HERAANLEG DEMER DOOR DIEST

Rivier doet de stad herademen

Vlaanderen
is milieu

VLAAMSE
MILIEUMAATSCHAPPIJ

www.vmm.be

Vlaamse Milieumaatschappij

Heraanleg van de Demer door Diest

1. Algemeen kader 4
2. Rivier doet de stad herademen 6
3. Hoe werd de nieuwe Demer gebouwd? 8
4. Ezeldijksite - Inlaat 10
5. Sluis aan de Ezeldijkmolen 11
6. Schaffensestraat 14
7. Terras Demerstraat 17
8. Historische trap Demerstraat 19
9. Brug Demerstraat & Brouwerijstraat 21
10. Terras aan de Kaai 24
11. Paardentrap 26
12. Terras Visserstraat 28
13. Zichemsepoort 30
14. Slotwoord 33

DOCUMENTBESCHRIJVING

Titel
Heraanleg van de Demer door Diest

Inhoud
Dit rapport schetst het verleden van de Demer in Diest, de redenen om de rivier rond de stad te leiden, de redenen waarom de VMM de waterloop heeft heropend, de gebruikte werkwijze en de baten voor de stad en de omgeving.

Tekst:
VMM & Pantarein Publishing

Beeldmateriaal:
VMM, Alain Franzolini, Condor Archaeological Research, Marc Brans en Achiel Feyaerts

Verantwoordelijke uitgever
Michiel Van Peteghem, Vlaamse Milieumaatschappij

Vragen in verband met dit rapport?
Vlaamse Milieumaatschappij
Dr. De Moorstraat 24-26
9300 Aalst
Tel.: 053 72 62 10
Info@vmm.be

Depotnummer
D/2016/6871/053

Diest kampt sinds jaar en dag met overstromingen door zijn ligging in de winterbedding van de Demer.

1. ALGEMEEN KADER

1.1. Historische achtergrond

Diest ontstond in de 9de eeuw op een kruispunt tussen de Demer en de handelsweg Brugge-Keulen. Naast Leuven en Zoutleeuw was het de belangrijkste stad van het hertogdom Brabant. De Demer heette in die tijd Tamara: een samentrekking van 'tam' (donker) en 'ara' (water). De donkere kleur werd veroorzaakt door de turf die rond de Demer in de grond zat.

Eeuwenlang bleef Diest een handelsstad aan het water. Maar in 1960 was de Demer al een hele tijd niet meer bevaarbaar. De rivier was een open riool geworden en zette de stad bij regenweer onder water. Daarom besloot men de Demer rond de stad te leiden. De oude rivierbedding werd opgevuld met zand, bouwafval en (zeer beperkt) huishoudelijk afval. Die klus nam meerdere jaren in beslag. Waar vroeger water stroomde, werd plaats gemaakt voor straten en parkeerplaatsen.

1.2. Proper en veilig

Al snel bleek dat Diest met de Demer haar kloppende hart was kwijtgeraakt. In 2006 werd beslist om de rivier opnieuw naar de binnenstad te halen. De nieuwe Demer loopt op dezelfde plaats als de oude, maar deze keer proper en veilig. Door de aanleg van een gescheiden rioolstelsel (een maatregel van de Vlaamse Milieumaatschappij, stad Diest en Aquafin) bevat de nieuwe rivier enkel nog grond- en regenwater. Zo blijft de Demer schoon en kan het afvalwater efficiënter worden gezuiverd.

De nieuwe rivier vormt ook een buffer voor regenwater. Doordat het waterpeil in de nieuwe Demer kan worden aangepast – met een schuivensysteem en wachtbekkens - wordt het risico op wateroverlast kleiner. Bij hevige regenval kan de open bedding in het centrum van Diest worden afgesloten van de Demer die rond de stad loopt. Die ingreep moet de kans op overstromingen maximaal beperken. Een gecontroleerde afwatering van de Demer en haar zijwaterlopen blijft wel een aandachtspunt voor de VMM. Diest ligt immers in de historische winterbedding van de Demer, die in 'natuurlijke' omstandigheden elk jaar zou overstromen.

De werkzaamheden voor de nieuwe Demer startten in september 2012 en duurden vier jaar. Het hele project kostte zo'n 12 miljoen euro. De VMM betaalde 10 miljoen euro en stond in voor de werkzaamheden binnen de rivierbedding: graafwerken, mooi afgewerkte oevers en kaaimuren, een vlonderpad (een houten pad op palen), leuningen,... Daar kwamen extra kosten bij voor archeologische werkzaamheden, want tijdens de opgravingen werden opvallend veel historische ontdekkingen gedaan. Zo stootten archeologen op een oude sluis, stenen en houten oeverbescherming en een oude paardentrap. Die historische overblijfselen heeft de VMM maximaal gerestaureerd en in de nieuwe Demer geïntegreerd. De komende jaren start een nieuwe fase in het Demerproject: dan wordt de Grote Steunbeer gerestaureerd, de oude stuw aan de Omer Vanaudenhovenlaan.

De stad Diest betaalde 2 miljoen euro voor het project. Dat geld ging onder meer naar randvoorzieningen die de inwoners ten goede komen, zoals vernieuwde wegen, wandelpaden, banken en verlichting.

1.3. Voordelen van water

Steden en water zijn al eeuwen met elkaar verbonden. Waterwegen waren de eerste belangrijke handelsroutes en veel steden ontstonden aan de oever van een rivier. Maar in de 19de en 20ste eeuw verloren veel waterlopen hun ereplaats. Ze werden overwelfd en als riolen gebruikt.

Vandaag zien mensen weer de voordelen van water in de stad. Een beek of rivier helpt wateroverlast te vermijden, brengt rust, zorgt voor een mooie woonomgeving en biedt de mogelijkheid voor recreatie. Als waterloopbeheerder werkt de VMM aan propere en mooie stadsrivieren. Door een waterloop weer open te leggen komt een stad tot leven en krijgt ze een uniek karakter.

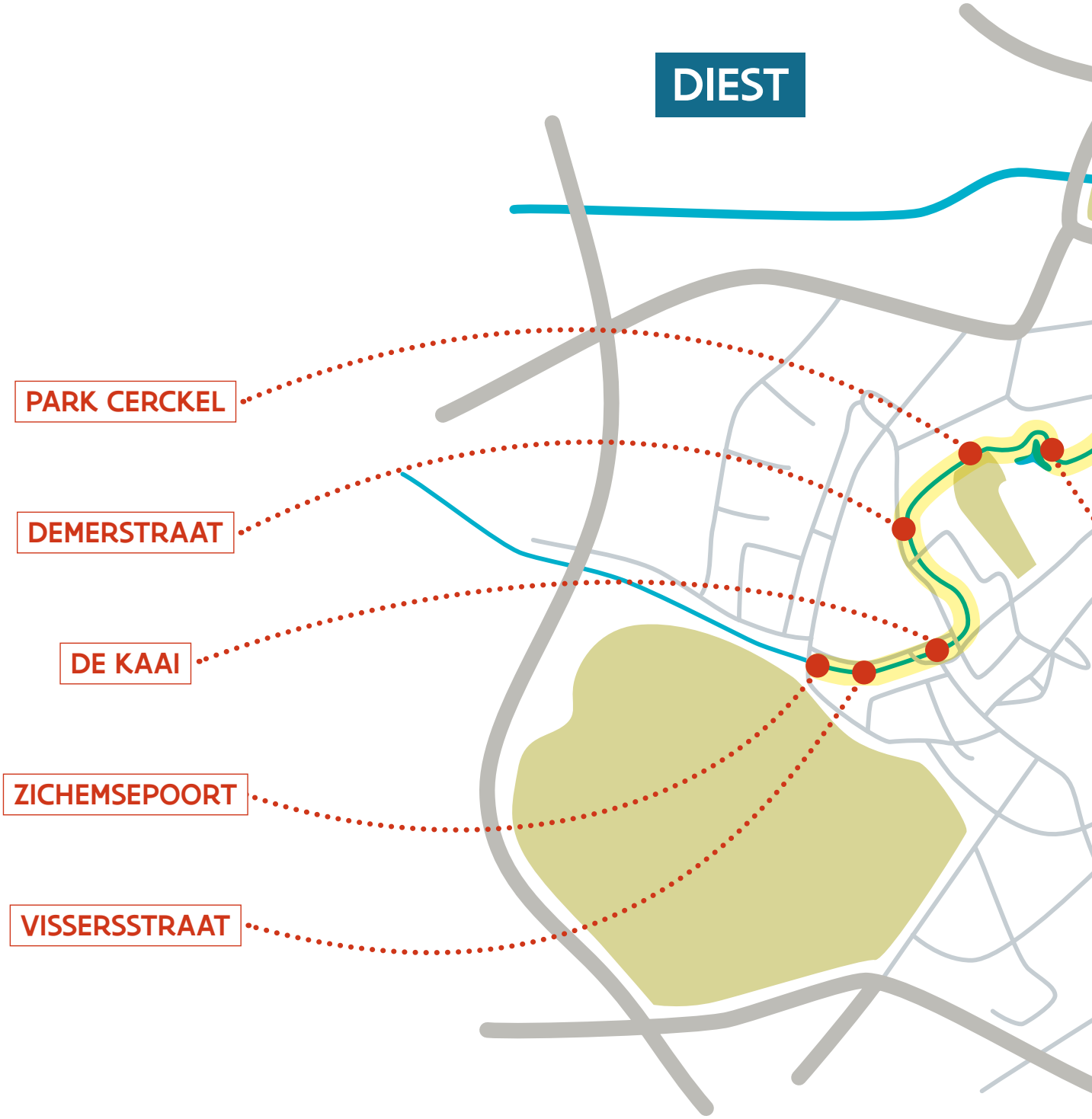
Als we spreken over water in de stad, is Diest een buitenbeentje. In veel steden volstaat het om overwelfde rivieren weer open te maken, maar in Diest werd de oude Demerbedding volledig gedempt. Over het hele traject kwamen parkeerplaatsen, straten en gebouwen. Die hebben nu weer plaatsgemaakt voor water: een huzarenstukje!

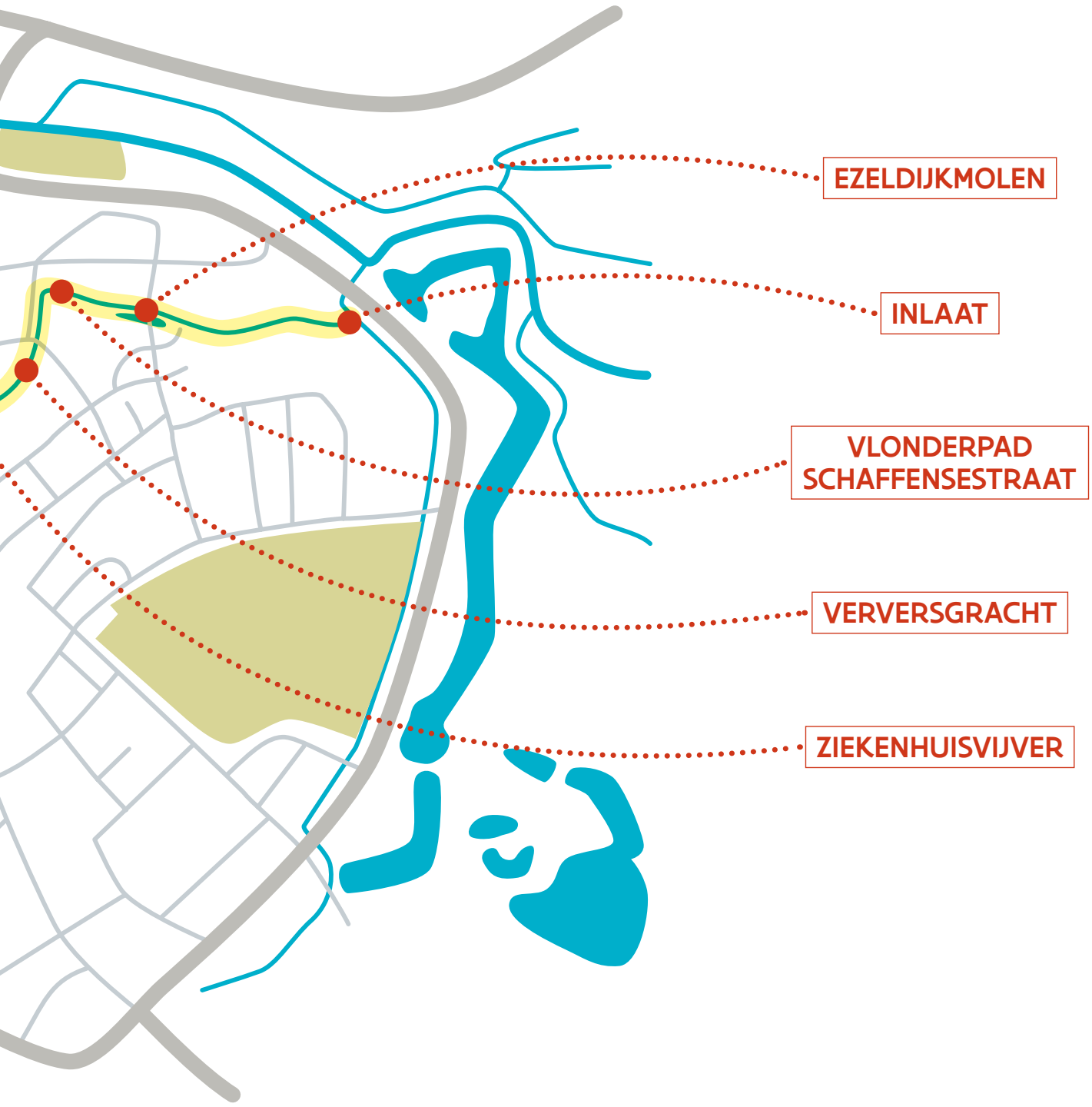
1.4. Vlaams waterbeleid

De huidige Vlaamse beleidslijnen bepalen dat steden en gemeenten hun waterlopen zoveel mogelijk moeten openmaken. Dat past binnen de doelstellingen van het integraal waterbeleid: het bevorderen van de natuurlijke werking van waterlopen en het verhogen van de betrokkenheid van de mens bij het watersysteem. Bij elk nieuwbouwproject in Vlaanderen wordt nagegaan of de doelstellingen van het integraal waterbeleid worden gerespecteerd. Dat gebeurt met de watertoets, een instrument waarmee de overheid inschat welke impact een ontwerp zal hebben op het watersysteem. Die informatie speelt een belangrijke rol bij het toekennen van een bouwvergunning.

In het Demerproject tracht de VMM de vele functies van water te combineren. Naast bescherming tegen overstromingen en natuurontwikkeling, stelt de VMM in Diest ook de mens centraal. Het einddoel is altijd: ruimte, respect voor het water en een betere beleving. Mensen moeten maximaal van het water kunnen genieten. Daarom werden in Diest vlonderpaden en verlaagde terrassen voorzien om mensen dichter bij het water te brengen.

2. RIVIER DOET DE STAD HERADEMEN




EZELDIJKMOLEN
INLAAT
VLONDERPAD
SCHAFFENSESTRAAT
VERVERSGRACHT
ZIEKENHUISVIJVER

3. HOE WERD DE NIEUWE DEMER GEBOUWD?

3.1. Staalvezelbeton

De nieuwe, heraangelegde Demer bestaat uit betonnen wanden die met elkaar verbonden zijn door een betonnen vloer. Het geheel vormt een langgerekte, stabiele kuip. In de vloer zitten grote openingen om schommelingen in het grondwater op te vangen: zo kan de kuip niet op het grondwater gaan 'drijven'.

Om de kuip voldoende stevig te maken, gebruikte de aannemer staalvezelbeton: beton met dunne stalen draadjes erin, elk 10 centimeter lang. De draadjes werden samen met het beton in de bekisting gegoten. Het belangrijkste voordeel van die werkwijze was snelheid: bij 'normaal' gewapend beton moeten er vooraf stalen netten worden opgesteld. Staalvezelbeton maakt ook sterkere hoeken en randen (doordat de wapening verspreid wordt) en het materiaal is goed bestand tegen slijtage.

Om het beton te kunnen gieten werden eerst metalen L-profielen van 7 meter lang in de grond geduwd. Vervolgens werd de grond tussen de profielen weggegraven. Tussen de profielen kwamen houten balken of metalen panelen. Na het aanbrengen van een laag piepschuim werd het beton in de opening gegoten. Zodra het beton was uitgehard, kon de aannemer de metalen panelen en de L-profielen recupereren.

De Demer werd heropend naast de Ezeldijkmolen. Hier brachten ezels vroeger graan en boomschors naar de molenaars.

De nieuwe Demer loopt aan twee kanten langs het Spijker, waar hotel The Lodge gevestigd is.

3.2. Afwerking

De hoogte van de betonnen wand en de afwerking ervan was afhankelijk van de locatie. In de binnenstad staat er metselwerk voor de betonnen wand en reikt de wand tot aan het straatniveau. Aan historische parken en tuinen werd de wand weggewerkt achter een houten bekleding. De muur is er minder hoog en gaat over in een schuine, groene oever. Daar doen dieren hun voordeel mee, bijvoorbeeld watervogels, en de meeste bomen konden op die manier blijven staan. In één deel van de Demer (tussen het vlonderpad en het ziekenhuis) kwamen helemaal geen beton of rechte wanden: de bodem werd er bedekt met losse breuksteen. De schuine natuurlijke oevers zijn beschermd met schanskorven waar gras over groeit.

4. EZELDIJKSITE - INLAAT

4.1. Begijnenbeek

Het water van de nieuwe Demer vloeit de stad in ter hoogte van de Omer Vanaudenhovelaan. Daar stroomt het door de Ezeldijksite, het voormalige Euro Shoe-terrein. Alle oude bedrijfsgebouwen van Euro Shoe werden afgebroken en de projectontwikkelaar stelde een deel van de grond gratis ter beschikking om de nieuwe Demer uit te graven. De nieuwe woningen die hier worden gebouwd, kijken uit op de rivier. De bewoners zullen gebruik kunnen maken van de fiets- en wandelpaden die de stad Diest hier aanlegt.

Tijdens de werkzaamheden vloeit er door de nieuwe Demer water van de Begijnenbeek. Sinds de demping in 1960 wordt de Demer via de Grote Steunbeer, de oude stuw aan de Omer Vanaudenhovelaan, door de vroegere vestinggrachten geleid. Twee van de drie openingen van die oude sluisconstructie zijn dichtgemetseld. De komende jaren wordt de Grote Steunbeer gerestaureerd: de gesloten doorgangen worden heropend en er komen geautomatiseerde schuifconstructies. Als die werkzaamheden zijn afgerond, kan het Demerwater opnieuw door de stad vloeien.

Aan de Ezeldijksite stroomt de nieuwe Demer de stad in.

5. SLUIS AAN DE EZELDIJKMOLEN

5.1. Goed bewaard

Aan de Ezeldijkmolen vond de VMM restanten van een middeleeuwse sluis. Die sluis regelde de verdeling van het debiet tussen drie vertakkingen van de Demer: de Verversgracht, de Molenloop en de Demerloop. Vandaag zijn enkel de Molenloop en de Demer opnieuw open. De sluis zorgde ervoor dat schepen de Ezeldijkmolen konden passeren.

De eerste vermelding van een sluis op deze locatie is te vinden in een schepenakte uit 1334. Omdat de sluis bij het dempen van de Demer werd volgestort (en niet afgebroken) is ze heel goed bewaard gebleven. Ze bestaat uit twee muren van 11,7 meter lang met in het midden een uitsparing waarin een houten hefschuif paste. Die hefschuif werd tijdens de opgravingen teruggevonden. Het sluishuisje dat op de sluismuren stond, werd wellicht in 1960 gesloopt.

De muren van de sluis bestaan uit verschillende lagen metselwerk. Het bouwwerk werd dus meermaals gerestaureerd. Twee bouwfasen van de sluis zijn gedocumenteerd. In 1553 bouwde men een nieuwe Ezeldijkmolen en werd de sluis vernieuwd met Diestse ijzerzandsteen. De gekapte blokken zijn tot 1,6 meter hoogte bewaard gebleven: dat is ongeveer het huidige waterpeil van de Demer.

De tweede bouwfase is een herstelling uit 1902 met nieuw en gerecupereerd bouwmateriaal. Ook de gevonden sluisdeur stamt uit die periode. Het bovendek van de oude sluis werd wellicht afgebroken om de sluisdeur en het ophaalsysteem te vervangen. De oorspronkelijke muren boven het wateroppervlak werden deels afgebroken en genivelleerd. Daarbovenop kwamen nieuwe bakstenen muren.

Bij de heraanleg van de Demer werd op de bakstenen muren nieuwe Belgische blauwe hardsteen geplaatst. Zo werd het historische uitzicht van de sluis hersteld.

Aan de Ezeldijkmolen vond de VMM restanten van een middeleeuwse sluis.

© Condor Archaeological Research

5.2. Wat maalde de molen?

In 1312 stonden op deze plek al twee molens om graan en boomschors te malen. De schors werd langs de oever aangevoerd door ezels: vandaar de naam Ezeldijk. De schorsmolen gebruikte maalstenen om schors tot looi of run te malen voor de huidenvetters in de stad.

Tijdens de opgravingen werd een maalsteen van de molen teruggevonden. Hij werd vermoedelijk uit roulatie gehaald nadat het maaloppervlak te fel was afgesleten. De molensteen dateert wellicht van de eerste helft van de 19de eeuw. Vanaf het einde van de 19de eeuw gebruikte men in Vlaanderen ook al composietstenen om te malen.

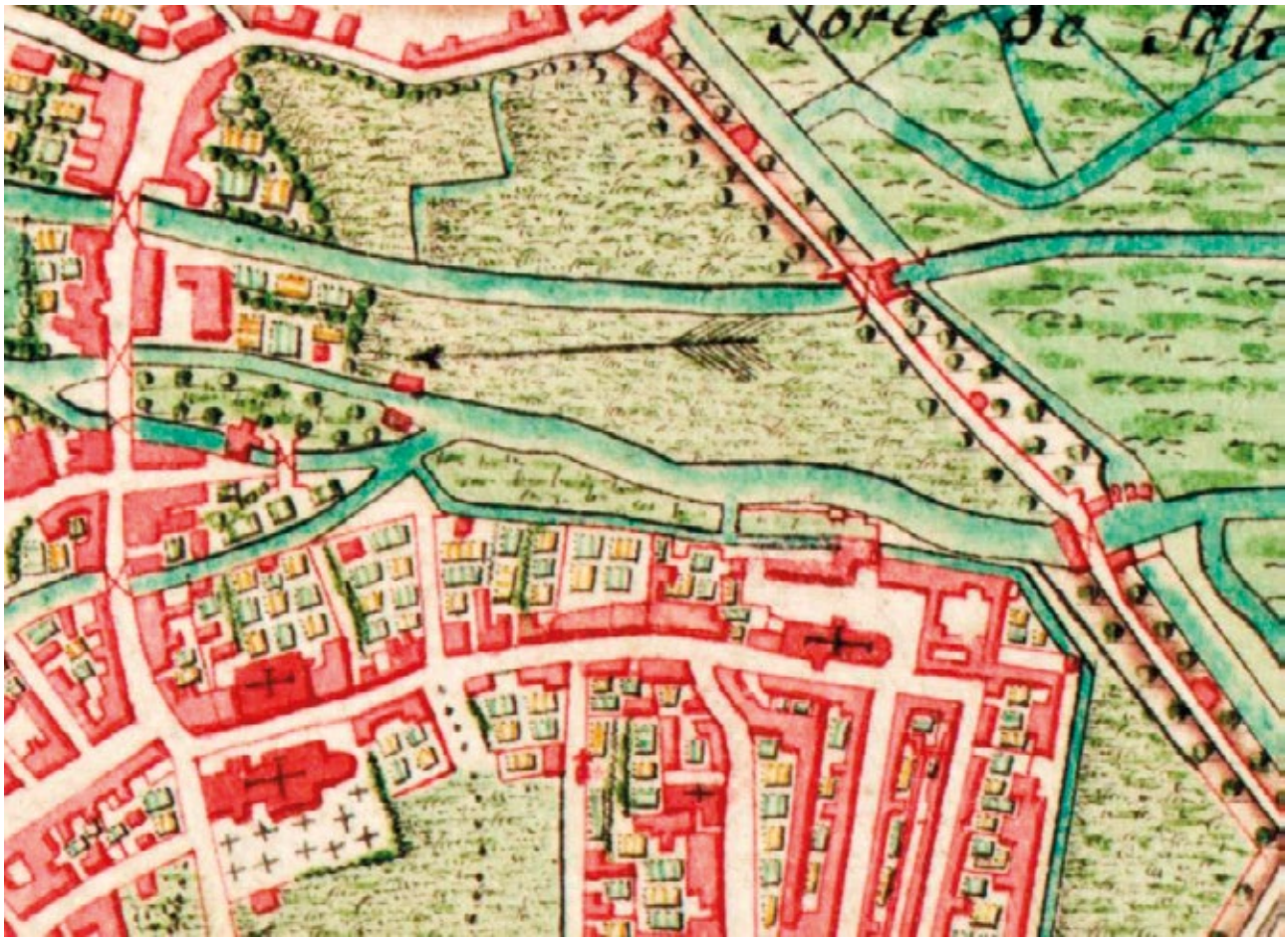
De Ezeldijkmolen was vroeger een watermolen waar graan en schors werd gemalen. Ezels brachten het materiaal langs de oevers van de Demer naar de molen.

6. SCHAFFENSESTRAAT

6.1. Verversgracht

In de 16de eeuw liep in de huidige Schaffensestraat de Verversgracht, een kunstmatige aftakking van de Demer. Het water werd gebruikt om textiel te verven en te spoelen voor de lakenindustrie. Omdat het lakenambacht en de leerlooierijen enorm veel water verbruikten, lagen de productiehallen vlak bij de Demer. In de 14de en 15de eeuw was het Diestse laken zelfs zo bekend dat het naar andere Europese steden zoals Londen, werd uitgevoerd. Voor Diest was dit een glorieperiode.

Op de linkeroever van de 'echte' Demer (de hoofdtak) lagen destijds de tuinen van woningen aan de Verversgracht. De rechteroever werd gebruikt voor landbouw. De inwoners van Diest woonden aanvankelijk enkel op de linkeroever, met de Demer als natuurlijke grens. Daardoor had Diest toen de vorm van een halve maan. Vandaag is de Verversgracht gedempt. De nieuwe Demer loopt van de sluis aan de Ezeldijkmolen onder de Schaffensestraat door, om zo naar het ziekenhuis te kronkelen.



A Verversgracht

Kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden / Kaart van Ferraris 1771 - 1777

6.2. Oeverbescherming

Honderden jaren geleden versterkte men de oevers van de Demer met een stevige oeverbescherming. Die bestond uit houten palen of op elkaar gestapelde stenen. De aangelegde wanden moesten de Demer in bedwang houden en de exploitatie van de waterloop vergemakkelijken.

Langs het hele traject van de nieuwe Demer vond de aannemer palen en stenen terug. Aan de brug van de Schaffensestraat vormden onregelmatig gekapte blokken blauwe zandsteen een steile oever. Die heeft de VMM zo goed mogelijk gereconstrueerd. De stenen werden wel vastgezet in een laagje waterdoorlatend beton.

Tijdens de werkzaamheden werden ook lange rijen houten palen gevonden. De meeste palen dateren van 1668, toen een Antwerpse firma de oevers kwam versterken, maar aan de Kaai stonden nog palen uit de 12de en vroege 13de eeuw. De oudste dateert van 1106. Op de meeste plaatsen bestond de opgegraven beschoeiing uit twee tot vier rijen ronde palen in verschillende diktes. Nu de houten palen zijn opgegraven (en aan lucht zijn blootgesteld), zullen ze snel versplinteren. Archeologen namen daarom honderden foto's en monsters: zo blijven de ontdekkingen bewaard. Voor de nieuwe Demer werd een nieuwe oeverbescherming aangebracht.

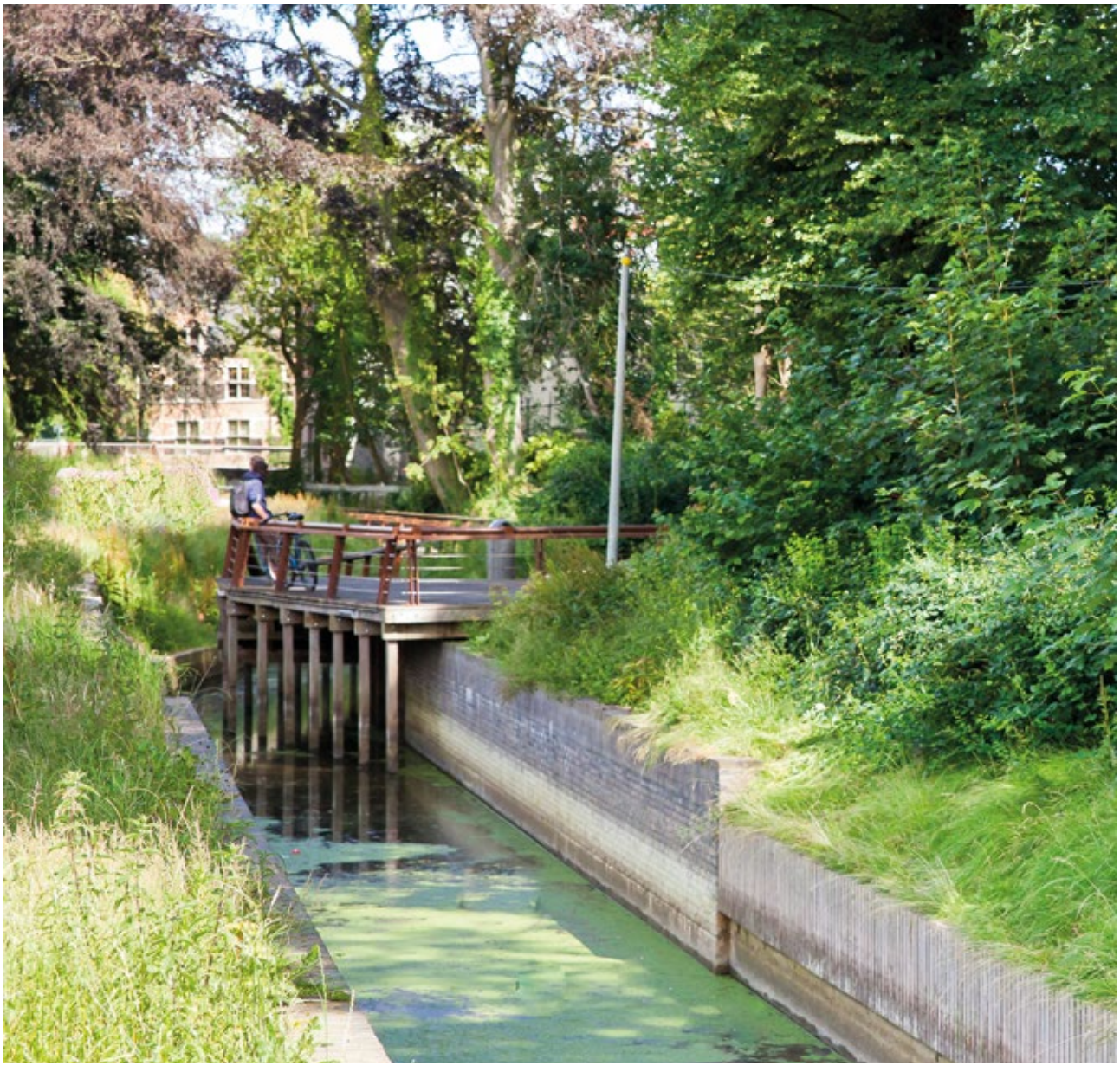
De Demer in de Schaffensestraat, begin 20ste eeuw.

© Condor Archaeological Research

© Condor Archaeological Research

6.3. Vlonderpad met uitkijkplatform

Langs het hele traject van de nieuwe Demer loopt een wandel- en fietspad. Ter hoogte van de Schaffensestraat legde de VMM een houten vlonderpad met een uitkijkplatform aan, vlak naast en boven het water. Dat moet de mensen dichter bij de rivier brengen. De nieuwe Demer is overal minimaal 4 meter breed: dat is smaller dan vroeger, maar voldoende om het beeld van een echte rivier te creëren. Samen met ingrepen als het vlonderpad wordt zo een aangename waterbeleving mogelijk gemaakt.



In de Schaffensestraat werd naast de Demer een vlonderpad met uitkijkplatform aangelegd.

7. TERRAS DEMERSTRAAT

7.1. Dicht bij het water

In de Demerstraat werd een verlaagd terras met zitbanken aangelegd om mensen dichter bij het water te brengen. Als het waterpeil stijgt, bijvoorbeeld bij hevige regen, kunnen de terrassen tijdelijk onder water komen te staan.

Bij het openleggen van de Demer in de binnenstad werd de historische bedding maximaal gevolgd. Dat was mogelijk omdat er weinig gebouwen in de weg stonden: het water was grotendeels vervangen door straten en parkeerplaatsen. Toch moest er hier en daar nog worden bijgestuurd, omwille van de ruimtelijke ordening en de technische haalbaarheid. In 1950 was de Demer in Diest nog 8 meter breed op de bodem en 10 meter aan het wateroppervlak. De heraangelegde Demer is vaak smaller, maar overal minimaal 4 meter breed. In combinatie met verlaagde terrassen kunnen mensen zo optimaal genieten van het water.

Waar vroeger de parkeerstrook naast de Demerstraat lag, stroomt nu weer rivierwater.

7.2. Historische gebouwen

Op de hoek van de Demerstraat met de Statiestraat stond vroeger de Sint-Jacobskapel, die in 1419 werd gebouwd. Toen de kapel in 1899 afbrandde, kwam er in de plaats een woonhuis en café De Kapel (nu Den Engel). De huidige Demerstraat heette vroeger Sint-Jacobseinde: de nieuwe naam kwam er pas nadat de Demer in 1960 werd gedempt.

Het openleggen van de Demer heeft in Diest meer open ruimte gecreëerd. Historische gebouwen en monumenten die vroeger aan de Demer lagen, zijn nu beter zichtbaar en krijgen meer aandacht. De oude Demer vormde ook een groene verbinding tussen enkele historische parken: die verbinding is hersteld en uitgebreid. Langs het groen-blauwe lint dat zo is ontstaan, kun je aangenaam wandelen. Bovendien is de natuur er extra beschermd.

7.3. Woonplaats van de huidenvetters

De omgeving van de huidige Demerstraat en Statiestraat werd vroeger het 'Vetterbroek' genoemd. Hier waren tussen de 13de en de 17de eeuw de huidenvetters of leerlooiers gevestigd. Zij prepareerden dierenhuiden zodat schoenlappers, hoedenmakers en anderen ze verder konden bewerken.

Voor huiden bruikbaar waren, moesten ze 'ontvleesd' worden. De vlezer dompelde de huiden onder in kalkrijk water en spande ze dan over een bok om het haar en het overtollige vlees te verwijderen. Eenmaal ontvleesd konden de huidenvetters de huiden looien: in grote eiken vaten dompelden ze de huiden tot drie weken lang onder in een mengsel van water en eikenschors. Het gebruikte schors werd gemalen aan de Ezeldijkmolen.

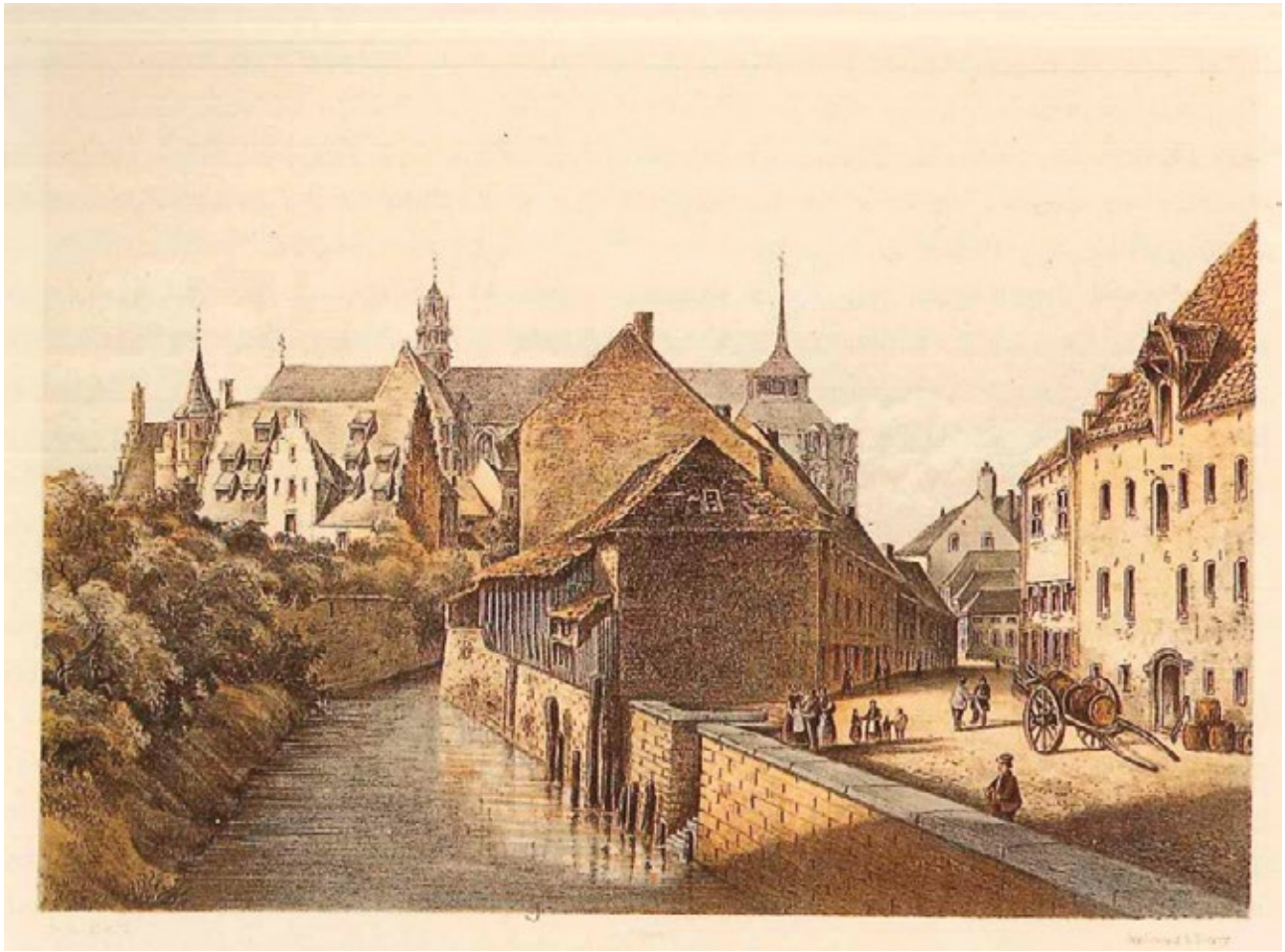
Bij het reinigen en looien van huiden gebruikten de huidenvetters veel water. Daarom vestigden ze zich in de buurt van de Demer. Ze gebruikten de waterloop ook om hun afval te dumpen: tijdens de graafwerken voor de nieuwe Demer troffen archeologen heel wat stukken van runderbotten aan.

8. HISTORISCHE TRAP DEMERSTRAAT

8.1. Gerestaureerd

De rechteroever van de Demer in de Demerstraat bestond vroeger uit metselwerk. De kaaimuur was onderaan opgebouwd uit ijzerzandsteenblokken en bovenaan uit bakstenen. Onder de blokken ijzerzandsteen zat nog een fundering van houten palen en planken. De kaaimuur was verankerd met ijzeren muurankers die onder de grond doorliepen. De langwerpige ijzers waren aan één kant verankerd in de kaaimuur, terwijl de andere kant vastzat achter palen. Zo kon de muur niet omkantelen. Bij de heraanleg van de rivier werden een deel van de historische kaaimuur en een toegangstrap gereconstrueerd. Net als de oorspronkelijke muur en trap kregen ook de nieuwe exemplaren dekstenen van blauwe hardsteen.

Het doel van de kaaimuur was wellicht om de loop van de Demer te beheersen: een 'natuurlijke' loop zou de straat en de aanpalende woningen hebben aangetast. Langs de kaaimuur, stroomafwaarts van de brug, lagen vroeger houten palen waar schepen konden aanmeren. Het hout zorgde ervoor dat de vaartuigen niet tegen de muur stootten.



De toegangstrap in de Demerstraat werd vroeger vooral gebruikt door brouwerijen.

De historische toegangstrap in de Demerstraat werd gereconstrueerd.

8.2. Bekende brouwerijen

De aanmeerpalen in de Demerstraat werden vroeger vooral gebruikt door brouwerijen. Door economische en politieke omwentelingen veranderde het Vettersbroek (zie hoofdstuk 6) in de 17de eeuw tot brouwersbuurt. Gekende brouwerijen waren De Anker en het Huis van Galiciën. De nabijheid van water was nodig om bier te kunnen brouwen, en de Demer en de Verversgracht vormden logistieke uitwegen.

De economie van Diest leefde in de 19de eeuw sterk op door de opkomende brouwerijen en de stad profileerde zich als brouwerijstad aan de Demer. Het Diestse bier was populair tot en met de Eerste Wereldoorlog. Nadien bleef slechts een handvol brouwerijen over, zoals Cerckel, Duyster en Ooms.

9. BRUG DEMERSTRAAT & BROUWERIJSTRAAT

9.1. Cortenstaal

De brug in de Demerstraat, die naar de Kaai leidt, werd al in geschriften uit de 13de eeuw vermeld als 'schipbrug'. Een deel van het wegdek kon men wegnemen om stortgoederen in schepen te laden. In 1821, toen Diest deel uitmaakte van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden, werd de schipbrug vernieuwd. De nieuwe brug was opgebouwd uit blokken ijzerzandsteen en kalksteen en had twee afgeronde middenpijlers die het water vlot doorlieten. Rond de pijlers zat een fundering van houten palen.

Tijdens de demping van de Demer in 1960 werd de brug grotendeels gesloopt. De VMM plaatste op dezelfde locatie een nieuwe brug, afgewerkt met cortenstaal. Cortenstaal staat voor COR (corrosiebestendig) en TEN (*tensile strength* of treksterkte). Het oppervlak van cortenstaal heeft een roestbruine kleur, maar vormt eigenlijk een uitstekende beschermlaag zodat het onderliggende staal niet gaat roesten.

Ook de nieuwe brug aan het ziekenhuis werd afgewerkt met cortenstaal.

9.2. Brugheiligen

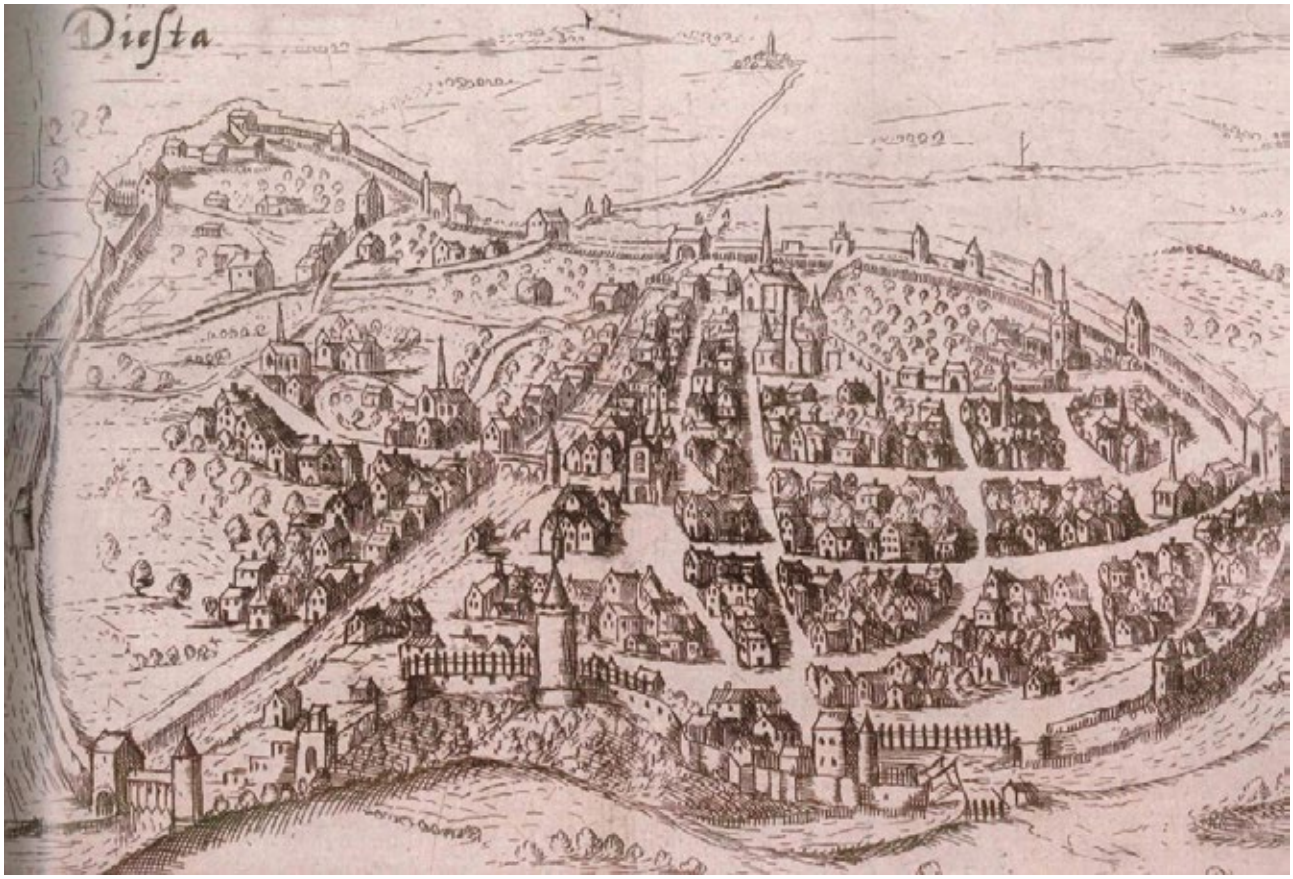
In de 16de eeuw stond op de leuning van de schipbrug een kapelletje, vermoedelijk van een brugheilige. Heiligenbeelden werden tijdens en na de middeleeuwen op bruggen geplaatst als bescherming. De kaarsen in de kapelletjes vormden bovendien een baken voor schippers. Omdat de meeste bruggen vroeger toegang gaven tot een stad of dorp, werden brugheiligen ook opgesteld om ketters, opstandelingen en ongelovigen angst aan te jagen en om heksen en watergeesten af te weren.

Vanop de brug hebben wandelaars uitzicht op 'het Spijker', het voormalige refugehuis van de Abdij van Tongerlo. Het gebouw deed in 1230 dienst als graanopslagplaats voor de abdij. De vele vensters en luiken, vooral in de westelijke gevel, verwijzen nog naar die opslagfunctie. Het Latijnse woord voor graanopslagplaats is *spicarium*, vandaar de naam Spijker.

Waar vroeger de oude schipbrug lag, bouwde de VMM een nieuwe brug, afgewerkt met cortenstaal.

9.3. Gevangen in het Steen

Stroomafwaarts van de brug in de Demerstraat stond vroeger een ronde, spitse toren: 'Het Steen'. 'Het Steen' dateert wellicht van voor 1365 en wordt in oude documenten omschreven als een gevangenistoren met een folterruimte en pijnbank. De toren was een restant van de eerste stadsversterkingen, toen Diest nog enkel op de linkeroever van de Demer lag. Het gebouw werd grotendeels afgebroken in 1567 en een deel van het bouwmateriaal werd hergebruikt om de Sint-Sulpitiuskerk te bouwen. Tijdens de opgravingen voor de nieuwe Demer vonden archeologen stukken van 'Het Steen' terug. Fundamenten uit ijzerzandsteen maakten de indeling van het gebouw duidelijk. Daarnaast werden ook aanmeerpalen, houten oeverbeschoeiing en een houten toegangsplank aangetroffen.



A Het Spijker
B Het Steen

Gravure uit 1606 door Jan de Haan.

10. TERRAS AAN DE KAAI

10.1. Blauwe hardsteen

De Kaai was vroeger het economische hart van Diest. Tijdens de graafwerkzaamheden aan het stadhuis werd de historische kaaimuur van de Demer aangetroffen. Die muur werd hersteld en in de nieuwe Kaai geïntegreerd.

De historische kaaimuur bestond uit bakstenen die in 'Vlaams verband' lagen: afwisselend een kopse laag en een gestrekte laag (verticaal en horizontaal). Kalkmortel hield alles op zijn plaats. In de kaaimuur zaten ook ijzeren muurankers: die heeft de aannemer opnieuw in de gerestaureerde muur verwerkt. Onder de bakstenen kaaimuur lagen kalkstenen: restanten van een oudere fase van de muur in natuursteen. De kaaimuur rustte op een fundering van houten palen en planken, meestal drie naast elkaar. De muur was afgewerkt met blauwe hardsteen, een materiaal dat vroeger vaak gebruikt werd als deksteen om muren en trappen te beschermen. Ook de gerestaureerde kaaimuur kreeg dekstenen van blauwe hardsteen.

De Kaai was vroeger het economische hart van Diest. De Demer was toen veel breder dan nu.

De historische kaaimuur en de trap werden gereconstrueerd. Het wandelterras onderaan wordt afgewerkt met houten planken.

10.2. Afvalwater

Door de historische kaaimuur in de nieuwe Demer te integreren, werd de oorspronkelijke Demerbreedte hersteld. Zo ontstond ruimte om in het water een terras aan te leggen. Onder het terras zit een grote afvalwatercollector. Die moest normaal achter de kaaimuur liggen, maar door het behoud van de historische kaaimuur was daar geen plaats meer voor. De koker ligt nu in de bedding van de Demer, maar is volledig afgescheiden van de rivier. Een terras met houten planken maskeert de onderliggende afvalwatercollector en vormt een aangenaam wandelpad.

11. PAARDENTRAP

11.1. Met paard en kar

Aan de historische kaai in Diest lag vroeger een scheepvaartcomplex waar schepen konden laden en lossen en kleine bootjes uit het water werden getrokken. Tijdens de graafwerken vond de VMM ijzerzandsteenblokken en delen van de houten fundering terug. Het scheepvaartcomplex is te zien op kaarten uit 1606, maar wellicht was het honderd jaar eerder ook al aanwezig. Het kaaigebouw stond deels op de kaai en hing deels loodrecht over het water.

Naast de kaai ligt een toegangstrap, die parallel loopt met de Demer. Het gaat om een zogenaamde paardentrap, geplaveid met kasseien, waarlangs een paard met kar tot vlak bij de schepen kon geraken. Zo kon men schepen makkelijker laden en lossen. De Kaai in Diest was hét centrum van het scheepstransport langs de Demer.

© Condor Archaeological Research

11.2. Duur vervoer

Scheepvaart op de Demer was duur en tijdrovend. Op heel wat plaatsen moesten schippers een beroep doen op scheepstrekkers om hun boten verder te trekken, en dat kostte handen vol geld. De schippers mochten het aantal trekkers niet zelf bepalen: ze waren afhankelijk van de voorschriften van de verschillende trekkersambachten, die het stroomgebied minutieus onder elkaar hadden verdeeld.

Ook het onderhoud van de vaarweg kostte veel geld. Omgevallen bomen werden weggehaald, de vaarweg werd uitgediept, natuurlijke lopen werden rechtgetrokken of gekanaliseerd,... In de 15de eeuw stonden er al strenge straffen op het storten van zand en vuilnis dat de doorgang kon belemmeren.

Het aantal schepen dat tot Diest voer, schommelde in de eerste helft van de 18de eeuw tussen vijftig en tachtig per jaar. Samen vervoerden ze zo'n 8000 ton goederen. Tussen 1837 en 1854 was er een enorme piek door de aanvoer van bouwmaterialen voor de nieuwe Diestse vestingen. Tientallen schepen met bakstenen uit de Rupelstreek en met arduin, hout en ijzer kwamen naar de Demerstad. Het keerpunt kwam in 1865, toen de spoorlijnen Antwerpen-Hasselt en Leuven-Hasselt in gebruik werden genomen. Daardoor kon het transport van massagoederen veel sneller gebeuren. Op 3 maart 1879 voer het laatste schip van Mechelen naar Diest. In de 19de en 20ste eeuw doofde het scheepvaartverkeer op de Demer langzaam uit.

Via de paardentrap konden handelaars vroeger met paard en kar tot bij de schepen op de Demer komen.

12. TERRAS VISSERSTRAAT

12.1. Schuttershof

Ter hoogte van de Visserstraat liep in de 16de eeuw al een drukke weg over de rechteroever van de Demer. De naam verwijst wellicht naar de gewoonte om op deze plek te komen vissen. Toch was dat al in de 13de eeuw verboden.

Op de linkeroever legde de Sint-Jorisgilde aan het einde van de 15de eeuw een schuttershof aan waar de boogschutters konden oefenen. Tegen de 17de eeuw bestond het schuttershof uit een lange, rechthoekige tuin met aan beide kanten een gebouw in traditionele baksteen- en zandsteenstijl.

12.2. De Bleek

In de 19de eeuw was het schuttershof vervangen door een 'bleekery': een plaats waar het linnen te bleken werd gelegd. De gronden waren gemeenschappelijk bezit en het gebruik bleef bestaan tot aan de Tweede Wereldoorlog. Vandaag vind je hier wijnhandel De Bleek. Naast het water legde de VMM hier een ruim terras aan, zodat mensen dichter bij het water kunnen komen.

Tegenover de blekerij, op de rechteroever, stond het gemeentelijk slachthuis. Om hygiënische redenen moest dat buiten de woonzones liggen. Rond 1970 kwamen de woonwijken door verschillende stadsuitbreidingen te dichtbij te liggen en moest het slachthuis weg. Vlak bij de oude slachterij lag een steile toegangstrap naar de Demer.

Aan de 'bleekery' werd vroeger het linnen te bleken gelegd. Vandaag vind je hier wijnhandel De Bleek. De toegangstrap naar de Demer (foto links) werd gereconstrueerd.

13. ZICHEMSEPOORT

13.1. Waterpeil beheersen

Bij de heraanleg van de Zichemsepoort, aan het einde van de Visserstraat, koos de VMM voor een brug met een schuivenconstructie. Ook aan de inlaat, waar de nieuwe Demer de stad instroomt, werden schuiven geplaatst. De twee constructies zorgen er samen voor dat het water altijd op het gewenste peil staat. In normale omstandigheden zal de waterhoogte in de binnenstad 1,40 meter zijn, even hoog als het grondwater. Bij zware regenval worden de schuiven omhooggetrokken, zodat het water vlot kan worden afgevoerd naar de omgelegde Demer rond de stad. Indien nodig kan de Demer in de binnenstad volledig van de omgelegde Demer worden afgesloten.

Een schuivenconstructie regelt het waterpeil in de nieuwe Demer.

13.2. Historische verdediging

Op de plaats van de huidige Zichemsepoort stond in de 16de eeuw een 'waterpoort'. Met een hek tussen twee torens – één op elke oever – kon de Demer over de volledige breedte worden afgesloten. De stadsmuren kwamen tot tegen de torens van de Visserstraatpoort. In het centrale gedeelte van de poort, boven het hek, zaten kleine ramen of schietgaten.

Op 4 november 1705 gaf de Franse Zonnekoning Lodewijk XIV, die de stad kort daarvoor had ingenomen, het bevel om de stadswallen te slopen en de poorten van Diest af te breken. Na één week was een groot deel van de wallen al ontmanteld. Op 11 november was de ontmanteling voldoende ver gevorderd en werden de werkzaamheden stilgelegd.

In de loop van de 18de eeuw werd op de plaats van de vroegere Visserstraatpoort een houten brug gebouwd. De gesloopte ronde torens werden vervangen door nieuwe, vierkante torens. Het centrale bouwwerk dat voordien over de poort kwam, werd niet meer heropgebouwd.

© Condor Archaeological Research

13.3. Draaibrug

Tijdens de vestingwerken in de 19de eeuw werd de houten brug vervangen door een draaibrug van bakstenen, afgewerkt met blauwe natuursteen. Bij de heraanleg van de Demer door de VMM vonden archeologen tussen de bakstenen gevelbekleding een sokkel in blauwgrijze natuursteen met een ijzeren as in het midden. De draaibrugas dateert van het einde van de 19de of het begin van de 20ste eeuw. De aangetroffen grenspalen werden opnieuw langs de brug geplaatst.

De naam 'Zichemsepoort', die nu de brug aan het einde van de Visserstraat aanduidt, werd vroeger gebruikt voor een andere poort. In de 17de eeuw lagen buiten de stadsmuren de Allerheiligenpoort en de Allerheiligenkapel. Omdat de Allerheiligenpoort de weg naar Zichem aanduidde, werd ze ook wel de Zichemsepoort genoemd. De oude Allerheiligenkapel werd in de 19de eeuw gesloopt en binnen de stadsmuren heropgebouwd. Ook de weg naar de Allerheiligenberg werd grondig aangepast door de aanleg van de citadel en de stadsvesten. De Allerheiligenpoort/Zichemsepoort verdween en later kreeg de Visserstraatpoort de benaming Zichemsepoort.

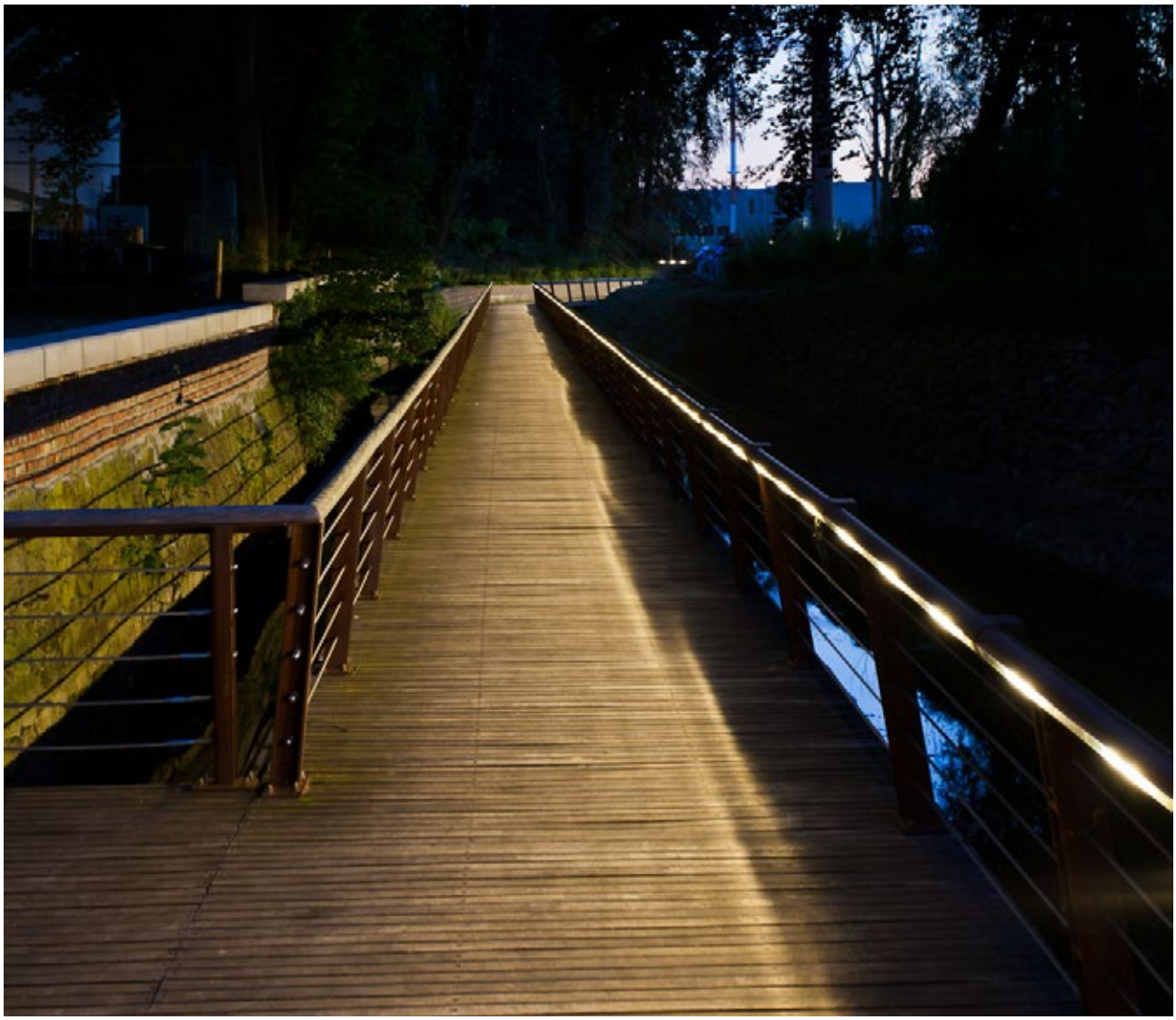
14. SLOTWOORD

Een rivier in het centrum van een stad heeft veel voordelen. Het water zorgt voor rust en ruimte, het gaat de vorming van hitte-eilanden tegen en het brengt meer natuur tussen de huizen. De belangrijkste reden waarom de VMM het Demerproject in Diest steunt, is de bescherming tegen wateroverlast. Daarnaast heeft de VMM in Diest ook oog voor natuurontwikkeling en het welzijn van de mens.

Nadat de Demer was gedempt, kon Diest nergens nog regenwater kwijt. Aanvankelijk wilde men in de stad grote reservoirs plaatsen om het regenwater op te vangen. Na overleg besloten de stad en de VMM om de Demer weer open te leggen. Een rivier vangt namelijk evenveel regenwater op en het oogt veel natuurlijker dan een lege bak. Bovendien heeft Diest altijd aan het water gelegen.

De nieuwe Demer is proper en veilig. Er loopt enkel grond- en regenwater en geen afvalwater door. Geurhinder komt er niet meer voor.

De heraanleg van de Demer heeft vier jaar geduurd en daar kwam de nodige hinder bij kijken. Maar de investering was de moeite waard: de nieuwe Demer is veilig, natuurlijk én mooi. Diest is weer een aangename stad aan het water.



's Avonds is het vlonderpad aan de Schaffensestraat mooi verlicht.

Vlaamse Milieumaatschappij
Dokter De Moorstraat 24-26
9300 Aalst
www.vmm.be