverd bedrijfsafvalwater terug in het kanaal geloosd. Water kan ook evengoed gebruikt worden in het productieproces. Zo capteert Stora Enso Langerbrugge water uit de Nieuwe Kale voor zijn papierproductie. Na het productieproces wordt het water gezuiverd in hun afvalwaterzuiveringsinstallatie en geloosd in de zijarm van het kanaal.



*Emissie gezuiverd bedrijfsafvalwater*

De ijzer- en staalproducenten, waaronder vooral Arcelor Mittal, zijn samen de grootste waterverbruikers van oppervlaktewater dat ze capteren uit het Kanaal Gent-Terneuzen. Arcelor Mittal heeft een afvalwaterzuiveringsinstallatie en loost het gezuiverde afvalwater in het kanaal. De lozing bevat nog altijd een zekere vuilvracht aan kleine fracties (zware) metalen.