

TRAGE WEGEN DIEST  
KOMPASNOTA





# TRAGE WEGEN DIEST KOMPASNOTA



## OPGEMAAKT DOOR:

Trage Wegen vzw  
Kasteellaan 349A  
9000 Gent  
[www.tragewegen.be](http://www.tragewegen.be)

Interleuven  
Brouwersstraat 6  
3000 Leuven  
[www.interleuven.be](http://www.interleuven.be)

## IN OPDRACHT VAN:

Stad Diest  
Grote Markt  
3290 Diest  
[www.diest.be](http://www.diest.be)

## MET STEUN VAN:

Provincie Vlaams-Brabant  
[www.vlaams-brabant.be](http://www.vlaams-brabant.be)



TRAGE  
WEGEN



INTERLEUVEN  
ONDERNEMEND EN ONDERSTEUNEND



## CONTACTPERSONEN:

Zowie Vangeel, Trage Wegen  
[zowie.vangeel@tragewegen.be](mailto:zowie.vangeel@tragewegen.be)  
016 23 09 04  
Emma De Proft, Interleuven  
[emma.de.proft@interleuven.be](mailto:emma.de.proft@interleuven.be)  
016 28 42 78

## OMSCHRIJVING:

Kompasnota m.b.t. het participatief luik van het tragewegenproject in Diest volgens het draaiboek van Provincie Vlaams-Brabant.  
Deze nota is opgebouwd uit een intro, duiding voortraject, visie vanuit de stad, info uit het start- of 1<sup>ste</sup> stakeholdersmoment en communicatie.



## DATUM:

7 januari 2020





## INHOUDSTAFEL

|                                                              |    |
|--------------------------------------------------------------|----|
| 1. INTRO                                                     | 5  |
| 2. VOORTRAJECT                                               | 5  |
| 3. VISIE VANUIT DE STAD                                      | 6  |
| 3.1 Koppeling gemeentelijke beleidsplannen                   | 6  |
| 3.1.1 Strategische nota meerjarenplan 2014-2019              | 6  |
| 3.1.2 Meerjarenplan 2020-2025                                | 7  |
| 3.1.3 Mobiliteitsplan binnenstad Diest 2009                  | 7  |
| 3.1.4 Mobiliteitsplan Groot Diest 2001                       | 9  |
| 3.1.5 Gemeentelijk Ruimtelijk structuurplan Diest 2009       | 11 |
| 3.2 Doelstellingen, verwachtingen & belang tragewegenproject | 12 |
| 4. INFO UIT STARTMOMENT / STAKEHOLDERSMOMENT 1               | 14 |
| 4.1 Belang trage wegen, noden & behoeften                    | 14 |
| 4.2 Bezorgdheden & aandachtspunten                           | 15 |
| 4.3 Wenslijnen & criteria                                    | 16 |
| 5. PUNTENSYSTEEM TRAGE WEGEN                                 | 18 |
| 5.1 Op basis van de wenslijnen                               | 18 |
| 5.2 Op basis van noden & behoeften stad, stakeholders        | 18 |
| 5.3 Op basis van juridisch statuut                           | 18 |
| 5.4 Op basis van gebruik                                     | 18 |
| 6. COMMUNICATIE                                              | 19 |
| Massacommunicatie                                            | 19 |
| Via pers                                                     | 19 |
| Persoonlijke, gerichte communicatie                          | 19 |



## 1. INTRO

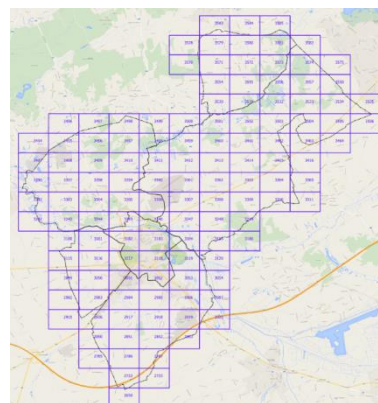
Deze kompasnota vat het eerste deel samen van het participatietraject rond trage wegen dat stad Diest in 2019 opstartte met haar inwoners en andere belanghebbenden. Het is de basis van waaruit stapsgewijs het Diestse tragewegennetwerk van de toekomst uitgebouwd kan worden. Stad Diest volgt daarbij het draaiboek van Provincie Vlaams-Brabant en wordt in dit traject ondersteund door Provincie Vlaams-Brabant, Trage Wegen vzw en Interleuven.

## 2. VOORTRAJECT

Een logische eerste stap om te kunnen werken aan een (beleids)visie trage wegen of tragewegenplan is de opmaak van een gedetailleerde en digitale tragewegeninventaris. Om een duidelijk beeld te krijgen van de toestand van de trage wegen op het grondgebied startte stad Diest in 2015 met een grootschalig inventarisatieproject dat in 2018 werd afgerond. In totaal werden 1439 trage wegen in detail in kaart gebracht.

De fasen van het inventarisatieproject:

- A) Kaartanalyse en -studie + digitalisatie van het theoretische tragewegennetwerk; verdeling van het grondgebied over 126 deelkaarten.
- B) Plaatsbezoeken; in totaal gingen 57 vrijwilligers op pad om de terreingegevens van elk wegsegment te registreren.
- C) Digitale verwerking van de terreininformatie + foto's in een databank + (geografisch) informatiesysteem.



Beelden trage wegen Diest



In Molenstede zetten lokale organisaties het thema trage wegen al een paar jaar in de kijker op Dag van de Trage Weg. Er werden door de stad Diest aan verschillende buurtwegen ook al naambordjes geplaatst, dankzij de samenaankoop van de provincie Vlaams-Brabant.



### 3. VISIE VANUIT DE STAD

Dit hoofdstuk behandelt de koppeling van het tragewegenproject met de gemeentelijke beleidsplannen en beschrijft de doelstellingen, behoeften en noden van de stad m.b.t. het participatief tragewegenproject.

#### 3.1 Koppeling gemeentelijke beleidsplannen

Hieronder volgt een opsomming van relevante passages uit verschillende gemeentelijke beleidsplannen en documenten m.b.t. het thema trage wegen. Meer informatie is beschikbaar in de plannen en documenten zelf en bij de verschillende stadsdiensten.

##### 3.1.1 Strategische nota meerjarenplan 2014-2019

###### Ruimte ontwikkelen voor mobiliteit, groen, handel en wonen (BD III.3.)

Door een kwalitatieve inrichting van het publiek domein worden attractieve zones gecreëerd die perfect worden ingebed in een netwerk van open ruimten in de stad: **'trage paden'** zorgen voor aangename verbindingen langs en over het water, nieuwe relaties voor langzaam verkeer ontstaan en krijgen vorm, historische parken langsheen het traject worden ingeschakeld als verbindend stadsgroen en op die manier opgewaardeerd, ...

###### Bewerkstellen van een vlotte, veilige en toegankelijke verkeerscirculatie op het grondgebied (AP III.3.3.)

###### **Inventariseren en herwaarderen van trage wegen (Actie III.3.3.3)**

Een **plan van aanpak en prioriteitenschema** worden opgesteld. De **inventarisatie** start op basis van de vastgelegde prioriteiten en wordt bijgehouden in het GIS (geografisch informatiesysteem) van de stad. In samenwerking met de technische diensten en de dienst patrimonium wordt vervolgens via de nodige **besluitvorming** en eventuele **herwaarderingswerken op het terrein** de definitieve toestand van de trage wegen stapsgewijs vastgelegd.

###### Diest als belevingsstad verder ontwikkelen, zowel voor eigen inwoners als voor bezoekers door evenementen en toeristische activiteiten (BD II.2.) – De imagowerking van Diest als Oranjestad en Vestingstad in het groen versterken (AP II.2.1.)

###### **Ontwikkelen toeristische Park en Walk route (Actie II.2.1.3.)**

Om bezoekers aan onze stad vanuit toeristisch oogpunt te stimuleren de randparking(s) te gebruiken waar ze onbeperkt, lang en goedkoop kunnen parkeren op parkeerterreinen die op loopafstand liggen (10 minuten wandelen) van de binnenstad, waarbij de fysieke inspanning 'wandelen' positief wordt ervaren als een onthaastingsmoment (goed voor de gezondheid). De **wandelroute** naar het centrum dient op een aangename wijze aangegeven te worden d.m.v. bordjes met visuals bijvoorbeeld bordje met wegwijzer centrum met foto van monumenten, kunstwerk uit museum, begijnhof, etc...

###### **Onderzoek naar sportieve activiteiten in Diest die toeristen kunnen aantrekken (Actie II.2.1.4.)**

Onderzoeken naar sportieve arrangementen waar we specifiek ook de toeristische kaart trekken. Hiervoor is o.m. de verdere ontwikkeling van **netwerken voor mountainbikers en wandelaars** noodzakelijk.

###### Werken aan een sterke economische positionering door stimulering, planning en het ontwikkelen van ruimte (BD III.2.) – Ruimtelijke en economische reconversie van de stationsomgeving (AP III.2.1.)

De komende jaren willen we de stationsomgeving nieuw leven inblazen als moderne en aantrekkelijke locatie om te wonen en te werken. De heraanleg van het stationsplein, de bouw van overdekte bushaltes en de inrichting van een nieuwe pendelparking aan de Fort Leopoldlaan





zijn slechts enkele ingrepen die garant staan voor een transformatie van formaat. Naast de realisatie van nieuwe woonerven investeren we in **nieuwe fiets- en wandelpaden langs de Demer**.

### Ruimte voor vrije tijd creëren met aandacht voor ontmoeting en een aanbod op maat (BD II.3.) – Sportinfrastructuur versterken (AP II.3.2.)

#### Inrichten looproute Webbekoms Broek (Actie II.3.2.6.)

De stad zal in overleg met en ondersteund door BLOSO (Agentschap voor de Bevordering van de Lichamelijke Ontwikkeling, de Sport en de Openluchtrecreatie) een **bewegwijzerde looproute** met verschillende afstanden aanleggen in het Webbekoms broek. Deze looproute sluit aan bij de Finse Piste in het Warandepark.

#### Jeugdinfrastructuur versterken (AP II.3.4.)

Met projecten zoals Kunstbende, Kinderhoogdag, Buitenspeeldag, Grabbelpas en de speelpleinwerking in Dassenaarde willen we jongeren van alle leeftijden actief betrekken in de creatie van kunst, cultuur en vrije tijd. Hun eigen inbreng is immers erg waardevol en kan een frisse, nieuwe wind doen waaien door de stad. De uitbouw van een jongerencentrum – eventueel in evenementenhal Den Amer – is daarbij cruciaal. We willen de jeugd vooral een zinvolle uitlaatklep geven voor hun creatief talent. Dat kan bv. door een legale graffitimuur te voorzien en te zoeken naar repetitieruimtes waar bands zonder overlast muziek kunnen spelen. Ook **veilige mobiliteit** tijdens fuiven en evenementen staat hoog op onze prioriteitenlijst. Door fuifbussen in te leggen en **veilige fietsroutes** uit te stippelen **van en naar de randgemeentes** willen we ervoor zorgen dat iedereen veilig en wel thuis geraakt.

### 3.1.2 Meerjarenplan 2020-2025

**Diest is een vlot en duurzaam mobiliteitsknooppunt voor alle weggebruikers (BD 2) – We maken Diest nog beter toegankelijk voor voetgangers en fietsers (AP 2.2) > Actie: We verbeteren het netwerk van trage wegen**

#### 3.1.3 Mobiliteitsplan binnenstad Diest 2009

##### Doelstellingen

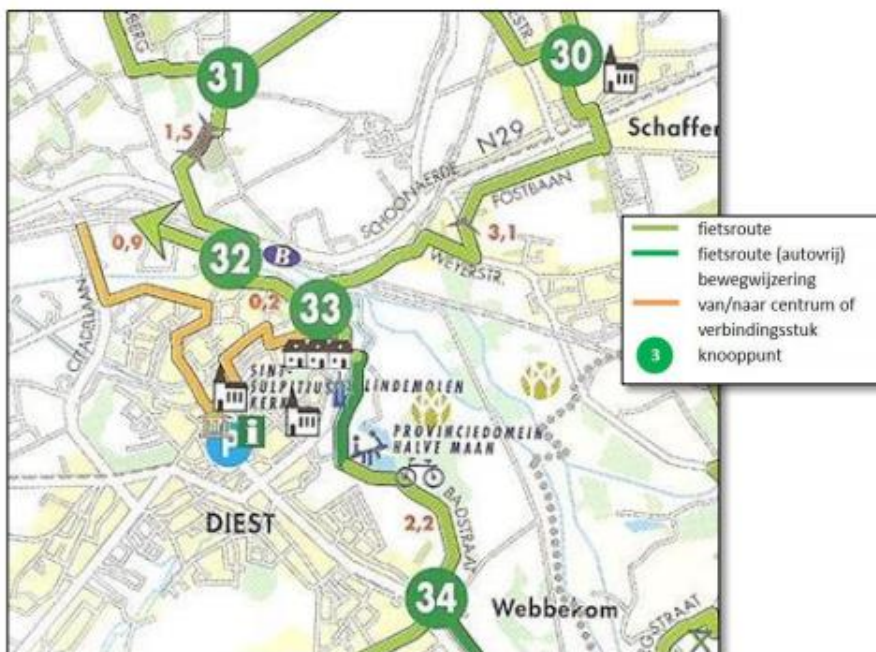
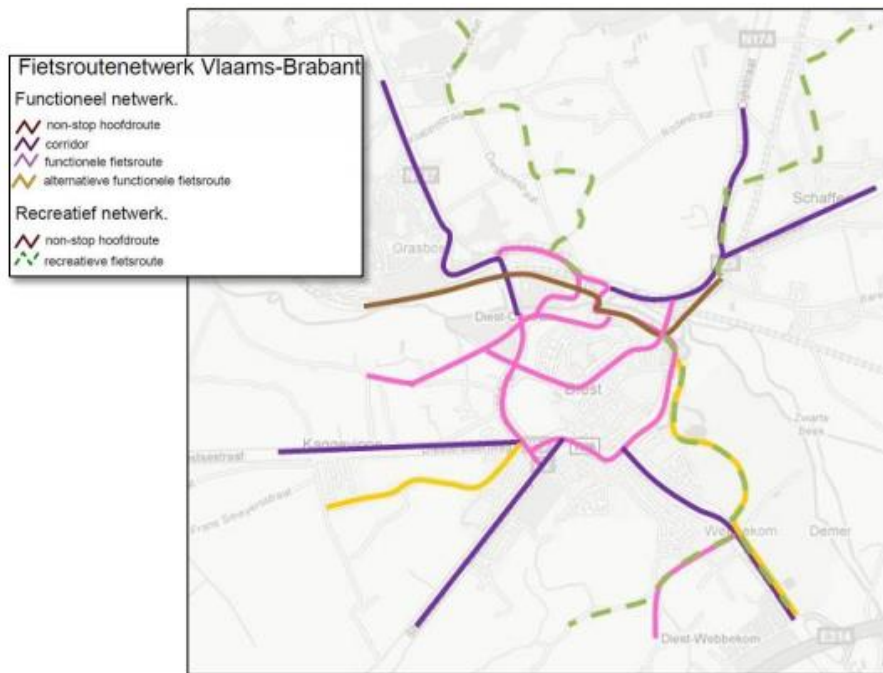
- Door aangepaste parkeerstructuur, een bijgestuurde interne ontsluitingsstructuur, een hoogwaardige herinrichting van het openbaar domein moet de groei naar een **verkeersluw -tijdelijk autovrij- stadshart** mogelijk zijn.
- Doortochten, schoolomgevingen en de routes naar **schoolomgevingen** evalueren op veiligheid en leefbaarheid.
- Duidelijker **onderscheid tussen** verkeers- en verblijfsgebieden noodzakelijk.
- Versterking van **alternatieven** van het autoverkeer.
- Bezoekers en woon-werkverkeer worden opgevangen aan de **randparkings** van het stadscentrum, begeleid door duidelijke bewegwijzerde routes.

##### Potenties

- In de omgeving van het station zijn mogelijkheden tot verdichtingsprojecten.
- Uitbouw verkeersluwe aaneengesloten groengebieden.
- Tweede fase groene boulevard:
  - Prioriteit voor rotonde Pesthuizenstraat i.f.v. de zuidelijke P-route en bereikbaarheid randparking Halve Maan.
  - Herinrichting kruispunt Weerstandspaleis en Turnhoutsebaan i.f.v. betere bereikbaarheid station – stad.
  - Aanleg fietsoversteek i.f.v. verbinding nieuwe fietsbrug over de spoorweg met een nieuwe binnenstedelijke fietsroute langs de Demer.
  - Mogelijk een non-stop fietsroutes langs de Demer of spoorweg, met een binnenstedelijke fietsroute gekoppeld aan het Demerproject.



## Fietsnetwerken



### Knelpunten en potenties (fiets)

Huidige knelpunten voor het fietsverkeer situeren zich voornamelijk op de R26, de belangrijkste wegen van en naar het centrum (bv: Demerstraat, Hasseltsestraat en Leuvensestraat). Kruispunten vormen hier een conflictzone, terwijl de R26 als een barrière wordt beschouwd.

In het huidig mobiliteitsplan van Diest werd geen lokaal fietsrouten netwerk opgenomen. De potentie dient zich dan ook aan om in een herziening van het mobiliteitsplan een **lokaal fietsrouten netwerk** op te nemen.

Om het fietsverkeer te bevorderen liggen er potenties in het uitbreiden van het fietsrouten netwerk, bijvoorbeeld non-stop fietsroutes langs de Demer of spoorweg, met een binnenstedelijke fietsroute gekoppeld aan het Demerproject.



### 3.1.4 Mobiliteitsplan Groot Diest 2001

#### Doelstellingen verkeer en mobiliteit

- Versterking van de **verkeersleefbaarheid, aantrekkelijkheid en identiteit van de binnenstad en de aangrenzende stedelijke woongebieden** door verkeersluw maken, kernversterking, inbreidings- en verdichtingsbeleid,...
- Aandacht voor de kwaliteit van het stedelijk openbaar domein, met bijzondere aandacht voor de stedelijke groene ruimten en de groene stadsbegrenzingsen.
- Verhoging van de **verkeersveiligheid**: minder en minder ernstige ongevallen (tot minimaal Vlaams gemiddelde).
- Minder omgevingshinder van verkeer in de woongebieden.
- Minder autoverplaatsingen door het **stimuleren van andere vervoerswijzen**.
- Selectieve bereikbaarheid van het centrum voor het autoverkeer.

#### Duurzame ontwikkeling verkeer en mobiliteit (Werkdomein B)

##### Beleidsscenario ontwikkeling wegennetwerk (B.1)

De uitgangspunten van het voorgestelde / gewenste wegennetwerk zijn:

- komen tot een samenhangende verkeersstructuur in functie van **veiligheid, leefbaarheid en mobiliteit**.
- het voorkomen van geïsoleerde maatregelen; ingrepen moeten passen in een ruimer concept.

Bij de ontwikkeling van de wensstructuur is uitgegaan van de wegcategorisering zoals die bepaald is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het provinciaal structuurplan.

De ontsluiting van de binnenstad gebeurt volgens het parkeerrotegeleidingssysteem dat op een duidelijke wijze wordt bewegwijzerd. Langparkeren gebeurt aan de rand. Centruumparkings zijn met elkaar verbonden door een noordelijke en zuidelijke parkeerrote. De automobilist kiest bijgevolg van tevoren op de verdeelweg in welk stadsdeel hij wenst te parkeren.

##### Beleidsscenario voorzieningen fietsverkeer (B.3)

Met betrekking tot fietsvoorzieningen wordt gestreefd naar de uitbouw van een **geïntegreerd functioneel en recreatief fietsroutenetwerk** volgens fietsroteplan provincie Vlaams-Brabant met non-stop hoofdroutes, bovenlokale routes en alternatieve routes.

##### >> Potentieel regionaal netwerk van non-stop fietsroutes

Er wordt op provinciaal niveau gewerkt aan een netwerk van non-stop fietsroutes voor functionele fietsverplaatsingen over langere afstanden. Op deze exclusieve fietsroutes krijgt de fietser, vergelijkbaar met de hoofdwegen voor het gemotoriseerde verkeer, een infrastructuur aangeboden met een **grote continuïteit, comfort en een beperkt aantal conflictpunten**. Diest wordt aan het netwerk gelinkt door drie non-stop fietsroutes:

1. Fietsrote langsheen de spoorweg Diest – Tessenderlo
2. Fietsrote langsheen spoorlijn – Demer tussen Diest en Aarschot – Leuven
3. De fietsrote 'de ijzeren weg' tussen Diest en Zoutleeuw – Tienen bestaat reeds, maar aan de verbinding tussen Halen en Diest moet nog gesleuteld worden.

##### >> Fietspaden langs verkeerswegen

Het **functionele fietsnetwerk** wordt aanvullend op de regionale non-stop fietsroutes **verder uitgebouwd** met comfortabele en veilige fietsroutes en fietssuggestiestroken langs verkeerswegen.





### >> Alternatieve en stedelijke fietsroutes, verkeersluwe wegen

Om er voor te zorgen dat het fietsgebruik wordt bevorderd, is het belangrijk **goede fietsrelaties uit te bouwen**. Een strategie waarbij de fietser gebruik kan maken van afstandsverkortende doorsteken en de automobilist een omrijbeweging dient te maken, werkt mobiliteitsbeïnvloedend. Dat geldt zowel voor het stedelijk gebied als het buitengebied. Mogelijke alternatieve routes zijn in kaart gebracht.

### >> Complementariteit tussen functionele en recreatieve fietsroutes

In de onmiddellijke omgeving van Diest zijn recreatieve routes in ontwikkeling die worden geconcipieerd op basis van een knooppuntensysteem. Zo heeft de Vlaamse Landmaatschappij voor het Grote-Netegebied (Geel, Mol, Balen, Meerhout) een recreatief fietsroutenetwerk uitgewerkt dat aansluit op het netwerk van de provincie Limburg, dat voornamelijk onder impuls van de Regionale Landschappen tot stand is gekomen. Het is wenselijk dat dit netwerk **ook in de provincie Vlaams-Brabant verder wordt doorgetrokken**. De ontwikkeling van een recreatieve ontsluiting, waarvan een recreatief fietsroutenetwerk deel uitmaakt, is een belangrijke doelstelling van het Regionaal Landschap Noord-Hageland. Op dit ogenblik heeft met reeds een inventaris opgesteld van de huidige recreatieve fietsvoorzieningen.

Het is belangrijk dat de **functionele en recreatieve fietsroutes op elkaar worden afgestemd**. Zo kunnen de non-stop fietsroutes deel uitmaken van het recreatieve knooppuntensysteem en kunnen gelijklopende alternatieve routes worden ontwikkeld. Op die manier kunnen meerdere actoren betrokken worden bij de uitvoering van de fietsroutes.

### Beleidsscenario parkeervoorzieningen (B.5)

Het parkeerbeleid omvat meer dan het invoeren van een tarifieringssysteem. Het is een essentieel onderdeel van een duurzaam mobiliteitsbeleid. De doelstellingen van het duurzame parkeerbeleid zijn:

- de versterking van de economische functie van de Diestse binnenstad door de garantie van een goede **(multimodale) bereikbaarheid**;
- het leefbaar houden van de stadskern door het **weren van ongewenst verkeer**.

>> Uitbouw **aantrekkelijke looproutes** tussen parkings en binnenstad gekoppeld aan herinrichting publieke ruimte.

### Duurzaam scenario ondersteunende of flankerende maatregelen (Werkdomein C)

#### Vervoersorganisatie (C.2)

Vergoedingen voor gebruik fiets en openbaar vervoer.

#### Bewegwijzering (C.3)

Invoering voetgangersbewegwijzering:

- vertrekken vanuit rand- en centroparkings en belangrijke openbaarvervoerhaltes;
- gekoppeld aan toeristische bewegwijzering;
- passend in een totaalplan bewegwijzering.

Invoering aparte fietsbewegwijzering:

- functioneel: doelenbewegwijzering;
- recreatief: knooppuntenbewegwijzering.





### 3.1.5 Gemeentelijk Ruimtelijk structuurplan Diest 2009

#### **Routes voor alle weggebruikers (2.4.1. b)**

Bovenop de fietsvoorzieningen langs de groene toegangswegen is het aangewezen om een aantal **bijkomende comfortabele fietsverbindingen met de stad** uit te werken langs autoluwe wegen. Deze fietsroutes zijn herkenbaar door een uniforme aanleg in de vorm van **dreven**. We kunnen dit in eerste instantie realiseren met eenvoudige ingrepen zoals het aanplanten van dezelfde boomsoort op regelmatige tussenafstanden. Op lange termijn is een aangepaste herprofilering aangewezen.

Net als de lanen in de buitenwijken, hebben deze dreven tussen stad en dorpen verschillende betekenissen:

- Ze vormen een landschappelijke en symbolische ruimtelijke band tussen de dorpen en de stad.
- Ze bieden scholieren een veilige en snelle verbinding met de scholen in de stad maar ook met de leefwereld die ze gaandeweg gaan ontdekken.
- Met hun autoluwe karakter zijn deze dreven de uitvalsbasis bij uitstek voor toeristische en recreatieve verkenningen vanuit de stad.

Deze dreven kunnen ook nog gezien worden in combinatie met een ruggengraat gevormd door de non-stop route voor langere afstanden (zie mobiliteitsplan): de Demerroute vanuit Aarschot die langs het station van Diest doorkomt, en de fietsroute langs de spoorweg Diest – Tessenderlo. De realisatie van deze ruggengraat is een belangrijke troef voor een recreatieve verkenning van Diest.

#### **Ruimte voor mobiliteit (3.4.)**

In Diest zijn de meeste mobiliteitsstructuren aanwezig en terdege uitgebouwd. (zie I.3.4. 'mobiliteit'). In de komende jaren moeten de belangrijkste inspanningen dan ook vooral gaan naar een verfijning en het bijsturen van de mobiliteitsstructuren, naar het wegwerken van een aantal knelpunten en naar het afstemmen van mobiliteitsplan en ruimtelijke ingrepen.

#### **Parkeren (a.)**

Diest wenst autoverkeer en parkeren te verzoenen met de verblijfskwaliteit van de handelskern (zie II.2.2.1. "clusters").

...

De drie voetgangersroutes (de Waranderoute, de Citadelroute en de Minderbroederroute) vormen aantrekkelijke verbindingen tussen randparkeerplaatsen voor langere tijdsduur, en de binnenstad. Een **sterke afstemming** dringt zich hier op (aanwijzingen op de webstek van Diest, bewegwijzering, aanleg van de routes met aangepaste signalisatie en cultuurhistorische informatie...).

#### **Structurerende groene toegangswegen (b.)**

Deze toegangswegen spelen een cruciale rol in de **onderlinge bereikbaarheid van stad en dorpen**, en dit voor alle weggebruikers. Het spreekt dan ook voor zich dat er een afstemming moet gebeuren op het mobiliteitsplan: naast het landschappelijke belang van deze groene insteken moeten we ook aandacht hebben voor comfortabele fietspaden, een goede verkeersdoorstroming, veilige oversteken en verblijfskwaliteit in de doortochten (dit zijn plaatsen waar een grote weg door bebouwing komt).



### 3.2 Doelstellingen, verwachtingen & belang tragewegenproject

Op resp. twee april en tien september tweeduizend negentien komen de kerngroep en projectgroep (een eerste keer) samen om o.a. de gezamenlijke doelstellingen, verwachtingen en belang van het tragewegenproject scherp te stellen. Hieronder een opsomming van de speerpunten die naar voor komen.

Stad Diest wil trage wegen inzetten:

- als belevingsvol netwerk voor voetgangers en fietsers, los van gemotoriseerd verkeer;
- als aangename verbindingen tussen randparkings – centrum – randgemeenten;
- om verkeersonveiligheid terug te dringen en de bereikbaarheid van attractiepolen en trekpleisters te verhogen met een specifieke focus op schoolomgevingen;
- om wandel- en fietsverplaatsingen te stimuleren en tegelijk wagens uit de binnenstad te houden en zo de verblijfskwaliteit en de verkeersleefbaarheid daar te verhogen;
- als ruggengraat van recreatieve en sportieve routes;
- voor de uitbouw van grensoverschrijdende toeristische routes;
- om mogelijke oplossingen voor ontbrekende schakels (missing links) en infrastructurele of fysieke barrières te onderzoeken.

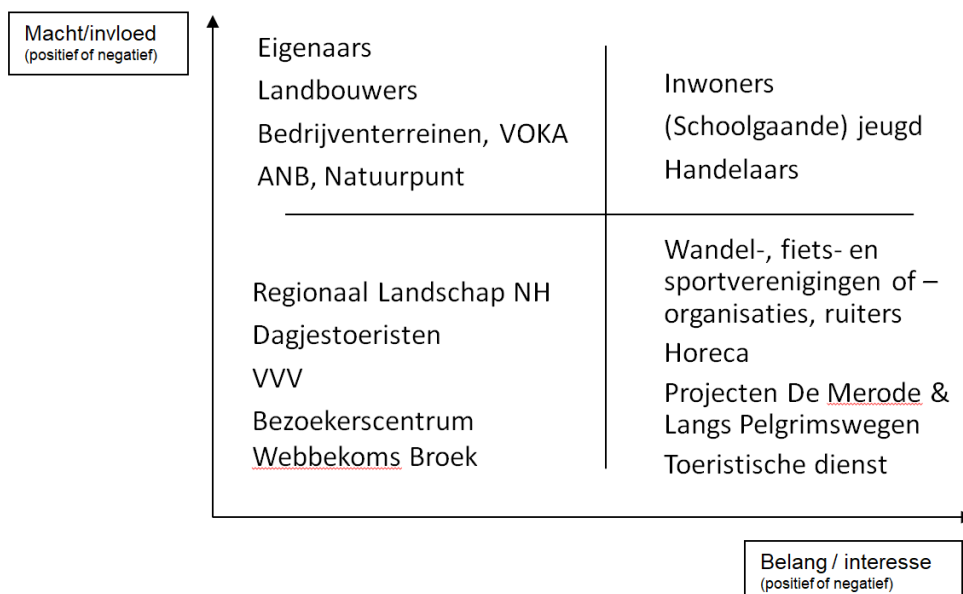
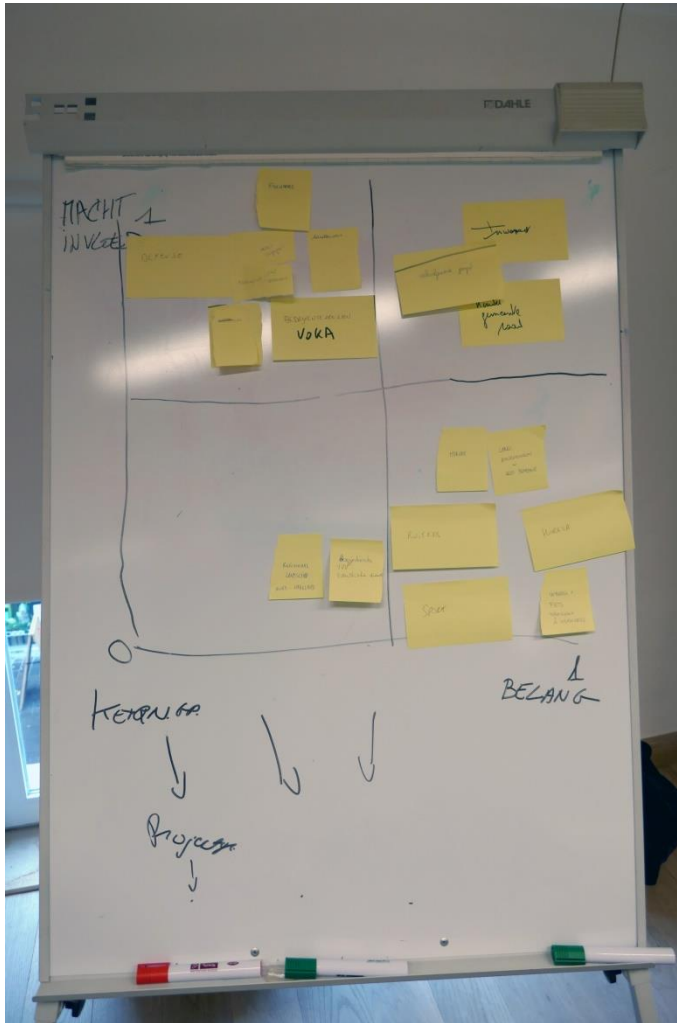
Het tragewegenplan zou moeten resulteren in een gebiedsdekkend overzicht van concrete kansen, knelpunten en oplossingen + rangschikking naar prioriteit om stapsgewijs het Diestse tragewegenennetwerk van de toekomst te realiseren.

Stad Diest engageert zich om de resultaten van het tragewegenplan te vertalen naar het terrein en de inwoners:

- stelselmatige herwaardering en opwaardering van trage (buurt)wegen;
- onderzoek naar en realisatie van een optimale inrichting van de trage wegen afhankelijk van het beoogde gebruik;
- de opmaak van een degelijk (digitaal) onderhoudsplan;
- wayfinding > mensen wegwijs maken / het netwerk herkenbaar maken / communicatie (bv. signalisatie, naambordjes, tragewegenkaart, artikels website / infoblad,...).

Participatie is de sleutel in het tragewegenproject. Samenwerking tussen verschillende stadsdiensten, het bestuur, procesbegeleiders, sleutelspelers, (boven)lokale organisaties en geïnteresseerde inwoners is onontbeerlijk voor een gedragen en waardevol tragewegenplan.





Resultaat van de analyse van doelgroepen / stakeholders

## 4. INFO UIT STARTMOMENT / STAKEHOLDERSMOMENT 1

Dit hoofdstuk beschrijft de input uit het eerste publieksmoment dat doorging op 1 oktober 2019. Er waren in totaal een 45-tal deelnemers vanuit verschillende achtergronden en sectoren.

### 4.1 Belang trage wegen, noden & behoeften

*Waarom zijn trage wegen belangrijk (voor stad Diest)? Waarom is het belangrijk dat stad Diest aan trage wegen werkt? Wat zijn gedeelde noden & behoeften waarop trage wegen een antwoord kunnen bieden?*

**Trage wegen (kunnen) zijn: verkeersveilige, functionele verbindingen voor voetgangers en fietsers**

- als alternatieven voor drukke (steen)wegen;
- tussen centrum en deelgemeenten, woonwijken en naar buurgemeenten;
- naar school, werk en recreatieterreinen;
- over kortere afstanden.

**Trage wegen (kunnen) vormen: een netwerk van aangename, beleevingsvolle en comfortabele recreatieve verbindingen**

- om te wandelen en fietsen;
- om te sporten;
- om toerisme te stimuleren: ontsluiting van cultuurhistorische elementen (incl. historische wegenpatrimonium zelf) en attractiepolen + uitspelen van de groene troeven en onbekende plekken van / in Diest.

**Trage wegen (kunnen) bevorderen: natuur, milieu, klimaat en gezondheid**

- als habitat en natuurverbinding voor planten en dieren (samen met bermen);
- als alternatief voor de wagen, korter bij de natuur > meer fysieke beweging en psychische ontspanning > beter voor de gezondheid, milieu en klimaat
- als plekken die sociale contacten stimuleren (spelen, ontmoeten, verblijven).

**Om bovengenoemde elementen en voordelen uit te spelen is een herwaardering en opwaardering van het tragewegennetwerk essentieel:**

- maximaal behoud van bestaande trage wegen;
- herstel / heropening van ontoegankelijke of verdwenen (buurt)wegen (afgesloten en / of ingenomen);
- oplossingen zoeken voor ontbrekende schakels / missing links tussen centrum – deelgemeenten, tussen kleinere wegen;
- nieuwe verbindingen / lussen realiseren / wandel- en fietsnetwerk verder uitbouwen;
- afstemmen van functionele en recreatieve verbindingen / netwerken.





## **4.2 Bezorgdheden & aandachtspunten**

*Welke bezorgdheden zijn er m.b.t. trage wegen? Waarom is het belangrijk om hiermee zoveel mogelijk rekening te houden.*

### **Inrichting**

Afhankelijk van het beoogde gebruik en de omgeving moet een bepaalde inrichting en toegankelijkheid worden afgewogen: onderscheid voetgangers / fietsers (al dan niet gescheiden van elkaar), kinderwagens / rolstoelen, in natuurgebieden / holle wegen, landbouwgebied, al dan niet verlichting...

### **Onderhoud**

Een proactief beleid i.p.v. een reactief beleid (ad hoc bij klachten) wat betreft onderhoud van trage wegen vereist een degelijk onderhoudsplan (maaibeheer, snoeiwerken, onderhoud wegbedding, grachten, zwerfvuilproblematiek,...).

### **Handhaving**

De stad is wegbeheerder van de openbaar gebruikte wegen en paden. Ze heeft de bevoegdheid en taak om op te treden wanneer wegen en paden worden afgesloten of ingenomen.

### **Het netwerk (her)kenbaar maken**

Naambordjes voor trage wegen doen dienst als publiekslokker voor voetwegen, fietsverbindingen, veldwegen of doorsteekjes. Ze zorgen voor een herkenbaarheid en een bepaald karakter. Een tragewegenkaart zorgt er voor dat alle inwoners en toeristen de trage wegen weten te vinden. Gekende trage wegen worden meer gebruikt en hebben bijgevolg ook minder onderhoud nodig.

### **Sluipverkeer**

Sommige trage wegen trekken sluipverkeer aan wat uiteraard gevaarlijk kan zijn. Verschillende maatregelen zijn mogelijk om dit tegen te gaan bv. politiereglement / verkeersreglement, paaltjes, tractorsluis, ontharden,...

### **Landbouwgebied**

Soms lopen (historische) trage wegen dwars of schuin door landbouwpercelen (bv. omwille van schaalvergroting, wijzigingen in perceelstructuur). In sommige gevallen kan het aangewezen zijn om te onderzoeken of een verlegging van een trage weg mogelijk is (bv. langs de rand van een perceel) die zowel eigenaar / aangelande als gebruiker ten goed komt.

### **Duidelijkheid scheppen**

Voor de gebruikers is het niet altijd duidelijk wie bevoegd is voor wat, welke rechten en plichten er heersen (gewest, provincie, stad, eigenaars / aangelanden). Het is eveneens niet duidelijk welke de officiële trage (buurt)wegen zijn, wat hun toestand is en hoe wijzigingsprocedures lopen. Daarom is het zaak dat de stad zowel intern als naar de bevolking toe hierin duidelijkheid schept via bv. vormingen, informatie- en communicatiekanalen.





### 4.3 Wenslijnen & criteria

Een wenslijn is een lijn in vogelvlucht tussen wenspunten en -gebieden die belangrijke verbindingen (zouden kunnen) zijn voor voetgangers en / of fietsers. De wenslijnen werden ingetekend tijdens de kerngroep en tijdens het startmoment / stakeholdersmoment 1. Er werd ook geregistreerd welke wenslijnen als functioneel, recreatief en prioritair worden beschouwd.

We sommen de belangrijkste criteria op die werden aangehaald om aan te geven waarom een wenslijn belangrijk is:

- verbindingen in het centrum o.a. randparkings / naar deelgemeenten / tussen dorpskernen / van en naar woonwijken;
- functionele verbindingen voor woon-werkverkeer o.a. naar industrieterreinen en station;
- veilige verbindingen naar & bereikbaarheid van trekpleisters, sport- en jeugdvoorzieningen, recreatiedomeinen en schoolomgevingen;
- verbindingen met buurgemeenten;
- verbindingen naar bos- en natuurgebieden.

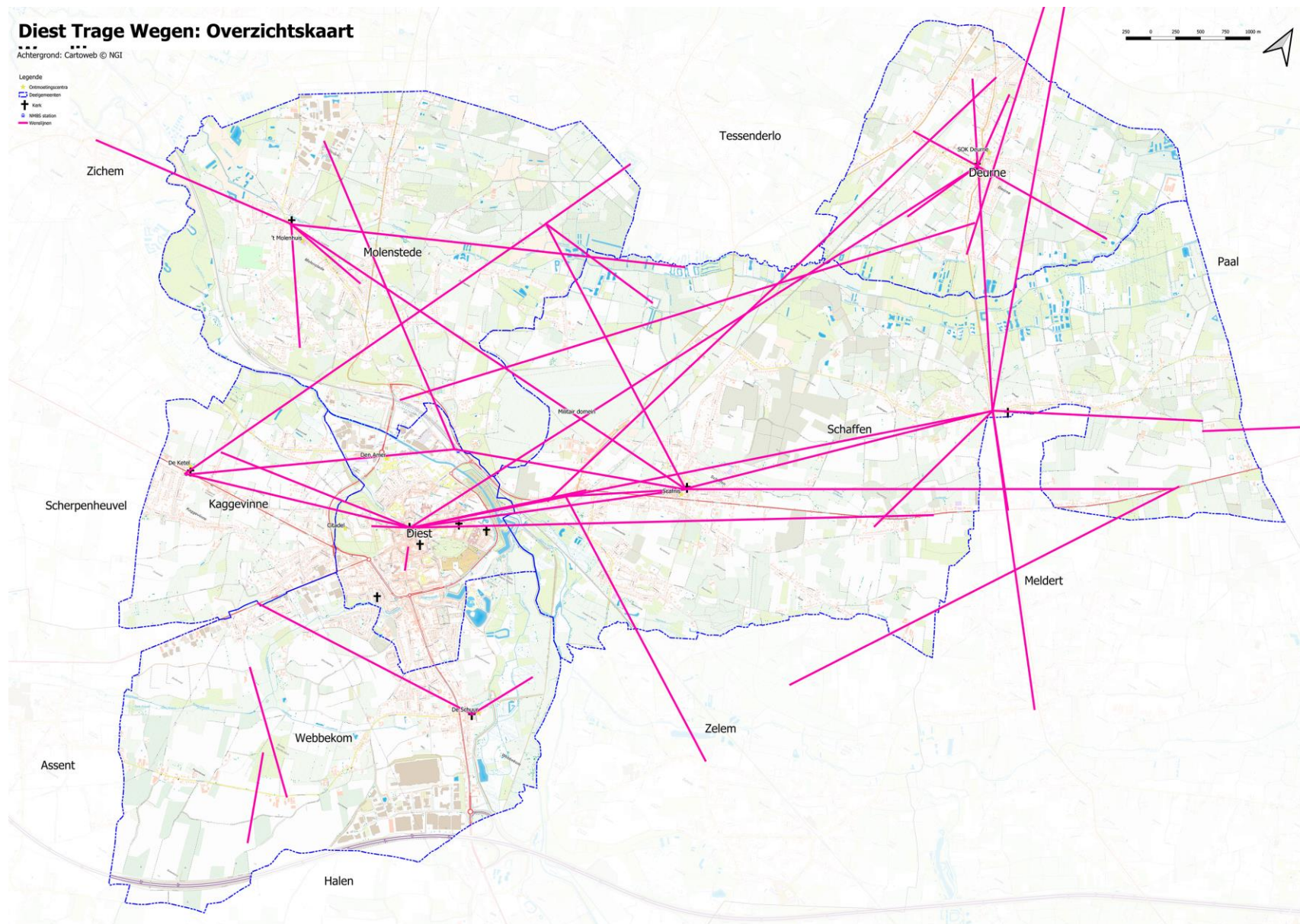
De volgende pagina toont de overzichtskaart van de ingetekende wenslijnen.

## Diest Trage Wegen: Overzichtskaart

Achtergrond: Cartoweb © NGI

Legende

- Ordningscentra
- Dorpskernen
- Wijk
- Wijkstation
- Wijkplan





## 5. PUNTENSYSTEEM TRAGE WEGEN

Alle (potentiële) trage wegen worden 'gescoord' o.b.v. de wenslijnen, verzamelde noden & behoeften, het juridisch statuut, het gebruik en eventuele rol in een netwerk / route. Zo ontstaat voor elk wegsegment een totale score. Hoe hoger de score, hoe belangrijker het wegsegment.

### 5.1 Op basis van de wenslijnen

De trage weg ligt op of aan een prioritaire wenslijn + 5 + aantal keer prioritair aangegeven

De trage weg ligt op of aan een andere wenslijn + 3

### 5.2 Op basis van noden & behoeften stad, stakeholders

De trage weg maakt deel uit van een:

- functionele route (o.a. naar school, werk, het centrum) + 3
- recreatieve route (ontspanning; wandelen, fietsen, mountainbiken, ruiteren) + 1

### 5.3 Op basis van juridisch statuut

De trage weg is een gemeenteweg met rooilijnplan (buurtweg Atlas, in een verkaveling, vastgelegd in een RUP,...) + 3

### 5.4 Op basis van gebruik

De trage weg is toegankelijk en wordt dus gebruikt (gericht op maximaal te behouden + onderhouden) + 3



## 6. COMMUNICATIE

Communicatie is erg belangrijk om de gewenste doelgroepen / (boven)lokale stakeholders te bereiken en het draagvlak m.b.t. het thema trage wegen te vergroten. Hieronder een opsomming van de communicatieacties en -middelen m.b.t. het startmoment / stakeholdersmoment 1.

### Massacommunicatie

- Infoblad Kletske;
- Magazine Randon Diest;
- UIT-databank;
- Website Diest.be;
- Facebookevenement stad Diest;
- Elektronische infoborden stad Diest;
- Clear channel borden in het centrum (affiche).

### Via pers

Persbericht

### Persoonlijke, gerichte communicatie

- Alle leden van de projectgroep communiceren naar hun achterban;
- Alle adviesraden worden op hoogte gebracht en gevraagd om te communiceren naar hun achterban;
- Extra mailings naar wandelverenigingen, heemkundige kringen, landelijke gilden, Webbekoms Broek, Natuurpunt;
- Uitnodiging van alle vrijwilligers die betrokken waren bij de inventarisatie;
- Via lokale evenementen zoals een Repair Café

## **RONDON** **NATUUR**

# Startmoment trage wegen in Diest

**DIEST** De Stad Diest werkt samen met de provincie Vlaams-Brabant aan een realistisch toekomstplan voor de trage wegen. Het doel is om deze paadjes en wegen in de toekomst sterker in te zetten als netwerk voor wandelaars en fietsers, los van gemotoriseerd verkeer.

*Tekst en foto: Dirk Van de gaer*

Daarom is de Demerstad op zoek naar enthousiaste inwoners die hun mening willen geven over de trage wegen in hun buurt.

Wie zijn of haar steentje wil bijdragen is dan ook van harte welkom om deel te nemen aan het participatietraject. Het startmoment was al op dinsdag 1 oktober, maar er volgen nog meer momenten van bespreking en het aanbrengen van ideeën. Schrijf je alvast in via [www.diest.be/trage-wegen](http://www.diest.be/trage-wegen)

Op de bijeenkomsten kan je je visie op trage wegen kwijt, zoals: hoe is het vandaag gesteld met de trage wegen in Diest? Zijn er mogelijkheden om verbindingen te verbeteren zoals tussen de woonkernen of naar de scholen, de winkel of een mooi natuurgebiedje? Waar zijn er knelpunten of liggen er kansen? Welke ingrepen zijn voor jou een prioriteit? Deze vragen komen aan bod tijdens het participatietraject. Je kan ook zelf al wat opzoeken



of zelfs opmerkingen noteren van thuis uit. De beste online tool om trage wegen terug te vinden is [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org). Dat is zo'n beetje de wikipedia onder de kaartenwebsites, dus volledig door vrijwilligers gemaakt. Heel vaak hebben ze ook de (bestaande en gekende) doorsteekjes en trage wegen in hun buurt ingetekend.

Voor België (en ook heel wat andere landen) zijn deze kaarten véél nauwkeuriger dan bijvoorbeeld Google maps of Bing. Het mooie aan OpenStreetMap is dat je de kaarten ook gratis kan downloaden voor op de GPS. Of - als je merkt dat er nog trage wegen in je buurt niet opstaan - er zelf ook gegevens aan kan toevoegen.

Artikel startmoment Randon Diest



## **SCHRIJF JE IN VOOR HET STARTMOMENT 'TRAGE WEGEN'**

**1 OKTOBER 19.30 uur — Den Amer  
VIA [WWW.DIEST.BE/TRAGE-WEGEN](http://WWW.DIEST.BE/TRAGE-WEGEN)**

***Een trage weg is bestemd voor voetgangers,  
fietsers & ruiters***



Affiche startmoment

Λ

<

>

V

Kasteellaan 349 A    Tiensesteenweg 63  
9000 Gent    3000 Leuven  
09/331 59 20    016/23 09 04

[www.tragewegen.be](http://www.tragewegen.be)  
[info@tragewegen.be](mailto:info@tragewegen.be)