

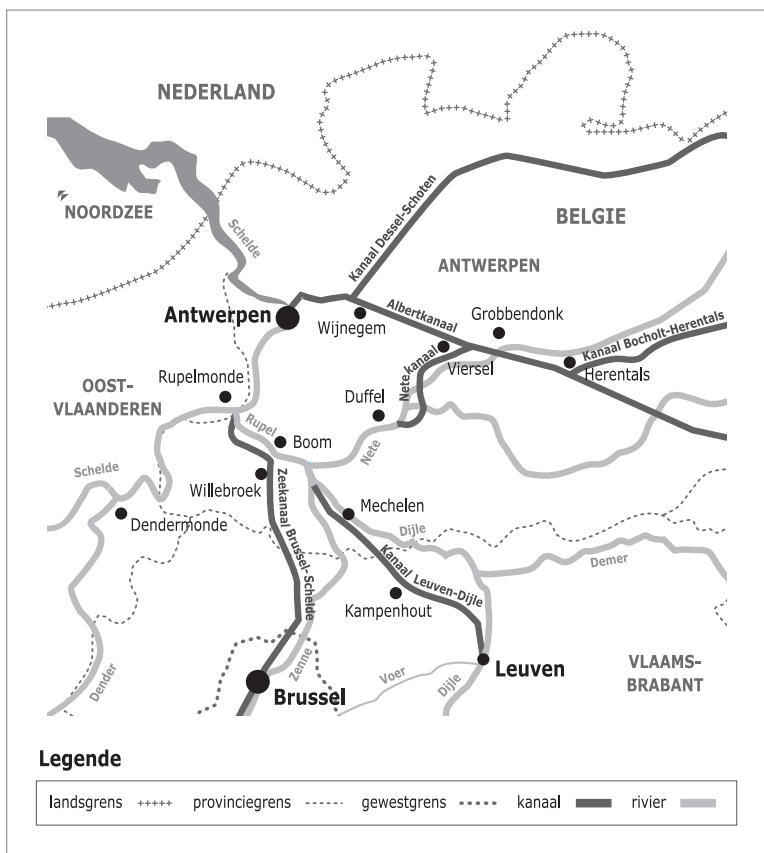
varen tussen Leuven, Kampenhout en Mechelen

Het Kanaal Leuven-Dijle

Het Kanaal Leuven-Dijle begint in de Vaartkom in Leuven en eindigt 30 km verder in de Dijle ter hoogte van het Zennegat in Mechelen. Op het kanaal zijn 5 sluizen gebouwd: in Tildonk, Kampenhout, Boortmeerbeek, Battel en ter hoogte van het Zennegat. Het totale verval van het kanaal bedraagt 14 m. Het kanaal is bevaarbaar voor vrachtschepen tot 600 ton. Omdat het kanaal relatief smal is, max. 32 m breed, zijn er op geregelde plaatsen in het kanaal verbredingen of zwaaikommen aangelegd waar de schepen gemakkelijk kunnen draaien of 'zwaaien'.

We bevinden ons in het Dijle- en Zennebekken.

De Dijle ontspringt in Houtain-Le-Val, deelgemeente van Genappe in Waals Brabant, op een hoogte van 145 m boven de zeespiegel. De Dijle stroomt eerst in noordoostelijke richting. Vanaf het punt waar de Demer uitmond in de Dijle, stroomt ze in noordwestelijke richting tot aan het Zennegat, waar ze het water van het Kanaal Leuven-Dijle en de Zenne ontvangt. Ongeveer één km verder vloeit de Dijle samen met de Nete en vormt zo de Rupel. De Dijle heeft een totale lengte van 90 km. Deze onstuimige rivier levert water aan het kanaal in Leuven.



Een stukje geschiedenis

Al sinds de late Middeleeuwen werd in het Hertogdom Brabant veel handel gedreven. Via de Dijle werden allerlei goederen per schip aan- en afgevoerd. Maar voor Leuven was dit al snel onvoldoende. De Dijle was namelijk een moeilijk bevaarbare rivier en de aanleg van een kanaal was noodzakelijk.

Naar analogie met Brussel, dat parallel aan de moeilijk bevaarbare Zenne een kanaal van de stad naar de Rupel heeft gebouwd, besloot Leuven een kanaal te graven van Leuven naar de Rupel. Zoals de Zenne de Willebroekse Vaart van water voorzag, zo zou de Dijle het kanaal van Leuven naar het Zennegat voeden.

In 1750 werd gestart met de graafwerken en het eerste schip bereikte Leuven in 1753. Het Kanaal Leuven-Dijle is één van de oudste van ons land.

Op technisch vlak was het kanaal niet meteen een succes. De sluizen van Kampenhout, Mechelen en het Zennegat volstonden niet om het niveauverschil van 14 meter op te vangen. De druk van het water in het kanaal was zo groot dat de sluisdeuren in Kampenhout braken en aan het Zennegat dijkbreuken ontstonden. Ook de brug en de sluis in Mechelen begaven het. De duiker, die het water van de Baarbeek onder het kanaal leidt, brak waardoor Muizen, een deelgemeente van Mechelen, overstroomde. Herstellings- en aanpassingswerken waren nodig om overstromingen in de toekomst te voorkomen. De sluis in Mechelen werd vervangen door een nieuwe sluis in Battel en in Boortmeerbeek. In Tildonk werd een sluis bijgebouwd.

Pas vanaf 1763, na de aanpassingswerken, begon de scheepvaart goed te lopen. De omgeving van de Vaartkom in Leuven werd een groeiend en bloeiend stadsdeel met handelshuizen en magazijnen. Een trekschuit voor passagiers pendelde tussen Leuven en Mechelen. Met de opening van de spoorlijn in 1837 werd de trekschuit afgeschaft.

Bedrijven langs het 'bierkanaal'

Het Kanaal Leuven-Dijle is het meest bekend als 'bierkanaal' door de vele brouwerijen en mouterijen die er zich vestigden. Grondstoffen konden goedkoop via het water worden aangevoerd. Na verloop van tijd ging het kanaal evenwel steeds minder renderen als transportweg. De geringe diepgang liet geen voldoende grote schepen meer toe en de concurrentie van de spoorwegen en het vervoer per vrachtwagen werd te sterk.

Vandaag is brouwerij Ab InBev een niet-watergebonden bedrijf geworden, waarbij 70% van de productie in Leuven bestemd is voor export: Leffe vnl. naar Frankrijk, Stella Artois naar Amerika en Canada. Mout wordt vandaag de dag vooral aangevoerd per trein en een klein deel via de weg.



Stella Artois



De Watertruck

André Celis is momenteel het grootste watergebonden bedrijf langs het Kanaal Leuven-Dijle. Je vindt verschillende vestigingen langs het kanaal. Het bedrijf handelt in bouwmaterialen (Bouw.Punt), containers en recyclage, natuursteen én tankstations (AS Oils). De bouwmaterialen worden via het kanaal aangevoerd naar de aanlegkade van EcoWerf. De gepalleteerde bouwmaterialen worden getransporteerd met een onbemand vaartuig, de Watertruck.

EcoWerf In Wilsele is een intergemeentelijke milieubedrijf met 27 vennoten. Het heeft drie grote activiteiten: afvalpreventie, afvalinzameling (huis-aan-huis en containerparken) en afvalverwerking (gft-compostering).

Sinds begin 2018 gebeurt het transport van huishoudelijk afval per schip vanaf de kade van EcoWerf naar de installatie van Indaver in Doel. Eén schip vervoert 308 ton afval, dit komt overeen met 12 grote vrachtwagens. Hierdoor ligt de uitstoot tot 50% lager dan vervoer van hetzelfde volume via vrachtwagens.

Boortmalt Herent verwerkt gerst tot mout dat gebruikt wordt om bier te brouwen. 25% van de mout wordt in België verwerkt en 75% wordt geëxporteerd. Drie containerschepen verzorgen het transport van mout naar de haven van Antwerpen.

Bedrijvenzone Hambos creëert redelijk wat vrachtverkeer in de omliggende straten. Deze bedrijvenzone staat aangestipt als prioritair voor het stimuleren van scheepvaarttrafiek op het Kanaal Leuven-Dijle om de omliggende buurten te ontlasten.

Recreatie op het Kanaal Leuven-Dijle vroeger en nu

De trekschuit die vanaf 1753 dagelijks tussen Leuven en Mechelen voer, luidde de start in van het kanaal-toerisme. Nog steeds heeft het Kanaal Leuven-Dijle heel wat te bieden op recreatief vlak. Het is een trekpleister voor fietsers, wandelaars en hengelaars. Langs het vaartraject zijn verschillende kleine aanlegplaatsen van lokale watersportverenigingen te zien. Er is een kano- en kajakclub in Leuven en in Mechelen en een roeiclub aan de universiteit van Leuven. In de zomermaanden zie je dan ook heel wat kajakkers passeren.

Het Kanaal Leuven-Dijle biedt ook ruimte voor creatieve initiatieven op het water. In 2022 kan je opnieuw meevaren met de 'Solar Boat', een gezellig ingerichte boot die volledig op zonne-energie werkt.

Op het kanaal is heel wat infrastructuur voorzien voor recreatie. Maar de verharde, minerale oevers laten weinig plantengroei en natuurontwikkeling toe op het water, wat de recreatieve omgeving enigszins minder aantrekkelijk maakt. Ook de hengelaar zou meer baat hebben bij een rijk visbestand. Het gemis aan natuurlijk ingerichte oevers en vispassages langs de sluisen zijn een doorn in het oog voor het visbestand.



Een plasberm is een type oeverinrichting die kan gebruikt worden op bevaarbare waterlopen om er de overlevingskansen van de waterorganismen te vergroten. Een plasberm heeft een verharde vooroever die de golfslag van voorbijgaande schepen tegenhoudt. Tussen de vooroever zijn openingen voorzien langs waar vissen en andere waterdieren naar een natuurlijk begroeide achterliggende oever kunnen geraken. Deze natuurlijke oever rijk aan nestplaatsen, paaiplaatsen en voedsel vormt een ideaal biotoop. Op het Kanaal Leuven-Dijle werd zo'n plasberm aangelegd. De plasberm ligt er echter kaal bij waardoor deze niet bijdraagt aan de biodiversiteit van het kanaal.



Plasberm zonder plantenrijke achterliggende oever

Water in de stad

Nu de waterkwaliteit van de Dijle aan de betere hand is, krijgt deze rivier terug een prominente plaats in de stad. In Leuven en Mechelen werd de waterloop gedeeltelijk opengesteld en de straten en pleinen errond werden aantrekkelijk ingericht. Voorbeelden zijn de Dijleterassen in Leuven en het Dijlepad in Mechelen.

Water in de stad is niet alleen een aantrekkelijk element voor de stadsbewoner. Maar het kan de hitte in de stad ook temperen, zeker nu we steeds vaker te maken hebben met hoge zomertemperaturen. Zolang de watertemperatuur lager is dan de luchttemperatuur onttrekt het water warmte aan de lucht.



Wonen aan het water in Leuven Vaartkom



Het Dijlepad in Mechelen

Het is nog steeds verboden om te zwemmen in onbewaakte wateren. Toch gaan er steeds vaker stemmen op om zwemzones te creëren in onze oppervlaktewateren, zo ook in Kampenhout.

Velen kunnen, ondanks het verbod, het frisse kanaalwater niet weerstaan bij warm zomerweer. Dit is niet altijd zonder gevaar voor veiligheid en gezondheid.

Bescherming tegen wateroverlast en natuurontwikkeling gaan hand in hand

De nabijheid van het water maakt er leven aangenaam, maar houdt ook overstromingsrisico in. In Leuven en omstreken zorgde de Dijle bij hevige regenval geregeld voor zware overstromingen. Door de omvang van het stroomgebied, de vrij grote hellingsgraad in het landschap en ontbossing verliep de hemelwaterafvoer naar de rivier steeds sneller, waardoor de Leuvenaars in het verleden meer dan eens met de voeten in het water stonden. Daarenboven is de doortocht van de Dijle door Leuven beperkt. De overwelfde delen van de Dijle zijn niet meer dan een grote buis waar maar een beperkte hoeveelheid water door kan. Met andere woorden: Leuven is een 'bottleneck' waardoor de binnenstad bij hevige regenval steevast onder water kwam te staan.

De aanleg van natuurlijke overstromingsgebieden en kunstmatige wachtbekkens deed het tij enigszins keren. Bijkomende waterbuffering werd gecreëerd door met natuurlijke overstromingen te werken in de volledige vallei stroomopwaarts Leuven tot aan de taalgrens. Om de afvoer van de rivier te vertragen werd er besloten om de rivierbedding op een natuurlijke wijze opnieuw te laten meanderen.

Aan de monding van de Dijle moet de stad Mechelen eveneens beschermd worden tegen wateroverlast. Het rivierenland rond de Dijlemonding maakt deel uit van het Sigmaplan.

Het Sigmaplan ontstond naar aanleiding van de dramatische watersnood in 1976. Dit plan moet Vlaanderen beschermen tegen overstromingen van de Schelde en haar zijrivieren. Naast het verhogen van de veiligheid wordt er ook ingezet op meer Scheldenatuur, recreatie en economie.

Aan de Dijlemonding omvat het Sigmaplan de creatie van vijf overstromingsgebieden: Zennegat, Grote Vijver Noord en Zuid, Tien Vierendelen en Bovenzanden. Geulen, slikken en schorren herbergen er zeldzame planten en dieren. Beweegbare fietsbruggen leiden de fietsers langs en over deze prachtige groen-blauwe corridor met rijke biodiversiteit.



Sigmaplan Dijlemonding overstromingsgebied

Waterkwaliteit

De waterkwaliteit van het kanaal wordt het sterkst beïnvloed door de rivieren waarmee het wordt gevoed en dat zijn de Dijle en de Voer. Stroomopwaarts Leuven is de Dijle één van de meest natuurlijke waterlopen in Vlaanderen. De rivier krijgt er alle ruimte om te meanderen, en dat draagt bij tot een betere waterkwaliteit. Desondanks ondervindt de bovenloop van de rivier gevolgen van de landbouw. Meststoffen verontreinigen er het water.

Naargelang de rivier Leuven passeert, wordt de waterkwaliteit beïnvloed door bedrijven en een fractie huishoudelijk afvalwater. Ook de Voer draagt nog altijd een vuilvracht mee. De huidige waterkwaliteit van de Voer is 'ontoereikend' (biologisch en fysico-chemisch): de nutriënten, fosfor- en stikstofverbindingen vormen nog steeds een probleem.

Beken en rivieren in het Dijlebekken worden onder het Kanaal Leuven-Dijle geleid en monden uit in de Dijle. Stroomafwaarts van Leuven hebben omliggende beken en rivieren geen invloed op de kwaliteit van het kanaalwater. Omdat er stroomafwaarts van Leuven geen lozingen meer in het kanaal terecht komen en omdat het water redelijk lang in het kanaal verblijft voor het door Mechelen stroomt, verbetert de waterkwaliteit er op een natuurlijke manier dankzij planten en vooral bacteriën. De oevers van het kanaal zijn overal versterkt met harde materialen. Oeverplanten kunnen wortelen tussen losse breukstenen wat beperkte natuurlijke begroeiing toelaat.

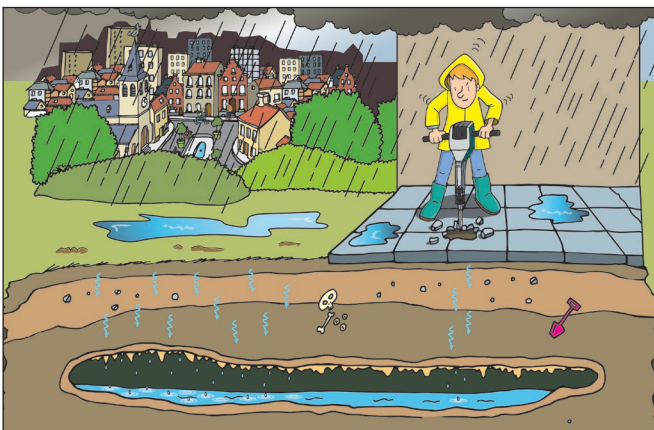


Versterkte oevers met schanskorven

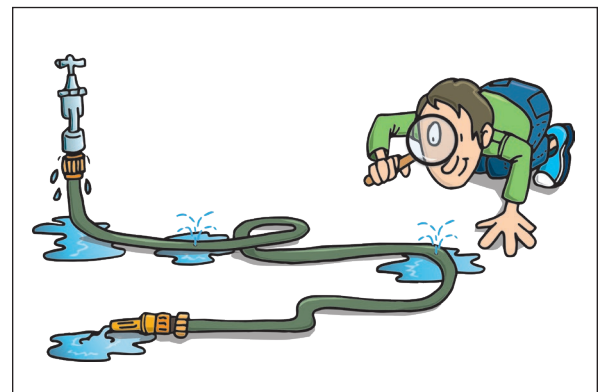
Hoe moet het verder met een grote vraag naar water en klimaatverandering?

Het Kanaal Leuven-Dijle is een kunstmatige waterweg die wordt gevoed door de Voer, een zijbeek van de Dijle. Het waterpeil in het kanaal moet steeds voldoende hoog zijn om scheepvaart te garanderen. Hierdoor heeft de Dijle in de zomer regelmatig een laag peil. De voorbije lente en zomer waren zeer droog. Poelen en beken in natuurgebieden komen droog te staan, onbevaarbare waterloopjes staan droog en de grondwaterpeilen dalen meer dan normaal. In dergelijke droge perioden heeft iedereen op hetzelfde moment nood aan water: landbouwers willen hun akkers bevoeien, de scheepvaart heeft voldoende diepgang voor de schepen nodig...

Met de [Blue Deal](#) wil de Vlaamse Overheid de strijd tegen droogte aangaan. Het droogteprobleem is groot in Vlaanderen waardoor het noodzakelijk is geworden dat ieder op een bewuste manier omgaat met deze levensnoodzakelijk natuurlijke hulpbron.



Door de bodem te ontharden kan hemelwater opnieuw infiltreren richting grondwatertafel.



Spoor waterlekken op. Bewust omgaan met water en verliezen beperken, helpt om onze voorraad drinkbaar water in stand te houden.