

**Van:** Trage Wegen <info=tragewegen.be@mail23.us4.mcsv.net> namens Trage Wegen <info@tragewegen.be>  
**Verzonden:** maandag 1 december 2014 11:33  
**Aan:** Nieuwsarchief  
**Onderwerp:** E-zine Trage Wegen | Met inspiratie, kinken en een terminus!

---

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

---

**Trage wegen vzw**

**Met inspiratie, kinken en een terminus!**

## Kink in de link: harde tijden, met hoop op een zachtere toekomst



Op 18 november organiseerden we alle **Kink in de Link**-partners (TreinTramBus, Fietzersbond, Grote Routepaden en Trage Wegen) een groot debat over barrièrewerking van harde infrastructuur. Geen evident onderwerp. Wel een problematiek die steeds dichterbij komt. Aan het debat ging een jaar voorbereiding vooraf: het in kaart brengen waar waterwegen, gewestwegen, spoorwegen... een barrière vormen voor de zachte weggebruikers. Omdat de beleidsmakers en infrastructuurbeheerders de touwtjes in handen hebben, confronteerden we hen met enkele stellingen. Want het zijn zij die de barrières weg moeten werken. Meer nog: zij zullen barrièrewerking moeten voorkomen in de toekomst.

### Pittig debat

Onder de strakke begeleiding van moderator **Greet Op de Beeck** volgde een bij wijlen pittig debat. Ook Han van der Voet, bestuursvrijwilliger van het Nederlandse Wandelnet (en als ervaringsdeskundige en onderzoeker terzake al ettelijke jaren bezig met de problematiek) schoof mee aan de debattafel. Een verslag van deze mooie afsluiter van het project 'Kink in de Link' (waarvoor we zullen ijveren om het in de nabije toekomst verder te zetten).

## Stelling 1: de rol van de infrastructuurbeheerders



De recent (door W&Z) afgesloten sluis in Denderbelle kon deze stelling niet beter omschrijven. **Agnes Peil** (W&Z) legde uit dat in alle gevallen steeds de veiligheid van de gebruiker (en ook de mogelijke aansprakelijkheid van de beheerder) primeert. Dit zien de meer dan 70 mensen in de zaal, met daarin heel wat vertegenwoordigers van het middenveld, echter helemaal anders. Volgens hen kan het sluiten van kruisingen zelf leiden tot gevaarlijkere situaties voor de zachte weggebruiker. Je wordt in de auto gedwongen en staat zo aan de basis van nog meer verkeersonveiligheid. Het argument 'Veiligheid' lijkt zo een drogreden te worden.

**Peter De Backer** (AWV) en **Jochen Bultinck** (Infrabel) antwoorden hierop met een tweede doodoener: 'budget'. Uiteraard zijn centen cruciaal, maar het is een misvatting dat alle maatregelen die het zacht netwerk ten goede komen per definitie duur moeten zijn. **Han van der Voet** laat vrijwel onmiddellijk een kritische stem horen: "Wat ik hier hoor, lijkt zo hard op het discours in Nederland. Het is altijd een kwestie van centen. Dat is het uiteraard niet, het gaat over keuzes maken. Een lichaam kan niet zonder aders, maar ook niet zonder haarvaten. Als je een robuust netwerk wil uitbouwen, moet dat zowel een degelijk netwerk voor auto's als voor voetgangers en fietsers. De maatregelen die genomen worden hoeven daarom niet altijd duur te zijn. Het plaatsen van paaltjes in Nederland aan overwegen heeft al zijn nut bewezen, terwijl dit geen dure ingreep is."

**Agnes Peil** (W&Z) is het wel eens met de stelling dat de rol van de infrastructuurbeheerders ruimer moet ingevuld worden dan de kerntaken. Dat beweert ze nu ook al te doen: onderdoorgangen voor fietsers langs waterlopen, de vele fietspaden op dijken én toch een aantal nieuwe fietsbruggen staan op stapel. **Jaak Boon** (kabinet Vlaams Minister voor Mobiliteit en Openbare Werken Ben Weyts) benadrukt dat dit ook in de komende legislatuur, o.a. door vermelding in de beleidsbrief mobiliteit, belangrijk zal blijven: "We spreken nu al niet meer van Koning Auto, maar wel nog van onze kleine Prins. Daar moet het beleid op afgestemd zijn: niet alleen voor de wagen, maar ook voor fietsers en voetgangers". Verder hoopt hij in deze legislatuur op een nauwere samenwerking met Infrabel. "Federale materie", stipt Boon aan.

## Stelling 2: bovenlokale en gebiedsgerichte werking

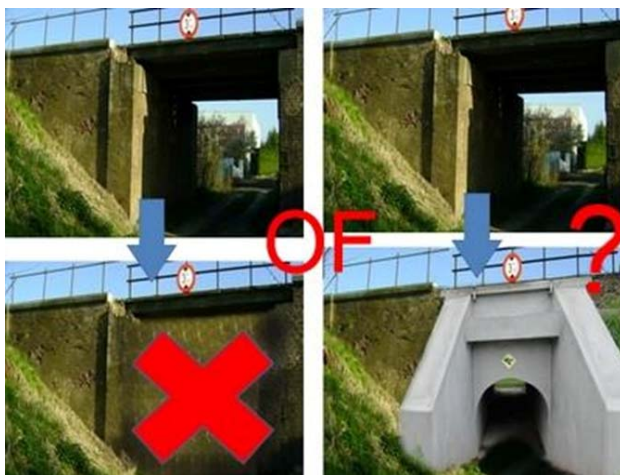


Uitbouw van een netwerk van snelle groene autoluwe fietsroutes doorheen de Noorderkempen aanvullend op hoofdroutes fiets. Bron: Vectris

De stelling wordt ingeleid door **Geert**

**Vercruysse** van studiebureau Vectris. Hij toont een bovenlokale mobiliteitsvisie voor de Noorderkempen, die de komende jaren richtinggevend wordt voor alle infrastructuurprojecten in het gebied. Winst voor alle weggebruikers. Aan de debattafel heerst opvallende eensgezindheid: iedereen ziet er wel brood in én blijkt dit zelfs al in meerdere of mindere mate toe te passen. **Agnes Peil** (W&Z) wijst erop dat ze voor hun bovenlokale werking ook een belangrijkere partner vinden in de VLM (Vlaamse Land Maatschappij). **Peter Hertog**, Oost-Vlaams gedeputeerde voor Mobiliteit: "De provincie tracht bovenlokaal werken te coördineren, een aanpak die zowel geld als tijd kan uitsparen, vooral voor de betrokken gemeentes. Onze positie is daarin neutraal, omdat we zelf geen wegen meer in beheer hebben. Zo reiken we een overlegplatform aan voor de infrastructuurbeheerders enerzijds en de gemeentes en middenveldorganisaties anderzijds. Wat spoorwegen betreft, ondersteunen we in Oost-Vlaanderen de spoorlijncomités." Een dergelijke rol ook opnemen voor andere infrastructuurlijnen en daarbij actief waken over een samenhangend geheel, is een taak die de gedeputeerde alvast zou zien zitten.

### Stelling 3: Creëren van draagvlak



Om draagvlak te creëren is het belangrijk alle actoren bij de infrastructurele projecten te betrekken en liefst al vanaf het prille begin. En daar knelt duidelijk het schoentje. De stelling wordt ingeleid met de op til staande sluiting van de tunnels onder de spoorweg Gent-Mechelen in Kapelle-op-den-Bos. Het valt voor de gewone mens amper te begrijpen dat er in het naburige Londerzeel (op dezelfde spoorlijn) een tunnel wordt opengehouden... voor de koeien. Hoe geloofwaardige klinken woorden als "participatie" en "goede communicatie" dan nog? **Peter De Backer** (AWV) en **Jochen Bultinck** (Infrabel) beweren wel steeds te zorgen voor participatie. De manier waarop

vervolgens de zaal losbarst, maakt duidelijk dat de huidige manier van 'participatie' toch niet het nodige draagvlak bereikt. Vanuit het publiek worden tal van voorbeelden op het terrein aangehaald als zijnde uitgevoerde infrastructuurwerken waar men als zachte weggebruiker niet over te spreken is en nooit een uitnodiging tot participatie voor gekregen heeft.

De indruk blijft dat het eerder over "participatie achteraf" gaat en dat de samenhang (bv. in Kapelle-op-den-Bos) soms ver te zoeken is. Waarom is het toch zo moeilijk om om van bij aanvang van een project alle mogelijke opties in kaart te brengen en samen met de gebruikers tot een sterk onderbouwde keuze te komen? **Han van der Voet** gooit nog wat olie op het vuur: "Kijk, iedereen heeft de mond vol van participatie. Maar het werkt niet. Ik spreek nu voor een situatie die ik ken, deze in Nederland. Omdat we nu allemaal moeten besparen, voeren we toch plannen uit waarvan de bevolking ze niet lust. Daar moet je tegenin gaan, want in zo'n land wil ik niet leven!"

#### Stelling 4: Draaiboek/protocol voor vooroverleg



En dat leunt naadloos aan bij de vraag hoe je er dan voor moet zorgen dat projecten wél gedragen worden door de bevolking. Nu wordt er expliciet naar Nederland gekeken. **Han van der Voet** schetst het als volgt: "In Nederland ging men bij ProRail uit van het 'Geen overweg is de beste overweg'-principe. Vele overwegen werden gesloten zonder dat er inspraak was van gebruikersgroepen. Dankzij de derde kadernota is daarin verandering gekomen. ProRail wordt verplicht om advies in te winnen bij de belangenverenigingen nog vóór de officiële procedure start wanneer zij een overweg willen sluiten. Wij krijgen dus nu de kans om onze mening te geven. En we zijn op voorhand ingelicht. Daardoor wordt er nu meer rekening gehouden met de visie van wandelaars en fietsers. Die regeling (protocol) is een goed hulpmiddel om gevoeligheid te realiseren bij partijen, maar het is jammer genoeg geen garantie op een goede 'door ons gewenste' afloop. De krachtsverhoudingen tussen de deelnemende partijen zijn ongelijk, ze verschillen van plaats tot plaats en wisselen in de tijd."

**Jochen Bultinck** (Infrabel) erkende het belang van een duidelijk draaiboek, bv. op basis van het vademecum fietsvoorzieningen, te hebben. Dat kan ervoor zorgen dat het standpunt van de zachte weggebruiker en het advies van het middenveld meer (of verplicht) wordt meegenomen bij de opmaak van de plannen bij infrastructurele ingrepen. Hierbij moet wel op toegezien worden dat het niet één van de vele regelgevende factoren wordt die er nog extra bijkomen en als last wordt aanzien. Het moet een 'tool' zijn dat een nuttig werkinstrument en hulpmiddel vormt bij aanleg of herinrichting van harde infrastructuurlijnen. Dit 'werkinstrument of protocol' zou gestuurd en opgemaakt moeten worden vanuit de bevoegde overheden, hetzij gewestelijk hetzij federaal. Hier zijn niet de infrastructuurbeheerders, wel de politici aan zet. Kritiek uit

de zaal: "Er wordt in de antwoorden steeds verwezen naar bestuurlijke oplossingen. Jammer dat de inbreng van omwonenden of het middenveld op voorhand al wordt voorgesteld als een bijkomende last. Dan lijkt het erop alsof je eigenlijk gewoon je zin wil doen."

Het valt natuurlijk te betreuren dat participatie moet afgedwongen worden, maar met Kink in de Link zijn we alvast blij dat de infrastructuurbeheerders er de meerwaarde van inzien. De zwaktes uit de kadernota van Nederland, moeten bij een vertaling naar Vlaanderen uiteraard grondig onder de loep genomen worden en weggewerkt worden.

## Besluit

Kink in de Link mag dan wel op de laatste benen lopen, het eigenlijke werk moet nog maar beginnen.

Gedeputeerde **Peter Hertog** stelde het zo: "Infrastructuurbeheerders hebben een belangrijke rol te spelen, maar moeten ook in een ruimte van besparingen manoeuvreren. Het is vooral de politiek die duidelijke krachtlijnen moet uitzetten. Spreek uw politici aan!" Applaus uit de zaal. Met Kink in de Link hopen we alvast dat de bereidwilligheid van alle panelleden snel wordt omgezet in daden.



Namen deel aan het debat (van links naar rechts):

- Peter De Backer afdelingshoofd van Agentschap van Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen
- Peter Hertog – gedeputeerde bij Provincie Oost-Vlaanderen verantwoordelijk voor o.a. mobiliteit
- Han van der Voet - ex-docent Universiteit Wageningen en vrijwilliger Wandelnet (Nederland)
- Agnes Peil – afdelingshoofd Waterwegen en Zeekanalens Bovenschelde
- Jochen Bultinck – area manager Asset management bij Infrabel
- Jaak Boon - kabinetsmedewerker Vlaams Minister van mMobiliteit Ben Weyts

Kink in de Link is een project in het kader van SMOVE 2014, gerealiseerd met de steun van de Vlaamse Overheid

[Read more](#)



# Sporen in de Tijd: Trefdag 'Terminus'



Het project 'Sporen in de Tijd' loopt stilaan ten einde. De reizende tentoonstelling en het bijhorende erfgoedfestival waren over de ganse lijn een groot regionaal succes. Maar we willen nog één ritje maken. Op deze trefdag **'Terminus'** nemen we de tijd voor een terugblik, een bedanking en een aantal kritische reflecties. Iedereen is van harte welkom!

**Wanneer?** Donderdag 11 december

**Waar?** CC De Ververij – Wolvestraat 37, Ronse

## Programma:

19u30: Terugblik 'Sporen in de Tijd'

20u00: Keynote door spoorwegjournalist en schrijver Herman Welter

20u15: Slotmoment en dankwoord

20u45: Vraaggesprek: De trein rijdt verder

21u30: Afsluiten met een drankje

## Meer info

Meer weten over het project? Kijk op [www.sporenindetijd.be](http://www.sporenindetijd.be) en [Facebook](#).

Contact: Trage Wegen vzw – Kasteellaan 349A – 9000 Gent, t: 09 331 59 20, [info@sporenindetijd.be](mailto:info@sporenindetijd.be).

Sporen in de Tijd is een project van: **Trage wegen vzw** 

Met steun van:



Met de steun van het  
Prins Filipfonds.  
Avec le soutien du  
Fonds Prince Philippe.



Fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER):  
l'Europe investit dans les zones rurales.  
Avec le soutien du Commissariat Général au Tourisme de Wallonie.



[Read more](#)

## Houtkanten: voor elk wat wils



Houtkanten. Voor wandelaars een genot om langs te stappen. Voor natuurliefhebbers een bron van biodiversiteit. Voor plant en dier een plek om te groeien, te bloeien, te eten en voort te planten of om naar te vluchten en te verschuilen. De natuurwaarde van houtkanten kan niet onderschat worden. Ze vormen groene stapstenen of verbindinglijnen in verstedelijkt gebied én in gebieden met intensieve landbouw. Veel van die houtkanten liggen ook langs trage wegen. Een win-win, zo blijkt. Onderzoek toonde namelijk aan de soortenrijkdom in houtkanten langs onverharde wegen significant hoger is dan lang bijvoorbeeld tuinen of verwaarloosd grasland. En ook de landbouwer kan zijn voordeel doen met een houtkant langs de akker. Tot enkele generaties geleden was dit vanzelfsprekend. Houtkanten schermde de weg af van de weide, zorgden voor brandhout en “geriefhout”, beschutting voor het vee en verhoogden als windscherm de opbrengst van de akkers. Helaas werden deze functies door de intensieve landbouw genegeerd. Houtkanten werden massaal gerooid om de oppervlakte bewerkbaar land te verhogen.

### Van trage wegen naar energiewegen

Gelukkig worden de houtkanten de laatste jaren weer meer naar waarde geschat. Natuurverenigingen, landbouwers, regionale landschappen en lokale besturen planten jaarlijks kilometers nieuwe houtkanten aan. Het landschap wint terug aan eigenheid, de sleedoornpages weet weer waar ze hun eitjes kwijt kunnen, vleermuizen hebben weer bakens tijdens hun nachtelijke verplaatsingen, de eikelmuis heeft weer een ruim habitat dat genoeg nootjes en vruchten levert en talloze planten vinden er een plekje vrij van betreding, pesticiden en bemesting.

Maar ook economisch zullen de houtkanten als maar belangrijker worden, en niet alleen omdat ze de opbrengst van de akkers verhogen. Neem nu Malempré, een klein dorpje in de Waalse provincie Luxemburg. Net geen 300 inwoners, drie hoofdstraten, vijf actieve landbouwbedrijven. En ze gaan de komende jaren géén schrik hebben voor de energie-blackout, de landbouwers worden er immers energie-producenten: in plaats van met stookolie gaan de inwoners zich verwarmen met houtsnippers. Voorlopig zijn 43 gezinnen op het innovatieve systeem aangesloten, maar Het einddoel is om alle inwoners van warmte te voorzien. Met de 432 km houtkanten langs hun wegennet zou dat wel moeten lukken...

Een mooi voorbeeld van een duidelijke trend: landbouwers trekken als maar meer de rendabele kaart van duurzaamheid en innovatie. Want ook hier geldt: stilstand is achteruitgang..

Meer lezen?

[http://www.vilt.be/Groeien\\_bomen\\_straks\\_tot\\_in\\_de\\_akkers/](http://www.vilt.be/Groeien_bomen_straks_tot_in_de_akkers/)

<http://www.agripress.be/start/artikel/537481/nl>

<http://www.agripress.be/start/artikel/520832/nl>

[Read more](#)

## Trage wegen heropenen: wat met trekkingsrecht en mestblans?



Het gebeurt al eens dat een verwaarloosde voetweg door een akker of weiland terug ingericht wordt. De gemeente is hiertoe als wegbeheerder verplicht, maar de landbouwer die de eigendomstitel van de wegzate bezit (naakte eigendom) vraagt zich dan natuurlijk af hoe het met zijn toeslagrechten (TR = Europese premies via de Administratie Landbouw en Visserij) en mestbalans zit. Want minder grond die bewerkt wordt, komt neer op minder toeslagrechten en minder mest uitrijden. Of niet?

We vroegen het na bij de [Vlaamse Landmaatschappij](#), en het antwoord was tweeledig:

Wat de **mestbalans** betreft, blijkt het inderdaad dat de afname aan bewerkbare grond er voor zorgt dat er minder mest uitgereden mag worden. Het is natuurlijk maar hoe je het bekijkt. Je zou ook kunnen stellen dat de landbouwer de voorgaande jaren een goede zaak gedaan heeft doordat hij heeft kunnen oogsten en bemesten op een stuk grond waar dat eigenlijk niet mocht...

Wat de **trekkingsrechten** betreft: daar verandert niets aan als er een voetweg heropend wordt. Wél moet de landbouwer op de jaarlijkse verzamelaanvraag een "compressie" aanvragen. Dit is eigenlijk een reallocatie van de trekkingsrechten over de resterende oppervlakte, die verminderd zijn door één of andere 'ingreep' van de overheid op de bedrijfsoppervlakte, zoals bijvoorbeeld een onteigening voor openbaar nut. Zo kan een



'herstel' van een trage weg allicht daaronder vallen, gezien dit deel van de grond een "herbestemming" door de overheid krijgt als 'niet-landbouw'.

[Read more](#)

## Nieuw provinciaal tragewegenbeleid in Vlaams-Brabant



Eind oktober stelde de provincie Vlaams-Brabant het nieuwe provinciale beleid rond trage wegen voor op een [studiedag in Asse](#). De provincie bouwde een systeem uit om Vlaams-Brabantse gemeenten te ondersteunen om de trage wegen te inventariseren, een netwerk uit te tekenen en een actieplan op te stellen. Daarbij kan de gemeente rekenen op een bescheiden financiële bonus, ook wanneer ze hiervoor beroep doet op Trage Wegen vzw.

De provincie Vlaams-Brabant wil zo de trage wegen op de gemeentelijke kaart zetten. De provinciale ondersteuning in de praktijk blijft, maar gemeenten in Vlaams-Brabant kunnen nu ook subsidies aanvragen voor trage wegen. Nieuw is bijvoorbeeld dat de provincie vanaf nu ook de tragewegennaamborden subsidieert. Die prijzen intussen in meer dan 40 Vlaamse gemeenten langs de trage wegen.

>>> [Lees meer over het nieuwe Vlaams-Brabantse beleid en de subsidies](#)

De provincie bracht ook een [brochure](#) uit over deze nieuwe vorm gemeentelijke ondersteuning.

[Read more](#)

## De toekomst van Mobiliteit in Vlaanderen - 11 december, Gent



Het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (waarmee Trage Wegen vzw samenwerkt op het vlak van luchtkwaliteit & trage wegen onder de noemer [CleanLink](#)) nodigt op 11 december in Gent iedereen uit om een blik te werpen op de **toekomst van de mobiliteit** in Vlaanderen. Het IDM speelde de voorbije jaren een belangrijke rol in het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken en het Steunpunt Ruimte. Het was betrokken bij diverse projecten op regionaal, nationaal en Europees niveau. Vandaag vormt IDM één van de kernen in een grootschalig Vlaams Onderzoeksproject rond Stedelijke Logistiek en Mobiliteit.

Naast de presentaties over de onderzoeksthema's van het instituut, vindt er ook een **groot debat** plaats onder experts Filip Boelaert, Peter Cabus, Marcel Hertogh, Cathy Macharis en Bert van Wee over de toekomst van mobiliteit in Vlaanderen. Tot slot reikt Vlaams minister Joke Schauvliege tijdens de afsluitende receptie de **Georges Allaert-MORO-prijs** uit. Het uitgebreide programma u terug op de >>> [website van IDM](#).

(met dank aan [Zeronaut.be](#) voor de foto van de Letse fietsers met hun "Wat als... fietsers evenveel plaats zouden innemen als auto's?"-actie)

[Read more](#)

## Uitsmijter: daar zijn de Wetterse winterwandelingen terug! En nog een kleine rechtzetting.



Wie graag op stap gaat in de sneeuw, komt aan zijn trekken op de Wetterse winterwandelingen. Op verschillende zondagen in het najaar en in de winter ga je op pad langs trage wegen en mooie winterse landschappen. Afstand: 7 à 8 km. Deelname is gratis.

Zondag 14 december 2014: start om 14.00 uur aan de Sint-Annakerk (Ten Ede Dorp) van Wetteren Ten Ede, wandeling in de Ham en Bastenakkers.

Zondag 18 januari 2015: start om 14.00 uur aan de Sint-Martinuskerk van Massemen (Dorpsplein, Wetteren) voor een nieuwjaarswandeling met jenevertraktatie.

Zondag 15 februari 2015: start om 14.00 uur aan de parking Provinciaal Domein Den Blakken (Wegvoeringstraat 308, Wetteren), met het veer naar Schellebelle en een wandeling in de Kalkense meersen.

Meer info: Milieudienst Wetteren, Markt 1, 09 369 34 15, [agnes.bellemans@wetteren.be](mailto:agnes.bellemans@wetteren.be).

**En nu nog hopen op een strenge, koude winter met pakken sneeuw!**

## Waarde landgenoten!



Er sloop een miniem doch ongelukkig foutje in ons vorige e-zine. Met veel enthousiasme stelden we het **biogrondfonds De Landgenoten** aan u voor. Maar met een verkeerde website. Nog even voorstellen: met de middelen die de Landgenoten verzamelen bij consumenten, koopt het fonds grond en de eventueel bijhorende gebouwen aan. Vervolgens verleent de Landgenoten betaalbare en duurzame gebruiksrechten op deze gronden bioboeren. En het werkt, want intussen heeft de coöperatieve een eerste aankoop kunnen doen in Destelbergen, waardoor **boerderij 't Wijveld** zeker is dat deze kan blijven boeren. Word dus ook Landgenoot worden, door een schenking of door in te tekenen op de aandelen van de coöperatieve via >>> [www.delandgenoten.be](http://www.delandgenoten.be).

[Read more](#)

---

Trage wegen vzw - Kasteellaan 349 A - 9000 Gent - 09 331 59 20 - [info@tragewegen.be](mailto:info@tragewegen.be)

---

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

Volg ons  
spoor:



MailC

--

This message has been scanned for viruses and dangerous content by **Amsab-ISG**, and is believed to be clean.