

Ambitienota verkiezingen 2024

Trage Wegen IJzerGemeenten:

Laat trage wegen wegen...!

Ook in Diksmuide?



Wie/wat is Trage Wegen IJzerGemeenten, kortweg: TWIJG?

*TWIJG zag het levenslicht in 2019 en profileert zich als een open overlegplatform waarbij burgers mee willen ijveren voor een kwaliteitsvol en goed beheerd netwerk van trage wegen. D.m.v. dialoog en participatie wil ze het draagvlak verbreden en het medegebruik stimuleren. TWIJG is tevens een regionale werkgroep van vzw Trage Wegen en is via een open overlegstructuur en een kerngroep actief in de deelgemeenten van **Diksmuide**, Houthulst, Lo-Reninge en Alveringem. Waar mogelijk participeert ze mee in structurele overlegorganen op gemeentelijk, regionaal en nationaal vlak. Zo vertegenwoordigt TWIJG in Diksmuide de recreatieve sector binnen de Gecoro en zijn leden vertegenwoordigd in de Diksmuidse Werkgroep Trage Wegen van de milieuraad. Kortom, TWIJG wil (laten) 'wikkelen en wegelen' als het om trage wegen gaat!*

Gemeenteraadsverkiezingen 2024

TWIJG wil naar aanleiding van de lokale verkiezingen in oktober alle lokale politieke partijen aanmoedigen en inspireren om trage wegen mee op te nemen in hun partijprogramma en deze structureel mee op de kaart te zetten bij een eventuele deelname aan een nieuw toekomstig bestuur. Vandaar deze ambitienota. Enerzijds suggereren we hierin meerdere basisprincipes waarvan wij vinden dat ze integraal deel uitmaken van een goed gemeentelijk beleid inzake trage wegen. Anderzijds worden ook enkele meer concrete cases naar voor geschoven die een tragewegen beleid daadkrachtig en visueel vorm kunnen geven. Cases die o.i. tevens een meerwaarde kunnen betekenen voor onze samenleving van vandaag.

Waarover spreken we?

Kleine doorsteekjes, kerkwegels, bospaden, landbouwwegen, jaagpaden, oude spoorwegbeddingen, ... Het zijn allemaal wegen die gebruikt worden voor en door traag verkeer. Voetgangers en fietsers, ruiters en joggers genieten van deze veilige en heel vaak groene trajecten, maar waar tevens plant en dier graag 'gebruik' van maken. Ze verbinden niet alleen de ene locatie met een andere. Ook zorgen ze voor verbondenheid met de lokale landbouw-, cultuur-historische en natuurwaarden. Trage wegen kunnen zowel verhard als onverhard zijn, historisch of recent(er) aanwezig zijn, alsook een publiek of privaat karakter hebben. Samen vormen ze het grote netwerk van onze kleine mobiliteit, de haarvaten van ons wegenstelsel!

Omkijkend

In 2013 werd een inventarisatie uitgevoerd omtrent de verdwenen en nog bestaande buurtwegen. Hieruit is vanuit de milieuraad een gewenst toekomstbeeld naar voor geschoven. Het stadsbestuur ambieerde het herstel van 10 missing links die later werden herleid naar 5 en waarvan uiteindelijk 1 (Sentier 5 te Oostkerke) werd gerealiseerd. Er was ook het gesubsidieerde herstel van 5 bestaande tracés. Initiatieven stoelden eerder op 'opportunisme en momenta' dan een gericht eigen beleid. De werkgroep TW van de milieuraad kwam jaarlijks 2x samen en had eerder een informerende dynamiek om te duiden waar het bestuur mee bezig was. TWIJG betreurt dat voorstellen van buiten de ambtelijke werking niet altijd gesteund werden door het bestuur. Rapport: voldoende, maar het had beter gekund!

Acht basisprincipes voor een goed gemeentelijk tragewegenbeleid:

1. Een duidelijke gemeentelijke **beleidsvisie** biedt de nodige handvaten om operationele beleidskeuzes te maken op het terrein en beslissingen door richtlijnen te onderbouwen. Een visie die richting geeft waar de gemeente naar toe wil op korte, middellange en lange termijn. Als basis is er alvast het Gemeentewegendecreet (mei 2019) waarbij elke gemeente een beheer- en vrijwaringsplicht wordt opgelegd voor haar wegen, o.m. de historische buurtwegen. Trage wegen moeten ook volwaardig deel uitmaken van het gemeentelijk mobiliteitsplan en -beleid met een weerspiegeling in de meerjarenbegroting.
2. Om een degelijke beleidsvisie te ontwikkelen is een geüpdate **inventaris** van alle trage wegen noodzakelijk. Niet in het minst om een aangepaste onderhoudsplanning te kunnen opmaken. Deze bestaat uit een kaart en olijsting met alle beschikbare informatie over elke trage weg. Bij voorkeur is deze informatie publiek toegankelijk en digitaal beschikbaar. Meteen wordt tevens vorm gegeven aan andere beleidslijnen zoals openbaarheid van bestuur en participatie van de burger.
3. Streven naar een gemeentedekkend **netwerk** waarvan niet alleen routes en/of knooppunten deel van uitmaken. Het moet ook aanzetten tot functioneel medegebruik door scholen, cultuur- en sportcentra, erfgoed- en groenzones, alsook woon- en industriezones veilig met elkaar te verbinden. Missing links die hierdoor tot uiting komen, krijgen een oplossingsgerichte aanpak, eventueel stapsgewijs. Alle trajecten moeten binnen dit netwerk als wandelvriendelijk kunnen beschouwd worden en kunnen een combinatie inhouden van onverharde, halfverharde en verharde tracés. In het bijzonder moet elke kans benut worden om het Blankaartwandelnetwerk nog aantrekkelijker te maken. Zie ook 'in concreto'.
4. **Ondersteuning** van toeristisch/recreatieve **producten/projecten/voorstellen** die het gebruik van trage wegen stimuleren. Zo gelooft TWIJG o.m. sterk in het haalbare idee om in de regio een meerdaagse wandelroute IJzer & polder uit te tekenen (+/- 150 km) waarbij de best-off der trage wegen de wandelaar leidt naar de mooiste hoekjes en kantjes van onze streek. Kan Diksmuide hierin mee een trekkersrol vervullen?
5. Om problemen over een trage weg snel aan te kaarten moet er een duidelijk gemeentelijk **meldpunt** zijn. Het systematisch uitbouwen van een zorgend vrijwilligersnetwerk creëert niet alleen verbondenheid met maar ook verantwoordelijkheid van de burger.
6. Niet in het minst is het belangrijk om in te zetten op de **kwaliteit** van onze trage wegen en vooral in te zetten op ontharding, vertraging en vergroening. Naast de beleving en de veiligheid wint men hierbij ook waterinfiltratie, afkoelingseffect en biodiversiteit. (Gedeeltelijke) verharding kan daar waar het niet anders kan i.f.v. de veiligheid. Waar mogelijk worden wandelaars ook gescheiden gehouden van fietsers en/of ruiters. Creëer passende rustpunten met eventueel extra beperkte omgevingsinfo (eventueel QR-codes). Ook beeknaamborden bieden een extra dimensie om trageweggebruikers het landschap beter te laten 'lezen'.
7. Geef trage wegen visibiliteit door gebruik te maken van specifieke **naamborden**. Ook voor op vandaag naamloze en gebruikte trage wegen (zonder adressen). Een naamgeving schept immers lokale verbondenheid met de omgeving, het verleden en/of een traditie.
8. Een goed gemeentelijk en 'gedragen' beleid stuurt o.m. aan op participatie en inspraak van de burger. In die zin is het werken met een open **werkgroep** waarin zowel geëngageerde vrijwilligers, betrokken ambtenaren alsook relevante politici zich samen buigen over de trage wegen in hun gemeente dan ook een interessant gegeven. TWIJG hoopt dan ook dat de huidige werkgroep kan blijven functioneren en meer mag zijn dan een ambtelijk informatieplatform.

In concreto: 25 voor 25

Binnen bovenstaand kader lijsten we alvast 25 mogelijke concrete acties op voor Diksmuide. Vele voorstellen dragen ook bij tot een verdere uit- of inbreiding van het Blankaartwandelnetwerk.

➤ DIKSMUIDE CENTRUM:

1. **Fiets- en wandelverbinding langs het Sparkevaardeken** doorheen bedrijventerrein Heernisse tussen Ring en Esenkasteel. Dit traject vormt de ideale navelstreng om een fietsvriendelijke link te creëren tussen IJzerdijk-IJzerboomgaard enerzijds en de fietsverbinding Blankaart anderzijds met het centrum van Diksmuide. Zowel functioneel als recreatief fiets- en wandelverkeer kunnen er hun plaats krijgen. Zo worden ook zones voor bedrijven, sport en spel, de scholencampus, Esenkasteelpark en woonwijken op veilige en trage wijze met elkaar verbonden.
2. **Projectontwikkelaars** moeten maximaal rekening houden met het realiseren van publieke ruimten om mee een veilig, traag en belevingsvol kleinstedelijk tragewegennetwerk te versterken.

➤ ESEN:

3. **Wandelverbinding (-tunnel) in de Warestraat:** Een ondertunneling van de spoorweg voor wandelaars moet als een noodzakelijke en veilige verbinding gezien worden bij de aanleg van de fietssnelweg F35. Fietsen en wandelen worden hierdoor optimaal gescheiden en blijft de belevingswaarde van de Bethoosters Broekenwandelroute alsook de historische link tussen dorp en vallei (en Vladslo) behouden.
4. **Verbinding Bedelf - Hooiweg.** Door bebouwing is een deel van de Sentier nr. 36 verdwenen en moeten gebruikers via de drukke en onveilige Roeselarestreet de Hooiweg bereiken. Deze trage weg kan in veiligheid en kwaliteit beter worden door een verlegging te realiseren langs de (akker)rand van de particuliere eigendommen in de Hooiweg.
5. **Verbinding Maagdhoeke - Roeselarestreet:** bestaande verbinding opwaarderen.

➤ KAASKERKE:

6. **Ontsluiting westelijk deel IJzerboomgaard:** via de onderdoorgang van de nieuwe 'IJzerbrug' kan een nieuw verbindend pad beneden en naast het bruggenhoofd zorgen voor een verruiming van de wandelmogelijkheden. Niet in het minst voor bvb joggers of wandelaars met hond. Zo kan ook de verhouding aan verhard en onverhard parkoers in dit provinciaal domein in een betere balans gebracht worden.
7. **Ontharding Kapellestreet:** gelegen binnen het provinciaal domein IJzerboomgaard is het onnodig deze verhard te laten voortbestaan.
8. **By-pass Stiltepad:** op de andere zijden van het weiland gelegen aan de hoeve-ruïne kan een wandelstrook worden voorzien waardoor fietsers en wandelaars tijdelijk van elkaar kunnen gescheiden worden waardoor het ook voor liefhebbers van het onverhard wandelen aantrekkelijker wordt.

➤ KEIEM:

9. **Verbinding Waleweiden – Tervatebrug:** via de rechteroever van de IJzer en de paaiplaats (Natuurpunt)

➤ **LAMPERNISSE:**

10. Tweespoorenweg Visserstraat: Deze straat is enkel toegankelijk voor plaatselijk verkeer en op meerdere plaatsen aan herstelling toe. Hier liggen mogelijkheden om de beschadigde delen als een tweespoorenweg heraan te leggen. Dit biedt extra belevingswaarde aan de populaire Zannekinswandelroute.

➤ **NIEUWKAPELLE:**

11. IJzerdijk: snelheidsremmende maatregelen daar waar zich het Blankaartwandelnetwerk (alsook de Oude Zeedijkwandelroute) situeert. Dit kan in combinatie met rust- en infopunten die in dit buitengebied zo goed als niet aanwezig zijn.

➤ **SINT-JACOBSKAPELLE:**

12. IJzerdijk: snelheidsremmende maatregelen daar waar zich het Blankaartwandelnetwerk situeert. Dit kan in combinatie met rust- en infopunten die in dit buitengebied zo goed als niet aanwezig zijn. Waar mogelijk kan een ingerichte of beheerde wandelstrook ook achter de vangrail worden voorzien.

➤ **STUIVEKENSKERKE:**

13. Kasteelhoevestraat: Deze relatief smalle straat vormt een belangrijke schakel voor heel wat (boven-)lokale wandelroutes. Ook voor een bezoek aan het natuurgebied is deze weg cruciaal om alle kijkhutten te kunnen bereiken. Omdat deze ook veel gebruikt wordt als verbindingsweg tussen de N35 (Pervijze) en N369 (Keiem) voor gemotoriseerd verkeer, is een aanpassing wenselijk met een vrijliggende wandelstrook i.f.v. meer veiligheid. De heraanleg van deze weg is dan ook een (gemiste?) kans.

14. IJzerdijk: de aanleg van een wandelstrook op vlakke oeverstrookdelen achter de vangrail is een mogelijkheid om voetgangers voor bepaalde zones van de rijweg te houden. Dit zowel tussen Dodengang en Stuivekenskerke alsook tussen Schoorbakke- en Tervatebrug. Ook mountainbikers zullen hier graag gebruik van maken. Het is dan ook wenselijk om bij aanpassingswerken aan de IJzeroever dit telkens mee in overweging te nemen. Ook hier kunnen snelheidsremmende maatregelen genomen worden in combinatie met rust- en infopunten die in dit buitengebied zo goed als niet aanwezig zijn.

➤ **OOSTKERKE:**

15. Oeverstrook Oude A-vaart: deze oeverstrook in beheer van de Westkustpolder biedt de mogelijkheid om een verbinding te realiseren tussen het Oude A-vaartpad met dorpskern van Oostkerke. Op deze manier wordt het karakteristieke polderdorp getakt aan de populaire fiets- en wandelverbinding tussen buurdorpen Pervijze en Lampernisse.

➤ **OUDEKAPELLE:**

16. Verbinding Groingnestraat – Nieuwkapellestraat: een 'herwaardering' van Sentier nr. 11 maakt mogelijk om ook Oudekapelle op de tragewegenkaart te plaatsen. Op deze manier zou een wandellink met de Oude Zeedijk en het buurdorp Nieuwkapelle worden gecreëerd waardoor beide polderdorpen beter in het Blankaartwandelnetwerk ingepast kunnen worden. Niet alleen een meerwaarde voor de lokale bewoners maar tevens voor de horeca en logieverstrekken in de omgeving.

➤ **VLADSLO:**

17. Verbinding Praetbos – Wulvennestbos – Koekelarebos: o.m. de doorgang van het Wulvennestbos (ANB) en de verbinding met de Westveldweg zijn hierbij cruciale schakels om deze Vlaamse groengebieden met elkaar te verbinden.

➤ **WOUMEN:**

18. Verbinding WZC/basisschool – Zuidbroekstraat: niet alleen een cruciale schakel om het dorp nog beter te connecteren met het achterliggend Blankaartgebied, ook voor de lokale dynamieken van WZC de Zilvervogel, de basisschool, Sport Vlaanderen en ijshoeve tHof van de Rhille betekent dit een meerwaarde.

19. Oeverstrook Kerkebeek: een smalle wandelstrook langs de beek kan voor Woumen een tweede zuidelijke tragewegontsluiting betekenen richting Blankaartwandelnetwerk. Dit voorstel zou mogelijks mee kunnen opgenomen worden met het beheerplan van de beek.

20. Verbinding Eierdreefje – Koekuitstraat: Om de missing-link tussen Woumen met de buurgemeenten Klerken en Esen op te lossen biedt een herwaardering van Sentier nr. 19 een mogelijkheid door het huidige Eierdreefje te verlengen tot de Koekuitstraat.

21. Verbinding Ring – Oostdijk: Eens de Diksmuidse ring is aangelegd is de ontwikkeling van een fiets-wanderverbinding tussen Diksmuide en Woumen een logische volgende stap om ook het tragewegennetwerk tot verdere ontplooiing te brengen. Op deze manier wordt Diksmuide via een tweede poort tot het Blankaartwandelnetwerk ontsloten. Ook voor heel wat functioneel fietsverkeer is dit een meerwaarde.

22. Zuidbroekstraat: Deze weg is een cruciale weg binnen het wandelnetwerk van De Blankaart. Er is heel wat (sluip)verkeer op deze smalle weg. Niet in het minst vanwege de site Sport Vlaanderen. Een gedeelte van 180m tussen huisnummer 5 en 6 inrichten als éénrichtingsverkeer (richting Ieper) vermindert deze druk. De Pollaertstraat is als tweevaksweg meer geschikt voor het autoverkeer op te vangen, omleiding (vb Woumenkermis) blijft mogelijk en de meeste bewoners kunnen gedeeltelijk nog 2 richtingen gebruiken.

➤ **ALGEMEEN:**

23. Een ommetje in en rond elke dorp-kern: met minstens 1 trage half- of onverharde weg!

24. Elk dorp/centrum verbonden met haar buur(deel)gemeente: Trajecten die over de volledige lijn fiets- en wandelvriendelijk zijn en waarvan ook enkele half- of onverharde wegen deel van uitmaken. Indien relevant: over de gemeentegrenzen heen!

25. Naamborden: in volle coronatijden hebben vrijwilligers van TWIJG het Diksmuids grondgebied geïnventariseerd op trage wegen die op vandaag worden gebruikt maar geen naam hebben. In detail (afstanden, naamgeving, aantal borden) werd dit overgemaakt aan het stadsbestuur die in dit naambordenplan voor trage wegen (in tegenstelling met vele gemeenten) jammer genoeg geen meerwaarde zag. Omdat visibiliteit voor TWIJG een belangrijke pijler is binnen een tragewegenbeleid, kan een weliswaar samenvattend overzicht in deze ambitienota niet ontbreken:

Deelgemeente	Lengte aan trage wegen	Totaal aantal	Aantal zonder naambord
Lampernisse	2865m	4	2
Nieuwkapelle	1000m	3	3
Oudekapelle	0m	0	0
Sint-Jacobskapelle	0m	0	0
Oostkerke	0m	0	0
Kaaskerke	8185m	6	4
Stuivekenskerke	4450m	4	4
Pervijze	4885m	5	4
Woumen	5155m	9	9
Esen	4695m	8	8
Beerst	1800	5	3
Vladslo	10313m	20	18
Keiem	2090m	3	3
Diksmuide	6275m	29	19
TOTAAL	51713m	96	77

Alvast dank om deze nota uw aandacht te willen geven.
TWIJG staat steeds open voor dialoog en participatie.

Namens de vrijwilligers en het kernbestuur Trage Wegen IJergemeenten,

Contact: twijg1@gmail.com

augustus 2024

