

Het Kanaal naar Charleroi

Het Kanaal naar Charleroi en het Zeekanaal Brussel-Schelde maken samen de verbinding tussen het stroomgebied van de Maas (meer specifiek het Samberbekken) en het stroomgebied van de Schelde (meer specifiek het Zennebekken). Dit kanaal stroomt ongeveer 48 km door het Waals gewest, 13 km door het Vlaams Gewest, 14 km door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en vervolgens weer 27 km door het Vlaams Gewest. Hoewel het één doorlopend kanaal is, heeft het drie namen: stroomopwaarts van Brussel spreekt men over het Kanaal naar Charleroi, stroomafwaarts Brussel over het Zeekanaal Brussel-Schelde (vroeger Willebroekse Vaart of Kanaal Brussel-Rupel), in Brussel zelf kreeg het de naam 'Haven van Brussel'.

Het Kanaal naar Charleroi eindigt ter hoogte van het Saincteletteplein in Brussel, vanaf waar het de Haven van Brussel wordt genoemd. De Haven van Brussel sluit aan op het Zee-kanaal Brussel-Schelde, waardoor Brussel in verbinding staat met de Schelde en de Haven van Antwerpen. Steeds meer milieuorganisaties noemen deze 3 stukken kanaal samen het 'Zennekanaal'. Deze benaming verwijst naar de nauwe hydrologische samenhang van de Zenne en het kanaal.



Het Kanaal naar Charleroi is een volledig kunstmatige waterloop die in Charleroi gevoed wordt door de Samber. Kenmerkend voor dit kanaal is dat het in het Waalse gewest over een plateau in het landschap loopt. Dit plateau vormt namelijk de waterscheidingslijn tussen het Samberbekken en het Zennebekken. Hierdoor moeten het water van het kanaal en de schepen via een ingenieus systeem van kunstwerken, scheepsliften, over grote hoogteverschillen geleid worden. In Ronquières bevindt zich een indrukwekkend hellend vlak, waar een scheepslift de schepen in een bak over een hoogteverschil van wel 68 m hoog verplaatst naar het volgende kanaalpand! Om scheepvaart over een dergelijk hoogteverschil mogelijk te maken moet er voldoende water aan de verschillende sluizen omhoog gepompt worden. Deze waterverplaatsing verbruikt heel wat elektrische energie.

Het Kanaal naar Charleroi loopt voor een groot deel door het Zennebekken. Het Zennebekken heeft een totale oppervlakte van 1160 km<sup>2</sup> en strekt zich uit over het Waals, het Brussels Hoofdstedelijk en het Vlaams Gewest. De Zenne ontspringt in Naast (Zinnik - Soignies) in Wallonië en mondt na ongeveer 100 km uit in de Dijle. Het Kanaal naar Charleroi ontvangt op verschillende plaatsen water van de Zenne en haar bijrivieren. Aangezien de Zenne een regenrivier is, waarvan het debiet sterk kan schommelen onder invloed van het weer, kan deze rivier geen gelijkmatige waterbevoorrading van het kanaal verzekeren. De Samber blijft dus de belangrijkste bron van water voor het kanaal.

In de 19de en 20ste eeuw werd de Zenne in Brussel ingekokerd en omgeleid. Die inkokering heeft nog altijd gevolgen voor de waterafvoer en kan, in tijden van hevige regenval, leiden tot overstromingen stroomopwaarts Brussel. Stroomopwaarts Halle meandert de Zenne op de linkeroever van het kanaal. In Halle duikt ze onder het kanaal door en vervolgt haar kronkelende loop op de rechteroever. Op andere plaatsen zijn bij het graven van het kanaal enkele meanders van de Zenne afgesneden. Hierdoor ontstond bv. in Lembeek het waardevolle natuurgebied de Grote Zenne.

## Het kanaal vroeger, nu en in de toekomst

Het Zeekanaal Brussel-Schelde is veel ouder dan het Kanaal naar Charleroi. Het werd tussen 1550 en 1561 gegraven omdat de toegeslibde Zenne niet meer bruikbaar was als ontsluitingsvaarweg voor Brussel. De eerste plannen om Charleroi met Brussel te verbinden dateren van 1656. Pas in 1823 werd geld vrijgemaakt en in de periode 1827-1832 werd het Kanaal naar Charleroi uiteindelijk gegraven. Hierdoor werd er een rechtstreekse verbinding gecreëerd tussen Charleroi en Brussel. Dankzij de aansluiting met het reeds bestaande Zeekanaal Brussel-Schelde was ook de verbinding met de Haven van Antwerpen verzekerd. Door bezuinigingen en moeilijke terreinomstandigheden werd het kanaal maar 2 m diep en ongeveer 6 m breed. Het kanaal telde initieel wel 55 sluisen! De tonnenmaat was beperkt tot 70 ton, de capaciteit van de typische 'baquets de Charleroi'. Het kanaal werd o.a. gebruikt om steenkool vanuit de Waalse mijnen naar Brussel en Vlaanderen te vervoeren.

In de loop van de 20ste eeuw onderging het Kanaal naar Charleroi aanpassingen, verbredingen en verdiepingen. Na de Tweede Wereldoorlog werd het aantal sluisen verminderd naar 11. In 1968 werd het hellend vlak van Ronquières in gebruik genomen. Anno 2023 verbinden het Kanaal naar Charleroi en het Zeekanaal Brussel-Schelde nog altijd de Antwerpse haven met Brussel en Wallonië. Zee- en binnenvaartschepen tot 4500 ton, zoals containerschepen, kunnen hun goederen op het Zeekanaal transporteren tot aan de voorhaven van Brussel (ten noorden van de Van Praetbrug). Van hieruit worden de meeste goederen op vrachtwagens geladen en via het wegverkeer naar hun bestemming in de hoofdstad en in een wijde straal rond Brussel gebracht. Verder stroomopwaarts tot Charleroi is het kanaal bevaarbaar voor schepen tot 1350 ton. De laatste 40 jaar, sinds de sluiting van de steenkoolmijnen en de afname van de metaalnijverheid in Wallonië is het Kanaal naar Charleroi minder belangrijk geworden voor het vrachtverkeer. Vooral bouwmaterialen, stenen, brandstoffen, oud ijzer en graan worden nog per schip vervoerd.

Het vrachtvervoer per schip nam af, maar andere aspecten en functies van het kanaal wonnen in de loop der jaren aan belang: de waterkwaliteit, waterbeheer in natte en droge perioden, de strijd tegen overstromingen, natuur in en om het water, toerisme en recreatie, zachte mobiliteit langs de waterweg, integratie van de waterweg in het stadsweefsel, ...

2010 was een cruciaal jaar voor de waterbeheersing van het 'Zenne-Kanaal-systeem'. Voor het eerst in de geschiedenis was de aanvoer van Zennewater naar het kanaal zo hoog, dat het kanaal overstroomde. De stad Halle overstroomde ter hoogte van de sluis, in Lot braken de dijken en de woonwijk 'De Witte Roos' in Sint-Pieters-Leeuw moest geëvacueerd worden.

De klimaatverandering, de waterbom in Wallonië in 2021 wijzen erop dat extreme neerslag in de toekomst vaker zal voorkomen. Ook langere droge periodes zijn een gevolg van de klimaatverandering in combinatie met een hoog watergebruik en een grote verharde, stedelijke oppervlakte. Het is duidelijk dat we in de toekomst anders met onze watersystemen moeten omgaan.



Overstromingen november 2010 - verzakte oever van de Zenne ter hoogte van bouwmaterialenbedrijf Denayer in Halle.

De Provincie Vlaams-Brabant, samen met Regionaal Landschap Pajottenland en Zennevallei, gemeente Beersel, stad Halle, gemeente Drogenbos, gemeente Sint-Pieters-Leeuw en het Departement Omgeving van de Vlaamse Overheid willen de Zennevallei tussen Lembeek en Ruisbroek klaar maken voor de toekomst, een toekomst waarin natuur, wonen en economie beter op mekaar afgestemd zijn. Er werd een strategisch plan voor de Zennevallei opgesteld dat de komende jaren de leidraad vormt voor verschillende projecten die gaandeweg deze regio transformeren naar meer groen, meer ruimte voor de Zenne, met netwerken voor zachte mobiliteit, lokale, korte keten economie, ... klaar voor de toekomst.

## Waterbeheer Zenne en kanaal, één systeem - Zennekanaal

Het kanaal werd kunstmatig aangelegd. De Zenne heeft als rivier een natuurlijke oorsprong, maar ook hier greep de mens drastisch in door rechte trekkingen, inkokering, kanalisatie. Hoewel het kanaal voornamelijk gevoed wordt door de Samber, voeren ook de Zenne en haar bijrivieren water aan. De Zenne is een regenrivier die stroomt door een heuvelachtig landschap. Door de afvoer van regenwater via riolen en beken naar de Zenne kan haar debiet bij grote hoeveelheden neerslag op enkele uren tijd pieken. Om bij dergelijke hoge debieten overstromingen te vermijden wordt overtollig Zennewater op specifieke plaatsen afgeleid of 'overgestort' in het kanaal. Dit gebeurt vooral voor de beveiliging van Halle en Brussel. In Vilvoorde functioneert een overstort op de omgekeerde manier: het loost een eventueel teveel aan kanaalwater in de Zenne. De overstorten hebben dus een regulerende functie tussen de rivier en het kanaal waardoor deze twee waterlichamen eigenlijk als één hydrologisch systeem moeten beschouwd worden.

In november 2010 werd de streek getroffen door zware overstromingen waarbij de Zenne én het kanaal buiten hun oevers traden. Voornamelijk Rebecq, Tubize, Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw werden zwaar getroffen. Deze ramp bracht 2091 schadedossiers en 34 miljoen euro kosten in de Zennevallei met zich mee. De sterke mate van verstedelijking in combinatie met de klimaatsverandering zet het hydrologisch systeem Zenne-kanaal sterk onder druk.

Na de ramp van 2010 werden verschillende nieuwe overstromingsgebieden ingericht en in werking gesteld in Wallonië. Ook in het Vlaamse deel van het Zennebekken werden er reeds verschillende nieuwe bufferbekkens aangelegd en staat de inrichting van extra waterberging, bijvoorbeeld aan de Zennebeemden, op de planning. In de stroomafwaartse zone tussen Tubize en Brussel wordt ook geïnvesteerd in maatregelen die een gecontroleerde waterafvoer toelaten. De Vlaamse Waterweg nv optimaliseerde de waterdoorstroming via de langsriolen naast iedere sluis en de stuw ter hoogte van de overstortconstructie in Lembeek wordt nu automatisch ingesteld volgens het waterpeil. Op <https://www.waterinfo.be/> kan je de actuele waterstanden van de Zenne en andere Vlaamse waterlopen raadplegen.

Zullen deze maatregelen voldoende zijn, mocht er boven Vlaanderen een waterbom vallen zoals in Wallonië plaatsvond in 2021? Naar aanleiding van deze dramatische gebeurtenis in Wallonië in 2021 stelde de Vlaamse Overheid een expertenpanel hoogwaterbeveiliging aan. Dit panel maakte een document op met adviezen voor een duurzame, weerbare en waterveilige toekomst voor Vlaanderen. In dit document stellen de experts dat (citaat) 'de meeste gebouwen die onderhevig zijn aan wateroverlast zich in de laagstgelegen delen van grotere steden (a.o. Halle, ...) en in dorpscentra in hellende gebieden (zoals Beersel, ...) bevinden'.

Een efficiënte waterbeheersing of waterbeveiliging vraagt een systeemaanpak op rivierbekkenniveau met maatregelen niet enkel in de lagergelegen vallei, maar ook ver daarbuiten. We moeten de neerslag maximaal kunnen opvangen waar het valt en ter plaatse in de bodem laten dringen. Water dient opnieuw ruimte te krijgen in het landschap en de natuurlijke waterberging en 'sponswerking' moeten worden hersteld. Daarbij is het belangrijk dat wateractoren in een rivierbekken zoals dat van de Zenne grensoverschrijdend samenwerken. Binnen deze systeemaanpak vormt ook de burger een belangrijke schakel. Zo kan bijvoorbeeld éénieder zijn eigen terrein inrichten op een manier dat het hemelwater in veel mindere mate afgevoerd wordt naar de riool, maar eerder de kans krijgt om ter plaatse in de bodem te infiltreren.



Overstort tussen Zenne en kanaal in Lembeek

## Blue Deal, strijd tegen verdroging in Vlaanderen

De voorbije jaren werden ook gekenmerkt door lange droge periodes en lage grondwaterstanden die maar moeilijk opnieuw bijgevuld geraakten. De waterlopen vertoonden algemeen een zeer laag debiet en watergebonden activiteiten zoals watercaptatie voor industrie, scheepvaart, zelfs recreatie werden negatief beïnvloed. De watergebonden natuur kreeg het hard te verduren en ook de landbouwer zag gewassen verdrogen.

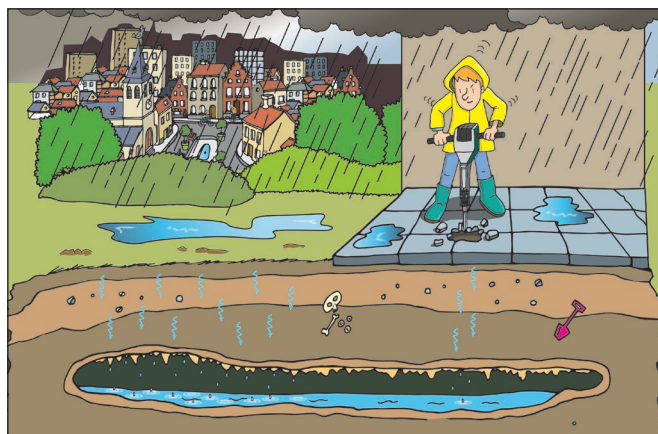
Met behulp van de [Blue Deal](#) van de Vlaamse Overheid de strijd tegen de verdroging aan. Dit pakket van acties en middelen helpt bedrijven, particulieren, ... om anders om te gaan met water. Circulair watergebruik, infiltratie van hemelwater in de bodem zijn maar enkele voorbeelden van de mentaliteitsshift nodig om duurzaam en slim om te gaan met (hemel)water.

Aangezien het kanaalwater afkomstig is van het Samberbekken en de zijrivieren van de Zenne, is ook het kanaal gevoelig voor watertekort. Een laag waterpeil beïnvloedt niet enkel de scheepvaart, maar algemeen alle watergebonden (economische) activiteiten langs het kanaal. Om het waterpeil van het Kanaal naar Charleroi in droge periodes te beschermen treft de waterwegbeheerder verschillende maatregelen: versassingen gebeuren gegroepeerd om het aantal versassingen en dus ook de hoeveelheid kanaalwater die naar een lager kanaalpand vloeit, te reduceren. Vorige zomer installeerde De Vlaamse Waterweg nv mobiele pompen aan de sluisen van Lembeek, Halle, Lot en Ruisbroek die het versaste water telkens terug pompen naar het hogere kanaalpand. Met de financiële hulp van Blue Deal zullen er in de toekomst aan iedere sluis van het Kanaal naar Charleroi vaste pompen geïnstalleerd worden.

Het Blue Deal maatregelenpakket voorziet ook in de creatie of het herstel van natte natuur als oplossing tegen de verdroging. Natte natuur werkt als een spons die zich vult tijdens regenperiodes en het water vasthoudt tijdens de droge zomers. Ter hoogte van Beersel bevindt zich langs de Zenne een waterrijk natuurgebied de Zennebeemden. In Lembeek rond de Kleine Zenne zal een nieuw park 'Zenneweide' ingericht worden. Deze oude bedrijvenzone sluit aan bij Lembeekbos en krijgt een herbestemming als park met plaats voor water, natuur en waterberging. De hoge verstedelijkingsgraad rond de Zenne maakt dat er zeer weinig ruimte rest voor de inrichting van natte natuurzones. Dit is een knelpunt in de adaptatie tegen de klimaatverandering.

### Van open riool naar 'aantrekkelijk water in de stad'

Op het Vlaamse deel van het Kanaal naar Charleroi ondergaat de omgeving een heuse transformatie waarbij naast het kanaal, de Zenne een prominente rol wordt toebedeeld. Wie zo'n twintig jaar geleden de Zenne passeerde in Halle, Lot of Ruisbroek herinnert zich ongetwijfeld de verschillende onnatuurlijke kleuren en onaangename geuren die deze rivier kon hebben. Dankzij rioolwaterzuivering en een strikt beleid op industriële lozingen is dit al even verleden tijd. Nu de waterkwaliteit van de Zenne verbeterd is biedt de rivier een waaier aan nieuwe mogelijkheden voor de omliggende steden en gemeenten.



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



Zenneterrassen aan de Leide in Halle.



Street art wand aan het bedrijf Pacapime in Halle.



De Zenne als groen-blauwe corridor aan Nederhem Halle.

De steden en gemeenten die de Zenne doorkruist, de Provincie Vlaams-Brabant, de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en het Regionaal landschap Pajottenland en Zennevallei slaan de handen in elkaar om de Zenne en haar omgeving aantrekkelijker te maken. Een Zennepad volgt de loop van de Zenne langs de groene oevers, Zenneterrassen in Halle nodigen omwonenden uit om dichtbij het stromende water plaats te nemen. Street art zet water, groen, fauna en flora extra in de verf langs de groen-blauwe corridor van de Zenne. Het project 'Zinderende Zenne' zet de Zenne opnieuw op de kaart.

## De opwaardering van het Kanaal naar Charleroi in Vlaanderen

Aan het kanaal ter hoogte van de stationsbuurt in Halle vallen de nieuwe bruggen op. De nieuwe Misiabrug loopt over het kanaal en over de spoorweg waardoor de ontsluiting van de stationsbuurt veel vlotter verloopt. Met de aanleg van deze brug paste de waterwegbeheerder eveneens het jaagpad en de oevers van het kanaal aan.

De nieuwe Klarabrug sluit naadloos aan op de voetgangersbrug over de spoorlijn en vormt een rechtstreekse verbinding in de richting van het centrum van de stad. Fietsers en voetgangers krijgen een veilige plek, weg van het autoverkeer.

Tussen Lembeek en Drogenbos werd de rechteroever van het kanaal ingericht als fietsstrade. Sinds de openstelling van deze brede fietssnelweg kreeg de zachte mobiliteit tussen Halle en Brussel een heuse duw in de rug.

De waterwegbeheerder De Vlaamse Waterweg nv ambieert nog grootsere plannen voor het Kanaal naar Charleroi. Ze wil het kanaal aanpassen voor containerscheepvaart met drie containerlagen (klasse IV). Hiervoor moet het kanaal tussen Lembeek en Drogenbos worden verdiept en verbreed. Er zijn nieuwe en langere sluizen nodig en alle bruggen over het kanaal moeten opgetrokken worden tot een doorvaarthoogte van 7,20 meter (brug in Ruisbroek is nu 4,30 m).



Misiabrug Halle.



Fietssnelweg tussen Halle en Brussel.



*Paletschip Zulu 01.*

Al deze aanpassingen hebben tot doel om de scheepvaart op het Kanaal naar Charleroi te bevorderen. De versnippering van het water(weg)beheer in ons land vormt echter een belangrijk knelpunt. Het waterwegbeheer is een gewestelijke bevoegdheid en het Kanaal naar Charleroi doorkruist de drie gewesten. De Vlaamse Waterweg nv, bevoegd voor het beheer van het Vlaamse deel van het kanaal, kan wel deze enorme investeringen in haar deel beogen, maar als de opwaardering niet verdergezet wordt in de overige delen van het kanaal in Wallonië en Brussel, dan kan men zich vragen stellen bij het nut hiervan. Bovendien zijn de aanpassingswerken aan het kanaal in Wallonië en Brussel veel complexer dan in Vlaanderen. Het hellend vlak van Ronquières vormt een belangrijk obstakel richting Charleroi. In de stroomafwaartse richting doorkruist het kanaal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door Anderlecht, langs Sint-Jans-Molenbeek en Brussel Centrum met de haven van Brussel. Het complexe verkeersweefsel over het kanaal door dit sterk verstedelijkt gebied vraagt een nog grotere kostprijs als ook hier de opwaardering volgens dezelfde normen doorgevoerd zou worden.

Vrachtovervoer over het water is een milieuvriendelijker alternatief voor vrachtovervoer over de weg. Momenteel is het kanaal bevaarbaar voor vrachtschepen met een maximale lengte van 81 meter en een tonnagcapaciteit tot 1350 ton. Eén vrachtschip van dit type haalt ongeveer 67 vrachtwagens (standaardtype 20 ton) van de weg. Ook het paletschip Zulu kan je aantreffen op het kanaal. Dit schip heeft een vlak dek waar paletten met bouwmaterialen gestapeld kunnen worden. Er is één bemanningslid aan boord die de volledige bediening van de kraan op zich neemt om per laag 198 paletten te plaatsen.

## Industrie

Tijdens onze tocht tussen Halle en Ruisbroek komen we heel wat bedrijventerreinen tegen. Hoofdzakelijk bouwbedrijven maken gebruik van het kanaal als transportweg. Bouwbedrijf Denayer in Halle, Interbeton in Sint-Pieters-Leeuw en Amacro in Beersel voeren materialen aan of af via het kanaal. Enkele bedrijven, zoals het chemische bedrijf Allnex in Drogenbos, gebruiken kanaalwater in het productieproces of als koelwater. Naast Allnex torent de koeltoren van de elektriciteitscentrale van Drogenbos boven het landschap uit. Op de site van deze gascentrale staan batterijen met een grote opslagcapaciteit. Deze elektrische energie dient om de stabiliteit van het elektriciteitsnet te verzekeren naast de meer onstabiele hernieuwbare energiebronnen zoals wind- en zonne-energie.



*Molens De Dobbeleer in Halle verwijderde haar laad- en losinstallatie. Dit bedrijf maakt niet langer gebruik van het kanaal voor vrachtovervoer.*



*Vrachtovervoer over het water.*

De circulaire economie vindt steeds meer zijn intrede. Bedrijven zetten ook steeds meer in op CO<sub>2</sub> neutraliteit en ijveren voor nullozing van water. Barry Callebaut wil tegen 2025 CO<sub>2</sub>- en bospositief zijn ondermeer met behulp van agroforestry. Bij agroforestry worden de cacao's bomen geïntegreerd tussen andere bomen op zo'n manier dat wederzijdse voordelen onder de planten verkregen worden. Op deze manier vinden productieteelt en bosuitbreiding geïntegreerd plaats.

Het afvalwater van het vleesverwerkend bedrijf Colruyt Group Fine Food Meat en Barry Callebaut wordt gezuiverd in een gezamenlijk afvalwaterzuiveringsstation. Het gezuiverde afvalwater wordt binnen de Colruyt groep nog verder gezuiverd tot drinkbaar water dat kan hergebruikt worden.

## Recreatie

Bijna dagelijks zie je hengelaars op de oevers van het kanaal. Het aangelegde jaagpad laat fietsers en wandelaars bij mooi weer genieten van het kanaal. Aan de Suikerkaai in Halle en aan de Molens van Ruisbroek leggen passagiersschepen aan voor een toeristisch tochtje op het kanaal richting Brussel of naar het hellend vlak van Ronquières en de indrukwekkende scheepslift van Strépy-Thieu.



*Ingerichte zitplaatsen voor hengelaars langs het Kanaal naar Charleroi.*



*Kajakken op het kanaal in Ruisbroek.*

## Natuur

De oevers van het kanaal zijn hoofdzakelijk ingericht in functie van de scheepvaart. Ter hoogte van Lot (Beersel) legde de waterwegbeheerder een beperkte strook plasberm aan. Een plasberm is een natuurvriendelijke oeververdediging. Ze is belangrijk voor bijna alle vissoorten als paaiplaats, foerageergebied of als leefgebied. In plasbermen groeien moerasvegetaties, wat nestgelegenheid biedt aan tal van watervogels.

Het meest natuurlijke deel langs het kanaal vinden we terug in Lembeek. Het natuurgebied de Grote Zenne (of het Verdrongen Torendomein of Malakoffdomein) is een oud kasteeldomein dat door het graven van het kanaal in twee werd gesplitst. Bovendien werd een Zennemeander afgesneden van de Zenne. De afgesneden Zennemeander staat in verbinding met de Maasdalbeek die op haar beurt vrij zuiver water vanuit het Maasdalbos afvoert naar het kanaal. Het Maasdalbos maakt deel uit van het Plan Boomarter, een plan dat verschillende bossen en natuurgebieden met een bijzondere ecologische waarde in en rond Halle tot één grote groene zone wil verbinden. Vanop het jaagpad hebben fietsers en wandelaars zicht op een meanderende Zenne in een groene omgeving.



*Plasberm in Lot.*

## Waterkwaliteit en visbestand

De waterkwaliteit van de Zenne is de voorbije jaren gevoelig verbeterd dankzij de zuiveringsinspanningen in de drie gewesten. De rioolwaterzuiveringsstations (RWZI's) van Beersel, Sint-Pieters-Leeuw en Brussel-Zuid vangen het rioolwater op van de steden en gemeenten langs het kanaal. Het gezuiverde afvalwater wordt in de Zenne geloosd. De zuiveringsgraad<sup>1</sup> in deze regio bedraagt iets meer dan het Vlaamse gemiddelde van 86% zuiveringsgraad in 2022. Dit betekent dat er nog steeds een fractie rioolwater ongezuiverd in de Zenne belandt.

De verbeterde waterkwaliteit van de Zenne voldoet nog steeds niet. Al dan niet gezuiverd afvalwater van huishoudens, stikstofdepositie via de lucht en landbouwactiviteit hebben een duidelijke impact op de waterkwaliteit van de Zenne.

Door de verschillende overstorten tussen Zenne en kanaal beïnvloedt het Zennewater ook de kwaliteit van het kanaalwater. De waterkwaliteit in het kanaal is iets beter dan in de Zenne.

Noch in de Zenne, noch in het kanaal heerst een goede ecologische toestand. Naast gebrekkige waterkwaliteit in de Zenne is het gebrek aan natuurvriendelijke oevers in het kanaal hier een belangrijke oorzaak van. Ja er zwemt opnieuw vis in de Zenne, maar het visbestand is nog steeds ondermaats aan wat een rivier zoals de Zenne in goeie omstandigheden zou kunnen herbergen.



*Visdoorgang naar plasberm Kanaal naar Charleroi in Lot.*

<sup>1</sup> De zuiveringsgraad is een percentage dat de verhouding weergeeft van het totaal aantal inwoners aangesloten op een rioolwaterzuiveringsstation tot het totaal aantal inwoners van de gemeente of de stad in kwestie.