

Van: Trage Wegen vzw <info=tragewegen.be@mail194.atl81.rsgsv.net> namens Trage Wegen vzw <info@tragewegen.be>
Verzonden: zaterdag 21 december 2013 15:43
Aan: Veerle Solia
Onderwerp: e-zine Trage Wegen vzw | over een Mobiliteitsplan, winterwandelingen en doorlopende straten

Wordt de e-mail niet correct weergegeven? [Klik hier om het in uw browser te bekijken.](#)

Trage wegen vzw

Openbaar onderzoek Mobiliteitsplan Vlaanderen



Na meer dan twee jaar stilzwijgen na het [studiewerk](#) en de [publieksbevraging](#) is het er: het Mobiliteitsplan Vlaanderen, ofwel: het Ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen. Tot en met 12 januari 2014 kan iedereen kan zijn opmerkingen en suggesties bij het plan kwijt via de website www.mobiliteitsplanvlaanderen.be. Hier alvast in een notendop wat wij ervan vinden.

Welke mobiliteit kiest Vlaanderen?



Wie heldere keuzes zoekt in het plan, komt van een kale kermis thuis. Het Mobiliteitsplan maakt deze niet. Vlaanderen kiest voor een én/én-verhaal. In niet minder dan 20 actielijnen lopen auto's, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers elkaar letterlijk voor de voeten. Het is met een vergrootglas zoeken naar hét beginsel van het Mobiliteitsdecreet: het STOP-principe. (Even herhalen: stappen, trappen, openbaar vervoer, privé-vervoer) Terwijl dit toch

In dit E-zine:

- Openbaar onderzoek Mobiliteitsplan Vlaanderen
- Trage Wegen stelt voor: Driedaagse cursus Quantum GIS
- Het kan wél: gemeente Beersel dwingt openstelling voetweg af
- Netwerk Duurzame Mobiliteit werft aan (m/v)!
- Doorlopende straten: een stukje autoperspectief doorbroken
- Wetterse winterwandelingen editie 2014
- Uitsmijter: De grote natuurenquête

de basis voor het mobiliteitsbeleid zou moeten zijn. Voor iedereen zitten er snoepjes in het plan verwerkt. Zo spelen in actielijn 4 trage wegen een rol(letje): "Het doel van de actielijn is om de verschillende infrastructurele netwerken op een zo milieu- en natuurvriendelijk mogelijke manier (her) in te richten, te beheren en te onderhouden en de belevingswaarde van het openbaar domein te verhogen." Schitterend, maar vervolgens komt er een waslijst aan maatregelen aan bod waarin andermaal geen keuzes gemaakt worden: geluidsschermen, walstroomnetwerken, tank- en herlaadstations voor voertuigen op alternatieve brandstoffen. Maar het optimaal benutten van het rijke biotoop dat een tragewegennet voor onze fauna en flora inhoudt? Niet in het plan te vinden.

Het mobiliteitsbeleid is een eiland

Het Mobiliteitsplan maakt een erg sectorale indruk. Daarmee bedoelen we dat het plan opgemaakt is zonder een duidelijke relatie met bijvoorbeeld het (eveneens in opmaak zijnde) Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, het Plattelandsbeleidsplan of het Klimaatsbeleidsplan. Zeer zeker, men vermeldt dergelijke plannen wel, maar maakt vervolgens de zaken uit deze plannen niet concreet. Als in het Plattelandsbeleidsplan trage wegen aan bod komen als belangrijke hefboomen om de mobiliteit op het platteland te verbeteren, wordt dit gewoon



geciteerd. Sympathiek, maar v an een plan waar we 4 jaar op hebben moeten wachten, hadden we méér verwacht. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen verengt het modale weefsel voor voetgangers en fietsers tot een louter functioneel netwerk met knooppunten. Een gemiste kans. Een vervoerssysteem voor voetgangers en fietsers is immers een "vervoersruimte", een weefsel van plaatsen en verbindingen, waarbij de weggebruiker tegelijk ook ruimtedeelner is. In die zin moet Vlaanderen streven naar een samenhangende ruimte voor voetgangers en fietsers, die binnen de logica van het STOP-principe niet wordt gehinderd (maar versterkt) door de netwerken van openbaar en privaat vervoer. Op die manier zou het Vlaamse mobiliteitsbeleid zich uitdrukkelijk kunnen koppelen aan het beleid Ruimtelijke Ordening, Klimaat, Natuur- en Leefmilieu, Wonen, ... maar dat lezen we nergens.

Over naar de lokale besturen



Net zoals in andere

beleidsdomeinen, schuift de Vlaamse overheid altijd maar meer verantwoordelijkheden door naar de gemeenten. Het plan creëert hooggespannen verwachtingen (actielijn 6: "Fijnmazigheid van de netwerken verhogen") om een fijnmazig tragewegennet uit te bouwen én te beschermen. Ze wentelt deze rol af op de lokale besturen en voorts is de kous af. We moeten vaststellen dat er vervolgens onvoldoende centen, noch expertise worden aangeboden, zodat het voor de gemeenten behelpen wordt. Vrij ironisch: het plan maakt zelfs nog melding van de Milieuconvenant 2014-2019 (*waarvan we intussen weten dat die er niet zal komen*). Ook dat is een constante: Vlaamse stimulansen voor gemeenten om in te zetten voor trage wegen werden de afgelopen jaren alleen maar afgebouwd: de ter ziele gegane *Module 15* uit de mobiliteitsconvenant is daarvan een perfect voorbeeld. De lokale besturen hebben met dit Mobiliteitsplan trouwens het raden naar concrete doelstellingen of visie van de Vlaamse overheid als het over dat tragewegennet gaat.

Provincies zegt u?

De provincies spelen op het vlak van trage wegen een cruciale rol vanuit hun wettelijke bevoegdheden in het kader van de Buurtwegenwet (beslissingsbevoegdheid bij elke wijziging aan het buurtwegennet). Bovendien heeft de Vlaamse overheid met de vijf provincies een "mobiliteitscharter" afgesloten, waar "trage wegen" één van de 5 pijlers is. In het Mobiliteitsplan Vlaanderen komen we de provincies amper tegen en relatie tot trage wegen wordt er zelfs niet over gesproken. Trage Wegen vzw kijkt uit naar een duidelijke visie op hoe de samenwerking met de lokale besturen (gemeenten en provincies) zal leiden tot het realiseren van dat fijnmazige tragewegennetwerk.

Voetgangers blijven de zwakke weggebruikers



Het Mobiliteitsplan is duidelijk een

kind van zijn tijd. Hoewel de overheid weigert te kiezen voor minder autoverkeer (en dit ondanks [peak travel](#), de stagnatie van de vraag naar personenvervoer in geïndustrialiseerde landen), wordt fietsen stilaan toch beschouwd als een verplaatsingswijze die er wel toe doet: fietssnelwegen, snellere reistijden per fiets en zelfs een "winterdienstverlening" zijn maar enkele van de batterij maatregelen ten gunste van fietsers. Prima, uiteraard. Maar te voet gaan is duidelijk een inferieure verplaatsingsmodus. Trage Wegen vzw wil een Mobiliteitsplan waarin onderkend wordt dat harde barrières (zoals autosnelwegen, waterwegen en spoorinfrastructuur) óók verliestijden en omloopfactoren met zich meebrengt. Dat een fijnmazig tragewegennet niet louter dienstbaar is voor fietsers, maar er ook voor kan zorgen dat we binnendoor naar de bakker of naar school kunnen. Het lijkt erop dat we deze inzichten zélf in de praktijk zullen moeten brengen...

Maak zeker je bemerkingen over op www.mobiliteitsplanvlaanderen.be, en doe dat vóór 12 januari 2014.

(Met dank aan [Labo Rand](#) voor de renders en tekeningen)

[Lees meer](#)

Trage Wegen stelt voor: Driedaagse cursus Quantum GIS



Meer en meer wordt er in de verschillende lokale beleidsdomeinen gewerkt met geografische informatie. Om deze te gebruiken had je tot voor kort dure softwarepakketen en dito opleiding nodig. Niet zo met Quantum Gis. Dit is een degelijk, vrij te downloaden GIS-programma waarmee je zowel basisbewerkingen als meer gevorderde analyses kunt uitvoeren.

In deze opleiding leren we jou de beginselen van gis en zetten we jou op weg met QuantumGis.

[Lees meer](#)

Het kan wél: gemeente Beersel dwingt openstelling voetweg af



In het Vlaams-Brabantse Beersel werd onlangs voetweg 40 terug in gebruik genomen. De voetweg verbindt (op de grens van de deelgemeenten Huizingen en Lot) de Menisberg met de Sollenberg. Dit is een officiële buurtweg, ingeschreven in de Atlas der Buurtwegen, die een korte en veilige dwarsverbinding vormt tussen de woonwijken.



Een

nieuwe omwonende sloot in 2007 (!) de weg af, waarop een andere aanpalende eigenaar hetzelfde deed. Gevolg: wandelaars stootten enkele tientallen meters voor de Sollenberg op een muur én een afsluiting stoten. De boodschap "privaat" kregen ze erbovenop. Daarop ging de gemeente Beersel naar de rechtbank. Meer dan 6 jaar na de feiten, trekken de aangelanden die de voetweg afsloten aan het kortste eind en is de voetweg terug open. Op de Dag van de Trage Weg 2013 werd de voetweg 40 opnieuw ingewandeld.

Het heeft allemaal bijzonder lang geduurd, maar uiteindelijk dwong de gemeente via de rechtzaak wel de openstelling af. Burgemeester Hugo Vandaele (CD&V) legt uit: "Vanop die voetweg konden wandelaars soms wel in de tuin kijken en de betrokken eigenaars hadden daar moeite mee. Omwille van de privacy hebben ze dan de doorgang belet, maar men mag niet vergeten dat die voetweg daar al lag toen ze de woning hebben aangekocht. Als ze daar echt zo veel problemen mee hadden, dan moesten ze het perceel maar niet gekocht hebben."

Dwangsom

De gemeente kreeg in 2012 van de Vrederechter in eerste aanleg gelijk: de voetweg moest terug open. Maar één van de twee omwonenden ging in beroep. Burgemeester Vandaele:

"Intussen was er wel al een dwangschrift uitgevaardigd, waardoor de eigenaar riskeerde om een dwangsom te moeten betalen per dag dat de voetweg niet opengesteld was. Maar zover is het niet gekomen. We troffen een minnelijke schikking en de buur heeft alles zelf in orde gebracht. Wij hebben als gemeente wel een trap voorzien aan de berm ter hoogte van de Sollenberg. Vroeger moesten wandelaars die berm als het ware beklafteren, maar we hebben nu voor wat meer comfort gezorgd."

Naamborden

Dat voetwegen voor het gemeentebestuur belangrijk zijn, bewees het enkele jaren geleden door alle voetwegen en naam en/of nummer te geven. "Bedoeling was daarmee om de voetwegen weer meer in de aandacht te brengen, zodat ze opnieuw gebruikt zouden worden", zegt burgemeester Vandaele. "Het gebruik ervan is zeer belangrijk, anders groeien ze weer toe."



(met dank aan [Editiepajot](#) en het [Nieuwsblad](#) voor foto's en duiding)

[Lees meer](#)

Netwerk Duurzame Mobiliteit werft aan (m/v)!



Trage Wegen vzw is lid van het Netwerk Duurzame Mobiliteit. Het Netwerk ontstond eind 2012 vanuit de koepel van mobiliteitsorganisaties Komimo vzw. De doelstelling: als netwerkorganisatie duurzame mobiliteit zo breed mogelijk ingang laten vinden in de hele samenleving. Een platform

om met heel diverse actoren aan duurzame mobiliteit te werken. Vandaag is het Netwerk Duurzame Mobiliteit op zoek naar iemand (m/v) die de kar van het netwerk op gang kan trekken, als koepelmedewerker de leden-mobiliteitsorganisaties (waaronder Trage Wegen!) kan ondersteunen én die bovendien het team coördineert.

Lees de >>> [volledige vacature](#) op de website van het Netwerk Duurzame Mobiliteit

[Lees meer](#)

Doorlopende straten: een stukje autoperspectief doorbroken



Sinds deze >>> [zomer](#) heeft onze Wegcode heeft er een nieuw verkeersbord bij: F45b, doodlopende weg, uitgezonderd voor voetgangers en fietsers. Het aanwijzingsbord moet voetgangers en fietsers duidelijk maken dat een doodlopende weg voor hen doorlopend is. Een mijlpaal, want hiermee sneuvelde de gedachte dat een weg enkel en alleen voor auto's bestaat. Een echt

succesverhaal, dat hopelijk ook internationale navolging krijgt.

Het concept van de doorlopende weg bestaat al langer. Heel wat gemeenten pasten hun verkeersborden 'F45, doodlopende weg' vorig jaar al aan. Ze kregen daarvoor het 'Actiepakket doorlopende straten' van het Steunpunt Straten met daarin een plan van aanpak en een set stickers. Toch zijn de borden pas vanaf 18 augustus 2013 officieel geldig, dat is de dag waarop de [wet van 10 juli 2013](#) tot invoering van het bord in de Wegcode in werking treedt.



De wegbeheerders mogen het nieuwe verkeersbord F45b aanpassen om de lokale situatie te verduidelijken. Uit de parlementaire voorbereidingen blijkt wel dat de wegbeheerders in die gevallen het Verdrag van Wenen van 8 november 1968 op het wegverkeer moeten respecteren. Bovendien moet steeds verkeersbord F45 als basis worden gebruikt samen met de 3 bijkomende iconen van bord F45b: het lijntje, de voetganger en de fietser.

Het nieuwe bord moet bijdragen tot een beter gebruik van onze wegen, in het bijzonder om het stappen en fietsen als duurzaam vervoermiddel te bevorderen als alternatief voor het autobediene. Fietsers en voetgangers die een buurt niet kennen, zullen immers geneigd zijn

om wegen die zijn aangeduid als doodlopend niet te gebruiken, terwijl er voor hen toch vaak een doorgang is. Uit een steekproef van de Voetgangersbeweging blijkt dat 70 tot 75% van de 27.104 doodlopende straten in ons land eigenlijk doorlopen... in een trage weg.

Het invoeren van het nieuwe verkeersbord loopt overigens bijzonder vlot. Jan Vilain van de Voetgangersbeweging licht toe: "Er zijn in België intussen 72 steden en gemeenten die deelnemen aan het project Doorlopende Straten. Zesenzestig daarvan bevinden zich in Vlaanderen, vijf in Wallonië en één in het Brusselse gewest". En dat wordt zichtbaar op het terrein, zo ook in Gent, waar er in één klap >>> **335 doorlopende straten** bijkwamen. Dit >>> **voorbeeldje** uit het Waals-Brabantse Ottignies toont dat een "impasse débouchante" rechtstreeks inspeelt op het behouden van een trage weg!

De >>> **International Federation of Pedestrians** (waarvan de Voetgangersbeweging lid is) wil dit Belgische succesverhaal uiteraard over de hele wereld toepassen.

[Lees meer](#)

Wetterse winterwandelingen editie 2014



Trage wegen onderhouden is de taak van de gemeente. Maar het gebruik van de trage wegen levendig houden is evenzeer een belangrijke taak van de gemeente. De gemeente Wetteren neemt die alvast erg serieus. Om het wandelaar gemakkelijk te

maken, zijn een groot aantal wegen in Wetteren aangeduid met een naambord. Als er echter ter plekke te weinig plaats is, vind je enkel het kleine bordje met het logo van trage wegen erop. Maar er is meer: om het belangrijke erfgoed van de trage wegen nog meer bekend te maken bij het publiek, organiseert de gemeente elke winter trage wegenwandelingen waarop iedereen van harte welkom is.

[Lees meer](#)

Uitsmijter: De grote natuurenquête



Wat is jouw mening over natuur dicht bij huis?
Wat denk jij over de bescherming van bedreigde diersoorten, wilde natuur en mooie

landschappen? Dat wil Natuurpunt (één van onze lidverenigingen) te weten komen met de Grote Natuurenquête. Met de resultaten stappen we naar de Vlaamse politici. Met de wijzing

van het natuurdecreet focust Vlaanderen op de gebieden die door Europa beschermd worden. De gebieden die daarbuiten vallen, zowat 90% van de oppervlakte van Vlaanderen, zouden nog amper middelen krijgen. En de verkiezingen komen er in sneltreinvaart aan.

>>> [Geef je mening](#) en maak kans op een overnachting in Les Cabanes de Marie, een prachtige boomhut op 30' van Brussel.

[Lees meer](#)

Trage wegen vzw - Kasteellaan 349 A - 9000 Gent - 09 331 59 20 - info@tragewegen.be

[Uitschrijven](#) | [Stuur](#) deze mail naar een vriend

Volg ons spoor:

The MailChimp logo, featuring the word 'MailChimp' in a white, cursive script font on a teal rectangular background.