

## Verlag luistersessies 14/12/2023

### Herinrichting Diestsesteenweg (N29) Tienen

#### Inhoud

**Troeven: Wat maakt het aangenaam om te wonen en werken op de Diestsesteenweg? 4**

**Pijnpunten: Wat maakt het minder aangenaam om te wonen en werken op de Diestsesteenweg? 6**

## Aanpak en opzet

*Op 14 december (2023) vonden in het Sociaal Huis in Tienen een aantal luistersessies plaats in het kader van de herinrichting van de Diestsesteenweg. Een 40-tal omwonenden en handelaars deelden hun ervaringen over wonen, werken en verplaatsen langs de steenweg. Het Agentschap Wegen en Verkeer, Stad Tienen en studie bureau Arcadis willen via de luistersessies beter begrijpen hoe bewoners en handelaars de Diestsesteenweg ervaren en welke wensen ze koesteren. De aanwezigen gingen in gesprek met elkaar en de ontwerpers, die nu aan de slag gaan met de input en voorstellen die ze noteerden.*

*De luistersessies hadden **3 doelstellingen**:*

- 1. Een beter beeld krijgen van **hoe de Diestsesteenweg wordt beleefd** door bewoners en handelaars.*
- 2. **Verkennen welke wensen en verbeterkansen** men ziet om de leefbaarheid en verplaatsingen te organiseren in de toekomst, ook al blijft zwaar verkeer aanwezig op lange termijn.*
- 3. Deelnemers **informer**en over traject en verkennen samenwerking en communicatie.*

*Na een kennismaking tussen projectteam en bewoners en handelaars, werden tijdens de luistersessie deze verschillende doelstellingen besproken. Bewoners en handelaars konden hun ervaringen en wensen toelichten, en ze konden ook vragen stellen die het projectteam zoveel als mogelijk beantwoordde.*

*Alle ervaringen, aandachtspunten, wensen en suggesties die we verzamelden tijdens de luistersessies leggen we samen met de afspraken en richtlijnen voor het ontwerpen van gewestwegen. Het ontwerpteam gaat hiermee aan de slag voor het verkennen van alternatieven om alle functies op de Diestsesteenweg te reorganiseren. In de loop van 2024 gaan we hierover terug in dialoog met omwonenden en handelaars.*

*Wilt u op de hoogte blijven van de laatste info? Neem dan een kijkje op [wegenenverkeer/tienen](#). U kan er ook inschrijven op de nieuwsbrief.*

## Samenvatting inzichten

De Diestsesteenweg is voor de bewoners meer dan een 'doorstromingsstraat'. Het is **een plaats waar ze (graag) wonen met troeven zoals de nabijheid van de stad, de groene aantrekkelijke omgeving en de goede bereikbaarheid** (op regionaal niveau).

Volgens de bewoners staat de leefbaarheid (en de kwaliteit van hun woningen) onder druk, voornamelijk door de toename van het zwaar vrachtverkeer. Dit leidt tot onveiligheid, aangepast parkeer- en verplaatsingsgedrag, overlast voor woningen en schade aan het openbaar domein. Daarnaast lijkt het een hele reeks van problematieken in beweging te zetten. Dit doet ons concluderen dat er een **sterk uitgesproken wens is om de druk van het zwaar verkeer te verminderen en de basiskwaliteit van het openbaar domein te herstellen** (zoals onder andere de riolering, putdeksels en voetpaden).

Verplaatsingen langs de Diestsesteenweg voelen voor veel bewoners onveilig en oncomfortabel aan. Overdreven snelheid, de toename van verkeer en de slechte staat van de voetpaden zijn de meest aangehaalde pijnpunten. Men beseft dat deze pijnpunten aanpakken complex is en dat het smalle wegprofiel vraagt om prioriteiten te stellen. **De wens naar comfortabele voetpaden wordt uitgesproken** die gebruikt kunnen worden voor verplaatsingen langs de steenweg, richting de stad en het omliggende landschap. Daarnaast wil men zich veilig met de fiets kunnen verplaatsen en veilig in- en uitrijden van parkings, opritten en garages. **Het aanpakken van de snelheid ziet men hier als belangrijk middel.**

Er is een sterke **vrees dat aan de beschikbare parkeerruimte wordt geraakt**. Hoewel het langsparkeren als onveilig wordt ervaren, verkiezen velen toch het parkeren langs de steenweg vanwege de nabijheid en het moeilijk en onveilig uitrijden uit private parkeerruimtes. Voor sommigen is nabije parkeerruimte noodzakelijk wegens beperkte mobiliteit.

Het kruispunt ter hoogte van de vesten waar Pollepelstraat, Vissenakenstraat en Houtemstraat samenkomen, wordt ervaren als onveilig, complex en onvoldoende gebruiksvriendelijk voor voetgangers en fietsers en automobilisten. **Er is een uitgesproken wens om dit kruispunt te herbekijken zodat de transparantie en leesbaarheid ervan verbetert voor alle gebruikers.**

De bewoners uiten een **sterke vraag naar een heraanleg van de steenweg**. Er leven reeds verschillende verhalen over de heraanleg. Voor velen is het bovendien een **verhaal dat al lang leeft**. Bewoners benadrukken de **wens om snel vooruit te gaan** en al verdere stappen te ondernemen. Daarbij achten ze het **belangrijk dat ze duidelijk en juist worden geïnformeerd en weten waar ze terecht kunnen met vragen**.

Vragen die reeds werden gesteld en in een volgend moment zullen weerkeren, zijn: Wat is de timing en planning van de werken? Hoe bereikbaar zijn de woningen en handelszaken tijdens de werken? Waar kan men tijdens de werken parkeren? Hoe wordt het verkeer omgeleid? Wat betekent de heraanleg van het voet- en/of fietspad (o.a. voor parkeerruimte)? Welke overheid is voor welke aspecten verantwoordelijk op de Diestsesteenweg?

## Troeven: Wat maakt het aangenaam om te wonen en werken op de Diestsesteenweg?

De deelnemers van de luistersessies zijn voornamelijk eigenaars van woningen die **minstens 10 jaar op de steenweg wonen**. Ook heel wat bewoners die **hier al langer woonden**, waren aanwezig. Sommigen kochten het huis over van hun grootouders. Oudere deelnemers verwijzen naar de Diestsesteenweg als een levendige straat met veel handelaars en winkeltjes. Er liep vroeger ook een tramverbinding door de voortuintjes van de oneven huisnummers. 33 jaar geleden sprak men ook van een herinrichting van de steenweg. Tot op heden is dit niet gebeurd. De deelnemers hopen dat het deze keer minder lang zal duren om tot actie te komen.

**Algemeen gezien wonen de deelnemers aan de luistersessies graag op de Diestsesteenweg** vanwege de belangrijke troeven zoals de goede bereikbaarheid en de kwaliteit van het omliggende landschap.

De meest vermelde troef is de **goede bereikbaarheid** van Tienen voor gemotoriseerd verkeer. Vanop de Diestsesteenweg in Tienen heb je een vlotte verbinding richting Leuven en Brussel, Wallonië (Doornik) en Limburg.

“We zochten eerst een woning in de buurt van Leuven, maar dit was niet binnen ons budget, daarom zijn we wat verder beginnen zoeken en dan is het Tienen geworden, want hier hebben we een vlotte verbinding richting Leuven en winkels en voorzieningen bij de hand.”

“We woonden voordien 10 jaar in Leuven en zijn hier in Tienen terechtgekomen, omdat we een fijne woning vonden waar de kinderen ook graag wilden wonen.”

Daarnaast vinden de deelnemers het interessant dat hun woonplaats **gelegen is nabij winkels, scholen, sportfaciliteiten, ziekenhuizen, andere voorzieningen, het centrum en station**. Daarnaast hoeven bewoners ook niet ver te gaan om een rustige wandeling of fietstocht te maken in het groen. De route aan de watertoren lijkt populair en er wordt ook verwezen naar de Roosbeekvallei. Kortom, **men woont in een stad met de bijbehorende faciliteiten, maar toch een landelijk karakter**. Dit vinden de bewoners een grote troef.

“We wonen vooraan in een stad en achteraan in het rustig groen.”

“We hebben de voordelen van een stad aan de voorkant en aan de achterkant wonen we in het groen.”

“Tienen is op den buiten wonen in de stad.”

Een andere troef volgens de deelnemers, is het **parkeren van de wagen voor de deur**. Dit is comfortabel (zowel voor mobiele als minder mobiele bewoners) en gemakkelijk bij het laden en lossen van goederen en personen. Het valt op dat een deel van de deelnemers verwijst naar hun **medische situatie** wanneer ze de noodzaak toelichten om over een parkeerplaats voor de deur te beschikken. Dit is voor hen dus ook een van de grootste redenen om op de Diestsesteenweg te wonen.

Verderop aan de velden lijkt er vaak plaats te zijn om te parkeren. Sommige deelnemers frustreren zich over de **publieke parkeerplaatsen die geprivatiseerd worden** door mensen met een versteend voortuintje. Zij mogen niet verbieden dat anderen voor hun tuin parkeren als er geen wagen staat. Sommige bewoners huren een garagebox op de steenweg. Vroeger ging de poort van de parking van de HUBO niet dicht 's avonds, maar omdat de wagens op die parking soms beschadigd werden en de huizen ernaast te kampen hadden met meer inbraken, is er beslist om de parking af te sluiten 's nachts.

Zoals ook in de bevraging duidelijk werd, geven sommige deelnemers aan zich langs de steenweg te parkeren terwijl ze ook een private garage of oprit hebben. Enerzijds omdat ze de wagen snel weer nodig hebben en het **in- en uitrijden te gevaarlijk vinden** door **weinig zichtbaarheid** op het verkeer. Anderzijds omdat er **meerdere wagens per huishouden** zouden worden gebruikt. Ook het in- en uitrijden aan de HUBO wordt als onveilig ervaren.

“Van de stad mag ik mijn voortuintje niet meer heraanleggen, want ze willen dat ik er iets groen van maak. Ik ga niet met mijn grasmachine door mijn huis lopen om de voortuin af te maaien hoor.”

“We rijden weinig met de wagen, maar als we wel de wagen nemen dan moeten we erg zoeken om een parkeerplaats dichtbij de deur te vinden.”

Samen met de goede bereikbaarheid, het omliggende landschap en parkeren voor de deur is **betaalbaar wonen ook een belangrijke troef**. Sommige deelnemers geven aan dat ze langs de Diestsesteenweg in Tienen zijn komen wonen, omdat de woningen er nog betaalbaar zijn.

## Pijnpunten: Wat maakt het minder aangenaam om te wonen en werken op de Diestsesteenweg?

Deelnemers benoemen het **zwaar vrachtverkeer en uitzonderlijk vervoer** als grootste pijnpunt. In elk gesprek is verwezen naar de oude plannen van een noordoostelijke ring. Er is hoop, maar weinig vertrouwen dat deze er zal komen.

Men geeft aan dat het vrachtverkeer vooral de laatste jaren is toegenomen. De bewoners geven aan dat de invoering van de kilometerheffing op snelwegen zorgt dat vrachtwagenchauffeurs steeds meer via de Diestsesteenweg rijden om de tol te vermijden. Andere mogelijke redenen die aangehaald worden, zijn de algemene toename van vrachtverkeer en de wayfinding van GPS-systemen. Naast het aantal vrachtwagens is ook de grootte van de vrachtwagens en landbouwvoertuigen toegenomen. Het zwaar vervoer brengt **gedaver, trillingen en geluidshinder** met zich mee. De geluidshinder lijkt met de aanleg van de nieuwe top laag al erg verminderd te zijn, maar de trillingen blijven toch nog aanwezig. Een aantal deelnemers getuigen over scheuren in hun huis, verzakte vloeren ... die volgens de bewoners gekoppeld zijn aan het verkeer. Voornamelijk deelnemers zonder voortuin geven aan hinder te ondervinden van de trillingen. Er wordt gevraagd om putdeksels uit het bandenspoor van (vracht)wagens te houden, want die verzwakken het wegdek en maken veel lawaai. Sommige deelnemers melden dat ook de sirenes van de hulpdiensten hen 's avonds en 's nachts onnodig wakker maken. Het meeste uitzonderlijke vervoer, passeert volgens de bewoners 's nachts op de Diestsesteenweg.

Er wordt gesuggereerd om een **analyse** te doen van de **vrachtwagenbewegingen langs de Diestsesteenweg om** een beter zicht te krijgen op het aantal vrachtwagens dat deze sluiproute neemt (Bekkevoort-E40).

“Mijn kastdeuren trillen open en glazen trillen uit de kast. Er zijn zelfs huizen die scheuren hebben opgelopen van al dat gedaver. De huizen zijn niet gemaakt van cement, maar van mortel.”

“Tot voor de nieuwe top laag, was het op de zolderkamer niet meer te doen van al het gedaver van de vrachtwagens.”

“Er is al lang sprake van een noordelijke ring, die werd zelfs beloofd gerealiseerd te zijn voor de heraanleg van de vesten. Dat is dus niet het geval.”

“Als zwaar vervoer er niet uitgaat, dan is er opnieuw een heraanleg nodig binnen 20 jaar.”

Daarnaast spreken de deelnemers ook over het **gebrek aan hoffelijkheid** van wagens, en in het bijzonder van vrachtwagens. Vrachtwagenchauffeurs blijken vaak niet gepast te reageren. Vooral fietsers lijken zich bedreigd te voelen door het zware verkeer. Er wordt gewezen op het feit dat buitenlandse vrachtwagenchauffeurs niet bekend zijn met het fietsen op de rijweg.

Een van de belangrijkste pijnpunten die in alle gesprekken terugkwam, zijn de **scheve en verzakte voetpaden**. Bovendien zijn ze op sommige plaatsen **ook te smal** door obstakels zoals verlichtingspalen (zouden in het verleden gewoon aan de huizen bevestigd zijn). De voetpaden worden frequent gebruikt. Veel deelnemers gaan eerder te voet dan met de fiets naar winkels, scholen, voorzieningen, het centrum en het station (wegens onveilig fietsen). De staat van de voetpaden is zowel voor minder mobiele als mobiele mensen een hele uitdaging. Men geeft aan soms op de parkeerstrook te wandelen. Met (elektrische) rolstoelen, kinderwagens, rollators, krukken ... doet men over een korte afstand een lange tijd. **We mogen stellen dat de slechte staat van de voetpaden minder mobiele bewoners isoleert**. Algemeen is er weinig begrip en inzicht in de reden waarom er niets aan de voetpaden wordt gedaan.

Ook het **oversteken** op de steenweg is niet gemakkelijk. **Er missen zebrapaden** aan de Werkmanssteeg/Funschuur en de HUBO. Vooral het kruispunt (met het knipperlicht) aan de apotheek wordt als een gevaarlijk en slecht georganiseerd punt aangeduid door onder andere de slechte zichtbaarheid en de onduidelijkheid van het verkeerslicht.

“We hebben beide zwakke enkels, vanuit onze sportieve achtergrond, en sinds we op de steenweg wonen, hebben we onze voeten al vaak omgeslagen. Dus we kijken constant naar de grond als we op de steenweg wandelen”

“Als ik oversteeek probeer ik altijd (oog)contact te maken met de autobestuurder voordat ik oversteeek. Maar met mijn kinderen durf ik soms zelfs niet over te steken, dus dan staan we lang te wachten.”

“Ik woon nu in het huis van mijn oma, omdat die vast zat in haar huis. Ze kon door de slechte voetpaden zelfs niet meer naar de winkel die hier vlakbij is.”

“Mijn moeder zit in een rolstoel. Onlangs heb ik haar zover gekregen om een klein toertje te maken buiten. Het ommetje was klein (nog geen 100m) maar we hebben er langer dan een uur over gedaan, omdat het constant uitwijken en zoeken was waar het mogelijk was om te rijden zonder te kantelen.”

De slechte staat van de voetpaden is volgens de deelnemers gekoppeld aan de **verzakkingen van de rioleringen in de ondergrond**. Er wordt ook aangehaald dat veel bewoners last hebben van **water in de huizen en kelders**. Bij hevige regen zou het water uit de riool in de huizen komen. En volgens bewoners zouden de vochtproblemen verergeren door het regelmatig open en dichtmaken van de weg en voetpaden voor herstellingen. Vooral bewoners uit zone 1 en de oneven nummers (tot ter hoogte van Sitora) wijzen op dit probleem.

“Het water spuit soms recht omhoog uit het putje. Vooral tijdens de zomer is dit het ergst. Het moet zelfs niet hard regenen of we hebben het vlaggen.”

Een ander belangrijk pijnpunt dat vaak wordt aangehaald is **de snelheid van het autoverkeer**. Men geeft aan dat als er geen files zijn, er snel wordt gereden, meer dan 50 km/u. De snelheid geeft een gevoel van onveiligheid. De bewoners hebben daarnaast binnenshuis voornamelijk last van tractors en vrachtwagens die 's avonds en 's nachts snel passeren. Voor de **flitspaal** wordt even afgeremd, maar daarna opnieuw opgetrokken. Sommigen zeggen dat de flitspaal in de verkeerde richting staat, bergaf zou volgens hen meer nood zijn aan een flitspaal. Anderzijds staan ze volgens andere bewoners vaak met de flitsauto. De bewoners beschrijven de Diestsesteenweg als een **mooiere rechte baan die aanzet om snel te rijden**. Aan Deelberg zou de wegversmalling het verkeer niet afremmen, terwijl bewoners dat wel hadden verwacht. De paaltjes worden daar regelmatig omvergereden.

**Er is vraag naar maatregelen om de snelheid te beperken.** Deelnemers suggereren verschillende oplossingen zoals zone 30, extra flitspaal, trajectcontroles en verkeersplateaus.

“Heel de steenweg tot aan de oprit in Bekkevoort heeft trajectcontroles, waarom hier niet, waar de meeste mensen op de steenweg wonen.”

“Ik woon aan de HUBO en zeg vaak dat ik ter hoogte van de flitspaal woon, omdat de mensen dit beter weten zijn. Dat toont al goed aan dat hier snel wordt gereden.”

“Onlangs was er een ongeluk voor onze deur en onze brievenbus is daardoor kapot. Gelukkig moest de brandweer van niet ver komen, wat een van de weinige voordelen is van op de steenweg te wonen.”

Veel deelnemers benoemen dat het zwaar verkeer, de snelheid van het verkeer en de afwezigheid van infrastructuur ervoor zorgen dat er **niet veilig kan worden gefietst**. De fiets wordt door veel deelnemers vermeden. Veel kinderen blijken niet te durven fietsen, omdat ze schrik hebben voor een ongeluk. Sommige deelnemers vertelden dat een familielid van hen of zij zelf al werden aangereden in het verleden. Opvallend is dat vooral bewoners uit zone 1 zeer duidelijk aangeven de fiets niet (meer) te gebruiken wegens onveilig. De deelnemers die wel fietsen, hanteren **verschillende manieren om om te gaan met deze situatie**.

De meest assertieve fietsers geven aan hun plaats **op de rijweg** duidelijk in te nemen. Op die manier kunnen wagens de fietsers moeilijk inhalen en moeten ze achter hen blijven. Sommige vrachtwagens ergeren zich aan fietsers, waardoor ze erg dicht tegen hen rijden, toeteren en gebaren maken die aangeven dat ze gek zijn. Deelnemers vertellen dat vooral vrachtwagenchauffeurs met een buitenlandse nummerplaat weinig begripvol reageren. Anderen geven aan het **voetpad** te gebruiken. Ook al beseffen ze dat dit voor bewoners van de rijhuizen niet erg veilig is, tenzij men de snelheid aanpast. Bewoners uit zone 1 geven aan bij het buitenkomen van de woning verrast of bijna aangereden te worden door fietsen of steps. Een aantal bewoners geeft aan dat de **Oude Diestsebaan en Vissenakenstraat goede alternatieven** zijn voor fietsers. Dit wordt vooral aangegeven door mensen die aan het begin of einde van de Diestsesteenweg wonen of langs achter toegang hebben. Inwoners uit het middelste deel van de steenweg geven aan dat de afstand tot deze alternatieve routes te groot is. 's Avonds en 's nachts wordt de Oude Diestsebaan als onveilig ervaren wegens ontbreken van lichten in het deel aan het Vinkenhof, het kan daar erg donker zijn.



Verder vertellen deelnemers hun fiets niet vaak langs de weg te parkeren uit schrik om gestolen te worden.

“’s Avonds rijd ik niet langs de Oude Diestsebaan, omdat het daar als vrouw alleen erg onveilig voelt zo tussen de velden en vooral tegen Vinckenhof is er een erg donker stuk.”

“Mijn kind is vorige week nog door een jongen bijna overhoop gereden op de fiets die snel het voetpad opkwam.”

“Mijn dochter is al aangereden geweest toen zij met de fiets op weg was naar de Oude Diestsesteenweg om naar school te fietsen.”

“Met mijn kinderen fiets ik op de rijweg, maar wanneer er files zijn, durf ik met hen niet tussen de geparkeerde wagens en het verkeer slalommen. Dan fietsen we op het voetpad, maar dan worden de mensen boos.”

Uit de gesprekken blijken weinig deelnemers gebruik te maken van de bussen die op de steenweg stoppen (lijnen 390, 399, 420 en 540). Veel deelnemers verplaatsen zich met de wagen.

Een ander belangrijk pijnpunt vormt de **smalheid van de weg**. Het conflict tussen kruisende vrachtwagens en het smalle profiel van de weg, komt vaak aan bod. Deelnemers vertellen over de vele **spiegels die worden afgereden**, of deuren en flanken die worden **beschadigd**. Ze parkeren de wagen op het voetpad om dit te vermijden. Ook al beseffen ze dat ze hierdoor voor voetgangers de doorgang moeilijker maken. Vaak lijkt het voetpad al in beslag genomen te worden door straatlantaarns, geparkeerde fietsen, de flitspaal ... Daarnaast worden de voertuigen volgens de bewoners steeds breder. Ze verwijzen vaak naar bestelwagens. Deze situatie leidt ook tot onveiligheid voor fietsers. Kruisende vrachtwagens wijken uit richting de parkeerstrook. Iemand stelt zachtjes voor om de steenweg misschien eenrichting te maken voor auto's en om fietsverkeer in twee richtingen te laten passeren.

Daarnaast gaan er blijkbaar al heel wat **verhalen rond** over het profiel van de weg: de rijweg zou breder worden en er zou een apart fietspad worden aangelegd. Dit zou willen zeggen dat er ongeveer een halve meter **onteigend zou moeten worden** van de voortuintjes en de hele rij woningen ten zuiden van de Werkmanssteeg. Er blijkt ook onduidelijkheid te zijn over wie (AWV of de stad) verantwoordelijk is voor wat i.v.m. de Diestsesteenweg (parkeerstroken, waterleidingen, rijweg, voetpad ...). Het lijkt dus een aandachtspunt om **genoeg te communiceren naar bewoners** en hen naar de **officiële kanalen** en informatiebronnen door te sturen.

“Als iemand voor de eerste keer op de Diestsesteenweg parkeert, dan is die de spiegel kwijt.”

“Met de fiets aan de hand en mijn dochter achterop kan ik soms niet door op het voetpad aan de flitspaal”

Een ander belangrijk besproken pijnpunt tijdens elke luistersessie, is het kruispunt ter hoogte van de vesten. Dit wordt gelinkt aan de **dagelijkse files** van auto's en vrachtwagens tijdens de spitsuren in de meest dichtbebouwde en dichtbevolkte zone, nl. tussen de vesten en de Werkmanssteeg. Er is een algemeen gevoel dat het aantal voertuigen is toegenomen. De **verkeerslichten voor wagens op het kruispunt aan de vesten** zouden op goede momenten slechts 4 wagens doorlaten. De verkeerslichten voor de voetgangers zouden ook erg kort zijn en tot lange wachttijden leiden.

"Vanaf half acht heb je het vlaggen. Ik gebruik mijn eigen straat niet. Ik rijd vaak via Deelberg naar de Vissenakenstraat of Aarschotsesteenweg om naar de Vesten te gaan. Dat is vaak sneller dan via de Diestsesteenweg."

"Wij hebben bewust ervoor gekozen om onze kinderen in Vissenaken naar school te sturen, omdat we dan niet mee door die verkeersstroom moeten die richting de ring gaat."