TRAGE WEGEN

MEERJARENPLAN 2022-2026

Inhoudstafel

WOORD VOORAF 05

Leeswijzer 08

1 EEN NIEUWE WERKINGSPERIODE: SITUERING EN UITDAGINGEN 10

1.1 Totstandkoming van dit meerjarenplan 11

1.2 De levensloop van de vereniging in een notendop 12

1.3 Transitie en resonantie: terugblik op beleidsperiode 2017-2021 13

1.4 Van resonantie naar aarding: keuzes voor een nieuw meerjarenplan 15

1.4.1 Stellingname

1.4.2 Mensen

1.4.3 Methode

1.4.4 Terrein

2 IDENTITEIT VAN DE ORGANISATIE 19

2.1 Missie 20

2.2 Visie 20

2.2.1 Trage schakels: paden en wegen als elementaire deeltjes

2.2.2 Traag netwerk: betekenisvolle verknoping voor actieve modi

2.2.3 Trage omgeving: meer dan van A naar B

2.2.4 Trage trajecten: laveren tussen leefwereld en systeem, tussen maatwerk en reproductie

2.3 Waarden 29

2.3.1 Trage Wegen werkt transdisciplinair

2.3.2 Trage Wegen werkt participatief

2.3.3 Trage Wegen werkt open source

2.3.4 Trage Wegen werkt toekomstgericht

3 VOORSTELLING VAN DE ORGANISATIE 31

3.1 Interne en bestuurlijke organisatie 32

3.1.1 Bestuur en beslissingsbevoegdheden

3.1.2 Interne organisatie en dagelijkse werking

3.2 Een beeld van de werking: 2019 als uitsnede 34

3.2.1 Lokale trajecten: de hoeksteen van onze terreinaanwezigheid

3.2.2 Op elke vraag een antwoord: kennis verzamelen en verspreiden

3.2.3 Beleidswerk: voorwaarden scheppen en neuzen in dezelfde richting

3.2.4 Over het muurtje: thematische projectne en dwarsverbindingen

3.2.5 Uitreiken en activeren: trage wegen doen mensen bewegen

4 POSITIONERING VAN DE ORGANISATIE 39

4.1 Onze thema's 40

4.1.1 Traag verblijven

4.1.2 Vlotte stromen

4.1.3 Fortuinlijk op pad

4.1.4 Florerende routes

4.3.5 Groenblauwe linten

4.2 Onze rollen 56
4.2.1 Beweging
4.2.2 Consulent
4.2.3 Rechtenorganisatie
4.2.4 Innovator
4.2.5 Kennispool
4.3 Onze doelgroepen 57
4.3.1 Pleitbezorgers
4.3.2 Overheden
4.3.3 Medespelers
4.3.4 Publieksgroepen
4.4 Onze methoden 60
4.4.1 Dossierberhartiging, adviesverlening en vorming
4.4.2 Praktijkgemeenschap en netwerk
4.4.3 Participatie
4.4.4 Cartografie en ontwerp
4.4.5 Beleidsbeïnvloeding en -ondersteuning
4.4.6 Publiekscampagnes en communicatie
4.4.7 Onderzoek, projecten en experimenten

5 STRATEGISCHE & OPERATIONELE DOELSTELLINGEN 67
SD1 De visie van Trage Wegen is actueel, scherp gesteld en vertolkt in beleid en publiek debat 70
SD2 Diverse doelgroepen zijn gestimuleerd en ondersteund om zich in te zetten voor trage wegen 73
SD3 Cartografie toont trage wegen, drukt hun waarde uit en zorgt voor integratie van gegevens en activiteiten 78
SD4 Realisaties en activiteiten op het terrein versterken het traag netwerk en zijn een katalysator voor gebruik 82
SD5 Als organisatie handelt Trage Wegen professioneel, efficiënt, effectief, integer en kwalitatief 86

6 FINANCIERING 91
6.1 Globale financiële dynamiek van de vereniging 92
6.2 Kostenstructuur 93
6.3 Opbrengstenstructuur: analyse, projectie en keuzen 95
6.3.1 Analyse en evolutie van de opbrengstenstructuur
6.3.2 Conclusies, projecties en keuzen

7 KRUISTABEL ACTIVITEITENMODULES 101

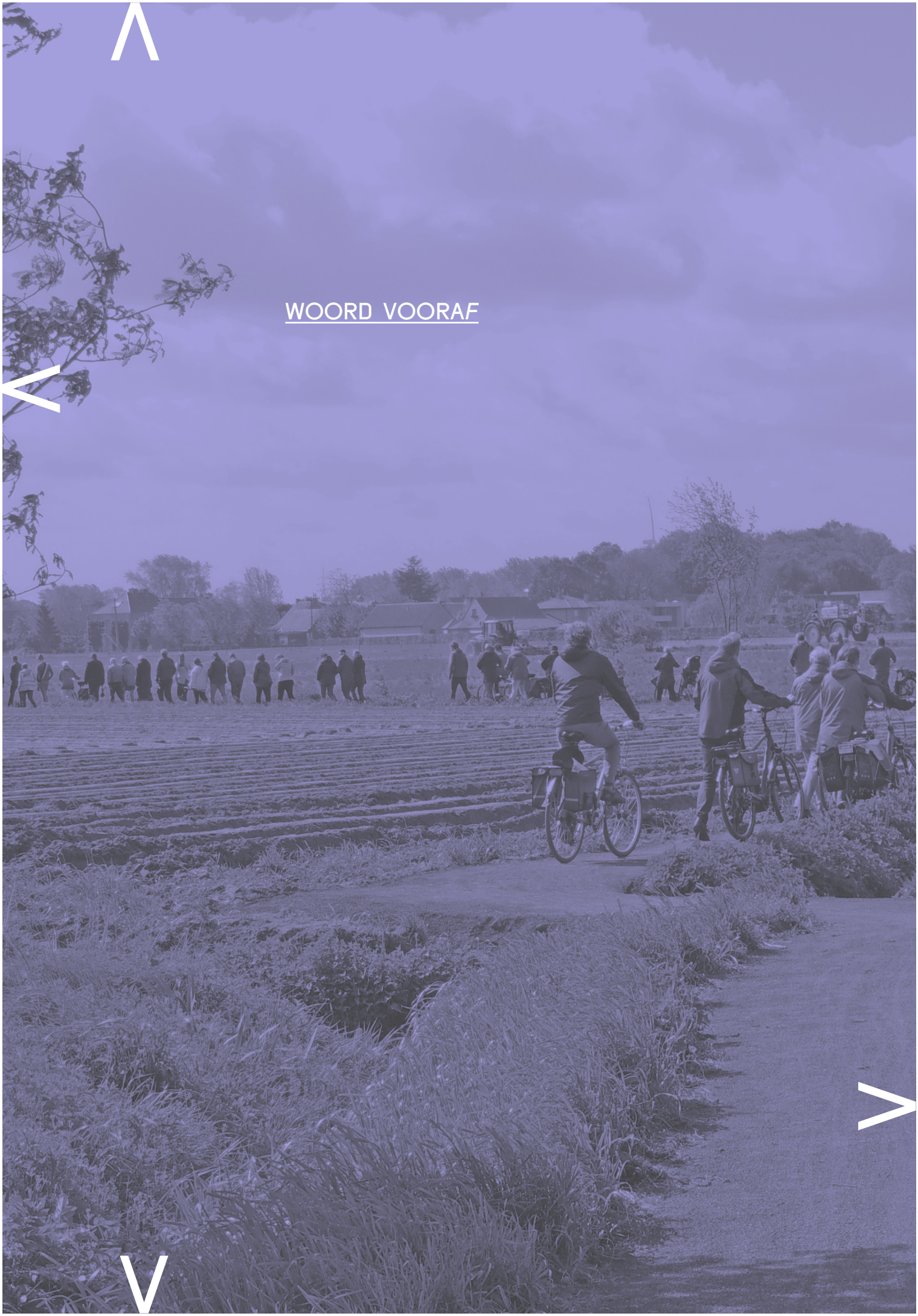
8 EINDNOTEN 107

<<

The paradox of going slow is that movement and perception are actually quickened. They become more lively, nimble and alert to possibility. Here, distraction is a virtue, not a vice, for it allows you to attend to things that might otherwise flash by unheeded. What matters is not time but timing, not how long it takes to get from A to B but the ability to seize the moment.

>>

- Tim Ingold[1]



WOORD VOORAF

Beste lezer,

Vijf jaar geleden formuleerden wij een stoutmoedig beeld in ons eerste meerjarenplan: "In 2021 maken Vlamingen massaal gebruik van trage wegen." Vandaag, bij het aflopen van dat plan, lijkt dit (over)ambitieuze beeld zich zowaar te voltrekken, voorbij onze stoutste verwachtingen en allesbehalve in de omstandigheden die wij voor ogen hadden. Effectief: sinds de eerste *lockdown* van maart 2020 gingen jong en oud in groten getale wandelen en fietsen. Niettegenstaande de bewegingsvrijheid ernstig werd ingeperkt, stimuleerde de overheid haar bevolking fysiek actief te blijven. De fietsverkoop kreeg een forse boost en mensen ontdekten de kwaliteiten van hun eigen buurt (of het ontbreken er van). Trage wegen en groene buitenruimte bleken essentieel voor een dagelijks 'coronatochtje', wat speelplezier met de kinderen, verstrooiing na urenlang telewerk of sociaal contact op anderhalve meter afstand.

Voor u ligt ons nieuw, tweede meerjarenplan, dat de werkingsperiode 2022-2026 bestrijkt. Dit betekent dat onze strijd geenszins is gestreden, ondanks de 'massale' golf coronawandelaars en -fietsers. Integendeel: de coronacrisis benadrukt net de grote nood aan een sterke, veerkrachtige wandel- en fietsinfrastructuur. De toegenomen aandacht voor nabijheidstoerisme en *staycations* wees op het enorme potentieel van de eigen leefomgeving als vakantieland[2]. In dicht bevolkte wijken werd duidelijk dat de inrichting van de publieke ruimte onvoldoende ruimte biedt voor kwaliteitsvol verblijven (of voor *social distancing*). De stille, 'lege' straten brachten een verademing en de drukte in bossen illustreerde de beperkte oppervlakte aan groen en natuur in Vlaanderen. Ons 'traag netwerk' kreeg veel te slikken. Ondertussen werd her en der nog geknabbeld aan dat netwerk. Een sober aardepad of een discrete doorsteek verdween al eens onder het beton van een nieuwbouwproject. Sommige private grondeigenaars, die doorgangsrechten liever kwijt dan rijk zijn, gingen overhaast en tersluiks over tot het afsluiten of inpalmen van een pad langs hun domein. Waakzaamheid blijft dus geboden. Enkel door het traag netwerk fijnmaziger te maken, ontstaat voldoende ruimte voor de groeiende groep wandelaars, fietsers, joggers, natuurliefhebbers, buitenmensen en rustzoekers.

In de rest van dit meerjarenplan verwijzen wij slechts sporadisch en zijdelings naar de pandemie. We willen de impact van deze disruptieve gezondheidscrisis niet onderschatten, en al zeker niet haar dramatische gevolgen op menselijk of socio-economisch vlak. Voor onze werking blijft het vooral uitkijken naar betekenisvolle verschuivingen in de domeinen omgeving en mobiliteit. Diverse commentatoren en specialisten doen pogingen deze onwezenlijke periode te vatten of speculeren over haar langdurige effecten[3]. Bij het concretiseren van dit meerjarenplan baseren wij ons in de eerste plaats op trends die al langer spelen en al dan niet een nieuwe urgentie of lading krijgen in het licht van de coronacrisis. De fundamentele maatschappelijke uitdagingen zijn wat ons betreft ongewijzigd, ook al is duidelijk dat de huidige crisis bepaalde tendensen kan faciliteren of fnuiken, versnellen of vertragen[4]. Niemand heeft een glazen bol en de aanhoudende crisis lijkt in veel opzichten een reusachtig experiment waarvan de uitkomst vooralsnog open blijft.

De aanvang van dit derde decennium in de 21ste eeuw betekent zonder meer een belangrijke mijlpaal voor Trage Wegen. Het decreet Gemeentewegen uit 2019 zal ons werk voor vele jaren tot in de kern beïnvloeden. Met onze nieuwe website presenteren wij in 2021 een fris uithangbord voor de komende jaren. Straks, bij de aftrap van

dit meerjarenplan in 2022, bestaat onze vereniging 20 jaar. Het wordt een moment om de balans op te maken en vooral vooruit te blikken. Dit meerjarenplan is daarbij ons richtsnoer: in de volgende bladzijden bouwen wij verder op 20 jaar ervaring en maken wij keuzes voor de periode 2022-2026. Daarbij richten wij de blik eigenlijk al iets verder, op de horizon van 2030, als tussenstap naar een klimaatneutraal 2050. Een groeiende groep actoren erkent het komende decennium als een scharniermoment. Beleidslijnen zijn uitgezet, zoals de 2030 Agenda voor Duurzame Ontwikkeling van de VN, de EU-biodiversiteitsstrategie voor 2030, het Europese klimaat- en energiekader 2030, enz.[5]. De lijst met uitdagingen is lang, de inzet enorm en de urgentie onmiskenbaar. We maken ons sterk vanuit onze specifieke thematische invalshoek laagdrempelige (deel)oplossingen aan te reiken voor een aantal hardnekkige maatschappelijke problemen. We willen de noodzakelijke omslag naar een meer duurzame, inclusieve, florerende en veelzijdige samenleving mee vormgeven. Stap voor stap en in samenwerking met diverse denkers, dromers en doeners die gelijkaardige transitiepaden bewandelen.

Dit kunnen we al meegeven: net zoals bij ons vorige plan, positioneren wij onze strategische doelstellingen op een kompasroos, in haar centrum en langs de vier windstreken. Een effectieve werking staat of valt met een goed werkend kompas dat richting en oriëntering biedt. Dit meerjarenplan is weliswaar geen bindende blauwdruk voor de komende werkingsperiode. Meer nog dan een set aan (kant-en-klare) antwoorden, is het opgevat als een praktische gids met aanknopingspunten en richtlijnen voor medewerkers en partners. Een werkinstrument met een hoog realiteitsgehalte, gekoppeld aan haalbare ambities. Het laat ons toe de volgende jaren activiteiten te ontplooien op een open, doortastende en samenhangende wijze.

Met dit meerjarenplan als startschot vatten wij vastberaden de werkingsperiode 2022-2026 aan. We kijken uit naar een fascinerend parcours met verrassende haltes en hartelijke ontmoetingen, rugwinden en tegenwinden, versnellingen en luwten, deugddoende omwegen en betekenisvolle (zij)sporen. Wij nodigen u graag mee uit op pad.

Veel lees- en reisgenot en tot ergens onderweg!
Trage Wegen
Mei 2021

Leeswijzer

Dit meerjarenplan omschrijft het algemene beleid en de werking van Trage Wegen. Het omvat de elementen die aantonen dat Trage Wegen voldoet aan de voorwaarden voor erkenning als **gewestelijke thematische vereniging**, zoals bepaald in het Besluit van de Vlaamse Regering houdende de erkenning en subsidiëring van milieu- en natuurverenigingen.

Om zoveel mogelijk een geïntegreerde verhaallijn aan te houden, hanteren wij **vier pijlers** die geregeld terugkeren doorheen dit meerjarenplan: **stellingname, mensen, methode en terrein**. Ze groeperen de verschillende dimensies van onze werking: onze inhoudelijke positionering (stellingname), onze doelgroepen en partnerships (mensen), onze werkwijze (methode) en onze zichtbare aanwezigheid en impact (terrein). Deze vier clusters vormen de **ruggengraat van onze werking**; ze brengen reliëf in de uitdagingen en opportuniteiten. Ze worden geïntroduceerd als organisatorische uitdagingen voor de vereniging in deel 1.4., komen vervolgens terug bij de bespreking van onze thema's (deel 4.1.) en vormen uiteraard het grondplan voor onze strategische en operationele doelstellingen (deel 5). Het zijn zo'n beetje de vier tafelpoten die onze werking stabiliteit geven. Of de vier windrichtingen die onze koers bepalen.

Aansluitend op het voorwoord schetsen we in **deel 1** de **context en contouren** voor dit meerjarenplan. De komende werkingsperiode wordt gesitueerd binnen de bijna twintigjarige bestaansgeschiedenis van de vereniging. We blikken specifiek terug op ons eerste meerjarenplan (2017-2021) en speculeren over het zwaartepunt van de komende vijf jaar. Dat doen we in deel 1.4., waar wij ook onze vier assen introduceren: stellingname, mensen, methode en terrein. Voor elke as leggen wij de vinger op de belangrijkste (organisatorische) uitdaging(en) voor de komende jaren.

In **deel 2** verwoorden wij onze **missie, visie en waarden**. We drukken uit waar Trage Wegen voor staat en wat we willen bereiken. De beschrijving van onze visie (deel 2.2.) vormt de hoofdbrok: we nemen ruim de tijd om ons inhoudelijk raamwerk uit de doeken te doen. We introduceren een eigen vocabularium om ons streefbeeld te verwoorden: trage schakels, traag netwerk, trage omgeving en trage trajecten. Dit deel is vrij abstract of analytisch opgevat; wij zijn overtuigd dat een dergelijke stelselmatige opbouw van onze visie zorgt voor duidelijkheid en houvast. Dit conceptueel raamwerk is onze stip op de horizon: een toekomstbeeld dat ons perspectief geeft en toelaat diverse maatschappelijke uitdagingen (zoals verder besproken in deel 4.1.) aan te pakken.

Deel 3 biedt een kennismaking met Trage Wegen als **organisatie**. We bespreken – in vogelvlucht - onze interne keuken: het bestuur, de beslissingsbevoegdheden, de interne organisatie en dagelijkse werking. Om de werking aanschouwelijk te maken, zoomen we vervolgens in op het vrij representatieve werkingsjaar 2019: we geven een bloemlezing van de activiteiten en vermelden een aantal cijfers.

Het uitgebreide **deel 4** verwoordt onze strategische **positionering**. We starten met een grondige analyse van onze thema's (deel 4.1.). Die analyse beslaat vijf clusters van maatschappelijke uitdagingen waarrond Trage Wegen de volgende jaren een unieke en actieve bijdrage levert. Wij maken kansen zichtbaar die voor ons besloten liggen in een aantal actuele (beleids)tendensen en urgente transities. We grijpen opnieuw naar

onze vier pijlers om per thema aan te tonen welke focus wij leggen (stellingname), tot wie wij ons kunnen wenden (mensen), welke aanpak opportuun lijkt (methode) en welke zichtbare impact wij nastreven (terrein). Aansluitend op onze vijf thema's geven wij een profielschets van de vereniging a.h.v. een vijftal rollen (4.2.) en staan wij stil bij onze vier doelgroepen (4.3.). We besluiten dit deel met de beschrijving van de voornaamste methoden die we inzetten om onze missie te realiseren (4.4.).

In **deel 5** presenteren wij het sleutelstuk in dit meerjarenplan: ons eigenlijke kompas voor de komende jaren. We detailleren er **vijf strategische doelstellingen** en **tien operationele doelstellingen** voor de werkingsperiode 2022-2026. We voegen ook indicatoren en streefwaarden toe. Deze helpen ons vanaf 2022 op te volgen in welke mate wij de doelstellingen al dan niet bereiken.

In **deel 6** schetsen we een globaal beeld van de **financiering** van Trage Wegen en verhelderen we de budgettaire kant van het meerjarenplan 2022-2026. We staan stil bij onze kosten- en opbrengstenstructuur en maken een aantal keuzen op financieel vlak.

Deel 7 presenteert de moduletabel die wij invulden op basis van het sjabloon dat de administratie ter beschikking stelt. We tonen aan hoe onze geplande activiteiten (voorgesteld in deel 5) invulling geven aan de activiteitenmodules die wij als gewestelijke thematische vereniging moeten halen.

Doorheen het meerjarenplan vindt de lezer verwijzingen naar eindnoten (in de vorm van een nummer in *superscript*). Deze **eindnoten** zijn gegroepeerd weergegeven in **deel 8**, aan het einde van dit document. Het lezen van de (soms omstandige) eindnoten is niet strikt noodzakelijk voor het volgen van de hoofdtekst: bij de (eerste) lezing kunnen zij desgewenst overgeslagen worden. De eindnoten bestaan uit toelichtingen, zijsprongen of referenties. Ze zijn in eerste instantie voor intern gebruik bedoeld: (nieuwe) medewerkers en medestanders van Trage Wegen vinden er handvaten, context, voorgeschiedenis, voorbeelden, enz. De eindnoten zijn bewust toegevoegd als een extra laag, een soort *hypertekst* die toelaat vanuit de hoofdtekst dieper te graven of zijsporen te bewandelen. Om het lezen van de hoofdtekst minimaal te verstoren en een onevenwichtige bladspiegel te vermijden, is gekozen voor eindnoten i.p.v. voetnoten.

Nog een laatste, niet onbelangrijke opmerking: de lezer zal veel vernemen over 'trage wegen' en over 'Trage Wegen'. De schrijfwijze met hoofdletters is niet willekeurig en verwijst naar onze vzw als organisatie; de variant met kleine letters gebruiken wij voor de wegjes en paadjes waar wandelaars en fietsers thuis zijn.

Zou je dit beleidsplan graag delen met anderen? Op www.tragewegen.be kan je de online versie downloaden. In de volgende maanden voorzien wij eveneens de redactie van een niet-technische samenvatting, een meer beknopte, wervende versie, die we eveneens via onze website ontsluiten.

1 EEN NIEUWE WERKINGSPERIODE: SITUERING EN UITDAGINGEN

1.1 Totstandkoming van dit meerjarenplan

De voorbereiding van dit meerjarenplan begon eigenlijk al jaren terug. De uitvoering van ons **eerste meerjarenplan** in de periode 2017-2021 vormde een perfecte **proeftuin of voedingsbodem** voor dit nieuwe meerjarenplan. Het verruimde ons tijdsperspectief en bood een kader voor reflectie en opvolging. Gaandeweg ervoeren wij wat al dan niet werkt, waar onze activiteiten coherentie of impact misten, welke ambities overtrokken bleken of net tekortschoten, enz. Wij stuurden bij en namen aantekeningen voor een volgende werkingsperiode. In die zin vormt dit nieuwe meerjarenplan het voortvloeisel van een **leerproces** dat al langere tijd loopt.

Het werkelijke startschot voor de redactie van dit meerjarenplan werd gegeven op 25 november 2019. Die dag was een delegatie van de **begeleidingscommissie** van het Departement Omgeving te gast bij Trage Wegen voor een tussentijdse bespreking van ons meerjarenplan 2017-2021. Zij evalueerde de voortgang van dat plan globaal als positief. Met het oog op een volgend meerjarenplan, hielpen de commissieleden ons op weg met een aantal suggesties ter verbetering. De voornaamste werkpunten betroffen een duidelijker **positionering** (met voldoende aandacht voor maatschappelijke trends) en een beter evenwicht tussen **doelstellingen en ambitieniveaus** (streefwaarden). Met deze weloverwogen feedback gingen wij vanaf het voorjaar van 2020 concreet aan de slag.

De **coördinatoren** van Trage Wegen namen de procesvoering en eigenlijke (eind) redactie van het nieuwe meerjarenplan op zich. Zij volgden het waardevolle begeleidingstraject opgezet door Bond Beter Leefmilieu. Zij bepaalden krijtlijnen en kapstokken, detailleerden verschillende onderdelen en riepen interne overlegmomenten samen. Stap voor stap werden de onderdelen van dit plan uitgeschreven. Doorheen het werkingsjaar 2020 werden sneuvelteksten afgetoetst en verder uitgewerkt op reguliere overlegsessies van zowel team (maandelijks) als Bestuur (per kwartaal). Het meerjarenplan 2022-2026 werd in de finale versie goedgekeurd door de leden van de **Algemene Vergadering** van Trage Wegen op 28 mei 2021.

De totstandkomingsperiode van dit meerjarenplan viel grotendeels samen met de uitbraak van de coronapandemie en de daaropvolgende **uitzonderlijke werkomstandigheden**. De interne afstemming over het plan werd nagenoeg volledig online georganiseerd, enkele welkome fysieke teambijeenkomsten in openlucht (zomer 2020) niet te na gesproken. Wij compenseerden de beperkte interactiemogelijkheden met diepgravende analyse achter de (beeld)schermen; wij grepen de luwte en het relatieve isolement van thuiswerk aan om onze **visie en positionering** scherper uit te werken. Deze context leidt tot een meerjarenplan dat **inhoudelijk sterk vernieuwend** is voor Trage Wegen. Een aantal recente inzichten en keuzes van de vereniging worden hier voor het eerst samengebracht, onderbouwd en uitgeschreven.

Dit meerjarenplan is geen louter theoretische oefening, maar sluit aan bij de ruimere praktijk en dynamiek van de vereniging. Het vormt de actuele neerslag van de manier waarop wij onze activiteiten en projecten invullen. Het plan bouwt verder op de kersverse missieformulering in onze recentste statuten, die wij herschreven n.a.v. het nieuwe Wetboek van vennootschappen en verenigingen uit 2019. Ook het in werking treden van het nieuwe Gemeentewegendecreet (eveneens in 2019) zorgde voor nieuwe accenten in onze visie en aanpak. In januari 2021 peilden wij via een korte, onli-

ne bevraging naar de toekomstperspectieven van onze achterban en medestanders (steunleden en abonnees van ons e-zine). We verweefden hun vele tientallen suggesties in voorliggend document. Dit meerjarenplan zet dus een actueel beeld neer van onze verenigingswerking. Het vertolkt de stem en ervaring van ons team, ons bestuur en onze doelgroepen. Het betekent geenszins een breuk met het verleden, maar een logische en doordachte verderzetting van de voorbije werkingsjaren. Die continuïteit, evenals een reeks actuele uitdagingen worden hieronder verder toegelicht in delen 1.2. – 1.4.

1.2 De levensloop van de vereniging in een notendop

De **oprichting** van Trage Wegen in 2002 reflecteerde de tijdsgeest: de organisatie opende perspectieven op het snijvlak van diverse vraagstukken die toen aan maatschappelijk belang wonnen. Buitensporten zoals wandelen, fietsen of mountainbiken hadden de wind in de zeilen. Debatten over duurzaamheid en levenskwaliteit werden vanaf de jaren 1990 almaar acuter. Terwijl het autoverkeer verder uitdijde, nam de ongerustheid over verkeersveiligheid en luchtkwaliteit toe. En ondertussen had de ecologie aangetoond dat natuurbehoud zich niet kon beperken tot de grotere natuurreservaten, maar ook de bescheiden groene 'punten en lijnen' in het landschap moest valoriseren[6].

De eeuwwisseling vormde een kantelpunt. In 2000 rolde de wandelgids "Langs trage wegen" van de persen. De auteur, toerismejournalist Paul Maes, vestigde daarin de aandacht op de **sluipende teloorgang** van voetwegen en wandelpaden. In heel Vlaanderen raakten onverharde wegjes overbouwd, ingeploegd, verhard tot autoweg of doorsneden door 'harde' infrastructuur (kanalen, autosnelwegen, spoorwegen, enz.). Talrijke lokale verenigingen en activisten deden dezelfde vaststelling en trokken aan de alarmbel. Hun bekommernissen borrelden op tot bij grotere koepels en belangenorganisaties (zoals Bond Beter Leefmilieu, Natuurpunt, Grote Routepaden, Pasar - toen nog *Vakantiegenoegens*- of de federaties van wandelclubs). Samen riepen ze een nieuwe thematische organisatie in het leven: Trage Wegen.

De missie van de nieuwbakken organisatie was van meet af aan duidelijk: trage wegen (opnieuw) op de kaart én op (beleids)agenda's zetten, als tegenhanger voor de gekende 'snelle' autowegen. De organisatie situeerde haar **kerntaken** en (sectorale) uitvalsbasis vrij snel binnen de beleidsdomeinen Mobiliteit en Leefmilieu/Natuur (vandaag: Omgeving) van de Vlaamse overheid. Na een korte erkenning als mobiliteitsvereniging (2006-2008), wordt Trage Wegen sinds 2009 structureel erkend als **gewestelijke thematische milieuvereniging**. Vandaag doorkruist de werking van Trage Wegen verschillende beleidsdomeinen en staat een stabiel team van ruim tien deskundigen in voor een brede waaier aan activiteiten; van dienst- en adviesverlening of campagne- en projectwerk tot onderzoek en beleidsbeïnvloeding.

Trage Wegen heeft de gewoonte ontwikkeld om haar evolutie in **opeenvolgende beleidsfasen** van een vijftal jaar te benaderen en te omschrijven. Eerst gebeurde dit retrospectief en intuïtief; gaandeweg meer doelbewust. Sinds de oprichting in 2002 herkennen wij de volgende fasen, telkens gekenmerkt door een specifieke organisatorische dynamiek en strategische focus:

- 2002 - 2006 | Pioniersfase --- Focus op fundamenten en eigen verhaal.
  Dankzij een aantal subsidieprojecten werd in deze fase pionierswerk verricht op het vlak van adviesverlening (ontwikkeling van de zgn. *Trage-Wegen-Lijn*), terreinwerk (eerste samenwerkingen met lokale besturen) en campagnewerk (introductie in 2006 van de campagne *Dag van de Trage Weg*). Deze activiteiten zouden stuk voor stuk uitgroeien tot vaste pijlers van de verenigingswerking.
- 2007 – 2011 | Structurerende fase --- Focus op groei en consolidatie.
  Deze fase werd gekenmerkt door een sterke en snelle groei van de verenigingswerking. De personeelsbezetting steeg van ca. 2 VTE in 2006 tot ca. 6,5 VTE in 2011, wat gepaard ging met een doorgedreven professionalisering van management en werkprocessen. Inhoudelijk werd het pionierswerk uit de beginjaren verder gestructureerd, verankerd, opgeschaald en gediversifieerd.
- 2012 – 2016 | Exploratieve fase --- Focus op innovatie en (toekomst)verkenning.
  Met het tienjarig bestaan van de vereniging (2012) stabiliseerde haar groeicurve. Het budgettaire en organisatorische evenwicht creëerde ruimte voor verdieping, verbreding en vernieuwing. De organisatie experimenteerde met nieuwe werkvormen en partnerships, koos voor een frisse grafische huisstijl en doorliep een proces van strategische verkenning. Dit alles mondde uit in een toekomstvisie en het eerste effectieve meerjarenplan 2017-2021.

1.3 Transitie en resonantie: terugblik op beleidsperiode 2017-2021

Na de fases van pionieren, structureren en verkennen, introduceerde het **meerjarenplan** 2017-2021 voor het eerst een bewust uitgebouwd en **integraal oriënteringskader** voor de komende vijf jaar. Hoewel die beleidsperiode nog niet helemaal is doorlopen, wagen wij ons vandaag al aan een terugblik en trekken wij de krijtlijnen voor een volgende beleidsperiode van vijf jaar.

Ons eerste vijfjarenplan schoof vier strategische doelstellingen naar voor om de missie van de vereniging te concretiseren. Een sleutelbegrip daarbij was **transitie**: de structurele maatschappelijke omslag naar een meer duurzaam systeem. We situeerden trage wegen en hun gebruikers in een breder transitieverhaal, als deeloplossing voor hardnekkige, systemische uitdagingen zoals verkeerscongestie, luchtverontreiniging, verlies aan biodiversiteit, verstening van de open ruimte, enz.

Vandaag stellen wij voor de beleidsperiode 2017-2021 te typeren als **'resonantiefase'**. Resoneren betekent meetrillen, weerklinken, weergalmen. Inderdaad: wij hoorden onze thema's de afgelopen jaren opvallend doorklinken in de bredere maatschappij. Een aantal van onze jarenlange inspanningen wierpen vruchten af en kregen concreet **weerklank** in beleidsmaatregelen, van het lokale tot het Vlaamse niveau. En ook in het bredere maatschappelijke debat hoorden wij echo's van nagels waar onze vereniging al jaren op klopt - denk bijv. aan leefstraten en -buurten, fietsstraten, verkeersluwe mazen, circulatieplannen, voetgangerszones, klimaatwijken en -marsen, curieuzeneuzen, straatvinken, betonstop en bouwshift, groenblauwe netwerken, enz.

Een sleutelmoment voor de organisatie tijdens de beleidsperiode 2017-2021 was het in werking treden van het nieuwe '**decreet houdende de Gemeentewegen**' op 1 september 2019. Dit decreet wijzigt fundamenteel het juridisch kader dat van toepassing is op trage wegen. Zoals bij eerdere legislatieve pogingen om de fameuze Buurtwegenwet uit 1841 te actualiseren, zat Trage Wegen op de eerste rij. Wij konden onze stempel drukken op de uiteindelijke decreettekst, die vaak letterlijk teruggrijpt naar formuleringen die wij sinds jaar en dag hanteren. Een trage weg wordt gedefinieerd als "een gemeenteweg die hoofdzakelijk bestemd is voor niet-gemotoriseerd verkeer". Steden en gemeenten krijgen nu de opdracht te zorgen voor **een functioneel, recreatief en veilig wegennetwerk op lokaal niveau**:

> "*Bijzondere aandacht gaat naar het garanderen van de huidige en toekomstige behoeften inzake zachte mobiliteit, onder meer door maatregelen te nemen voor de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen. Trage verbindingen zijn van belang voor een veilig functioneel en recreatief verkeer in de ruimtelijke structuur van een gemeente. Een netwerk van trage wegen draagt bij tot een aangename en veilige mobiliteit.*" (artikel 3 van het decreet houdende de Gemeentewegen, 3 mei 2019)

Dit decreet kan potentieel fungeren als een **klankkast** die de aandacht voor trage wegen verder uitdraagt en versterkt. Het doorklinken van ons verhaal blijkt alvast ook uit het aantal lokale besturen dat beroep doet op onze diensten. Dat aantal steeg de afgelopen jaren tot een voorlopig hoogtepunt. Opvallend: we gingen vaker aan de slag in **grootsteden** als Gent (2015-18), Antwerpen (2018-21), Brussel (2013-nu), Genk (2016-21) of Brugge (2018-19). De tijd dat trage wegen enkel tellen als bucolische relicten uit het pre-autotijdperk ligt achter ons; de actuele stedenbouwkundige kracht van trage wegen als **duurzame 'ruimtemakers'** krijgt steeds meer weerklank.

Geen transitie zonder resonantie. Het is pas wanneer diverse initiatieven en experimenten zich bundelen en met elkaar 'meetrillen' dat een impactvol veranderingstraject mogelijk wordt. Vandaag lijkt een kanteling naar een duurzamer mobiliteitssysteem ingezet. We zouden voorzichtig kunnen spreken van een '**autoluwe golf**', waarbij de auto niet langer vanzelfsprekend centraal staat bij de indeling van verkeer en ruimte, zoals decennia het geval was. Pleinen worden parkeervrij. Circulatieplannen en camerasystemen weren auto's uit stadswijken. Verkeersleefbaarheid beroert burgers en beleidsmakers. In de zgn. 15-minutenstad gebeurt ontwerp op maat van de voetganger. Her en der wordt de vrijgekomen autoruimte vervangen door groen dat de toenemende hittestress en piekneerslag moet opvangen.

In Vlaanderen heeft Trage Wegen deze autoluwe golf mee in de hand gewerkt. Wij blijven er op meesurfen, maar de tendens is geenszins eenduidig of voorspelbaar. Een aantal snaren zijn aangeslagen, maar resoneren niet noodzakelijk tot een harmonisch geheel. Wij zien nog flink wat uitdagingen op het vlak van beleid, regelgeving, cultuur, mentaliteit, gedrag, terreinsituatie, infrastructuur, impact, draagvlak, enz. In deel 4.1. (thema's) nemen wij die actuele tendensen en vraagstukken verder onder de loep.

1.4 Van resonantie naar aarding: keuzes voor een nieuw meerjarenplan

Welke horizon dient zich aan voor Trage Wegen na de pioniers-, structurerende, verkennende en resonantiefasen? Een leidend principe in de recente werkingsjaren was de koppeling met bredere maatschappelijke uitdagingen. Die koppeling blijft uiteraard essentieel (zie deel 4.1.). Vandaag lijkt het daarnaast belangrijk terug te keren naar de **eigen kern** en de **eigen troeven** uit te spelen. Maatschappelijke resonantie dwingt tot **positionering en keuzes**. Welke rol wil Trage Wegen precies spelen binnen de gepercipieerde autoluwe golf? Hoe spelen wij in op de relance na de gezondheidscrisis uit 2020-21? Hoe maken wij het verschil in de periode 2022-2026? Hieronder schetsen wij onze actuele uitdagingen aan de hand van de vier pijlers van dit meerjarenplan: **stellingname, mensen, methode en terrein**. Ze leiden telkens tot een bepaalde **beleidskeuze** en de formulering van vier **strategische doelstellingen**, die we verder uitwerken in deel 5.

1.4.1 Stellingname

Verschillende maatschappelijke evoluties raken aan de inhoudelijke fundamenten en kernvragen van Trage Wegen. Ons snel evoluerende werkgebied opent **nieuwe vraagstukken** of plaatst bestaande in een nieuw daglicht. Hoe houden wij onze visie actueel? Bijvoorbeeld: kunnen wij ons klassieke **onderscheid** tussen autoweg en trage weg (of tussen 'gemotoriseerd' en 'niet-gemotoriseerd') aanhouden nu op mobiliteitsvlak allerlei tussenvormen tot stand komen (e-fietsers, autoluwe straten e.d.)? Hoe gaan wij om met de toenemende **vraag naar advies** inzake wegencategorisatie, gebruikersregulatie, vergroening van de omgeving, enz.? Welke **scherpte** geven wij ons verhaal nu de mentale omslag naar 'verlangzaming' in verkeer en naar ruimtelijke veerkracht zich maatschappelijk lijkt door te zetten? Wat is de specifieke betekenis van trage wegen voor transitie-uitdagingen in **(beleids)domeinen** zo divers als omgeving, sport, gezondheid, biodiversiteit, klimaat, landschap, jeugd, enz.? Kunnen we die multifunctionele meerwaarde concretiseren zonder op te gaan in een diffuus transitieverhaal[7]? Hoe vermijden wij dat een breed inhoudelijk vizier ten koste gaat van **focus** (scherpte) en **zichtbaarheid** (profilering)?

> Beleidskeuze --- Trage Wegen moet een scherp verhaal met duidelijke inhoudelijke kernpunten uitdragen. Dat verhaal is actueel en evolueert mee met de dynamische omgeving. De combinatie van diverse invalshoeken en (beleids) domeinen blijft noodzakelijk, maar vertrekt vanuit de eigen inhoudelijke fundamenten en de specifieke rol van trage wegen. Eigen concepten (zoals 'traag netwerk' of 'trage omgeving') doen dienst als rode draad tussen uiteenlopende deelaspecten van onze werking; ze overbruggen thematische excursies in diverse (beleids)domeinen.

> Strategische Doelstelling 1 --- **De visie van Trage Wegen is actueel, scherp gesteld en vertolkt in beleid en publiek debat**

1.4.2 Mensen

Wij willen mensen warm maken voor trage wegen en reiken uit naar diverse gebruikers en mogelijke partners. Al sinds de beginjaren kan de organisatie rekenen op **steun** van vele (lokale) pioniers, vrijwilligers en werkgroepen. De **populariteit** van wandelen en fietsen lijkt toe te nemen. In het zog van wat we de 'autoluwe golf' hebben genoemd,

manifesteren zich **(nieuwe) actoren** met raakvlakken aan die van Trage Wegen. Toch sluimert het concept 'trage wegen' nog vaak onder de radar. Een groot aandeel van onze doelgroepen (incl. lokale besturen) blijft **niet of weinig vertrouwd** met de mogelijkheden van trage wegen. Resonantie brengt ook niet het volledige verhaal. Bovenmatige aandacht voor autoluwe initiatieven kan een vertekend beeld geven. Ook dit hebben we de afgelopen jaren ervaren in een context van sociale media en algoritmen: resonantie is het sterkst in de eigen 'echokamer' en kan ook **weerstand** oproepen of leiden tot polarisering. De transitiemolen maalt bovendien langzaam: ondanks een bescheiden autoluwe golf, blijft de maatschappelijke kost van autoverkeer en verspreide bebouwing torenhoog. Als organisatie navigeert Trage Wegen dus binnen een **versplinterd sociaal veld** waar de houding t.a.v. trage wegen diverse gedaantes aanneemt of kan aannemen: enthousiasme, appreciatie, onwetendheid, onderschatting, onbegrip, enz.

> Beleidskeuze --- In een snel evoluerend werk- en actorenveld moet Trage Wegen haar eigenheid, specifieke positie en unieke bijdrage (h)erkennen en waarmaken[8]. Vanuit die eigen identiteit kan de organisatie uitreiken naar diverse mensen en actoren in de samenleving. Ze moet haar benadering en interactie daarbij toesnijden op specifieke doel- en publieksgroepen. De eigen achterban van medestanders moet gekoesterd worden. Daarnaast moet de organisatie ook voorbij de eigen affiniteitsgroep kijken en (nog) niet-overtuigde doelgroepen mee in het bad trekken.
> Strategische Doelstelling 2 --- **Diverse doelgroepen zijn gestimuleerd en ondersteund om zich in te zetten voor trage wegen**

1.4.3 Methode

Trage Wegen combineert diverse methoden (zie deel 4.4.). Een gediversifieerde werkwijze is noodzakelijk om onze brede scope en verschillende rollen (cf. deel 4.2.) waar te maken. Eén methode is de afgelopen jaren uitgegroeid tot een constante en een hoeksteen van flink wat activiteiten: **cartografie**. Trage Wegen bouwde een solide deskundigheid op inzake cartografisch databeheer en ontwerp, GIS-analyses (*geografische informatiesystemen*) en kaartproductie (incl. grafische opmaak). Tot op zekere hoogte speelt Trage Wegen hier een **pioniersrol** in Vlaanderen. Diverse (professionele) medespelers stellen onze expertise op prijs en vragen ons om vorming, advies of ondersteuning. Wij merken ook een stijgende vraag onder onze doelgroepen naar **kaartproducten en –toepassingen**, hetzij in gedrukte vorm, hetzij digitaal, hetzij op het terrein. Tezelfdertijd is de cartografische praktijk in volle expansie en evolutie[9]. De hoeveelheid beschikbare geodata, de kwaliteit en granulariteit daarvan zijn spectaculair toegenomen. Er is een proliferatie van *mobile* en *connected devices*, die gebaseerd zijn op geodata en zelf ook datagedreven ecosystemen voeden. De komst van nieuwe technologieën in het domein van *machine learning* en artificiële intelligentie geeft zicht op nieuwe toepassingen. Ook voor Trage Wegen is het **innovatiepotentieel** groot. De sleutelrol van cartografie voor onze werking kan versterkt en opgeschaald worden in de volgende jaren[10]. Het kan daarbij geenszins de bedoeling zijn andere beproefde methoden (vb. ontwerp, terreinobservatie, participatie e.d.) overboord te gooien. Integendeel: cartografie kan net worden geactiveerd als **substraat** om diverse werkwijzen of activiteiten van de vereniging te versterken en te integreren.

> Beleidskeuze --- Trage Wegen moet haar deskundigheid inzake cartografie als troef uitspelen. Het weerspiegelt de eigenheid en unieke positie van de organisatie. Cartografie kan ingezet worden als raamwerk om diverse gegevens, methoden en activiteiten te integreren. Experiment met creatieve cartografische toepassingen zal bijdragen aan het inzicht over of de bekendheid, appreciatie en het gebruik van trage wegen.
> Strategische Doelstelling 3 --- **Cartografie toont trage wegen, drukt hun waarde uit en zorgt voor integratie van gegevens en activiteiten**

1.4.4 Terrein

Hoewel de ontvankelijkheid voor trage wegen en actieve mobiliteit gestaag lijkt te groeien, leidt resonantie niet automatisch tot **zichtbare resultaten op het terrein**. Effectieve maatregelen laten soms lang op zich wachten, komen maar mondjesmaat en zijn lang niet altijd even ambitieus. Veel wegen en verbindingen blijven onrechtmatig afgesloten of liggen er verwaarloosd bij. Nochtans vormt de terreinsituatie de **ultieme toetssteen** voor de kwaliteit van het traag netwerk, de trage omgeving én van het (lokale) beleid. Het zijn tastbare ingrepen die het meest op bijval kunnen rekenen bij gebruikers. Vandaag lijkt de tijd rijp voor een **versnelling** op het terrein. Heel wat steden en gemeenten beschikken al over een beleidsplan of een beleidsvisie trage wegen. De provincie Oost-Vlaanderen stelde zich bijv. tot doel om op 10 jaar tijd alle gemeenten aan te sporen een beleidsplan trage wegen op te stellen en activeerde hiervoor in 2009 een subsidiereglement. Vandaag is deze operatie nagenoeg afgerond: vrijwel alle gemeenten beschikken over een beleidsvisie en diverse uitvoeringstrajecten zijn opgestart. Ook in andere provincies zijn heel wat lokale beleidsinitiatieven genomen en **groeit de vraag** naar concrete terreinoplossingen. Trage Wegen kan haar pijlen in toenemende mate richten op het faciliteren van **effectieve terreinrealisaties**. Daarnaast biedt het terrein ook de beste kansen voor **draagvlakversterking**. Dankzij activiteiten 'in het veld' en beleving onderweg groeit het gebruik en de appreciatie voor trage wegen. En dat blijft de meest overtuigende hefboom om gedragen beleidsintenties (en resonantie) daadwerkelijk om te zetten naar zichtbaar verbeterde terreinopties voor zachte weggebruikers.

> Beleidskeuze --- Trage Wegen moet werk maken van effectieve terreinrealisaties. Goede voorbeelden en ervaringen, maar ook knelpunten en obstakels moeten gedocumenteerd worden met het oog op multiplicatie en leercycli. Trage Wegen dient zich verder te bekwamen als terreinspecialist en te profileren als voorstander van ecologische oplossingen. Via (publieks)activiteiten op het terrein maken we mensen vertrouwd met trage wegen en wakkeren wij appreciatie en gebruik ervan aan.
> Strategische doelstelling 4 --- **Realisaties en activiteiten op het terrein versterken het traag netwerk en zijn een katalysator voor gebruik.**

Bovenstaande 4 beleidskeuzen en doelstellingen geven een uitzicht op de beleidsperiode 2022-2026. Hoe zouden we die kunnen typeren? Welk **grondthema** ontwarren we uit de geschetste kwesties? We stellen voor de komende werkingsperiode aan te kondigen als de '**aardingsfase**' voor de organisatie. In het woordenboek vinden wij een viertal betekenissen voor het werkwoord 'aarden':

1 - de aard, het karakter hebben van;
2 - gedijen, groeien;
3 - zich thuis gaan voelen, het gewoon gaan vinden;
4 - (van elektrische apparaten) geleidend met de aarde verbinden.

Aarding lijkt een geschikt grondmotief voor de volgende werkingsjaren[11]. Door te 'aarden' (of 'gronden') staan we met beide voeten op de grond, letterlijk en figuurlijk. We houden rekening met resonantie, maar plaatsen die ook in perspectief. Doorbraken – zoals het decreet Gemeentewegen – willen wij verankeren, verduurzamen, vertalen naar het terrein. Dit terrein, de aarde of de grond, is wat ons drijft: wandelend of fietsend onderweg zijn, langs paadjes en wegjes. Het is en blijft de kern van onze organisatie, die ook de buitenwereld inspireert. In de beleidsperiode 2022-2026 kiezen wij voor meer aanwezigheid op het terrein. We denken na over de materiële inrichting van wegen, we pakken kansen en knelpunten aan en nodigen mensen ter plekke uit om de betekenis, meerwaarde en charmes van trage wegen te verkennen. Tezelfdertijd aarden wij ook door onze eigen 'aard' te bekrachtigen. We stellen ons eigen kernverhaal scherp en zetten het in de verf. We zoeken ons zwaartepunt en positioneren ons zodat we verder kunnen wortelen en groeien. We versterken waar we goed in zijn, met name cartografie. Kaarten laten toe om het terrein te lezen, de aarde te navigeren, er te aarden, ons er 'thuis te gaan voelen'.

De aardingsfase vormt **geen breuk met het verleden**. Met de 4 strategische doelstellingen garanderen wij continuïteit tussen de eerste 2 decennia van de werking en de daaropvolgende jaren. In de aardingsfase verankeren wij opgedane ervaringen en resultaten en leggen wij de grondvesten van waaruit de organisatie verder kan gedijen, in een almaar turbulentere omgeving.

2 IDENTITEIT VAN DE ORGANISATIE

2.1 Missie

De Algemene Vergadering van Trage Wegen keurde op 11 juni 2020 **nieuwe statuten** goed. Daarin wordt de missie van de vereniging als volgt omschreven:

Trage Wegen vzw beoogt de versterking van het netwerk van trage wegen en autoluwe wegen, dat onder meer wandelpaadjes, veldwegen, kerkwegels, jaagpaden, doorsteken, steegjes of voormalige treinbeddingen omvat. Trage Wegen vzw streeft na dit netwerk maximaal te beschermen, herstellen, ontwikkelen, uit te rusten en te activeren, binnen de grenzen van het ecologisch systeem. Door dat te doen, vervult dat netwerk diverse maatschappelijke diensten en functies.

2.2 Visie

2.2.1 Trage schakels: paden en wegen als elementaire deeltjes

Trage Wegen richt haar aandacht in eerste instantie op wegen die bedoeld en geschikt zijn voor voetgangers en fietsers. Met die elementaire bouwstenen gaan wij aan de slag. Het is de kleinste ruimtelijke korrel waarop wij ingrijpen om onze missie te realiseren. Van wandelpaden in het buitengebied tot doorsteekjes in de binnenstad: het zijn **alledaagse plekken** die vanzelfsprekend lijken. Toch komt er heel wat bij kijken inzake beleid en praktijk: denk aan ontwerp, inrichting, onderhoud, cartografie, verkeersregeling, bermbeheer, enz.

Er bestaat geen eenduidige definitie van een **trage weg**, noch juridisch, noch verkeerstechnisch. Twee belangrijke voorwaarden zijn haar **autovrije en openbare karakter**: de weg is toegankelijk voor het publiek, maar niet voor gemotoriseerd vervoer. In de praktijk gaat het over een héél bonte verzameling wegsegmenten en – tracés. De belangrijkste parameters op basis waarvan trage wegen zich van elkaar onderscheiden, zijn:

- **Morfologie** --- De inrichting en fysieke verschijningsvorm van een trage weg kan sterk variëren: breed of smal, (semi-) verhard of onverhard, organisch ontstaan of bewust ontworpen, enz.
- **Gebruik** --- Het voorgeschreven en / of feitelijk gebruik van een trage weg kan variëren op het vlak van toegankelijkheid (al dan niet voor voetgangers fietsers, mountainbikes, landbouwvoertuigen, enz.), intensiteit van gebruik, tijdsdimensie (seizoen, dag in de week, uur van de dag, enz.), ...
- **Bestemming** --- Het gaat hier over de rechtsgrond op basis waarvan een schakel of wegstrook juridisch-administratief als openbaar wordt beschouwd. De meest eenduidige bestemming betreft een openbaar recht van doorgang (al dan niet ontstaan door verjaring). Ook een andersoortige bestemming van openbaar nut kan traag verkeer mogelijk maken, bijv. bij paden in bos- en natuurgebied (als principieel toegankelijk bestemd) of bij jaagpaden (die bestemd zijn als dienstweg voor het waterwegbeheer, maar ook als fietsverbinding opengesteld worden). In bepaalde situaties kan zelfs een private bestemming (bv. recht van uitweg) gecombineerd worden met openbaar gebruik. In veel gevallen is openbaar gebruik feitelijk mogelijk, maar blijft een expliciete juridische bestemming onbenoemd[12].
- **Functie** --- In de verkeerskunde wordt vaak verwezen naar drie functies die

wegen typeren en categoriseren: verbinden (doorgaand verkeer), gebiedsontsluiting (verzamelen van verkeer binnen de herkomstgebieden en het verdelen binnen de bestemmingsgebieden) en de erftoegangsfunctie (het rechtstreeks toegang geven tot de aanpalende percelen). Daarnaast kunnen trage wegen diverse maatschappelijke functies vervullen: ontmoetingsruimte, natuurverbinding, erosiebuffering, erfgoedontsluiting, enz.

- **Beheer** --- Trage wegen variëren naargelang de organisatie die verantwoordelijk is voor het fysieke onderhoud en beheer van de weg op het terrein. Het gaat bijv. over de gemeenten (gemeentewegen)[13], *De Vlaamse Waterweg* nv (jaagpaden), *Het Agentschap* voor *Natuur en Bos* (paden in bossen of natuurgebieden), enz.
- **Status** --- Trage wegen zijn dynamisch en variëren naargelang hun activatiegraad: gepland, vergund, in aanbouw, in gebruik, in onbruik, overbouwd, opgeheven, enz. De status van trage wegen is vaak volatieler dan die van (verharde) autowegen. Door veelvuldige passage kan een spoor uitslijten en een nieuw pad ontstaan. Omgekeerd vervaagt een spoor soms of verdwijnen trage wegen door verwaarlozing of tersluikse afsluiting en inpalming door aangelanden.

Deze zes parameters laten toe trage wegen te typeren of in te delen. Ze zijn met elkaar verweven en geven alvast een idee van de **grote diversiteit** aan trage wegen. Ze tonen ook aan dat **snelheid** (van gebruikers) geen doorslaggevend criterium is om trage wegen te onderscheiden, in tegenstelling tot wat het adjectief 'traag' doet vermoeden. Snelheid is relatief en trage wegen zijn er zowel voor 'hazen' als 'slakken'; zowel voor energieke lycrafietsers als bedachtzame flâneurs. De aandacht voor trage wegen vertoont wel affiniteit met de ***slow movement***, een héél verscheiden, internationale culturele beweging met aandacht voor kwaliteit, verbinding of diepgang[14]. De afgelopen decennia vertakte die informele beweging zich doorheen de meest uiteenlopende maatschappelijke sferen. Vooral met dynamieken rond *Città Slow* of *slow travel* zijn talloze koppelingen te maken. Maar deze culturele benadering vanuit 'verlangzaming' verwoordt slechts een deel van het meerstemmige verhaal van trage wegen.

Net zoals 'traagheid' of 'vertraging' kunnen we de term 'trage weg' beschouwen als een **grensconcept**. De literatuur spreekt van grensconcepten wanneer verschillende betrokkenen er iets (verschillend) in kunnen herkennen[15]. Juist hun veelzijdigheid maakt verbinding tussen partijen mogelijk. Een grensconcept laat voldoende ruimte voor interpretatie door verschillende partijen, en is tegelijkertijd duidelijk en concreet genoeg om er onderling ('grensoverschrijdend') over te communiceren en tot een gezamenlijk **handelingsperspectief** te komen. In die zin kan beleid gemaakt worden rond trage wegen, ook al is er niet noodzakelijk overeenstemming over de invulling ervan. In concrete situaties kan de interpretatie van wat trage wegen inhouden (en de draagwijdte ervan) verder uitgewerkt worden op basis van dialoog, interactie op het terrein, reflectie en leerprocessen.

2.2.2 Traag netwerk: betekenisvolle verknoping voor actieve modi

Het wensbeeld van Trage Wegen is een krachtig **'traag netwerk'**. Wij definiëren het traag netwerk als een betekenis- en kwaliteitsvol geheel van openbare wegen en zones die uitnodigend zijn voor actieve mobiliteit. Het autoverkeer is er ofwel afwezig, ofwel ondergeschikt aan 'zachte' verplaatsingen. Met de term traag netwerk leggen wij de nadruk op de verknoping en verbinding van afzonderlijke wegsegmenten, –tracés en plekken.

Naast **trage wegen *sensu stricto*** omvat het traag netwerk **ook 'autoluwe wegen'**, die prioriteit geven aan actieve weggebruikers, maar toch beperkt voertuigenverkeer toelaten. Het gaat bijv. om zones 30, (woon)erven, schoolstraten, fietsstraten of voetgangers- en verblijfsgebieden[16].

We schuiven acht criteria of **vuistregels** naar voor die als graadmeter voor de kwaliteit van het traag netwerk fungeren:

- **Samenhangend** --- Het netwerk vertakt zich langs onafgebroken trage verbindingen of lussen, op het laagste niveau aangevuld met 'losse einden' (doodlopende straatjes of loswegen).
- **Fijnmazig** --- De maaswijdte (de afstand tussen parallelle wegsegmenten in het netwerk) wordt best klein gehouden. Op die manier ontstaan dichte netwerken die ook de bereikbaarheid van voorzieningen (bestemmingen of knopen in het netwerk) vergroten. Dit vermijdt omwegen, die voor voetgangers en fietsers zwaar doorwegen.
- **Multifunctioneel** --- Het traag netwerk is ontworpen vanuit een maximale synergie van diverse maatschappelijke uitdagingen, programma's en functies, die efficiënt met elkaar worden gecombineerd.
- **Transgressief** --- Als geheel doorkruist het traag netwerk grenzen (territoriaal, administratief), schaalniveaus (geografisch, functioneel), bestuursniveaus (*multigovernance*), eigendomsregimes (privaat/publiek) en sectorale doelstellingen of belangen. Het traag netwerk is dus 'grensoverschrijdend' en zorgt tezelfdertijd voor verbinding, integratie en coherentie.
- **Ontsloten** --- Het traag netwerk is fysiek toegankelijk en duidelijk zichtbaar op het terrein (het is uitnodigend voor al dan niet toevallige passanten). Het wordt daarnaast ook publiek ontsloten of bekend gemaakt aan de hand van kaarten, apps, publicaties, activiteiten, enz.
- **Contextueel** --- Het traag netwerk is in overeenstemming met de sociaal-ruimtelijke karakteristieken en eigenheid van de plekken waar het zit ingebed. Het wordt gebiedsspecifiek of op maat ontwikkeld, afgestemd met overige netwerken (vervoersnetwerken, groenstructuur, e.d.) en ingericht binnen de draagkracht van de socio-fysieke leefomgeving en het ecologisch systeem.
- **Dynamisch** --- Het traag netwerk is niet statisch, maar evolueert doorheen de tijd. Het wordt toekomstgericht ontwikkeld (als antwoord op actuele uitdagingen) en kan adaptief mee-evolueren met ruimtelijke mutaties, wijzigende noden, nieuwe verplaatsingspatronen, enz.
- **Gedragen** --- Het traag netwerk wordt maximaal ontworpen en ontwikkeld binnen een participatief proces waaraan alle betrokken stakeholders en gebruikers kunnen deelnemen.

In onze ideale wereld heeft iedereen in de directe woonomgeving toegang tot een goed uitgerust traag netwerk. Op die manier worden stappen en trappen de norm voor lokale verplaatsingen en een volwaardig alternatief voor langere afstanden. Het traag netwerk ontsluit de omgeving en maakt die '**doorwaadbaar**' voor jong en oud. Het vormt een hoeksteen in de transitie naar een meer duurzaam en rechtvaardig mobiliteitssysteem.

Ons wensbeeld veronderstelt een **kentering**, waarbij het autoverkeer haar geprivilegieerde positie verliest in de planning van verkeer en ruimte. De dominantie van het

automobielsysteem dwong voetgangers en fietsers decennialang in het defensief. De **maatschappelijke kost** is genoegzaam bekend[17]. Toch lijkt het nuttig een aantal feiten en cijfers nogmaals in de verf te zetten. In 2019 verloren 117 voetgangers of fietsers het leven in het Vlaamse verkeer; 1.145 anderen raakten zwaargewond[18]. Fietsersbond telde 17 fietsdoden in het derde trimester van 2020: om de 5 dagen kwam een fietser om in het verkeer[19]. Ongeveer een op vier Vlamingen ondervinden thuis geluidshinder door wegverkeer[20]. De uitstoot van broeikasgassen door transport blijft de afgelopen jaren stijgen en komt overeen met 20 % van de Vlaamse broeikasgasemissies; grotendeels toe te schrijven aan het wegverkeer[21]. Het aantal vroegtijdige overlijdens door fijn stof in Vlaanderen wordt jaarlijks geschat op zo'n 4.800 (cijfers 2018)[22]. En terwijl België nu al in de wereldtop filerijden staat, wordt voorspeld dat het wegverkeer zal blijven groeien; bij ongewijzigd beleid zou bijv. het aantal kilometer goederenverkeer over de weg tussen 2015 en 2040 met maar liefst 25% toenemen[23]. Ondertussen blijft de overheid investeren in verplaatsen, eerder dan in nabijheid: momenteel gaat slechts 2% van publieke middelen naar actieve modi, 51 % naar auto en 47% naar openbaar vervoer[24].

Trage Wegen wil het tij mee doen keren en de negatieve impact van het autoverkeer terugdringen. Wij streven meer bepaald naar een **nieuw evenwicht** tussen het 'gemotoriseerd' netwerk (autoverkeer) en het traag netwerk[25]. Dit laatste dient uitgebreid en versterkt te worden t.a.v. het autowegennetwerk. Die versterking voltrekt zich langs **zes strategieën**:

- **Behoud** --- Het bestaande traag netwerk dient in eerste instantie goed beheerd en in stand gehouden te worden. Deze strategie veronderstelt een gedegen **handhavingsbeleid** (vb. optreden tegen onrechtmatige inname of afsluiting van openbare doorgangen), een secuur **administratief protocol** (vb. vrijwaren van trage verbindingen bij het afleveren van omgevingsvergunningen) en een efficient **wegbeheerschap** (garanderen van onderhoud, veiligheid e.d.).
- **Verdichting** --- Het traag netwerk moet uitgebreid worden (in termen van aantal toegankelijke kilometers wegtracés). Heel wat in **onbruik** geraakte trage wegen kunnen vandaag opnieuw geactiveerd worden. In veel gevallen is de weg niet langer toegankelijk of zichtbaar op het terrein, maar is het openbaar recht van doorgang als dusdanig niet opgeheven. Door **herstel** of **herwaardering** krijgen deze 'vergeten' tracés of verbindingen een hedendaagse invulling. Daarnaast kan het traag netwerk ook uitgebreid worden door de **ontwikkeling** en **aanleg** van nieuwe wegtracés. Bij nieuwe projecten of bij aanpassingen van bestaande situaties is het belangrijk verkeersvrije of verkeersluwe wegen in het programma op te nemen. Tenslotte kan het traag netwerk aangevuld worden met diverse hybride of **tijdelijke tracés** die de bewegingsvrijheid van wandelaars en fietsers vergroten: olifantenpaadjes of spontaan ontstane sporen, restruimten die fungeren als passageruimten, infrastructuurbermen die ingezet worden als trage verbindingen, enz.
- **Conversie** --- Om het traag netwerk tot een volwaardig verplaatsingssysteem uit te bouwen (al dan niet in combinatie met openbaar vervoer), is het noodzakelijk het dominante en overgedimensioneerde gemotoriseerd netwerk af te bouwen of om te vormen. Deze conversie kan verschillende vormen aannemen: een **herverdeling** van de bestaande verkeersruimte, het **autovrij** of **autoluw** maken van (auto)wegen, het **ontharden** van baanvakken en parkeerruimte, enz. Trage Wegen ziet heel wat mogelijkheden om autowegen op die manier te herbestemmen

of te 'retrofitten' tot onderdeel van het traag netwerk.

- **Differentiatie** --- Om de werking van het traag netwerk te optimaliseren, brengt Trage Wegen waar wenselijk variatie aan. Dit kan door het netwerk hiërarchisch op te bouwen uit **categorieën** of **types** van wegsegmenten, op basis van bijv. hun (verkeers)functie, schaalniveau, beoogd (hoofd)gebruik e.d.[26] Voor de afzonderlijke categorieën streven wij vervolgens naar een maximale **samenhang** tussen morfologie, gebruik, functie en beheer van de weg (cf. deel 2.2.1.). Functie en gebruik zijn nl. met elkaar verweven en bepalen de inrichtingsmodaliteiten en onderhoudsschema's (beheer). En een gepaste vormgeving (morfologie) roept het juiste verkeersgedrag (gebruik) op.
- **Contactbeheer** --- De contactpunten tussen het traag netwerk en andere infrastructuurnetwerken (waaronder in eerste instantie het gemotoriseerd autonetwerk) moeten geoptimaliseerd worden vanuit het perspectief en het gebruik van de actieve verplaatsingsmodi. Dit omvat oplossingen voor harde **barrières** (vb. door inrichting of het wijzigen van voorrangsregels) of het wegwerken van essentiële ***missing links*** (vb. door aanleg van bruggen of tunnels).
- **Uitrusting** --- De kwaliteit van het traag netwerk drukt zich niet enkel uit in 'trage' kilometers. Het netwerk versterkt zich ook door het verzorgen van **rand- en ondersteunende infrastructuur**, zoals bijv. naambordjes, routemarkeringen, infopanelen, oriëntatiebakens, zitbanken, bermbeplanting, fietsparkings, verkeerslichtenregeling, fonteinen met drinkbaar water, openbare toiletten, overstapmogelijkheden met een kwaliteitsvolle dienstverlening (bijv. mobipunten), enz.

Door de gecombineerde inzet van deze strategieën draagt Trage Wegen ook in de periode 2022-2026 bij aan de creatie van een **performant traag netwerk** dat berekend is op een groeiend gebruik. We leggen een ambitieuze focus op potenties, oplossingen voor zwakke schakels en de verhoging van de 'doorsteekbaarheid' of 'porositeit' van de stedelijke en landelijke ruimte. De trage wegen *sensu stricto* blijven daarbij hun sleutelrol vervullen; zij vormen immers de armatuur of ruggengraat van het traag netwerk.

2.2.3 Trage omgeving: meer dan van A naar B

Het traag netwerk is meer dan een verkeersnetwerk. Een trage of autoluwe weg heeft ook een **plaatswaarde**: behalve een verbinding tussen een punt A en een punt B, is het ook een plek met bepaalde ruimtelijke kwaliteiten[27]. Trage Wegen hanteert een **omgevingsdenken**[28]: we bekijken het traag netwerk niet alleen door de bril van mobiliteit (infrastructuur), maar ook vanuit het perspectief van bijv. stedenbouw (ontwerp), openbare ruimte (verplaatsen en verblijven), cultuurhistorie (landschap) of ecologie (sociaalecologische systemen).

Verplaatsingen staan onvermijdelijk in nauwe wisselwerking met ruimtelijke ontwikkeling en locatiebeleid. De sterke **auto-afhankelijkheid** is in Vlaanderen ruimtelijk verankerd in weinig compacte, diffuse ruimtelijke patronen[29]. De zoektocht naar een hernieuwd evenwicht tussen het gemotoriseerd netwerk en het traag netwerk gaat hand in hand met een nieuwe omgevingsvisie. De in 2018 goedgekeurde strategische visie van het *Beleidsplan Ruimte Vlaanderen* pleit voor meer **ruimtelijke selectiviteit** door verdichting te concentreren in bestaande woongebieden en rond knooppunten van openbaar vervoer. Dit moet de autostroom verlagen en verhinderen dat de schaarse, nog resterende open ruimte verder versnippert. Binnen dit kader kan het traag net-

werk evolueren tot een heel nieuw soort '**trage omgeving'**. Haar werkzaamheid op dit vlak schuilt in twee dimensies: haar waarde als **publieke ruimte** enerzijds en haar kracht als **productieve ruimte** anderzijds.

Het traag netwerk vormt **publieke ruimte** *par excellence*. Net doordat voertuigen op vier wielen er afwezig of 'te gast' zijn, leent het zich uitstekend tot **verblijven**, **verpozen** en **ontmoeten**[30]. Jong en oud kunnen er spelen, pauzeren, omwegen maken, ontspannen, ontdekken, kennis opdoen, uitwisselen, groeien, enz. Trage wegen zijn typisch multifunctionele plekken waar verschillende mensen verschillende dingen doen. Ze bieden gelegenheid voor zowel *bonding* (met gelijkgestemden, vb. de 'lichte gemeenschappen' van sporters die hetzelfde pad delen[31]) als *bridging* (interactie met andere bevolkingsgroepen). Ze creëren ruimte voor zowel collectieve gebeurtenissen (vb. groepssport, optocht, stoet, e.d.) als individuele ontmoetingen. De frequentie en intensiteit van die ontmoetingen kan variëren: van het alledaagse '**kleine ontmoeten**'[32] (kortstondige, terloopse, anonieme interacties) tot intensievere vriendschappen of steunrelaties, bijv. wanneer een buurt zich bewust gaat bezighouden met de trage wegen vanuit een lokale werkgroep. Net zoals andere 'banale' publieke ruimtes (de schoolpoort, de markt, de bushalte, enz.), activeert het traag netwerk een **vitaal 'oefenterrein' voor samenleven**, op het spanningsveld tussen efemere contacten en gemeenschapsvorming, anonimiteit en herkenbaarheid, tolerantie en ergernis, diversiteit en samenhang, nabijheid en afstandelijkheid, samenhorigheid en vermijding.

Het traag netwerk fungeert niet alleen als publieke ruimte, maar ook als productieve ruimte of als '**ruimtemaker**': het geeft mede vorm en betekenis aan de ruimere omgeving. We vatten deze **productieve kracht** in **vier potenties** van het traag netwerk:

- **Structuur** --- Als lijnen in het landschap bieden trage wegen een venster op de buitenwereld; ze geven **richting, oriëntatie en perspectief.** Ze scheppen diepte en een zichtkader en doen dienst als overgang of scheiding. Ze ontsluiten de omgeving, markeren toegangen en brengen structuur aan tussen percelen. Ook op een hoger schaalniveau verschaft het traag netwerk **structuur en coherentie**. Ontwerpstrategieën zoals *landscape urbanism*, *bicycle urbanism* of *transit-oriented development* tonen aan dat lijninfrastructuur als ruggengraat van territoriale ontwikkeling kan fungeren. Ook trage wegen zijn de laatste decennia herontdekt als een prominent onderdeel van de ruimtelijke structuur en verdwijnen niet langer tussen de plooien van sterkere ruimteclaims.
- **Expressie** --- Elke plek of zone wordt gekenmerkt door een eigen functionaliteit, dynamiek, herkenbaarheid, kwetsbaarheid en betekenis. Dankzij hun **diversiteit** kunnen trage schakels **harmonieus** ingepast worden in zowel kernen, suburbane of landelijke gebieden. Ze helpen de plaats- of streekidentiteit vertolken of de **intrinsieke kracht** van een plek realiseren. Of ze compenseren beperkingen van een bepaalde plek. Denk aan kalme veldwegen langs de achtertuinen van percelen aan een drukke steenweg. Of doorsteekjes in dense stadswijken.
- **Verbinding ---** De ruimtelijke kracht van het traag netwerk schuilt vooral in **connectiviteit**. Het laat toe ruimtelijke fragmenten, regio's of plekken ('knopen' in het netwerk) met elkaar te verbinden en barrières te slechten. Het traag netwerk opereert als '**interface**' tussen diverse landgebruiken of als **contactzone** tussen stad en land, druk en stil, grijs en groen/blauw, massa en ruimte, privaat en publiek, hoog- en laagdynamisch, enz.[33] Het stimuleert bijgevolg **ontmoeting** tussen bevolkingsgroepen van diverse pluimage; tussen jong en oud, stedeling

en dorpsbewoner, buur en boer, pendelaar en recreant, avonturier en rustzoeker, enz. Het traag netwerk dwingt tenslotte ook om verschillende invalshoeken, disciplines en maatschappelijke thema's of sectoren met elkaar te verweven.

- **Katalysator** --- Wegen zijn traditioneel **assen van verandering**. Ze jagen (economische) ontwikkeling aan. Historisch ontstonden langs wegen knooppunten, kruispunten, *landmarks*, oversteekplaatsen, passages, uitkijkposten, schuilplekken, transitzones, rustpunten, fora, markten, enz. Net zoals de autocultuur aanleiding gaf tot een **specifiek landschap** (met veel beton, baanwinkels, parkeervlaktes, enz.), kan het productief of 'voortbrengend' vermogen van het traag netwerk ingezet worden als sturend instrument voor het gewenste omgevingsbeleid.

Omwille van zijn publieke en productieve karakter kan het traag netwerk niet gereduceerd worden tot een verkeersruimte. Trage Wegen pleit ervoor het traag netwerk in het brandpunt van het omgevingsbeleid te brengen. Het kan een wezenlijke rol spelen bij omgevingsuitdagingen die verband houden met natuur, milieu, water, vastgoed, landbouw, gezondheid, erfgoed, infrastructuur, e.d. Dankzij hun meervoudige karakter vervullen trage en autoluwe wegen talrijke maatschappelijke **diensten**, **functies** of **doelstellingen.** Of ze helpen die mee waarmaken, structureren, vertolken, verbinden of aanwakkeren. Wij spreken van een trage omgeving wanneer het traag netwerk **invloed** uitoefent op de omliggende programma's en als **substraat** dient voor een combinatie van doelstellingen gericht op duurzaamheid en transitie. We zien het als een uitdaging om allerhande vormen van **synergie** te stimuleren op en langs het traag netwerk: vergroening, speel- en ontmoetingsruimte, plattelandstoerisme, klimaatadaptatie, woonkwaliteit, verkeersveiligheid en –leefbaarheid, gezondheidsdiensten, erfgoedontsluiting, dicht-bij-huis recreatie, stilte- en rustbeleving, sportbeoefening, enz.

Naast een mobiliteitsvraagstuk vormt de ontwikkeling van het traag netwerk bijgevolg ook een **kwalitatief ontwerpvraagstuk**. Met welke omgeving willen en kunnen we het traag netwerk opladen? Welke condities en typologieën kunnen wij bedenken om multifunctionaliteit en win-wineffecten te stimuleren? We kunnen ons een trage omgeving voor de geest halen waar het traag netwerk diverse duurzame *points of interest* ontsluit en verbindt: herstel- en maakateliers, korte-keten-horeca, fiets- en mobipunten, hondenweiden, volks-, school-, pluk- of buurttuinen, biomassahubs, buitenspeelplekjes, wind- en zonneparken, composteringsterreinen, luwte-oases, (micro) bossen, zorghotels, landbouwparken, deelinitiatieven, toekomst-, klimaat-, vredes- of veteraanbomen, enz. Als productieve ruimte kan het traag netwerk dergelijke initiatieven en plekken **activeren en verbinden**. Het stimuleert **kruisverbanden** en maakt ruimtelijke dynamieken en verhaallijnen aanschouwelijk. Door het traag netwerk op te laden met diverse experimenten en innovaties, verschijnt het als vliegwiel voor een breed en wijd vertakt **transitielandschap**. Zich voortbewegen in deze trage omgeving valt samen met zich duurzaam laten inspireren.

2.2.4 Trage trajecten: laveren tussen leefwereld en systeem, tussen maatwerk en reproductie

Een degelijk traag netwerk en een productieve trage omgeving maak je niet op papier alleen. Trage wegen zijn altijd mensenwerk; een werk van vele handen (én voeten). Trage Wegen onderschrijft een **mensgerichte planning** van de omgeving die rekening houdt met de **leefwereld** van mensen en met hun concrete en alledaagse gebruik van

de ruimte. De in delen 2.2.1. tot 2.2.3. geformuleerde principes en logica's garanderen niet automatisch kwaliteitsvolle leefomgevingen; ze dienen lokaal geconcretiseerd en bevraagd te worden vanuit een focus op gebruik, doelgroepen en gedrag.

De **gebruikers** van het traag netwerk zijn geen homogene groep. Ze zijn al even divers als de wirwar van wegen waarlangs ze zich verplaatsen: wandelaars, joggers, fietsers, mountainbikers, ruiters, menners, spelende kinderen, hondenwandelaars, enz. (voor een verdere segmentering van de gebruikers: zie deel 4.3.4.). Verschillende gebruikers hebben verschillende motieven, wensen, noden, ervaringen en verplaatsingspatronen, die bovendien kunnen wisselen (in functie van bijv. zwangerschap, blessures, weersomstandigheden e.d.)[34]. De **veelheid aan gebruiksvormen** evolueert ook: de maatschappelijke wensen van vandaag zullen morgen anders klinken. Trage Wegen neemt deze dynamische diversiteit als vertrekpunt en streeft naar een maximaal **toegankelijke** omgeving die iedereen vlot, gebruiksvriendelijk en veilig kan gebruiken. Om verschillende perspectieven, belangen of wensen kenbaar te maken en vervolgens tegen elkaar af te wegen, kiest Trage Wegen resoluut voor een **participatieve aanpak.** De voordelen, uitdagingen en mogelijke valkuilen van participatie in een (ruimtelijke) beleidscontext zijn ruim gedocumenteerd[35]. Het accent van participatie is de afgelopen decennia verschoven van **inspraak** ("mee praten") naar **co-creatie** en **co-productie** ("mee doen"). Trage Wegen put uit het brede spectrum van 'participatiegolven' en -methoden om burgers te betrekken bij de ontwikkeling van trage schakels, netwerken of omgevingen (cf. deel 4.4.3.).

Trage Wegen opereert binnen het spanningsveld tussen **systeem** (de structuur van schakels, netwerk en omgeving) enerzijds en **leefwereld** (gebruik) anderzijds. In onze activiteiten en processen integreren wij beide invalshoeken. De uitdaging is de min of meer formele trage (infra)structuur optimaal af te stemmen op diverse gebruiksvormen. Dit betekent dat wij in onze werking een **evenwicht** fabriceren tussen expertise en participatie: we brengen onze **gespecialiseerde kennis** in balans met de **lokale kennis** van gebruikers. Naast een systemische of morfologisch lezing van de omgeving, zijn ook gebruikersbevraging of zelfs etnografische observatie aangewezen. Aan de ene kant helpt onze deskundige blik om systemen en structuren in kaart te brengen (schakels, netwerken, omgevingskwaliteiten), zwakkere ruimteclaims op te lichten, rechtszekerheid af te dwingen, de biofysische draagkracht van een gebied te respecteren, coherentie en kwaliteit over perceelgrenzen en generaties heen te bewaken, enz. Aan de andere kant laat onze participatieve aanpak toe het individueel en collectief ruimtegebruik door burgers in beeld te brengen en te valoriseren.

De afstemming tussen systeem en gebruik wordt niet voor eens en altijd beslecht. De (trage) omgeving is steeds onafgewerkt, onderhandelbaar, meerstemmig en fundamenteel open. Om verandering te sturen en potenties te verwezenlijken, dringt de vraag naar de gepaste **werkvorm** en **werkschaal** zich op. Trage Wegen kiest voor **lokale trajecten** als prioritair werkspoor. Wij introduceren daarbij **inclusieve, relationele trajecten** waarin diverse actoren kunnen deelnemen: beleidsmakers, bewoners, middenveld, deskundigen, grondeigenaars, weg- en natuurbeheerders, enz. Het doel van een traject is te komen tot een beleidsoverschrijdend en breed gedragen toekomstproject, waarbij rekening wordt gehouden met zowel lokale behoeften als met sectorale doelstellingen. Een traject wordt geënt op de klassieke stappen van de **beleidscyclus**: gegevensverzameling, beleidsvoorbereiding, visie- en besluitvorming, actieplanning, beleidsuitvoering en beleidsevaluatie. Het gemeentewegendecreet uit

2019 biedt hiervoor een uitgelezen kader: het geeft lokale besturen de mogelijkheid een **beleidskader traag netwerk** op te maken. Zo'n beleidskader omvat minstens een **beleidsvisie** op de structuur en de samenhang van het traag netwerk, een reeks **operationele beleidskeuzes** en een **afwegingskader** voor wijzigingen aan gemeentewegen. Het kan parallelle beleidsplannen aanvullen of concretiseren (bijv. gemeentelijk beleidsplan ruimte, lokaal mobiliteitsplan, vervoerregioplan, gemeentelijk klimaatplan e.d.). Een trajectmatige ontwikkeling van zo'n beleidskader laat toe om onze diverse methoden (cf. deel 4.4.) geïntegreerd in te zetten, onze verschillende thema's (cf. deel 4.1.) met elkaar te verweven en de min of meer abstracte doelstellingen uit onze visie (cf. deel 2.2.) te vertalen naar concrete acties op het terrein[36].

De keuze voor het lokale schaalniveau garandeert een optimale koppeling met de leefwereld van diverse gebruikers. Verkeersveilige en aangename wandel- en fietspaden zijn er in de eerste plaats voor de directe **buurtbewoners** die bijv. een korte wandeling maken, gaan joggen, de hond uitlaten, enz. In buurten en wijken is de **betrokkenheid** van gebruikers en stakeholders het hoogst. Door hen zelf (co-)auteur te maken van een gemeenschappelijke agenda, een gedeeld toekomstbeeld en een collectief verhaal, gaan ze zich met de trage omgeving identificeren, zich haar toe-eigenen, zich er in zekere mate voor verantwoordelijk voelen. Deze contextuele aanpak gaat uit van **maatwerk** en biedt ruimte voor (lokaal) initiatief en (lokale, regionale) verschillen. Tezelfdertijd heeft het traag netwerk ook betekenis op bovenlokaal niveau. Het is belangrijk grip te krijgen op ruimere verplaatsingspatronen en territoriale samenhang en potenties. In onze lokale trajecten voorzien wij daarvoor systematisch een **meerschaligheidstoets**: we leggen programmatorische verbindingen tussen schaalniveaus en gaan gericht op zoek naar lokale ingrepen en aanpassingen die een grote positieve impact hebben als 'schakel' in een groter geheel (vb. als regionale route), als voorbeeld voor andere locaties of als motor of katalysator om een gewenste ontwikkeling in gang te zetten. Via een pendelbeweging tussen schaalniveaus kunnen slimme ingrepen op lokaal niveau regionaal doorwerken (en omgekeerd).

Naast maatwerk heeft Trage Wegen ook aandacht voor **reproduceerbaarheid**. Om in heel Vlaanderen tot een robuust traag netwerk te komen, is een schaalsprong en een bijbehorende versnelling nodig. Daarom identificeren wij **terugkerende opgaven** die zich op meerdere plekken in Vlaanderen manifesteren en die zich laten thematiseren in families van opgaven. Het gaat om behapbare en realiseerbare strategieën die lokaal impact hebben en ook binnen een ruimer verband gereproduceerd kunnen worden (onze thema's in deel 4.1. bieden hiervoor inhoudelijke handvaten). Ook op dit vlak biedt het Gemeentewegendecreet uit 2019 interessante aanknopingspunten: een lokaal beleidskader kan een gebiedseigen, lokaal wensbeeld omvatten en daarnaast ook een aantal meer **generieke principes** implementeren. Vanuit de jarenlange ervaring met lokale trajecten onderhoudt Trage Wegen in dit verband een soort 'toolbox' of 'catalogus' met aparte 'bouwstenen' (deelprojecten, typologieën, oplossingen e.d.) die contextgebonden kunnen worden toegepast, maar tegelijk ook herhaalbaar zijn. In de lokale uitwerking van die generieke werkwijzen zit voldoende speelruimte ingebouwd om te contextualiseren. Op die manier maken wij ook de koppeling tussen specifieke lokale trajecten en de bredere beleidsruimte: succesvolle strategieën proberen wij op een meer systematische manier te **verankeren in beleid of institutionele programma's**, zodat we op grotere schaal aan verandering kunnen werken.

Het spanningsveld tussen expertise en participatie doorkruist het spanningsveld tus-

sen maatwerk en reproductie. In onze 'trage trajecten' komen beide samen. Lokale participatieprocessen zijn vrij arbeidsintensief en vragen openheid en een groot engagement om de behoeften en verwachtingen van uiteenlopende actoren te verzoenen. Maar mits een goede facilitering zijn trage trajecten niet noodzakelijk tijdrovend. Ondanks de grote verschillen (tussen wijken, steden, regio's) en zonder de lokale eigenheid geweld aan te doen met een generiek 'uitrolbeleid', kunnen we toch verschillende terugkerende uitdagingen en opgaven aanpakken. Tenslotte weerspiegelt dit spanningsveld ook de essentie van co-creatie of coproductie: erkennen dat de ontwikkeling van het traag netwerk zich met verschillende snelheden en dankzij diverse actoren ontvouwt. Dat vertaalt zich ook in de heterogene aanblik van het traag netwerk op het terrein. Er zijn de trage schakels die bewust zijn gepland, ontworpen en aangelegd (al dan niet in het kader van een van onze trajecten). Daarnaast zijn er ook talloze organische tracés, spontaan gecreëerd door lokaal landgebruik of de gezamenlijke verplaatsingen van vele gebruikers, soms gedurende vele jaren. Beweging laat sporen na en door veelvuldige passage kan een pad uitslijten. Historisch gezien vormt ons wegenpatroon een doordruk van vaak eeuwenoude routes. Een lokaal beleidstraject vervlecht deze uiteenlopende tijdsdimensies met een adaptieve blik op de toekomst, waarbij we onze landschappen doorwaadbaar houden en maken voor latere generaties.

2.3 Waarden

Trage Wegen is een betrouwbare, geloofwaardige, efficiënte en effectieve organisatie. We werken nauwgezet, komen onze engagementen na en streven naar kwaliteit. Naast de organisatiewaarden die hiermee samenhangen, hanteert Trage Wegen 4 kernwaarden die specifiek zijn gekoppeld aan de inhoud en processen van de werking: Trage Wegen werkt transdisciplinair, participatief, open source en toekomstgericht. Als grondbeginselen geven deze 4 kernwaarden richting aan de cultuur en identiteit van de organisatie.

2.3.1 Trage Wegen werkt transdisciplinair

Trage Wegen benadert het thema trage wegen systematisch vanuit **verschillende invalshoeken**. De betekenis en meerwaarde van trage wegen is immers divers en overschrijdt de grenzen van specifieke disciplines, interessegebieden of (beleids)domeinen. We brengen methoden, vaardigheden en ervaringen van diverse experten en niet-experten samen. We verknopen inzichten en stimuleren kruisbestuiving, zowel intern als in samenwerking met externen. Zo komen we tot **geïntegreerde ideeën en oplossingen** die zijn aangepast aan de complexiteit en verwevenheid van hedendaagse vraagstukken.

2.3.2 Trage Wegen werkt participatief

Trage Wegen betrekt mensen maximaal bij projecten en activiteiten. Vrijwel iedereen gebruikt immers trage wegen, occasioneel of regelmatig. Elke gebruiker is een deskundige en elke stap of passage telt als actie. We ontwerpen **gerichte processen** van inspraak en participatie voor diverse belanghebbenden, geïnteresseerden en doelgroepen. Dit vergroot de kwaliteit van onze voorstellen of ingrepen en zorgt voor draagvlak en impact. **Laagdrempeligheid** is een belangrijk aandachtspunt: net zoals openbare trage wegen voor iedereen toegankelijk zijn, kan iedereen vlot deelnemen

en deelhebben aan onze activiteiten en beroep doen op onze dienstverlening.

2.3.3 Trage Wegen werkt open source

Trage Wegen hecht veel belang aan openheid, transparantie en het **delen** van ideeën en werkwijzen (de *open source* aanpak). We stimuleren experten en niet-experten aan de slag te gaan met onze gegevens en instrumenten, die we vrij ter beschikking stellen. Deze open houding werkt emanciperend en genereert een breed, **horizontaal netwerk** van expertise. De deelnemers bouwen op een effectieve manier op elkaar voort, sleutelen aan oplossingen en verhogen de ontwikkelsnelheid door parallel te werken. Trage Wegen wil op die manier een bredere beweging en daardoor een krachtiger ontwikkelomgeving animeren.

2.3.4 Trage Wegen werkt toekomstgericht

Trage Wegen is gericht op de toekomst en op **verandering**. De huidige situatie (het actuele traag netwerk) en het verleden (het vaak eeuwenoude patrimonium van wegen en paden) vormen het vertrekpunt. We koesteren deze trage schakels, maar gaan verder dan behoud, bescherming of herwaardering. We zijn gericht op kansen en oplossingen. We denken na over het **wenselijke** traag netwerk en haar capaciteit om toekomstige maatschappelijke behoeften in te vullen als trage omgeving. We beschouwen trage wegen als onderdeel en hefboom van de maatschappelijke transitie naar een meer duurzame samenleving. Innovatie, creativiteit, flexibiliteit en experiment zijn essentieel om het transformatieve potentieel van trage wegen waar te maken.

3 VOORSTELLING VAN DE ORGANISATIE

3.1 Interne en bestuurlijke organisatie

3.1.1 Bestuur en beslissingsbevoegdheden

Zoals elke vzw beschikt Trage Wegen over een vaste **basisstructuur** die instaat voor het verenigingsbeleid en de elementaire beslissingen. De belangrijkste bestuursorganen zijn de Algemene Vergadering (AV) en het Bestuur (of Bestuursorgaan). Details over hun samenstelling, bevoegdheden en vergadermodaliteiten zijn scherp gesteld in de **statuten** en het **intern reglement** van de vereniging, die beiden in hernieuwde versie zijn goedgekeurd op de AV van 11 juni 2020. Deze actuele statuten volgen de bepalingen van het **Wetboek van vennootschappen en verenigingen** (WVV), dat in werking trad op 1 mei 2019.

De **Algemene Vergadering** belichaamt het hoogste gezag van de VZW, bepaalt haar globale koers en oefent haar wettelijke bevoegdheden uit. Begin 2021 is dit bestuursorgaan samengesteld uit vertegenwoordigers van onze 55 **lidverenigingen**. Sommige organisaties stonden in 2002 mee aan de wieg van Trage Wegen, andere sloten recenter aan. Via hun lidmaatschap onderschrijven zij de realisatie van onze missie. Zij geven ons steun en vertrouwen en rekenen op onze advisering en belangenbehartiging. De groep van lidverenigingen vormt een divers gezelschap. Enerzijds krijgen wij vertrouwen van belangrijke **organisaties op Vlaams niveau** met inhoudelijke raakvlakken aan onze missie, bijv. op het vlak van milieu (Bond Beter Leefmilieu), natuur (Natuurpunt, Bos+), erfgoed (Histories), jeugd (Scouts en Gidsen Vlaanderen, Chirojeugd Vlaanderen), sport (Wandelsport Vlaanderen), vrije tijd (Pasar), recreatie (Grote Routepaden), enz. Anderzijds zijn verschillende **lokale bewoners- of werkgroepen** en organisaties op **regionaal niveau** (vb. regionale landschappen) vertegenwoordigd in onze AV. Onze statuten delen lidorganisaties op in **'leden' en 'toegetreden'** leden. Het enige onderscheid is dat de 'leden' stemrecht hebben binnen de AV. Elke aangesloten organisatie kan zelf bepalen om al dan niet hun stemrecht in te roepen. Indien dit zo is, worden ze 'lid'; indien ze aan dit recht verzaken, worden ze 'toegetreden lid'. Al onze lidverenigingen zijn actieve medestanders (cf. deel 4.3.1.); onze band met hen is niet enkel bestuurlijk, maar concretiseert zich ook in meer praktijkgerichte uitwisseling en platformvorming (cf. deel 4.4.2.).

Waar de Algemene Vergadering de globale richting van het verenigingsbeleid aangeeft en zorgt voor draagvlak, waakt het **Bestuursorgaan** van Trage Wegen over de optimale realisatie van de missie en doelstellingen. Het controleert en stimuleert ook het dagelijks management van de vereniging. Begin 2021 engageren 10 bestuurders zich in ons Bestuur. Hoewel ze principieel hun mandaat in persoonlijke naam opnemen, zijn een aantal bestuurders voorgedragen door lidverenigingen. Net zoals de Algemene Vergadering biedt het Bestuur dus een zekere afspiegeling van de brede achterban van Trage Wegen. Daarnaast telt het Bestuur een aantal 'onafhankelijke' bestuurders die een meerwaarde betekenen omwille van hun specifieke deskundigheid, netwerk of affiniteiten. Het Bestuur komt minstens 4 maal per jaar samen en laat haar licht schijnen over zowel het organisatiebeheer als de inhoudelijke werking.

Trage Wegen voorziet een sterke delegatie van de operationele bevoegdheden en van bepaalde bestuursbevoegdheden naar de **2 coördinatoren** van Trage Wegen (zie deel 3.1.2. hieronder). De zakelijke en inhoudelijke coördinator zijn aangesteld als **bijzondere gevolmachtigden** en als **dagelijks bestuurders** van de vzw. Zij kunnen Tra-

ge wegen verbinden en vertegenwoordigen binnen de perken van de hun verleende bevoegdheden, die zijn omschreven in een **delegatiematrix** (als onderdeel van het intern reglement). Zo zijn zij bevoegd voor het benoemen en ontslaan van personeel, het afsluiten van overeenkomsten met externe consultants, financiële verrichtingen met bank- en kredietinstellingen, het indienen van bezwaarschriften en de handtekeningbevoegdheid bij het afsluiten van overeenkomsten (tot een bepaalde financiële bovengrens) die ter bekrachtiging worden voorgelegd aan het Bestuur.

3.1.2 Interne organisatie en dagelijkse werking

Het professionele team van Trage Wegen vormt de motor van de verenigingswerking. Het staat in voor de concrete uitvoering en opvolging van dit meerjarenplan. Begin 2021 heeft Trage Wegen **12 werknemers** in vaste dienst (arbeidsovereenkomst voor onbepaalde duur). Samen dekken zij een tewerkstelling af van ca. 8 voltijdse equivalenten (nagenoeg iedereen werkt deeltijds). Het team is **robuust** en er is sprake van een sterke **continuïteit** in het personeelsbestand: de meerderheid (9 van de 12 medewerkers) werkt al minstens 5 jaar voor de vereniging; de helft van de ploeg (6 personen) is zelfs al langer dan 10 jaar aan de slag bij Trage Wegen! Dit wijst op een stabiele werkomgeving, een duurzame arbeidstevredenheid en een goed gerodeerde, slagvaardige interne werking.

Het team van Trage Wegen wordt gekenmerkt door een vrij 'platte' of **horizontale organisatiestructuur**: hiërarchische aansturing is beperkt en alle werknemers zijn direct betrokken bij het operationaliseren en vormgeven van de organisatiedoelen en dagelijkse werking. De teamstructuur kent slechts twee verschillende verantwoordelijkheidsprofielen: de **coördinatoren** enerzijds en de inhoudelijke **stafmedewerkers** anderzijds.

Sinds 2010 staan **2 coördinatoren** in voor het **management** en het organisatiebeheer. De zakelijke coördinator verzorgt het financiële en bestuurlijke beheer van de organisatie, terwijl de inhoudelijk coördinator focust op de beleidscontext en inhoudelijke werking. Samen staan ze in voor de dagelijkse leiding, de coaching van de overige 10 teamleden en het algemene functioneren van de organisatie. Ze beschikken gezamenlijk ook over bepaalde bestuursbevoegdheden of – volmachten (zie punt 3.1.1. hierboven) en fungeren als tussenschakel of *interface* tussen de werkvloer en de overige organisatielagen, tussen het team en het Bestuur of de AV.

De 10 **inhoudelijke stafmedewerkers** realiseren de diverse activiteiten, trajecten en projecten van Trage Wegen. Alle medewerkers getuigen van een hoge mate van autonomie, initiatief en betrokkenheid. Ze dragen projecten en trajecten van de conceptfase, over de uitwerking en realisatie tot aan de evaluatiefase. Het profiel van stafmedewerker veronderstelt een evenwicht tussen **generalisme** en **specialisme**. Enerzijds beheersen alle stafmedewerkers bepaalde basisvaardigheden en zijn ze inzetbaar in diverse projecten of lokale trajecten (cf. deel 2.2.4.). Anderzijds ontwikkelde zich doorheen de jaren een zekere mate van specialisatie binnen het team, zowel inhoudelijk (thematische affiniteit) als methodisch (variatie in competenties). Die specialisatie sluit aan bij de opleiding, kennis, kunde, verlangens en groeikansen van de individuele medewerkers. Ze wordt niet geformaliseerd in rigide functieprofielen, maar krijgt uitdrukking in het HRM-beleid van de organisatie en in de (jaarlijkse) werkplanning en –verdeling.

Naast de tewerkstelling in vast dienstverband, doet Trage Wegen ook beroep op externe, tijdelijke of vrijwillige ondersteuning van de secretariaatswerking. Voor diverse **administratieve en logistieke taken** rekent Trage Wegen op een medewerker in loondienst van het *Netwerk Duurzame Mobiliteit*, de koepelorganisatie van mobiliteitsverenigingen waarmee Trage Wegen sinds 2010 een kantoorruimte in Gent deelt. Het gaat om een doorlopende dienstverlening a rato van 2 werkdagen per week. Daarnaast verwelkomt Trage Wegen regelmatig ook **vrijwilligers** of mensen die in het kader van een **opleiding** een rol opnemen binnen de organisatie (vb. stagiairs, thesisstudenten, doctorandi e.d.). Zij zorgen voor een frisse wind en geven onze activiteiten extra cachet.

Het team van Trage Wegen werkt vanuit een hoofdkantoor in Gent (hoofdwerkplaats voor 10 medewerkers) en een satellietkantoor in Leuven (uitvalsbasis voor 2 stafmedewerkers). Een **rollende personeelsplanning** koppelt werkpakketten (opdrachten, geplande activiteiten e.d.) aan personeel (in termen van capaciteit, beschikbaarheid, competenties e.d.). Per werkpakket of activiteit worden **zelfsturende subteams** geactiveerd: stafmedewerkers verzorgen een eigen planning en overleg (ad hoc of meer structureel), terwijl de coördinatoren supervisie en ondersteuning garanderen. Daarnaast volgt het integrale team een **vaste jaarkalender** met regelmatige **uitwisselingsmomenten** die specifieke werkpakketten of activiteiten overstijgen: een uitgebreid werkoverleg met het hele team (minstens 1x per maand), teamdagen (combinatie van discussie en ontspanning; minstens 2x per jaar), conclaaf (tweedaagse strategische planningsbijeenkomst; 1x per jaar), individuele plannings- en functioneringsgesprekken (1x per jaar), enz. Deze goed geoliede en beproefde werkstructuur verzekert **gestroomlijnde en efficiënte processen**. Dankzij een periodieke en nauwgezette **verslaggeving** volgen ook de AV en het Bestuur de dynamieken op de werkvloer.

3.2 Een beeld van de werking: 2019 als uitsnede

Het uitzicht van twee opeenvolgende werkingsjaren kan vrij sterk verschillen. Trage Wegen combineert de basiswerking immers met tijdelijke projecten en interventies die inspelen op de actualiteit. Toch biedt ieder werkingsjaar een getrouw beeld van het soort acties die wij ondernemen en de resultaten die wij bereiken. Hieronder schetsen we op hoofdlijnen de dynamiek van het werkingsjaar 2019. Ter illustratie vermelden wij een aantal prestaties of wapenfeiten (merk op dat het allesbehalve een volledig overzicht van onze werking in het desbetreffende jaar betreft).

3.2.1 Lokale trajecten: de hoeksteen van onze terreinaanwezigheid

Sinds de beginjaren werkt Trage Wegen intensief samen met **lokale besturen**. We ontwikkelen in ons ondersteuningsaanbod een reeks **modules of basistrajecten** die verschillende beleidsaspecten concretiseren: cartografie, inventarisatie, participatie, visievorming, ontwerp, terreininrichting, onderhoud, enz. Daarnaast kunnen steden en gemeenten ook op ons rekenen voor ad hoc advies, punctuele ondersteuning of opdrachten op maat.

Enkele wapenfeiten uit 2019

> Na de **gemeenteraadsverkiezingen** van 14/10/2018 braken wij een lans voor de opname van trage wegen in de lokale bestuursplannen. In 2019 stuurden wij

onze brochure *De snelste weg naar trage wegen* naar alle Vlaamse gemeenten en presenteerden wij ons aanbod in de nieuwe catalogus van *Gemeente voor de Toekomst* (www.gemeentevoordetoekomst.be).

> In 2019 stonden wij in voor de **procesbegeleiding** van trajecten in ca. 20 gemeenten: Beernem, Brugge, Gent, Lede, Moerbeke, Nazareth, Ninove, Beveren, Antwerpen, Laakdal, Herselt, Westerlo, Genk, Heusden-Zolder, Zonhoven, Tessenderlo, Peer, Hechtel-Eksel, Geetbets, Diest en Steenokkerzeel.

> In 2019 introduceerden wij onze nieuwe formule '**partnergemeenten**'. Een partnergemeente trekt resoluut de kaart van voetgangers en fietsers en maakt aanspraak op een reeks voordelen in ruil voor een jaarlijkse bijdrage.

> In 2019 legden wij samen met partner *Tous à Pied* (www.tousapied.be) de kiemen voor een nieuw **voetgangersplatform** in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat in de loop van 2020 gestalte zou krijgen: Walk.Brussels (www.walk.brussels).

> Voor diverse steden en gemeenten maakten wij in 2019 **cartografische producten**. We ontwierpen en ontwikkelden een gedrukte kaart voor de stad Sint-Niklaas, waarop de trage wegen, korte ketenadressen en een aantal fietsroutes zijn opgenomen. Voor de stad Brussel maakten wij samen met Traject (www.traject.be) 69 voetgangerskaarten voor wachthokjes van het bovengronds openbaar vervoer (bus en tram).

> ...

3.2.2 Op elke vraag een antwoord: kennis verzamelen en verspreiden

We maken er een erezaak van: iedereen kan bij ons terecht met juridische of technische vragen. De **Trage-Wegen-Lijn** is op dat vlak een begrip geworden. We positioneren ons als **referentie** voor trage wegen en bieden standaarddocumenten of voorbeelddossiers aan. We brengen graag ons verhaal bij diverse doelgroepen, op studiedagen of in het kader van vormingssessies.

Enkele wapenfeiten uit 2019

> Onze laagdrempelige vraag-en-antwoord-dienst ***Trage-Wegen-Lijn*** behandelde in 2019 meer dan 400 adviesvragen. Via onze website (www.tragewegen.be/ik-heb-een-vraag) genereerden wij bijna 13.000 unieke paginaweergaven.

> In het najaar van 2019 organiseerden wij in samenwerking met VVSG (www.vvsg.be) op drie locaties (Gent, Antwerpen, Hasselt) een **vormingscyclus over het decreet Gemeentewegen** dat op 24/4/2019 was goedgekeurd in het Vlaams Parlement. De opleidingen waren een succes en telden samen ruim 180 aanwezigen, uit gemeenten verspreid over heel Vlaanderen.

> Diverse onderwijsinstellingen boden ons de kans het beleidskader van trage wegen toe te lichten aan **studenten** verkeerskunde (UHasselt, 8/5/2019), sociaal-cultureel werk (Arteveldehogeschool Gent, 4/11/2019) of landschapskunde (HoGent, 9/12/2019).

> We gaven **lezingen** of verzorgden **vormingsactiviteiten** op tal van bijeenkomsten, zoals bijvoorbeeld een infosessie met parcoursmeesters van *Wandelsport Vlaanderen* (4/4/2019), het congres *Child in the City* in Antwerpen (21/05/2019), de cyclus 'Voetgangersmanager' van de administratie *Brussel Mobiliteit* (4/6/2019), de internationale conferentie *Walk 21* in Rotterdam (9/10/2019), de inspiratiedagen van het *Netwerk Duurzame Mobiliteit*

(21/11/2019) en *Gemeente voor de Toekomst* (10/12/2019), enz.

> In 2019 bleven wij onze **interne kennis** bijspijkeren. Van 4-6/11/2019 kwam een deel van het team bijv. bijeen op een rustige locatie in Lokeren voor een driedaags intern *boot camp* over GIS (geografisch informatie systeem).
> ...

3.2.3 Beleidswerk: voorwaarden scheppen en neuzen in dezelfde richting

Trage Wegen ijvert voor een **beleidskader** dat een gunstige invloed heeft op de herwaardering van verdwenen paden, het behoud van toegankelijke verbindingen en de ontwikkeling van nieuwe schakels in het netwerk. We waken over het wettelijk kader, over de uitvoering en reglementering van het beleid (administratief kader) en over de handhaving. En dit op **verschillende niveaus**: lokaal, provinciaal en gewestelijk.

Enkele wapenfeiten uit 2019

> Hét sleuteldossier in 2019 was het **decreet Gemeentewegen**. We onderhielden een intensieve, open dialoog met de initiatiefnemers en konden een sterke rol voor trage wegen afdwingen in de definitieve tekst van het decreet. We schreven een opiniestuk in *De Standaard* (22/2/2019), werden gehoord tijdens de hoorzitting in de commissie Mobiliteit & Openbare Werken van het Vlaams Parlement (21/3/2019) en schreven mee aan de toonaangevende 'Praktijkgids Gemeentewegendecreet', die begin 2020 zou verschijnen bij drukkerij *Die Keure*. Enkele weken na het in werking treden van het nieuwe decreet (28/9/2019) organiseerden wij in Kortrijk een extra Trefdag voor onze lokale medestanders: we gaven tekst en uitleg bij het nieuwe kader en benadrukten de actieve rol die burgers kunnen spelen.
> In 2019 analyseerden wij hoe onze visie en doelstellingen kunnen aansluiten op belangrijke **richtinggevende beleidskaders**, zoals de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (goedgekeurd op 20/7/2018) en het decreet Basisbereikbaarheid (goedgekeurd op 3/4/2019).
> In 2019 werkten wij aan een **instrumentenkader** voor de **ontharding** van wegen, samen met de ruimtelijke studiebureaus Voorland (www.voorland.be) en RE-ST (www.re-st.be). We ontwikkelden een scan om het onthardingspotentieel van autowegen te evalueren, gekoppeld aan ruimtelijke kansen op vlak van natuur, water(infiltratie), mobiliteit, landschap enz. (zie ook www.vlaanderenbreektuit.be).
> ...

3.2.4 Over het muurtje: thematische projecten en dwarsverbindingen

Trage Wegen is van vele markten thuis. In onze werking willen we de verschillende facetten van ons werkveld zichtbaar maken en concretiseren. Vanuit **verschillende invalshoeken** zetten we activiteiten op en leggen we contacten: mobiliteit, ruimtelijke ordening, erfgoed, gezondheid, cultuur, jeugd, sport, toerisme, enz. Op die manier geven we ons thema een **brede maatschappelijke weerklank**.

Enkele wapenfeiten uit 2019

> We presenteerden een creatieve **inspraakmethodiek voor kinderen** op het

festival PLAY, dat wij op 17/10/2019 organiseerden in Mortsel. De methodiek vervlecht verkenning, bevraging, spel, cartografie, ontwerp en artistieke interventies. We ontwikkelden ze in de periode 2016-2019 aan de hand van een reeks experimentele trajecten in Roeselare, Gent, Aarschot, Temse, Mortsel en Hasselt (zie www.gangmakersenkoplopers.be).

> We namen deel aan de startdag van het **Netwerk Natuur en Gezondheid** en onderschreven het charter (www.netwerknatuurengezondheid.be).
> In het voorjaar van 2019 organiseerden wij samen met KULeuven een **projectweek** voor een internationale groep studenten, gesitueerd op '**den Berm**', een 3 km-lange voormalige spoorbedding tussen Wilrijk en Mortsel die dienst doet als verhoogde groene oase voor de stadsbewoners (zie ook: www.gebermte.be).
> Als actieve speler binnen het Netwerk Duurzame Mobiliteit werkten wij mee aan de jaarlijks **sensibiliseringscampagne** (www.weekvandemobiliteit.be). Op 19/9/2019 organiseerden wij in dat kader een '**pluksafari**', onder begeleiding van een professioneel 'wildplukker': een duurzame vrijetijdsbesteding dichtbij-huis, waarbij verkenning, plantenkennis en culinair experiment samengaan.
> In 2019 werkten wij samen met de intercommunales Interleuven (www.interleuven.be) en IGO (www.igo.be) om de (oude) **bedevaartroutes naar Scherpenheuvel** in de kijker te plaatsen (https://pelgrimswegen.be/).
> ...

3.2.5 Uitreiken en activeren: trage wegen doen mensen bewegen

We sporen mensen aan trage wegen te koesteren en zich vaker te voet of per fiets te verplaatsen. We brengen ons verhaal op verschillende manieren en leggen accenten naargelang de beoogde doelgroep. Via diverse **communicatie-acties** en **campagnes** mobiliseren we actieve en potentiële gebruikers van trage wegen: van de lokale trekkers tot de occasionele gebruikers, van de trage wegenadepten tot het brede publiek.

Enkele wapenfeiten uit 2019

> We verwelkomden ca. 100 aanwezigen op onze jaarlijkse **Trefdag** (23/3/2019), die we in Deurne organiseerden, in samenwerking met de lokale actiegroep GruunRant (http://www.gruunrant.org/).
> Naar aanleiding van het evenement ***Vlaanderen Wandelt*** (www.vlaanderenwandelt.be) op 28/4/2019 in Roeselare spoorden wij wandelclubs aan zich duurzaam te verplaatsen naar het startpunt van de wandellussen (via een promofilmpje, een duurzaam testtraject per trein-fiets met een wandelclub uit Nieuwpoort e.d.).
> Op 19-20/10/2019 organiseerden we ons jaarlijks campagneweekend ***Dag van de Trage Weg*** (www.dagvandetrageweg.be). Het opzet: mensen trage wegen laten ontdekken en naar waarde schatten dankzij tal van activiteiten op, langs en over trage wegen. De ca. 140 activiteiten in Vlaanderen brachten naar schatting 20.000 deelnemers op de been.
> In het kader van een beleidsondersteunend traject in de stad **Antwerpen** stippelden wij in 2019 diverse **stadswandelingen** uit (https://antwerpen.tragewegen.be/). Op het campagneweekend *Dag van de Trage Weg* lanceerden wij de uitdaging 'Flirten met de stadsrand': een bijzondere wandelestafette van 40km, van Hoboken tot Ekeren. Die stadstrail werd door de routeplanner *Rou-*

teYou geselecteerd als *highlight* voor december 2019.

> In 2019 gaven wij verder vorm aan onze formule ***Wegspotters***, die buurtbewoners laat bijdragen aan het beheer van trage wegen. Samen met onze Oost-Vlaamse partners (provincie, regionale landschappen) startten wij trajecten op in Temse, Herzele en Zottegem. De provinciale Ontmoetingsdag vond plaats op 29/09/2019 in Buggenhout (zie ook www.wegspotters.be).

> Onze reguliere communicatiemiddelen zijn ons uithangbord. Het aantal unieke bezoekers van onze **website** (www.tragewegen.be) bedroeg in 2019 ca. 49.000, een stijging met 20% t.o.v. het referentiejaar 2016 (ca. 41.000 bezoekers). Een andere klassieker is ons **e-zine** dat al ruim 15 jaar zonder uitzondering maandelijks verschijnt.

> In 2019 stond ons kantoor open voor een aantal vaste **secretariaatsvrijwilligers**, een 'verenigingswerker' en twee studenten die bij ons een **praktijkstage** volgden.

> ...

4 POSITIONERING VAN DE ORGANISATIE

4.1 Onze thema's

4.1.1 Traag verblijven

Welke rol spelen trage wegen en het traag netwerk in autoluwe verblijfs- en woongebieden?

Er is een groeiende trend van **lokalisering** en **nabijheid**, waarbij stads- en dorpskernen opnieuw hun residentiële functie centraal plaatsen. Succesvolle projecten van stadsvernieuwing of dorpskernversterking doen buurten heropleven. Mondige bewoners eisen gezonde levensomstandigheden voor henzelf en hun kinderen. In steden en (compacte) dorpskernen, waar een afweging tussen bereikbaarheid en leefbaarheid zich opdringt, wordt meer en meer ingezet op omgevingskwaliteit, (verkeers)leefbaarheid en een toekomstbestendige inrichting van het openbaar domein. Hier komen een aantal uitdagingen of opgaven samen die van belang zijn voor Trage Wegen: autoluwe woonomgevingen, duurzame bereikbaarheid, kwaliteitsvolle verdichting en klimaatadaptatie of -robuustheid.

Na ettelijke autoloze zondagen, jaren van straatactivisme (vb. *Reclaim the Streets* of *Critical Mass* vanaf de jaren 1980-90) en krachtige *bottom-up* initiatieven na de eeuwwisseling (vb. stRaten-generaal, Leefstraten[37]), lijkt vandaag sprake van een heuse **autoluwe golf**, die nu ook beleid en stedenbouw op sleeptouw neemt[38]. Meer en meer steden en gemeenten dwingen gemotoriseerd verkeer uit hun centra en woonwijken. Voortrekkers experimenteerden de afgelopen jaren met wijk- of stadscirculatieplannen, fietsstraten, voetgangerszones, lage emissiezones, enz. Nieuwe woonwijken verdringen de auto naar ondergrondse parkings of naar de rand. De overblijvende wagens krijgen **minder plaats** en volgen een **aangepaste snelheid** (denk aan de uitbreidende zone 30-gebieden[39]). Stappen en trappen wordt interessanter omdat het snelheidsvoordeel van de auto wegvalt en de openbare weg veiliger wordt. Verschillende concepten gaan uit van **autoluwe stratenclusters** met een beperking voor doorgaand verkeer (verkeer zonder herkomst of bestemming in de bewuste zone). Filters houden autoverkeer tegen en leiden het om langs grotere verbindingsassen. In de autoluwe buurt zelf zijn auto's 'te gast' en mengen ze zich traag onder de voetgangers en fietsers. Verblijven primeert er op verkeer. Een opgemerkt voorbeeld in dit verband zijn de samengevoegde bouwblokken of 'superblocks' in Barcelona. In Vlaanderen wordt geexperimenteerd met verkeersluwe **mobiliteitskamers, stratenclusters, verblijfsmazen** of '**mix-wijken'**[40]. Ook de in 2020 geïntroduceerde Vlaamse wegencategorisering suggereert de creatie van '**interlokale mazen**' die niet doordringbaar zijn voor doorgaand autoverkeer[41]. Ondertussen lijkt de trend naar **minder autobezit** en naar elektrisch, zero-emissie en **gedeeld vervoer** (op termijn al dan niet zelfrijdend) zich sterk door te zetten[42]. Ook allerhande innovatieve voortbewegingstoestellen of vormen van **micromobiliteit**[43] veroveren de straat: e-steps, e-trikes, e-scooters, micro cars, scootmobielen, *balance boards*, *monowheels*, *segways*, enz. Dit alles kan de aanblik van stad en dorp wijzigen: het exuberante **ruimtebeslag** van privaat autovervoer kan substantieel dalen en flink wat ruimte vrijmaken voor een alternatieve invulling.

Woongebieden hertekenen niet alleen hun mobiliteit, maar worden ook geconfronteerd met een **verdichtingsopgave**. Een kerndoelstelling van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is de verhoging van het ruimtelijke rendement (meer doen met minder ruimte). Voor expansie van het woonweefsel is amper plaats: de verwach-

te bevolkingsgroei moet in eerste instantie opgevangen worden door transformatie binnen de bestaande contouren van steden, wijken, dorpen en gebouwen (via bijv. renovatie en reconversie, gelaagd of gedeeld ruimtegebruik of functievermenging). Een dergelijke **kernversterking** vergt uitgesproken aandacht voor vitale buitenruimten en een kwaliteitsvolle inrichting van het openbaar domein[44]. Vooral in buurten met hogere woondichtheden (en weinig private buitenruimte) zijn mensen aangewezen op **openbaar groen en publieke ruimte**. Net in die buurten is het aanbod op dit vlak vaak ontoereikend en moet gedacht worden aan extra groen of selectieve strategieën van ontdichten, 'ontpitten' en ontharden[45]. Een bijkomende uitdaging voor steden en gemeenten is **klimaatadaptatie**. Steden hebben meer en meer te kampen met het hitte-eilandeffect, luchtvervuiling of de waterproblematiek (extreme regenval, droogte e.d.). Ze moeten plaats maken voor groen en natuur (en hun klimaatregulerende functies), voor (collectieve) energetische installaties, voor een betere luchtkwaliteit en voor waterinfiltratie en –buffering. In deze **evenwichtsoefening tussen verdichten / ontdichten** biedt de autoluwe golf ongeziene kansen: de dalende autodruk maakt ruimte vrij die kan gebruikt worden voor pleinen, parken, groenverbindingen, sport, recreatie, water of voedselproductie. Deze koppeling wordt ook gemaakt in de concepten van **ecowijken** of **leefbuurten**: dit zijn autoluwe buurten die een optimaal verdichte, aantrekkelijke en levendige woonomgeving combineren met groenvoorziening en een klimaatadaptieve inrichting van de ruimte[46].

Wat betekent dit voor Trage Wegen? Sinds jaar en dag zijn onze woongebieden dooraderd met kenmerkende trage wegen: steegjes, doorsteekjes, kerkwegels, verkeersvrije straatjes, parklanen, wandelpaden in tuinwijken of cités, enz. Ze zijn **inherent verkeersveilig** en in veel gevallen bieden ze ruimte voor groen, verpozing, spelaanleidingen, enz. Vaak gaat het om discrete verbindingen die niet om aandacht schreeuwen en toch door jong en oud geapprecieerd worden als vanzelfsprekende verblijfsruimte. Ze houden de woonomgeving **poreus**, geven haar zuurstof en garanderen de doorwaadbaarheid van de bebouwde 'hardware'. Naarmate meer straten autovrij of autoluw worden, kunnen deze trage wegen deel gaan uitmaken van een **ruimer traag netwerk** dat zich verder vertakt doorheen woonbuurten. In combinatie met voetgangerszones, (woon)erven en fietsstraten kunnen trage wegen aaneensluiten tot een robuuste **trage verblijfsruimte**. In de beleidsperiode 2022 – 2026 draagt Trage Wegen bij aan de verwachte realisatie van autoluwe stratenclusters, leefbuurten en klimaatbestendige woongebieden. Wij zien een groot potentieel om gewone straten om te vormen tot een inclusieve verblijfsruimte die ook kan inspelen op klimaatdoelstellingen. Bij de ontwikkeling van een trage omgeving of verblijfsruimte beschouwen wij de **trage wegen *sensu stricto* als ruggengraat**: het zijn emblematische schakels in de 'vertraging' van verkeer en zij bieden de beste kansen voor klimaatmaatregelen, groenbeleving, verpozing, ontmoeting, lichaamsbeweging, speelruimte, publieke levendigheid e.d.

De centrale figuur in de trage verblijfsruimte is de **voetganger**. Dat is ook verkeerskundigen en beleidsmakers niet ontgaan: bepaalde steden en gemeenten maken voor het eerst werk van een doelbewust voetgangersbeleid, dat meer ruimte en kwaliteit biedt voor stappen en zo het aandeel verplaatsingen te voet moet verhogen[47]. Dit sluit aan bij een strategie van nabijheid die dichte woonkernen uitrust met voorzieningen, waardoor verplaatsingen gereduceerd of verkort worden. Denk aan het populaire idee van de **'15-minutenstad'**, die burgers een haast volledig aanbod aan (maatschappelijke) dienstverlening biedt op 15 minuten wandelen of fietsen. Een voetgangersvrien-

delijk beleid verbetert de voetgangersinfrastructuur en vertrekt vanuit de **natuurlijke looplijn**[48] van de voetganger. Mogelijke ingrepen zijn de aanleg van doorlopende voetpaden, kortere voetgangersoversteken of een wegprofiel dat aanzet tot voorzichtig rijgedrag (via een smaller wegbeeld, asverschuivingen, verkeersplateaus, straatmeubilair, aanplantingen e.d.)[49]. Sommige deskundigen pleiten voor ***shared space*** of gedeelde ruimte: een gelijkvloerse aanleg van gevel tot gevel, waarbij verkeer en verblijf gemengd worden in een regelluwe omgeving[50]. In de context van het Brussels voetgangersbeleid formuleerde Trage Wegen een reeks **recepten** die de **fijnmazigheid** van het (stedelijk) voetgangersnetwerk vergroten: de realisatie van doorsteken in bouwblokken of binnengebieden, het openstellen van dienstwegen, de verbinding van groenblauwe ruimtes, een gericht vergunningenbeleid, het aanduiden van 'doorlopende' wegen, enz.[51] Naast een aansterking van de voetgangersinfrastructuur, pleit Trage Wegen ook voor een wervende **voetgangerscultuur**, die wandelen als positieve keuze aanprijst en ook haar 'immateriële' aspecten activeert (imago, beleving, esthetiek, stijlen, gebruiksgewoonten, gemeenschapsvorming, enz.)[52]. Aandacht voor voetgangerskwaliteit zorgt voor een uitnodigende verblijfsomgeving en biedt **sociale voordelen**, aangezien verplaatsingen te voet vaak essentieel zijn voor de mobiliteitsnoden van specifieke bevolkingsgroepen (kinderen, ouderen, personen met een beperkte mobiliteit e.d.).

Bij de autoluwe golf en de tendens naar autoluwe woongebieden zijn een aantal belangrijke **kanttekeningen** op hun plaats. Ze houden met elkaar verband. Ten eerste: hoewel het vooral densere stadswijken zijn die inpikken op de autoluwe golf, biedt die ook perspectieven voor meer **suburbane woongebieden en dorpskernen**, waar de druk van doorgaand verkeer zich ook laat voelen . Daar ontpopt het traag netwerk zich vaker als 'extraatje', als alternatief naast het formele stratenpatroon, dat autogericht blijft. Maar ook daar dringt een evenwichtsverschuiving tussen beide netwerken (cf. deel 2.2.2.) zich op, rekening houdend met de specifieke problematieken en condities in die gebieden. Ten tweede: ondanks de gedeeltelijke mentale omslag naar verkeersleefbaarheid, blijft de **verkeersdruk** groot en verloopt het terugdringen van autogebruik moeizaam (getuige de vaak verhitte discussies rond circulatieplannen, kilometerheffing, bedrijfswagens, infrastructuurprojecten, parkeerbeleid, e.d.). De auto-afhankelijkheid blijft gedragsmatig en ruimtelijk ingebakken, o.a. door de verspreide bebouwing langs linten en auto-verbindingswegen. Een impactvolle *shift* zal het resultaat zijn van (politieke) **krachtsverhoudingen** en een combinatie van maatregelen. Ten derde: de creatie van autoluwe wijken houdt het gevaar in dat verkeersoverlast zich **verplaatst** naar de grote assen van het hoofdwegennet (binnenring, toegangswegen e.d.), terwijl ook daar mensen wonen, die vaak economisch kwetsbaarder zijn en minder ervaring hebben met burgerinspraak. Wonen in autoluwe en dus verkeersleefbare straten dreigt (onbedoeld) een privilege te worden voor kapitaalkrachtige gezinnen. Een omzichtige planning is bijgevolg noodzakelijk, zodat de verzoening van leefbaarheid en bereikbaarheid ook **sociaal rechtvaardig** wordt aangepakt. Opnieuw moet een integraal beleid zorgen dat de verkeersdruk globaal afneemt en de woonkwaliteit overal verbetert. Ten vierde: op een hoger schaalniveau dient de autoluwe wijk duurzaam **ontsloten en bereikbaar** te zijn, best in de eerste plaats via actieve en collectieve modi. Dat kan bijv. door de uitbouw van groene wandelboulevards tussen wijken, fietssnelwegen en hoogwaardige regionetten van snelbus- of trambuslijnen op de belangrijke verkeersassen. Op strategische plaatsen (bijv. de stadsrand) komen **vervoersknooppunten** ('mobiliteitshubs' of transferia) waar diverse vervoerssystemen elkaar ontmoeten. Autobereikbaarheid en auto-afhankelijkheid maken op

die manier plaats voor een combinatie van **polycentriciteit** (diverse autoluwe kernen) en **multimodale bereikbaarheid**. Door de verdichting van het woonweefsel te oriënteren rond de assen en knooppunten van openbaar vervoer, kan de stad ontwikkelen zonder toenemende autodruk, dalende levenskwaliteit of verdere degradatie van de open ruimte. In dit vernetwerkte landschap wordt de auto niet zozeer geweerd, maar wel overbodig gemaakt, ook buiten de autovrije of autoluwe woongebieden.

Stellingname --- Focus op:

> Autovrij / -luw maken van straten i.f.v. verdichting traag netwerk;
> Vergroening en klimaatadaptieve inrichting van trage wegen;
> Kwaliteitsvolle voetgangersvoorzieningen en een wervende voetgangerscultuur.

Mensen --- Mogelijke betrokkenen en (gespreks)partners:
Vlaamse overheid (Dep. Omgeving, Dep. MOW), Team Vlaams Bouwmeester, lokale besturen, VVSG, intercommunales, Vereniging Voor Openbaar Groen (VVOG), wijkcomités en bewonersplatforms, Fietsberaad, Kind & Samenleving, Voetgangersbeweging / Infopunt Publieke Ruimte, VIAS, VRP, VSV, Klimaatcoalitie, Gezinsbond, Avansa, De Wakkere Burger, Bond Beter Leefmilieu, Netwerk Duurzame Mobiliteit, Commons Lab, Fietsersbond, ...

Methode --- Relevante werkwijzen:

> Differentiatie van straten- en wegenpatroon in woongebieden (cartografie en ontwerp);
> Tijdelijke ingrepen, experimenten en proefopstellingen;
> Herinrichting en vergroening trage wegen (dossierbehartiging, advisering lokaal bestuur).

Terrein --- Beoogde zichtbare impact:

> Kwaliteit traag netwerk verhoogt, vooral in termen van fijnmazigheid, coherentie en doorsteekbaarheid van woonkernen;
> Trage wegen zijn vergroend en opgeladen tot trage verblijfsruimte (vb. zitbanken, spelaanleidingen).
> Verhoogde verkeersleefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit op straatniveau.

4.1.2 Vlotte stromen

Hoe kanaliseert het traag netwerk de groei en diversificatie van actieve verkeersstromen?

Met het concept van **basisbereikbaarheid** wil de Vlaamse overheid het combineren van verschillende vormen van personenvervoer stimuleren en faciliteren.[53] Het reflexmatige autogebruik moet plaatsmaken voor combimobiliteit, multimodaliteit en ketenreizen. Het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 wil tegen 2030 een ***modal split*** bereiken van 60/40: het aandeel autoverplaatsingen mag maximaal 60% bedragen, de overige 40% wordt duurzaam afgelegd (te voet, met de fiets of het openbaar vervoer)[54]. Vandaag ligt de verhouding nog op ca. 70/30. De focus van het investeringsbeleid ligt op het woon-werk- en woon-schoolverkeer. De multimodale benadering vergt een sterke **verknoping** en afstemming van diverse **vervoersnetwerken**, waaronder het netwerk bestemd voor voetgangers en fietsers.

Vooral de **fiets** krijgt beleidsmatig een duwtje in de rug. De Vlaamse Regering wil werk maken van een **schaalsprong** voor (dagelijks) fietsen en tekent een sterk groeipad voor fietsinvesteringen uit[55]. De verwachte inhaalbeweging zal zich in de eerste plaats richten op de realisatie van ontbrekende schakels in het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) en de ontwikkeling van een Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (LFF)[56]. De infrastructuur dient niet alleen rekening te houden met een toenemend aantal fietsverplaatsingen, maar ook met een grotere **diversiteit** van het fietsgebruik (m.b.t. dimensies, snelheden, al dan niet gedeeld, e.d.). Met de komst van elektrische fietsen die 25 km/u tot 45 km/u halen, wordt fietsen ook interessant voor **langere afstanden**, waardoor het een aanzienlijk deel van het pendelverkeer kan opvangen (68% van de woon-werkverplaatsingen betreft een afstand tot 25 km). De trends in fietsland dwingen ook na te denken over eventuele **aanpassingen** op het vlak van ruimtelijke verdeling op straat, wegcode, technische conformiteit, gebruikersgedragingen, enz. Het toenemend aantal ouderen of de opkomst van snelle, elektrische of zwaardere (bak)fietsen roepen bijv. nieuwe vragen op rondom de benodigde breedte of de vergevingsgezindheid[57] van de (trage) weginfrastructuur.

In de beleidsperiode 2022-2026 versterkt Trage Wegen het traag netwerk om de groei en diversificatie van **actieve verkeersstromen** op te vangen. Daarmee doelen wij op verplaatsingen per fiets of te voet die zowel een functionele als recreatieve intentie kunnen hebben. Wat telt bij ons thema 'vlotte stromen', is de focus op **netwerkgehelen** en **trajectoplossingen** vanuit reizigersnoden. Waar wij met ons thema 'traag verblijven' (zie deel 4.1.1.) het verblijfsaspect accentueren, leggen wij hier de nadruk op aaneengesloten **routes** over langere afstanden. Het gaat bijv. over trajecten van voordeur tot bestemming (en terug) of ononderbroken lussen. In de praktijk komt het er op aan bestemmingen te verbinden met **wenslijnen** op basis waarvan het traag netwerk georiënteerd en versterkt kan worden[58]. Om actieve verkeersstromen vlot te geleiden, dient het traag netwerk bijv. optimaal aan te sluiten op het **openbaar vervoersnetwerk**. Vervoersknooppunten worden best maximaal ingebed in een fijnmazig en robuust weefsel van voetgangers- en fietsverbindingen. In een context van ketenmobiliteit spelen trage wegen immers een essentiële rol voor de zgn. *first mile* ('hoe begin ik mijn reis') en *last mile* ('hoe kom ik op mijn uiteindelijke bestemming'). Een route--aanpak voor actieve stromen erkent ook dat de **zwakste schakel** doorslaggevend is voor de performantie van de volledige route of keten. Wij moeten dus waken over de algehele kwaliteit van het traag netwerk en prioritair inzetten op het wegwerken van ***missing links***, het overbruggen van **barrières** en het gepast inrichten van **kruispunten** of knooppunten tussen vervoersnetwerken.

Als wegbeheerders van bijna 90% van alle wegen (waaronder heel wat trage wegen) verschijnen **lokale besturen** als een essentiële partner bij de versterking van lokale en bovenlokale fiets- en voetgangersnetwerken. Het **decreet Gemeentewegen** uit 2019 geeft hen een krachtig instrumentarium om de keuze voor trage mobiliteit te concretiseren. Een van hun bevoegdheden is bijv. het vervolledigen van het BFF met **lokale functionele fietsroutes** (LFF) die aantakken op het bovenlokaal fietsnetwerk. Het traag netwerk biedt een reservoir aan wegsegmenten om deze verdichting van het fietsnetwerk op het terrein te realiseren. Ook andere **netwerken en langeafstandsroutes** benutten vandaag al tracés uit het traag netwerk: de wandel- en fietsknooppunten, de GR-wandelpaden, de 'Vlaamse icoonroutes'[59], enz. Het traag netwerk hoeft zich echter niet te beperken tot deze gekende netwerken. Zowel op lokaal als regionaal niveau is nog heel wat **maatwerk** mogelijk om de groeiende stroom actieve verplaatsin-

gen te organiseren langs het traag netwerk. Met ons thema 'vlotte stromen' beogen wij in eerste instantie fietsverplaatsingen, maar ook wandelaars zijn vragende partij voor netwerkgehelen en trajectoplossingen. Wandelclubs zijn vaak op zoek naar aaneengesloten trage lussen die het autonetwerk omzeilen. Formules als *Groene Halte* of *Dagstappers* promoten wandelen als onderdeel van (recreatieve) ketenverplaatsingen. Steden gaan wandel- en fietstrajecten inzetten als geleiders voor een duurzame stadsontwikkeling; denk aan de *Groene Wandeling* (Brussel), het *Groen Lint* (Oostende) of *het Kolenspoor* (Genk). Stilaan verschijnt niet alleen fietsen, maar ook wandelen als een volwaardig onderdeel van multimodale vervoersstromen.

Een vraag die opduikt bij de vormgeving van actieve verkeersstromen, is de wenselijkheid of noodzaak het traag netwerk te **differentiëren** volgens gebruikstype (met fietsers en voetgangers als belangrijkste categorieën). Dit houdt verband met de gewenste inrichting en **verhardingsgraad** voor het traag netwerk of onderdelen daarvan. In principe kiest Trage Wegen om actieve weggebruikers maximaal te **mengen**. Wanneer het traag netwerk verkeersveilig, obstakelvrij, zelfverklarend en voldoende ruim is uitgebouwd, biedt het ruimte aan een brede waaier voetgangers en fietsers, ongeacht hun mogelijkheden, voorkeuren of beperkingen. Bij het ontwerp en de inrichting van het traag netwerk houden wij maximaal rekening met principes zoals ***universal design*** *en* **integrale toegankelijkheid**[60] of met de ontwerprichtlijnen uit diverse **vademecums**[61]. Deze vereisten zijn weliswaar niet systematisch toepasbaar op het integrale traag netwerk. Onverharde paden zijn bijv. niet per se voor alle gebruikers toegankelijk en hun gebruik kan variëren doorheen de tijd (vb. weersomstandigheden). Er dient dus een **balans** gezocht te worden tussen gebruikscomfort en andere parameters zoals ecologische draagkracht, afwatering, materiaalvoorkeur, proportionaliteit, gebiedsidentiteit, beeldkwaliteit, onderhoud, enz. Waar mogelijk kiezen wij voor een doorlatende, **ecologische ondergrond** die zowel fietsers als voetgangers comfort, veiligheid en functionaliteit biedt[62]. In bepaalde omstandigheden kan **selectiviteit** opportuun blijken en kan geopteerd worden voor een formele of suggestieve **scheiding** van gebruikers. Prioritaire fietsassen krijgen bijv. een gepaste wegverharding, terwijl andere paden onverhard blijven en eerder (avontuurlijke) wandelaars aantrekken. Indien nodig kan een gebruikersbeperking opgelegd worden via het verkeersreglement, waarbij de toegang tot een bepaalde categorie trage weggebruikers ontzegd wordt. Veelal is **maatwerk** en overleg aangewezen om optimale gebruikscondities op het terrein te realiseren.

Stellingname --- Focus op:

> Optimaliseren traag netwerk i.f.v. woon-werk- en woon-schoolverkeer (aaneengesloten, samenhangende netwerken en trajecten vanuit reizigersnoden);
> Afstemming traag netwerk met andere netwerken (auto, spoor, water e.d.), incl. barrièrewerking.

Mensen --- Mogelijke betrokkenen en (gespreks)partners:
Vlaamse overheid (Dep. Omgeving, Dep. MOW), provincies, vervoersregio's, intercommunales, lokale besturen, vakbonden, werkgeversorganisaties, scholen en onderwijskoepels, De Vlaamse Waterweg nv, Infrabel, de Werkvennootschap (WVN), Fietsberaad, Fietsersbond, Grote Routepaden, Mobiel21, TreinTramBus, Ouders van Verongelukte Kinderen, Netwerk Duurzame Mobiliteit, studiebureaus (Tridée, Artgineering, Mint, Scelta, A2Bmobility, Vectris, Traject e.d.), regionale landschappen, ...

Methode --- Relevante werkwijzen:

> Optimalisatie traag netwerk i.f.v. vlotte actieve stromen (cartografie en ontwerp);
> Wenslijnanalyse vanuit reizigersnoden (participatie i.k.v. lokale trajecten);
> Sensibilisering inzake *modal shift* (beleidsbeïnvloeding, publiekscampagnes).

Terrein --- Beoogde zichtbare impact:

> Fijnmazig functioneel fietsnetwerk geënt op traag netwerk;
> Concrete oplossingen voor *missing links*, barrières en kruispunten (contactbeheer);
> Evenwichtige inrichtingsoplossingen (i.f.v. gebruiksregulering en gebruikscomfort).

4.1.3 Fortuinlijk op pad

Welke kansen en oplossingen bieden trage wegen op sociaal-economisch vlak?

Trage wegen brengen voorspoed voor individuen, ondernemingen en regio's. Ze passen perfect in een economisch model dat zowel rendabel, duurzaam als sociaal inclusief is. De *sustainable development goals* van de VN, de Europese *Green Deal* en het Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) moedigen de private sector alvast aan een balans te vinden tussen **rentabiliteit en verantwoordelijkheid**. Door aandacht te besteden aan trage wegen kunnen ondernemingen gedeelde waarde creëren voor personeel, diverse stakeholders en de samenleving als geheel. **Locatiekeuze**, **bereikbaarheid** en **omgevingsmanagement** bepalen mee de kwaliteit van elke werkplek. De netwerkeconomie kiest vandaag sneller voor goede aansluitingen op openbaar vervoer en fiets- en wandelinfrastructuur, eerder dan voor steriele bedrijvenzones op autolocaties[63]. Actief woon-werkverkeer zorgt voor fitte, gezonde en tevreden werknemers. Het '**Nieuwe Werken**' (vaker plaats- en tijdsonafhankelijk) verlangt flexibele, multifunctionele werkmilieus, met uitzicht op groen en mogelijkheden om te sporten, te verpozen of uit te wisselen. Lunchwandelingen of wandelvergaderingen doen stapvoets hun intrede. Trage buitenruimte kan ook een rol spelen bij het klimaatbestendig maken van bedrijvenzones, wanneer ze ruimte bieden voor de aanleg van multifunctionele water- en warmtenetwerken. Zones met bedrijvigheid worden dus best ingericht met aantrekkelijke groenblauwe **wandelpromenades** of **fietslinten**, die doorlopen in de wijde omgeving en aantakken bij functionele fietsroutes en openbaar vervoer. Het zorgen voor inbedding in een ruimer traag netwerk levert een onderneming goed 'nabuurschap', arbeidstevredenheid en klantenbinding op[64].

In bepaalde sectoren hebben trage wegen ook een rechtstreeks **effect op de bedrijfsvoering** in termen van product- en dienstenaanbod, kostenreducties, klantenrelaties, e.d. De voorbeelden zijn legio. Horeca-etablissementen, winkels en verkooppunten hebben duidelijk belang bij druk bezochte wandel- en fietspaden in hun buurt. Ook het autovrij maken van stadscentra blijkt een positief effect te hebben op de algehele winkelverkoop in de bewuste zone[65]. Voor recreatieparken, maneges, sport- en vrijetijdscentra of de *wellness* industrie maakt het traag netwerk rechtstreeks of onrechtstreeks deel uit van het aanbod[66]. In drukke stedelijke gebieden hebben fietskoeriers een competitief voordeel t.a.v. autokoeriers wanneer ze slim gebruik maken van doorsteekjes en andere trage wegen. Voor diverse ontwerpbureaus, wegenbouwers, tuin-

aannemers en groenbedrijven creëert de ontwikkeling en aanleg van trage wegen als dusdanig marktkansen. En projectontwikkelaars en bouwpromotoren weten ondertussen dat de publieke levendigheid langs trage wegen bijdraagt aan het commercieel succes van woonwijken en vastgoed (hier schuilt tegelijk ook de sociale achillespees van autoluwe stadswijken: 'vertraging' kan een katalysator zijn voor problematische processen van gentrificatie en ongelijke ruimtelijke ontwikkeling[67]).

De **land- en tuinbouwsector** verdient specifieke aandacht wanneer wij de rol van trage wegen in de bedrijfsvoering afwegen. In het verleden stond de agrarische functie in het buitengebied vaak op gespannen voet met recreatie of natuur. Talloze trage wegen verdwenen vanaf de jaren 1950 uit het landschap door een landbouwmodel waar schaalvergroting, mechanisering, intensivering en monocultuur centraal stonden. Kleine landschapselementen (houtwallen, bomenrijen, slootkanten e.d.) werden vaak verwijderd bij het 'rationaliseren' van percelen en onverharde paden raakten tersluiks ingeploegd. Vandaag zijn landbouwbedrijven in eerste instantie bezorgd over rechtszekerheid (m.b.t. de openbare wegenis), efficiëntie (bijv. bij het gebruik van steeds groter wordende landbouwmachines) en het belang van een gedragscode voor recreatief medegebruik (bijv. om zwerfvuil te voorkomen). Trage Wegen erkent de bekommernissen van de sector en gaat verlammende conflicten uit de weg. Wij geloven in een constructieve zoektocht naar een **multifunctionele open ruimte**, waar plaats is voor parallelle functies en verweven belangen: voedselproductie, waterberging, biodiversiteit, zorg, recreatie, energieproductie, enz. (zie ook deel 4.1.5.)[68]. De landbouw kan zich meer gaan profileren als dienstensector in deze diverse domeinen. Het klimaat- en natuurbeleid roept de agrarische sector in ieder geval op meer agromilieu- en klimaatmaatregelen te nemen of beheerovereenkomsten af te sluiten[69]. Trage wegen gaan goed samen met deze **landbouwverbreding** en met een meer ecologische bedijfsvoering (vb. *agroforestry*, de biologische, agro-ecologische of natuurinclusieve landbouw). Het gaat dan niet enkel over de aanwezigheid van recreatie in agrarisch gebied, maar ook over **functionele diensten** die trage wegen in combinatie met aanplantingen kunnen leveren aan de bedrijfsvoering: de ontsluiting van percelen, windbescherming, plaagcontrole, schaduw voor vee, waterberging, e.d. De aanleg van bermen met kleine landschapselementen (bloemrijke akkerranden of houtkanten) leidt bijv. tot een toename van bestuivers en een betere regulatie van ziektes en plagen. Strategische cultuurgraslanden op erosiegevoelige locaties verminderen watererosie en kunnen perfect opengesteld worden voor recreanten. Het traag netwerk kan ook een factor worden in waardeketens van hoevetoerisme, thuisverkoop, landbouwleerpaden, zorgboerderijen, hakhoutbeheer, enz. Het slaat een brug tussen landbouw en andere functies, tussen land en stad. Dit sluit aan bij talloze innovatieve concepten en initiatieven die pleiten voor een vernieuwde verhouding tussen voedselproducent en –consument (korte keten, lokale voedselstrategieën, *community supported agriculture*, voedselbossen, voedsellandschappen, landbouwparken, *slow food*, enz.)[70].

Trage wegen zorgen niet alleen op bedrijfsniveau voor toegevoegde waarde, maar ook op de schaal van een wijk, stad of regio. Vooral in het buitengebied – en in het bijzonder in zgn. krimpregio's – kan het traag netwerk **regionale ontwikkeling** mee aanwakkeren. Dunbevolkte plattelandsgemeenschappen en (kerk)dorpen hebben hun eigen dynamieken en noden, waaronder (vervoers)armoede, vergrijzing, vereenzaming, een verouderd woningbestand, het wegtrekken van lokale voorzieningen, enz. Steeds meer regio's en dorpen trekken de kaart van (sociale) innovatie om de leefbaarheid te verhogen en de landelijke eigenheid te bewaren[71]. De oprichting van een **dorpspunt** of

buurtpunt is bijv. een manier om voorzieningen, diensten en ontmoetingsplaatsen samen te brengen, dicht bij de bewoners[72]. Het traag netwerk kan deze levendige kernen **bereikbaar** maken en ook op andere niveaus voor **verbinding** zorgen[73]: geografisch (uitwisseling stad-land), sociaal (ontmoeting), economisch (vb. toeristische ketens – cf. deel 4.1.4.), doorheen de tijd (brug tussen landschappelijk patrimonium en toekomstige veerkracht), enz. Een opmerkelijk succesverhaal blijft bijv. het fietsknooppuntennetwerk in Limburg, dat een hefboomrol speelde bij de economische relance na de sluiting van de mijnen. Het in 2006 opgerichte Nationaal Park Hoge Kempen schiep ruim 5.000 banen in de zes Limburgse gemeenten van het park, genereert een jaarlijkse omzet van 191 miljoen euro en betaalde zichzelf op drie jaar terug[74].

Op macro-economisch niveau vertegenwoordigen wandelen en fietsen aanzienlijke **baten voor de maatschappij** als geheel. De grootste baat is een betere gezondheid, gevolgd door bijv. verminderd ruimtegebruik, verbeterde luchtkwaliteit, betere gebruikerservaring, vlottere doorstroming, enz. Investeren in het traag netwerk betekent investeren in sport en beweging en dus in **preventieve gezondheidszorg**. De gezondheidsvoordelen houden verband met besparingen in de sociale zekerheid, een hogere productiviteit in bedrijven (minder afwezigheid door ziekte) en natuurlijk een betere gezondheid voor de wandelaar of fietser (vermeden vervroegde sterfte en een hogere levenskwaliteit). Onder de noemer **'bikenomics'** of **'walkonomics'** zijn de afgelopen jaren manieren ontwikkeld om diverse baten te kwantificeren en in beeld te brengen[75]. Elke éxtra gefietste kilometer zou bijv. meer dan 40 eurocent opbrengen voor de samenleving[76]. De economische waarde van fietsen in Europa bedraagt jaarlijks meer dan 150 miljard euro, waarvan 44 miljard opbrengsten uit fietstoerisme en ruim 90 miljard positieve externaliteiten op het vlak van milieu, mobiliteit en gezondheid[77]. Fietstoerisme is in Europa gelinkt aan 525.000 jobs. Maatregelen en investeringen in fiets- of wandelinfrastructuur hebben vaak een zeer positieve kosten-batenverhouding: elke geïnvesteerde euro kan tot 20 euro opbrengen[78]. Investeringen in trage verplaatsingen zijn dus ook vanuit budgettair oogpunt **slimme investeringen**.

Wanneer wij spreken over de socio-economische betekenis van trage wegen, hebben wij ook oog voor situaties van maatschappelijke achterstelling en sociale uitsluiting. De toegang tot mobiliteit is immers ongelijk verdeeld binnen de samenleving en beperkte mobiliteit versterkt sociale uitsluiting. Verkeerskunde en –beleid gaan nog al te vaak uit van een abstract, autonoom individu dat goed te been is (vaak geconstrueerd als wit, mannelijk, middenklasse en pendelend). Maar verschillende groepen verplaatsen zich minder vaak, minder snel en met een kleiner bereik dan gemiddeld: mensen met fysieke beperkingen, zorgbehoevenden, mensen in armoede, plattelandsbewoners, nieuwkomers, mensen zonder rijbewijs, alleenstaanden met kinderen, ... Net voor deze **vervoersarme**[79] groepen maken goed uitgeruste trage wegen vaak het verschil: wandelen en fietsen blijven met voorsprong de meest **sociaal inclusieve, goedkope en duurzame vorm van mobiliteit** voor kleine afstanden. Een recente studie wijst op het gigantisch potentieel van de fiets om actief te strijden tegen vervoersarmoede[80]. In de werkingsperiode 2022-2026 onderzoeken wij hoe trage netwerken beter tegemoet kunnen komen aan de noden van kansengroepen. We zijn daarbij opmerkzaam voor ongelijkheden en machtsonevenwichten die ook doorwerken in voetgangers- en fietsbeleid, zoals structurele vormen van **validisme**, **seksisme** of **racisme**. We zien trage wegen als onderdeel van een **sociaal rechtvaardige mobiliteit**, die niet alleen oplossingen zoekt voor vervoersarmoede, maar ook het ruimere mobiliteitssysteem en de dominante mobiliteitscultuur in vraag stelt[81]. Kortom, langs trage wegen moet

iedereen 'fortuinlijk' op pad kunnen, ongeacht afkomt, middelen of vaardigheden. Bij het vormgeven van trage netwerken en omgevingen, kijken wij niet alleen naar de economische meerwaarde (op bedrijfsniveau of voor de ruimere regio), maar laten wij ook **niet-monetaire waarden** zoals rechtvaardigheid, collectiviteit en inclusiviteit meewegen.

Stellingname --- Focus op:

> Duurzame ontsluiting van economische polen en werkruimtes;
> Traag netwerk als onderdeel van landbouwverbreding en natuurinclusieve landbouw;
> Concretiseren van het potentieel van trage netwerken voor bedrijfsvoering en streekontwikkeling;
> Zichtbaar maken van kansen en knelpunten van trage wegen m.b.t. sociale uitsluiting, mobiliteitsarmoede en een sociaal rechtvaardige mobiliteit.

Mensen --- Mogelijke betrokkenen en (gespreks)partners:
Vlaamse overheid (Dep. Omgeving, Dep. Landbouw en Visserij, VLAIO e.d.), provincies, lokale besturen, intercommunales, regionale landschappen, (sociale) ondernemers, vakbonden, werkgeversorganisaties, The Shift, kennisnetwerk bedrijventerreinmanagement (BTM), Markant, SUSANOVA, Trendhuis, Reset.Vlaanderen, Bond Beter Leefmilieu, GoodPlanet Belgium, Ecolife, HERW!N, Vlaamse Vereniging voor Dorpsbelangen, Netwerk tegen Armoede, Samenlevingsopbouw, Welzijnszorg, wijkgezondheidscentra, sociale economieprojecten, Innovatiesteunpunt voor Landbouw en Platteland, Boerenbond, Landelijke Gilden, ILVO, VLM, Boerennatuur Vlaanderen, Steunpunt Korte Keten, Pro Natura, ontwerp- en studiebureaus (Voorland, plusofficearchitects, AWB, Omgeving, Arcadis, RE-ST, BUUR Part of Sweco, e.d.), ...

Methode --- Relevante werkwijzen:

> Economische polen opnemen als knooppunt in traag netwerk (lokale trajectbegeleiding, cartografie en ontwerp);
> Participatieve trajecten met kansengroepen;
> Goede praktijken van koploperbedrijven documenteren en communiceren;
> Opzetten pilootprojecten rond trage wegen en bedrijvigheid (onderzoek, experiment).

Terrein --- Beoogde zichtbare impact:

> Economische polen zijn duurzaam bereikbaar;
> Koploperbedrijven wenden traag netwerk actief aan in hun bedrijfsvoering;
> Gebruik trage wegen maakt expliciet deel uit van streekontwikkeling en –identiteit.

4.1.4 Florerende routes

Welke vrijetijdsbesteding komt tot bloei op, langs en over trage wegen?

Trage wegen en vrije tijd vormen een *match made in heaven*. Wandelaars, fietsers, joggers, mountainbikers, ruiters, stiltezoekers, erfgoedliefhebbers, of vakantiegangers: allen begeven zij zich op weg langs het traag netwerk. Wij spreken van **florerende routes** om de rijk geschakeerde betekenis en belevingswaarde van het traag netwerk voor actieve vrijetijdsbesteding te vatten. Wij bespreken onder dit thema achtereen-

volgens kansen in de **sportsector** en in de **gastvrijheidseconomie** (de brede cluster van toerisme, recreatie, evenementen, horeca e.d.).

Het belang van trage wegen voor **sportbeoefening** kan moeilijk overschat worden, zeker vanuit een breed sportbegrip dat ook bewegen, sportieve recreatie en spel omvat. Naast voetbal zijn wandelen, wielrennen en paardrijden de sporttakken met de meeste clubs. Wandelen en fietsen zijn de meest beoefende sporten in Vlaanderen en winnen aan populariteit[82]. De loopsport zit al jaren in de lift[83]. Wandelclubs zien hun ledenaantal stijgen[84]. Door de Covid-19 pandemie ging het aantal recreatieve wandelaars en fietsers stevig de lucht in en kreeg de fietsverkoop een boost[85]. Professor sportbeleid Jeroen Scheerder bespeurt in de sport een algemene trend tot '**verlangzaming**'[86]. De 'trage' sporters en actieve recreanten zijn ook niet langer over één kam te scheren: naast de doorsneewandelaar, -fietser of -ruiter zijn er vandaag ook trailrunners, oriëntatielopers, ultralopers, crosslopers, racefietsers, mountainbikers, gravelbikers, quadbikers, bikepackers, enz. Elke groep of *tribe* heeft een eigen leefstijl, voorkeur voor ondergrond (en dus trajecten), snelheid, uitrusting, enz.

Het Vlaamse sportbeleid wil zoveel mogelijk mensen levenslang en op een zo kwalitatief mogelijke, gezonde manier aan sport laten doen. Dat gebeurt steeds vaker buiten clubverband: er is een stijgende trend van **zelfgeorganiseerde sport**, waarbij mensen individueel of met een informele groep vrienden, in los verband en veelal recreatief aan sport doen (de zgn. 'sport light')[87]. Dergelijke sportbeoefening vergt 'lichte' sportinfrastructuur: de sporter kan er vrij gebruik van maken en voor de aanbieder vergt ze een relatief lage investering ten opzichte van het rendement in gebruik. Het traag netwerk vormt hier een schoolvoorbeeld en beantwoordt vlekkeloos aan de kenmerken die sportdeskundigen aan '**ALLFA-infrastructuur'** toeschrijven: Autonomie, Lichte organisatie, Lokale sportbeoefening, Flexibiliteit en Andersgeorganiseerde sportbeoefening[88]. Het traag netwerk vormt als het ware het grondplan van een **beweegvriendelijke publieke ruimte** die uitnodigt tot actief verplaatsen en op een laagdrempelige manier plaats biedt voor routegebonden sport en recreatie[89]. Ook beleidsmakers erkennen het belang van de woonomgeving om (al dan niet minderkansrijke) doelgroepen te laten participeren aan **buitensport**, **natuursport** of **buurtsport**[90]. Een van de zes krachtlijnen van het Globaal Sportinfrastructuurplan Vlaanderen betreft een optimale openstelling en benutting van de openbare ruimte voor sportbeoefening[91]. Vandaag al zijn heel wat sportroutes uitgetekend langs trage wegen: Vlaanderen telt honderden kilometer permanent bewegwijzerde wandel- en fietsknooppunten, mountainbikeparcours, ruiter- en menroutes, finse pistes, loopomlopen en natuuromlopen[92]. Tel daarbij de doordeweekse paadjes en wegjes zonder uitgestippelde route en het traag netwerk verschijnt als een monumentale **buitensporthal**, breed toegankelijk voor jong en oud.

Ook op **toeristisch-recreatief** vlak zien wij het traag netwerk opbloeien. Bekende producten in de *outdoor* en reissector zijn uitgestippelde paden of ***trails*** (met een zichtbare, fysieke wegzate) en **routes** (een meer abstracte, thematische verbinding van plekken)[93]. Wandelaars halen hun hart op langs GR-paden en langeafstandsfietsers appreciëren de *EuroVelo* routes of de vele *greenways* langs waterwegen en voormalige spoorwegen. In 2012 werd de platformorganisatie *World Trails Network* opgericht en sinds 2013 zijn er ook de *Metropolitan Trails*, die avontuurlijk toerisme combineren met cultuur en educatie in afwisselende stadslandschappen[94]. De meer thematische routes vinden we terug op alle schaalniveaus, van dorpswandelingen, over culinaire

streekroutes tot bijv. transnationale pelgrimswegen of de Europese Culturele Routes[95]. Kortom, voor een groeiend deelsegment in de toeristisch-recreatieve sector vormt het traag netwerk als dusdanig de bestemming en de attractie. Vaak worden routes verder opgeladen met horeca, animatie, kunst of cultuur. Een belangrijke troef, die vandaag nog weinig wordt uitgespeeld, is de **culturele erfgoedwaarde** van paden *an sich*[96]. Die schuilt niet alleen in het fysieke spoor (het pad als landschappelijk patrimonium), maar omvat ook aspecten van immaterieel en roerend erfgoed, zoals bijv. verplaatsingspatronen, tradities (stoeten, processies, ommegangen), verhalen (sprookjes, liederen), praktijken (cartografische ambacht, navigatietechnieken, landschapsbeheer), artefacten (wandelstokken, schoeisel, straatnaamborden), documenten (archieven, eigendomsakten, kaarten, schetsen), enz. Door erfgoedkundige relevantie zichtbaar te maken, kunnen trage wegen evolueren tot betekenisvolle **bakens in cultuurlandschappen** en dragen ze bij tot streekidentiteit, herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving.

Momenteel vaart de globale toeristische sector door woelig water. Al voor de COVID-19-crisis groeide de kritiek op de negatieve effecten van (massa)toerisme zoals 'overtoerisme', de milieu-impact van vliegtuigreizen, de druk op de woningmarkt in drukbezochte steden, enz. Parallel ontstonden alternatieven en ontgroeiden meer kleinschalige, duurzame vormen van toerisme de nichefase. Veelbelovend vanuit de optiek van het traag netwerk is in ieder geval de opmars van ***slow tourism***, een verzamelnaam voor reiservaringen met als basisingrediënten het onderweg zijn, duurzame verplaatsingen en lokale immersie[97]. Pioniers in de sector gaan vandaag een stap verder en pleiten voor ***regenerative tourism***[98]: het is niet alleen zaak de negatieve effecten van toerisme te reduceren, maar toerisme als hefboom te hanteren voor het bereiken van positieve veranderingen in de maatschappij en voor het herstel (of 'regenereratie') van (eco)systemen en gemeenschappen. Dit is ook de weg die Toerisme Vlaanderen volgt met haar innovatietraject '**Reizen naar Morgen**': toerisme moet wortelen in lokale gemeenschappen en "betekenisvolle ontmoetingen op florerende bestemmingen" stimuleren[99]. Het zwaartepunt verschuift van 'méér' naar 'beter', van economische 'extractie' naar betekenis, van gast naar gastheer, van toerisme als doel naar toerisme als middel. Dit sluit opnieuw naadloos aan bij de rol van het traag netwerk als toeristische infrastructuur: het geeft ruimte aan wandel- en fietstoerisme, maar ook de lokale **gastgemeenschap** en omgeving plukken er de vruchten van. Het brengt wonen, werken en ontspannen in balans. Door het traag netwerk te ontwikkelen, wordt het trage toerisme een stimulans om de uniek lokale, onderscheidende omgevingskwaliteit – waarvan zij een belangrijke vruchtgebruiker is – te verbeteren. Toeristisch succes wordt dan niet louter economisch ingevuld: ook mensen, culturen, natuurlijke rijkdommen en bestemmingen groeien en bloeien.

Routes komen tot leven en floreren door de diverse gebruikers die er samenkomen: bewoners, sporters, recreanten en bezoekers. Trage Wegen concretiseert dit perspectief van (actieve) vrije tijdsbesteding verder in de beleidsperiode 2022-2026. Dit betekent toezien op een adequate fysieke infrastructuur, maar ook inzetten op **beleving** en **betekenis**. *Engineering* (techniek) dient als het ware aangevuld te worden tot *imagineering* (techniek + verbeelding)[100]. De afgelopen jaren komt ook de **virtuele component** van routes en 'onderweg zijn' steeds prominenter in beeld. In de sectoren van sport, toerisme, recreatie, cultuur en erfgoed kan de gebruikerservaring fundamenteel wijzigen door de introductie van diverse technieken zoals *digital storytelling*, *immersive content*, *Virtual Reality* (VR), *Augmented Reality* (AR), *Mixed Reality* (MR), enz. Met

veelgebruikte **sport-apps** zoals Strava kunnen sporters sportprestaties plannen, opslaan en met andere gebruikers vergelijken. De koppeling van software aan sensoren en *wearable*s (smartphone, fietscomputer, sportuurwerk, GPS-device, fitness tracker, smartwatch e.d.) ondersteunt en verrijkt de ervaring van tochten 'in het veld'. Voor Trage Wegen is de virtuele laag steeds **complementair of ondersteunend** aan de ervaring op het terrein[101]. Wij benadrukken dat routes floreren dankzij het samenspel tussen drie elementen: de **infrastructuur** (het fysieke pad of spoor), het **gebruik** (de fysiek-sensoriële verplaatsing terplekke) en de **betekenis** van het pad (socio-cultureel, al dan niet virtueel ingebed of versterkt). Een kwalitatief traag netwerk verweeft als het ware lijnen in het landschap met bewegingslijnen en verhaallijnen[102]. Hier situeert zich eveneens het **educatieve potentieel** van trage wegen en bij uitbreiding het traag netwerk: het is onderweg dat mensen zich trainen in 'aandachtigheid' en de topografie, de eigenheid en de dynamiek van de omgeving ervaren en tot leven roepen[103]. Hier situeert zich ook het **contrast met autoverplaatsingen**, die het waarnemingsveld eerder vernauwen tot een tunnelvisie: alle omgevingsfactoren zoals geluiden, geuren, de buitentemperatuur of oneffenheden in de weg worden vakkundig weggefilterd of uitgevlakt. Wat telt, is snelheid, een doelgericht voortbewegen van punt A naar punt B, van terminus naar terminus. Voor (recreatieve) wandelaars of fietsers daarentegen overlapt verplaatsen met verblijven: zij zijn voortdurend **opmerkzaam** voor de omgeving die zich ontvouwt: licht, kleur, textuur, geluid, morfologie, geur, ritme, perspectief, de voortschrijdende horizon, oriëntatie en evenwicht, markeringen en passages, sensaties en affecten, enz. Vanuit deze optiek krijgt elke verplaatsing een **intrinsieke waarde**, wordt elke uitstap langs trage wegen een **belevenis** en floreren routes, mensen en gemeenschappen.

Stellingname --- Focus op:

> Traag netwerk als drager van een beweegvriendelijke publieke ruimte;
> Rol van trage wegen bij toeristische innovatie met meerwaarde voor lokale gemeenschap;
> Belevings- en betekeniselement van (actieve) verplaatsingen;
> Traag netwerk opladen tot een levendige, multiproductieve trage omgeving.

Mensen --- Mogelijke betrokkenen en (gespreks)partners:
Vlaamse overheid (Dep. Omgeving, Sport Vlaanderen, Toerisme Vlaanderen, Agentschap Onroerend Erfgoed, enz.), provincies, lokale besturen, intercommunales, regionale landschappen, (sociale) ondernemers, toeristische uitbaters, Sportwerk Vlaanderen, Vlaams Instituut voor Sportbeheer en Recreatiebeleid (ISB), De Vlaamse Sportfederatie (VSF), Wandelsport Vlaanderen, Vlaamse Atletiekliga, Cycling Vlaanderen, ruiter- en menverenigingen, Routeyou, Pasar, De Transformisten, Waerbeke, Grote Routepaden, Natuurpunt, Herita, Histories, Ferm, Femma, Vlaams Compostelagenootschap, Avansa, Beweging.net, NEOS, OKRA, KWB, Back on Track Belgium, Zomer Zonder Vliegen, ontwerp- en studiebureaus (Voorland, plusofficearchitects, AWB, Omgeving, Arcadis, RE-ST, BUUR Part of Sweco, e.d.), ...

Methode --- Relevante werkwijzen:

> Trage netwerken voor diverse vrije tijdsbestedingen in kaart brengen en optimaliseren;
> Organisatie van betekenisvolle en belevingsgerichte activiteiten op en langs trage wegen;
> Projectgebonden concretisering van trage omgeving met win-win op vlak

van recreatie, landschapsontwikkeling, gemeenschapsvorming, erfgoed, bezoekerseconomie e.d.

Terrein --- Beoogde zichtbare impact:

> Traag netwerk verwelkomt brede groep buitensporters, recreanten en bezoekers;
> Trage wegen zijn ingeschakeld in toeristische ketens en netwerken.

4.1.5 Groenblauwe linten

Op welke manier versterken trage wegen en netwerken de open ruimte, biodiversiteit en groenblauwe dooradering?

Ongeveer 68% van de oppervlakte van Vlaanderen is **open ruimte**: onbebouwde landbouw-, natuur-, bos-, park- en recreatiegebieden[104]. Ze wordt versnipperd door allerhande bebouwing, doorsneden met infrastructuren en staat constant **onder druk**. Per dag verdwijnt nog steeds gemiddeld 6 hectare (of 12 voetbalvelden) open ruimte[105]. Bij allerhande ruimtelijke ontwikkelingen wordt de onbebouwde ruimte laatdunkend gereduceerd tot bouwreserve, 'overschot', een soort 'contramal' van de bebouwde, stedelijke omgeving[106]. Toch treedt die 'restruimte' vandaag uit de schaduw en rijpen de geesten voor een waar 'open ruimte **offensief**'[107]. Het besef groeit dat wij met zijn allen direct of indirect talloze maatschappelijke baten halen uit de open ruimte. Socio--economische welvaart is gefundeerd op diensten die de natuur ons levert, zoals zuivere lucht, proper water of de bevruchting van gewassen. Met het thema 'groenblauwe linten' focussen wij specifiek op de **natuur- en klimaatfuncties** van de open ruimte en meer bepaald de bijdrage dat het traag netwerk op dit vlak levert en kan leveren.

In toenemende mate wordt erkend dat goed functionerende ecosystemen essentiele bouwstenen zijn voor **klimaatmitigatie** (vb. opslaan en vasthouden van koolstof) en **–adaptatie** (milderen van de gevolgen van klimaatverandering, zoals hittestress of overstromingen)[108]. Een klimaatbestendige ontwikkeling en natuurversterking gaan hand in hand. Jammer genoeg gaat het niet zo goed met onze natuurwaarden: het Natuurrapport 2020 schetst een ontluisterend beeld van de toestand en evoluties in de natuurlijke ecosystemen in Vlaanderen[109]. De doelstellingen inzake biodiversiteit worden niet gehaald. Onze **natuurfragmenten** zijn te klein en te versnipperd (bijna 90 procent is kleiner dan 1 hectare), hebben een slechte habitatkwaliteit en liggen vaak verspreid in een intensief gebruikt landschap. Dat maakt de Vlaamse natuur **extra kwetsbaar** voor drukfactoren zoals landgebruiksverandering, versnippering, verontreiniging, vermesting en verzuring, verdroging, uitheemse invasieve soorten en de klimaatverandering. De degradatie bedreigt niet alleen 'topnatuur' in grotere groene structuren, maar betreft ook het 'belevingsgroen' in de woonomgeving van mensen. Terwijl de bevolking aangroeit, daalt het globale aanbod aan bereikbaar openbaar '**buurtgroen**' of '**wijkgroen**'[110]. Dit verhoogt dan weer de druk op beschermde bossen of natuurgebieden, waar mensen sneller met de auto naartoe gaan (zo'n 3 miljoen Vlamingen vinden geen noemenswaardig natuurgebied op wandelafstand van hun woning[111]). Naast natuurbehoud in strikte zin (beschermen van soorten en gebieden), liggen de kansen voor biodiversiteitsherstel dan ook grotendeels buiten de beschermde natuur- en bosgebieden: de bredere open ruimte moet natuur(verbinding) integreren en de druk van buiten de beschermde gebieden moet dalen.

Langs het **traag netwerk** kan de natuur zich aansterken doorheen de integrale open ruimte, vanuit de robuuste natuurgebieden, over het platteland, langs industrieterreinen tot in het hart van steden en dorpen. Vanuit ecologisch oogpunt vormen de meeste trage of autoluwe wegen vandaag een **suboptimale habitat** voor veel plant- en diersoorten; door de geringe afmetingen (vooral de breedte) zijn de randwerkingen en verstoringen van buitenuit (bv. mestinspoeling[112]) er immers groot. Toch hebben flink wat trage wegen (potentieel) een aanzienlijke **natuur- en landschapswaarde**, zeker wanneer ze onverhard zijn ingericht en in combinatie voorkomen met **kleine landschapselementen** (KLE's) zoals hagen, (knot)bomen, houtkanten, e.d.[113] Planten en dieren gebruiken dan (onderdelen van) de weg als permanente of tijdelijke leefplaats, als ecologische verbinding of transportroute, als refugium (toevluchtsoord) of als uitvalsbasis (bron voor hervestiging). De transportfunctie van paden creëert vaak gunstige condities voor de **verspreiding** van diasporen en de creatie van (nieuwe) vestigingsmilieus voor bepaalde plantensoorten. Hoe breder de berm, hoe groter de potentiële variatie aan microhabitats en dus de ecologische waarde. Specifieke, vaak eeuwenoude wegstructuren, zoals **holle wegen**, **dijken** of **houtwallen**, creëren eveneens ecologische gradiënten, wat leidt tot een opmerkelijke soortenrijkdom. **Velddreven** hebben soms nog een ondergroei van de oorspronkelijke heide en vleermuizen gebruiken deze bomenrijen om de weg te vinden naar hun jacht- en broedgebied[114]. In bepaalde omstandigheden komen **oude bosplanten** enkel nog voor langs de paden van een bos, terwijl ze zijn verdwenen uit het omringende bos (bijv. omdat het bos te uniform of te donker is geworden)[115].

De ecologische potenties van trage wegen situeren zich voornamelijk op het vlak van kleinschalige connectiviteit, natuurverbinding en groenvoorziening. Na weinig succesvolle pogingen sinds de jaren 1990 om in Vlaanderen een veerkrachtig ecologisch netwerk uit te tekenen[116], wordt vandaag ingezet op een strategie van **groenblauwe dooradering** (o.a. vanuit het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen) en **groenblauwe infrastructuur** (o.a. gepromoot vanuit de Europese Biodiversiteitsstrategie). Deze concepten vertrekken niet zozeer vanuit een vooraf bepaald, dwingend eindbeeld van een ecologisch netwerk, maar worden opgehangen aan concrete noden en problemen die lokaal of regionaal spelen. Ze fungeren in eerste instantie als 'grensconcepten' die een '**oplossingsruimte**' bieden voor diverse belanghebbenden met vaak uiteenlopende natuurbeelden of verwachtingen over de open ruimte[117]. Ze stimuleren een multifunctionele aanpak die toelaat **ecosysteemdiensten** of **natuurgebaseerde oplossingen** te vrijwaren en optimaal te ontwikkelen[118]. Diverse groenblauwe maatregelen in de open ruimte blijken vaak kostenefficiënt en in staat meervoudige maatschappelijke baten (sociaal, economisch, ecologisch) te realiseren. De versterking van biodiversiteit blijft hierbij wel een sleutelelement: er zijn steeds meer aanwijzingen dat **soortenrijkdom** belangrijk is voor landschapsdiensten als plaagregulatie, bestuiving, erosiebeheersing, waterzuivering en bodemvruchtbaarheid. Ruimtelijk kan de groenblauwe dooradering de vorm aannemen van open rivier- en beekvalleien, parken en (speel) bossen, lijnelementen zoals bomenrijen, houtkanten of bermen, wateroppervlakten zoals vijvers, poelen en bekkens, en aan gebouwen gekoppeld groen zoals tuinen, groendaken of groengevels. Mits bepaalde randvoorwaarden zijn ingevuld, kunnen trage of autoluwe wegen de rol van ecologische **corridor** of **stapsteen** opnemen. Of een trage schakel al dan niet tot een groenblauw netwerk kan behoren, hangt af van de beoogde schaal, de specifieke ruimtelijke situatie, de gewenste diensten of overeengekomen doelstellingen voor dat netwerk en de kwaliteiten die het daarvoor moet hebben.

De volgende jaren zal de Vlaamse strategie van groenblauwe dooradering zich verder concretiseren[119]. In de periode 2022-2026 onderzoeken wij actief hoe het traag netwerk kan bijdragen aan de vorming van een fijnmazige structuur van groene massa en water. Waar mogelijk versterken wij de ecologische functies van trage wegen en verweven wij die met andere functies. In bos- en natuurgebieden zelf zorgen trage wegen voor ontsluiting, natuurrecreatie en –beleving[120]. Buiten die gebieden voorzien wij **aanplantingen** in brede bermen. Wandelpaden tussen stukken 'vlakdekkende' natuur richten wij in als smalle **natuurlinten**. Met streekeigen bomen, hagen of struiken vergroenen wij doorgangen langs percelen. In of nabij de stad verbinden wij kleinere groenfragmenten; wij maken ze toegankelijk en dragen zo bij aan het welzijn van stadsbewoners. Wij pleiten voor trage verbindingen in combinatie met **oever- of bufferzones** langs waterlopen, infiltratiebekkens of natte groengebieden. We zien mogelijkheden om intensieve landbouwlandschappen te ontsluiten en te vergroenen via de aanleg van toegankelijke **grasbufferstroken**, **grasgangen** of **perceelranden met KLE's**. Zowel in stedelijk gebied als in het buitengebied kunnen groenblauwe linten zich samenknopen tot langere routes. In 2016-17 ontwikkelden wij een methodiek om '**groene functionele belevingstrajecten**' uit te stippelen[121]: dat zijn continue, lijnvormige routes voor wandelaars en fietsers die aangenaam, comfortabel én natuurrijk zijn. Ze zorgen voor duurzaam woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer, maar ook voor verkoeling en de captatie van fijn stof. Afhankelijk van de lokale biofysische en socio-institutionele context levert het traag netwerk dus gevarieerde ecosysteemdiensten, zoals bijv. regulerende diensten (luchtkwaliteit, stadskoeling, waterretentie, erosiebuffering e.d.), culturele diensten (landschapsbeleving, educatie, recreatie, aangename woonbuurten, e.d.) of ondersteunende en productieve diensten (houtopbrengst, korte keten e.d.).

Het thema 'groenblauwe linten' vergroot onze aanwezigheid op het terrein. In de periode 2022-2026 zal Trage Wegen in toenemende mate de **aanleg** en **inrichting** van natuurrijke trage wegen stimuleren, adviseren en faciliteren. Wij grijpen proactief kansen om **ecologisch herstel** op te nemen in de programma's van onze lokale of regionale trajecten. Wij documenteren en integreren onze jarenlange ervaring met de **natuurtechnische inrichting** van trage wegen en knopen aan bij de syllabus die wij hierover publiceerden in 2011[122]. We hebben o.a. aandacht voor techniek (vb. ontwerpoplossingen bij aanbestedingen), regulering (vb. vergunningenbeleid), bewustmaking (vb. zichtbaar maken van diensten en waarden[123]), financiering (*co-benefits* omzetten naar co-investeringen) en duurzaamheid (beheer en nazorg). We onderzoeken hoe we **kringlopen van materiaal** kunnen sluiten (*Cradle-to-cradle* principe) en identificeren circulaire ketens voor bijv. organisch reststromen (zoals snoeiafval of bermmaaisel), maar ook voor het materiaal van de wegzate zelf (waarbij fundering en toplaag in principe kunnen uitgegraven worden voor hoogwaardig gebruik op een andere locatie). In navolging van het project *Re-Move* dat wij in de periode 2019-2022 uitvoerden, promoten wij verder de **ontharding** van (auto)wegen en hun herbestemming tot trage weg[124]. Dit vermindert de autodruk, zorgt voor verkoeling in de zomer en verhoogt de infiltratiecapaciteit, wat de aanvulling van grondwatervoorraden ten goede komt. Waar een vaste wegzate toch nodig blijkt (vb. bij veel fietsverkeer), kiezen wij voor ecologische, waterdoorlatende materialen die afgestemd zijn op het natuurlijk bodemtype.

Stellingname --- Focus op:

> Vrijwaren of verhogen van natuurwaarden langs trage wegen en algemene vergroening traag netwerk;
> Inschakelen traag netwerk in operationalisatie van groenblauwe dooradering;
> Ontharding van versteende ruimte i.f.v. versterking traag en groenblauw netwerk.

Mensen --- Mogelijke betrokkenen en (gespreks)partners:
Vlaamse overheid (Dep. Omgeving, Dep. Landbouw & Visserij, De Vlaamse Waterweg, enz.), provincies, lokale besturen, intercommunales, regionale landschappen, (sociale) ondernemers, bedrijven voor milieuvriendelijke wegenbouw, Natuurpunt, Bos+, Landschap vzw, Belgische Vereniging van Tuin- en Landschapsarchitecten, Limburgs Landschap, Springzaad, INBO, VLM, Boerenbond, Landelijk Vlaanderen, ontwerp- en studiebureaus (Voorland, plusofficearchitects, AWB, Omgeving, Arcadis, RE-ST, BUUR Part of Sweco, e.d.), ...

Methode --- Relevante werkwijzen:

> In kaart brengen vergroeningskansen + wateropgave in combinatie met traag netwerk (cartografie en ontwerp);
> Onderzoek en advies inzake natuurtechnische oplossingen bij inrichting traag netwerk (faciliteren inrichtingswerken, dossierbehartiging, sensibilisering, beleidsondersteuning);
> Procesvoering, overleg en uitwisseling m.b.t. realisatie groenblauwe dooradering (participatie, praktijkgemeenschap).

Terrein --- Beoogde zichtbare impact:

> Valorisatie van wegbermen met zichtbare aanplant van groenelementen;
> Effectieve ontharding van auto-infrastructuur ten voordele van het traag netwerk;
> Trage wegen verschijnen als essentiële schakels in de groenblauwe dooradering van zowel open als bebouwde ruimte.

4.2 Onze rollen

Als middenveldorganisatie neemt Trage Wegen een positie in tussen burgers, overheden en marktspelers. We hebben die positie altijd breed en flexibel ingevuld. Constructief, maar kritisch. Doelgericht, maar met open vizier. In onze activiteiten gericht op onze diverse doelgroepen (cf. deel 4.3.) kunnen wij een vijftal onderscheiden rollen opnemen:

4.2.1 Beweging

Trage Wegen is een **beweging** en **platform** voor diverse individuen en organisaties die de trage wegen een warm hart toedragen. We vormen een **netwerk** van werkgroepen, bewonersgroepen en actiegroepen die de trage wegen lokaal behartigen. Het secretariaat steunt lokale initiatieven, fungeert als spreekbuis, vertolkt standpunten, faciliteert participatie en organiseert tal van ontmoetingsmomenten en activiteiten. De werking krijgt in belangrijke mate vorm via overleg en dialoog met deze **directe *stakeholders***, die samen honderdduizenden Vlamingen vertegenwoordigen (via lidor-

ganisaties als Natuurpunt, Pasar, Grote Routepaden, Heemkunde Vlaanderen, Scouts en Gidsen Vlaanderen, Wandelsport Vlaanderen, enz.).

4.2.2 Consulent

Trage Wegen treedt op als **dienstverlener** voor overheden en instanties die beleidsmatig of terreingericht verantwoordelijk zijn voor het tragewegennetwerk. Via **studiewerk** of **trajectbegeleiding** sleutelen wij aan degelijke analyses, creatieve oplossingen, wervende ontwerpen en haalbare adviezen. Wij voelen ons thuis in diverse subrollen: facilitator, cartograaf, ontwerper, participatiecoach, adviseur, onderzoeker, onderhandelaar, ontmijner, enz. Vaak initiëren wij processen waarin beleidsmakers, deskundigen, bewoners, gebruikers en belangstellenden samen kunnen participeren.

4.2.3 Rechtenorganisatie

Trage wegen belichamen een fundamenteel recht van **bewegingsvrijheid** en de mogelijkheid van iedereen om zich autonoom te verplaatsen. Als **belangengroep** en **rechtenorganisatie** wil Trage Wegen dit 'recht van doorgang' behartigen en de publieke toegankelijkheid van trage wegen afdwingen. Dit impliceert meer sensibiliserende, politiserende of emancipatorische acties die gericht zijn op het vrijwaren van dit recht of het ombuigen van nefaste maatschappelijke tendensen. Waar nodig uiten wij kritisch commentaar of zitten wij verantwoordelijken achter de veren.

4.2.4 Innovator

Trage Wegen wil mee antwoorden formuleren op prangende maatschappelijke **uitdagingen** en zet daarvoor sterk in op vernieuwing. Vanuit een focus op **transformatie** en **impact** experimenteren we met nieuwe concepten, methodieken, verdienmodellen, partnerships, enz. Voorlopers in ons werkdomein zetten wij in de kijker en krikken wij maximaal op van *pilot* naar *mainstream*. Als organisatie cultiveren wij de reflex om diverse ideeën met elkaar in verband te brengen, in te spelen op kansen, doordachte kruisverbanden te leggen en nieuwe allianties te smeden.

4.2.5 Kennispool

Trage Wegen genereert, bundelt en ontsluit **expertise** die verband houdt met het tragewegenvraagstuk. We ontwikkelen methodieken en concepten en brengen relevante ontwikkelingen op academisch, juridisch of beleidsmatig vlak in kaart. We stellen standaarddocumenten, voorbeelddossiers en achtergrondinformatie ter beschikking en voeden het maatschappelijk **debat**. Doorheen de jaren ontwikkelde Trage Wegen zich tot dé referentie en waakt ze over de **coherentie** en **integratie** van initiatieven en inspanningen die zich over heel Vlaanderen ontwikkelen.

4.3 Onze doelgroepen

Diverse belanghebbende partijen of maatschappelijke actoren oefenen in mindere of meerdere mate invloed uit op onze werking en ontplooiingsmogelijkheden. Zij belichamen veranderingspotentieel op het vlak van de trage wegen, het traag netwerk en de trage omgeving. Deze partijen of actoren vormen de doelgroepen van onze wer-

king. We maken een onderscheid tussen 4 primaire doelgroepen:

4.3.1 Pleitbezorgers

Deze doelgroep verwijst naar individuen en organisaties die optreden als onze actieve **medestanders**. Niet alleen gebruiken zij trage wegen actief, regelmatig en bewust. Zij zetten zich ook actief in - vaak in de eigen buurt of regio - voor de versterking van de trage wegen, het traag netwerk en de trage omgeving. Zij ontplooien activiteiten langs trage wegen, volgen lokale dossiers op, ijveren voor goed onderhouden paadjes, enz. Hun initiatieven kunnen verschillen in de manier waarop ze zich organiseren (min of meer formeel), hun relatie met de (lokale) overheid, de invalshoek of thema's die ze hanteren, enz. Het gaat meer bepaald om:

- Onze lidverenigingen;
- Lokale werkgroepen en activisten[125];
- Onze steunleden (individuele donateurs);
- Burgers, vrijwilligers en organisaties die een bijdrage leveren aan onze activiteiten, projecten of trajecten.

  Kernrelatie --- Deze doelgroep is vertrouwd en direct verbonden met onze werking. Trage Wegen vertegenwoordigt hen rechtstreeks: we versterken hun stem en behartigen hun (gebruikers)belangen. Pleitbezorgers vormen onze achterban: wij mobiliseren hen in het kader van onze projecten en sporen hen aan de ontwikkeling van trage wegen in hun buurt gunstig te beïnvloeden. Vanuit onze rol van beweging (cf. deel 4.2.1.) en via de methode praktijkgemeenschap (cf. deel 4.4.2.) extrapoleren wij inspanningen van pioniers en zorgen wij voor ontmoeting en uitwisseling.

4.3.2 Overheden

Deze doelgroep omvat alle **overheidsinstanties en instellingen** die via hun beleid invloed hebben op het werkdomein van Trage Wegen. Op de verschillende beleidsniveaus behoren zowel de beslissende (wetgevende), uitvoerende (bestuurlijke) als administratieve instanties tot onze doelgroepen. Het gaat om:

- Lokale en provinciale overheden, incl. ev. verzelfstandigde structuren of intergemeentelijk samenwerkingsverbanden met al dan niet een beheersoverdracht (vb. streekhuizen, vervoersregio's, intergemeentelijke onroerenderfgoeddiensten – IOED, enz.);
- Regionale overheden (Vlaams Gewest + Brussels Hoofdstedelijk Gewest), incl. diverse (semi-)autonome instellingen, agentschappen of infrastructuurbeheerders (vb. De Vlaamse Waterweg, Infrabel, Vlaamse Landmaatschappij, Geopunt Vlaanderen, Toerisme Vlaanderen, ...);
- Netwerken en belangenbehartigers van overheden (vb. VVSG, VVP).

  Kernrelatie – Deze doelgroep heeft potentieel de grootste structurele impact op het terrein en op gebruiksgedrag. Wij streven naar gunstige beleidsvoorwaarden voor de realisatie van onze missie en voeden daarvoor verschillende fasen van de beleidscyclus: agendavorming, voorbereiding en advisering, bepaling en beslissing, uitvoering en realisatie, beheer en handhaving, evaluatie en terug-

koppeling (zie ook deel 4.4.5.). We volgen de actualiteit, overleggen met beleidsmakers en hun mandatarissen en treden op als spreekwoordelijke waakhond bij nefast beleid. Bij standpuntinname streven wij naar een evenwicht tussen expertise en draagvlak. Op het terrein treden we op als constructieve partner of consulent: we ontwikkelen oplossingen en ondersteunen beleidsinspanningen ter versterking van het traag netwerk of de trage omgeving.

4.3.3 Medespelers

Deze doelgroep bestaat uit **professionele maatschappelijke actoren** (individuen of organisaties) waarmee Trage Wegen in contact treedt of kan treden om haar missie waar te maken en (onderdelen van) haar werking te realiseren. Het gaat om:

- Gebiedsgerichte ontwikkelingsactoren (regionale landschappen, intercommunales, intergemeentelijke kwaliteitskamers, kantoren voor streektoerisme, enz.);
- Ondernemingen en investeerders;
- Studiebureaus, adviesbureaus, consultants of onderzoeksorganisaties actief op het vlak van mobiliteit, ontwerp, ruimtelijke planning, stedenbouw, landschapsarchitectuur, natuurontwikkeling, participatie, cartografie, wegenaanleg en –inrichting, beheer en onderhoud, enz.;
- Deskundigen (academici, experts, opiniemakers, bouwmeesters, adviseurs, ...);
- Onderzoeksinstellingen (universiteiten, VITO, INBO, ILVO e.d.);
- Juridische actoren;
- Middenveldorganisaties, activisten, burgercoöperatieven of -initiatieven;
- Pers en media.

Kernrelatie – De relatie met medespelers kan variëren van punctuele of ad hoc uitwisselingen tot projectmatige of meer structurele partnerships. Medespelers kunnen bijv. de positie innemen van gesprekspartner, klankbord, operationele partner, stemversterker, opponent, dienstverlener, klant, adviesvrager of –verlener, enz. De interactie is in eerste instantie gericht op de transactie van expertise, in functie van de concretisering van het rijke potentieel van trage wegen. Daarnaast zorgt uitwisseling met medespelers voor een actuele, maatschappelijke inbedding en een verdere aanscherping of verspreiding van onze concepten en modellen.

4.3.4 Publieksgroepen

Deze doelgroep omvat **alle (potentiële) gebruikers** van trage wegen. Gezien de grote variatie aan gebruikers, kunnen we hen verder segmenteren in verschillende deelpublieksgroepen. Afhankelijk van de context en het opzet, kan die **segmentatie** gebeuren o.b.v. diverse parameters:

- *Verplaatsingsmodus*: voetgangers, fietsers, gebruikers van e-bikes, ruiters, menners, enz.;
- *Verplaatsingsformatie*: alleen, in groep of clubverband, met zorgbehoevende kinderen of ouderen, al dan niet vergezeld van een huisdier;
- *Gebruiksmotief*: woon-werk verplaatsing, weg naar school, winkelen, recreatieve verplaatsing, gemengde trajecten (*trip chaining*), levering, speel- of ontmoetingsruimte, gebruik korte omloophout uit bermen, enz.;

- *Identiteitskenmerken*: leeftijd, gender, socio-economische status (inkomen, opleiding, e.d.), sociaal-culturele kenmerken (af-/herkomst, etniciteit, leefstijl, e.d.);
- *Vaardigheden*: fysische, psychomotorische, zintuiglijke en cognitieve vaardigheden;
- *Extensies en dimensies*: hulpmiddelen (wandelstok, rollator, rolstoel, enz.), niet-klassieke fietsen (bakfietsen, fietskarren, speed-pedelecs, enz.), het dragen van boodschappentassen, enz.;
- *Grondpositie*: landeigenaars, aangelanden van trage wegen, ondernemers voor wie de situering binnen het traag netwerk een verschil maakt (vb. uitbaters horeca), enz.

Kernrelatie – Deze doelgroep belichaamt onze ultieme bestaansreden. Interactie met (potentiële) gebruikers is gericht op bewustmaking (gebruik van en appreciatie voor traag netwerk doen toenemen), afstemming (peilen naar specifieke gebruikersnoden) of samenwerking. Wij stimuleren burgers om actoren van verandering te worden in hun buurt (vb. zorg over de trage omgeving) of via hun gedrag (vb. verplaatsingen verduurzamen). Wij bereiken hen individueel (vb. via media, petities, campagnes e.d.) of binnen de deelpublieksgroep waar ze toe behoren. Bij een gesegmenteerde aanpak werken wij samen met intermediaire partners die een specifiek publiek bereiken, bijvoorbeeld: kinderen en jongeren (via scholen, ouderraadkoepels, jeugdbewegingen e.d.), pendelaars (via UNIZO, VOKA of individuele bedrijven), gezinnen (via Gezinsbond, KWB, ziekenfondsen e.d.), landeigenaars (via Boerenbond, Landelijk Vlaanderen, e.d.), mensen met een migratieachtergrond (via Minderhedenforum, FMDO, Demos e.d.), enz. Vanuit een post-antropocentrische of non-speciesistische benadering, hebben wij ook aandacht voor 'andere', niet-menselijke entiteiten en gebruikers van trage wegen, meer bepaald dieren en planten die trage wegen gebruiken als ecohabitats of ecocorridors.

De bovenstaande indeling in 4 doelgroepen vereist een kanttekening: ze is analytisch en verhult **overlap** tussen de 4 categorieën. Bijvoorbeeld: de grens tussen instanties van 'overheden' en professionele 'medespelers' bestaat in bepaalde gevallen uit gradaties van verzelfstandiging of onafhankelijkheid en is niet altijd eenduidig af te bakenen. De vertrouwde 'medespelers' waar wij goed mee samenwerken, kunnen we eigenlijk ook als 'pleitbezorgers' beschouwen. En uiteindelijk behoort vrijwel iedereen als wandelaar of fietser tot de 'publieksgroepen'. De opdeling in 4 doelgroepen is ons niettemin van dienst: ze biedt ons handelingsperspectief en structureert de interacties en relationele processen die we willen opzetten.

4.4 Onze methoden

4.4.1 Dossierbehartiging, adviesverlening en vorming

Trage Wegen volgt en adviseert (lokale) dossiers die verband houden met een of meerdere trage schakel(s). Uiteenlopende facetten van een concreet vraagstuk kunnen daarbij uitgewerkt worden: wegstatuut, perceelskwesties, verkeersregulatie, aansprakelijkheid, publieke erfdienstbaarheden van doorgang, inrichtingsmodaliteiten, vergunningen, tijdelijke ingebruiknames, aankopen van wegdelen in der minne,

enz. Het documenteren van een dossier gebeurt veelal **vraaggestuurd**: via onze zgn. **Trage-Wegen-Lijn** krijgen burgers, overheden of organisaties een adequaat antwoord op alle vragen omtrent een bepaalde weg of situatie. Met dit laagdrempelig infoloket beantwoorden wij jaarlijks honderden vragen (via mail, telefoon, tijdens een gesprek of een terreinbezoek). De basisdienstverlening is kosteloos; indien de scope van de vragen breder is, voorzien wij een betalende uitbreidingsmodule. Naast de vraaggestuurde situaties, leggen wij ook dossiers aan in het kader van **ruimere trajecten of projecten**. Het gaat dan bijv. over inrichtingsdossiers (vb. bij de voorbereiding of opvolging van terreinwerken), onderhandelingsdossiers (vb. bij concretisering van een ingreep in dialoog met aangelanden, grondeigenaars of andere belanghebbenden), e.d. Vaak zijn **terreinbezoeken** onontbeerlijk om een situatie en oplossingsscenario's goed in te schatten. Trage Wegen organiseert tenslotte **vormingen en studiedagen** over uiteenlopende facetten van ons werkveld, variërend van algemene, sensibiliserende infosessies, tot meer *in-depth* en praktijkgerichte opleidingen.

Belangrijkste doelgroepen	***Belangrijkste oogmerk en impact***
Overheden, publieksgroepen	• Burgers ageren m.b.t. trage wegen in hun omgeving o.b.v. juiste kennis; • Gunstige overheidsregels zijn afgedwongen door gericht advies.

4.4.2 Praktijkgemeenschap en netwerk

Samen met de actieve segmenten van onze doelgroepen vormen wij een praktijkgemeenschap of -netwerk: een groep mensen en actoren die op een concrete manier in de weer zijn rond trage wegen en daaromtrent van elkaar leren[126]. De structuur van de praktijkgemeenschap bestaat uit een periferie (onze brede doelgroepen), die zich in verschillende lagen van toenemende betrokkenheid en deskundigheid naar het midden toe beweegt. De kern van het netwerk omvat vandaag bijv. **lokale werkgroepen** trage wegen (onze actieve 'medestanders' – cf. deel 4.3.1.) of gebiedsgerichte 'medespelers' zoals bepaalde regionale landschappen of intercommunales die projecten rond trage wegen uitvoeren (cf. deel 4.3.3.). Trage Wegen treedt op als 'spin in het web' en zorgt voor facilitering, animatie, inspiratie en verbinding. Het praktijknetwerk bevordert **kennisuitwisseling, kruisbestuiving** en **innovatie**.

Belangrijkste doelgroepen	***Belangrijkste oogmerk en impact***
Pleitbezorgers, medespelers	• Een versterking van het traag netwerk en de trage omgeving; • Een snellere verspreiding van praktijkervaring en een vlottere probleemoplossing; • Een remedie tegen isolement, verstarring of uitputting van de verschillende betrokkenen bij de praktijkgemeenschap; • Een brede praktijkgemeenschap genereert zichtbaarheid.

4.4.3 Participatie

Participatie is essentieel voor Trage Wegen: het is een van onze kernwaarden (zie deel 2.3.2.) en een basiselement van onze visie op 'trage trajecten' (zie deel 2.2.4.). Het is ook een methode, die wij op diverse manieren in de praktijk brengen. In onze verschillende activiteiten introduceren wij maximaal arrangementen om de betrokkenheid van doelgroepen, belanghebbenden of geïnteresseerden mogelijk te maken. Enerzijds hanteren wij participatie als **inspraak**: wij bevragen diverse publieks- en gebruikersgroepen over hun gebruik en beleving van trage wegen. Een succesvol traag netwerk integreert immers hun 'routes' en 'routines' en stemt maatregelen af op uiteenlopende gedragspraktijken, bekommernissen en wensen. De (representatieve) inbreng van sectororganisaties en stakeholders is een duidelijk aandachtspunt bij inspraakprocessen. Anderzijds hanteren wij participatie ook als **co-creatie**: wij activeren burgers via contextgebonden *bottom-up* interventies waar experiment en collectief leren centraal staan. We laten ons daarbij inspireren door relatief recente strategieën zoals *placemaking*[127], *tactical urbanism*[128], *user-centered design*[129] *of commons*[130]. Wat deze benaderingen gemeen hebben, is dat bewoners of gebruikers het voortouw nemen in het 'maken' of beheren van de omgeving. *Placemaking* of **plaatscreatie** benadrukt dat gemeenschappen (opnieuw) bezit kunnen nemen van hun leefomgeving door de creatie van betekenisvolle (publieke) ruimtes, waaronder het traag netwerk. **Tactisch urbanisme** toont hoe kleine, gerichte ingrepen een grote impact kunnen hebben op het alledaagse (stedelijke) leven. **Gebruiksgericht ontwerp** zoekt door middel van cyclische, prototypische ontwikkeling naar oplossingen die optimaal zijn afgestemd op gebruikerswensen. En het actieveld van de **commons** suggereert vernieuwende arrangementen voor zorgbeheer, bijv. over het traag netwerk, dat als wijdvertakt patrimonium of gemeengoed diverse vitale hulpbronnen herbergt (groen, rustbeleving, houtige bermen, enz.)[131]. Deze verschillende *bottom-up* benaderingen sluiten aan bij de toenemende vraag van mensen naar zelfbeschikking over hun leefomgeving en bij de opmars van **burgerinitiatieven** en experimenten op het vlak van **sociale innovatie** bij het nemen van collectieve beslissingen.

Belangrijkste doelgroepen	***Belangrijkste oogmerk en impact***
Pleitbezorgers, publieksgroepen	• Breed gedragen en afgewogen keuzes, maatregelen en ingrepen; • Een hogere kwaliteit en slagkracht van beleidsvoering inzake trage wegen; • Creatie van eigenaarschap onder alle betrokkenen m.b.t. het proces en de procesresultaten; • Stimulans voor collectief leren; • Verrijking van de perspectieven voor het traag netwerk met onverwachte combinaties, synergie-effecten en efficiëntiewinsten; • Horizonverbreding en gedragsverandering bij diverse doelgroepen.

4.4.4 Cartografie en ontwerp

Kaarten zijn een centraal element in vrijwel alle projecten van Trage Wegen, vanaf de probleemdefinitie tot aan de oplevering van resultaten. In onze trajecten (cf. deel 2.2.4.) hanteren wij kaarten als een instrument voor **gegevensverzameling, analyse, ontwerp, evaluatie, collectieve besluitvorming en communicatie**. Een eerste logische stap bij elk (beleids)initiatief is vaak de **inventarisatie**. Deze werkvorm combineert kaartanalyse met terreinbezoeken en wordt meestal toegepast op het niveau van een (deel)gemeente, binnen een projectcontext of als beleidsvoorbereiding. Het resultaat van de inventarisatie is een **cartografisch overzicht** van de trage wegen en hun eigenschappen (vb. uitzicht op het terrein, breedte, type wegbedekking e.d.). Met het oog op de analyse van drukfactoren en potenties, kunnen wij die basiskaart vervolledigen met diverse **gegevenslagen**: ruilverkavelingsplannen, toegankelijkheidsregelingen voor bos- en natuurgebieden, knooppunten en polen, fysisch-geografische (groen) structuur, infrastructuur (spoor, water e.d.), speelweefselplannen e.d. In een volgende fase brengen wij vaak gebruikers en stakeholders samen rond het kaartmateriaal. Wij evalueren gezamenlijk **kansen en knelpunten** en identificeren **wenslijnen** (dat zijn na te streven herkomst-bestemmingsverbindingen voor voetgangers en fietsers). Aan de hand van kaarten visualiseren wij speculatieve **toekomstbeelden en ontwerpoplossingen** om vervolgens tot keuzes te komen in samenspraak met de betrokken partijen. Kaarten laten toe abstracte ideeën of intenties te vertalen naar concrete ruimtelijke ingrepen, maatregelen of acties. Wij gebruiken kaarten niet alleen als middel doorheen onze trajecten, maar ontwerpen en produceren ook kaarten als **projectresultaat, publieksproduct** of **communicatiemiddel**: in gedrukte vorm, via digitale / mobiele toepassingen of als infopanelen / oriëntatiepalen op het terrein.

Belangrijkste doelgroepen	*Belangrijkste oogmerk en impact*
Pleitbezorgers, overheden, medespelers en publieksgroepen	• Tastbaar en zichtbaar maken van het perspectief van diverse stakeholders, bewoners en gebruikers; • Verbeelden van het potentieel van het traag netwerk (gedeelde winsten) en van de impact van mogelijke interventies of ontwikkelingsscenario's; • Weergeven van engagementen i.k.v. lokale trajecten; • De bekendheid en visuele weergave van trage wegen en netwerken stimuleren hun gebruik en vergroten het draagvlak; • Kaarten zijn meervoudig inzetbaar als instrument voor analyse, beleidsvoering, afstemming, participatie, communicatie, enz. • Een GIS-omgeving biedt een uitgelezen kader om parallelle ruimtelijke vraagstukken en uitdagingen op een geïntegreerde wijze in ogenschouw te nemen en schotten tussen beleidssectoren te doorkruisen.

4.4.5 Beleidsbeïnvloeding en –ondersteuning

Trage Wegen streeft naar een gunstig beleids- en reglementair kader voor de realisatie van haar missie. Diverse wetten, decreten en reglementen bieden hefbomen om trage wegen en netwerken te beschermen, te ontwikkelen of te herwaarderen. De belangrijkste krijtlijnen zijn vandaag bepaald in het **Gemeentewegendecreet** uit 2019. Daarnaast zijn diverse beleidskaders van richtinggevend belang, zoals de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2018) en het decreet basisbereikbaarheid (2019). Ons beleidswerk volgt diverse sporen. Wij waken over de wenselijke **toepassing en interpretatie** van bestaande regelgeving, bijv. door te wegen op rechtspraak, overheden te informeren, juridisch advies te verlenen aan burgers en verenigingen, bezwaarschriften in te dienen bij flagrante inbreuken, enz. Wij houden ook de vinger aan de pols van nieuwe **beleidsinitiatieven**. Wij leggen thematische dossiers aan, bouwen relaties op met beleidsmakers en participeren ad hoc in raden, werkgroepen of overlegstructuren. Wij nemen deel aan strategische **beleidscoalities** die relevant zijn voor ons werkveld en bepalen standpunten in samenspraak met sectororganisaties zoals Bond Beter Leefmilieu of Netwerk Duurzame Mobiliteit. We voeden het maatschappelijk debat en positioneren ons verhaal. Indien opportuun schakelen wij pers of *opinion leaders* in. De afstemming met onze doelgroep **pleitbezorgers** vormt een essentieel onderdeel van onze beleidsinspanningen. Onze belangrijkste beleidsimpact situeert zich op het **lokale niveau**, waar wij als consulent lokale (beleids)trajecten opzetten en begeleiden (cf. deel 2.2.4.).

Belangrijkste doelgroepen	*Belangrijkste oogmerk en impact*
Overheden, pleitbezorgers	• Gunstige, coherente overheidsregels en condities (instrumenten, financiering, handhaving en monitoring e.d.); • Structurele versterking van het traag netwerk en effectieve realisaties en oplossingen op het terrein; • Een groter bestuurlijk en ambtelijk draagvlak op verschillende beleidsniveaus en binnen diverse beleidsdomeinen; • Netwerking en coalitievorming ter versterking van het tragewegennetwerk; • Effectmeting realiseren m.b.t. tragewegenbeleid door het in kaart brengen van beleidsinitiatieven en -dynamieken.

4.4.6 Publiekscampagnes en communicatie

We beschouwen communicatie als een breed palet van **interactiemogelijkheden** die bewust en per segment van onze doelgroepen worden ingezet. Onze communicatiestrategie bepaalt de diverse **parameters**: waarom, voor wie, waarover, hoe, waar, met welke kanalen, wanneer, door wie en met welke middelen gaan we communicatie opzetten? Onze communicatie speelt zich af in 3 domeinen. In eerste instantie maken wij werk van onze '**corporate communicatie**' of '**concerncommunicatie**', waarbij een duidelijke profilering en beeldvorming van de gehele organisatie centraal staan[132]. Via originele 'content', een consequente huisstijl en eigen media formuleren en verspreiden wij onze kernvisie en –thema's. Ten tweede hanteren wij vormen van

marketingcommunicatie om onze specifieke boodschappen, producten, diensten of projecten per doelgroep in de markt te zetten. Belangrijke ingrediënten daarbij zijn klantonderzoek, productdesign, prijsbepaling, promotie, kwaliteit, gemeenschapsvorming, enz. Een derde communicatiedomein betreft **campagne- of verandercommunicatie**, gericht op activering, verbinding of gedragsverandering m.b.t. een of meerdere doelgroepen[133]. Afhankelijk van de context en de verbindingen die wij willen maken, bepalen wij onze communicatiestrategie en combineren wij diverse elementen in **communicatie-acties**: boodschap, schaalniveau, vormgeving, *tone of voice*, medium, resultaat- en impactmeting, enz. Elementaire communicatie verloopt via onze eigen kanalen (website, maandelijks e-zine, sociale media) en afhankelijk van de communicatienoden breiden wij die **mediamix** uit met kanalen als drukwerk (folder, handleiding, poster, *factsheet*, projectrapport,...), mondelinge communicatie (lezing, presentatie, opleiding, overleg, telefonisch contact, *word of mouth* strategie, ...), multimedia (video, podcast, ...), *on site* communicatie (infobord, promostand, ...), persacties (persbericht, -bezoek of -conferentie, opiniestukken, ...), advertenties, wedstrijden, enquêtes, enz.

Belangrijkste doelgroepen	*Belangrijkste oogmerk en impact*
Pleitbezorgers, overheden, medespelers en publieksgroepen	• Gemeenschaps- en netwerkvorming; • Bekendheid over ons (diensten)aanbod verhogen en omzet genereren; • De bekendheid van trage wegen en hun meerwaarde neemt toe; • Gebruik van en vraag naar trage wegen neemt toe; • Bewustwording of gedragswijziging bij bepaalde publieks- of gebruikerssegmenten.

4.4.7 Onderzoek, projecten en experimenten

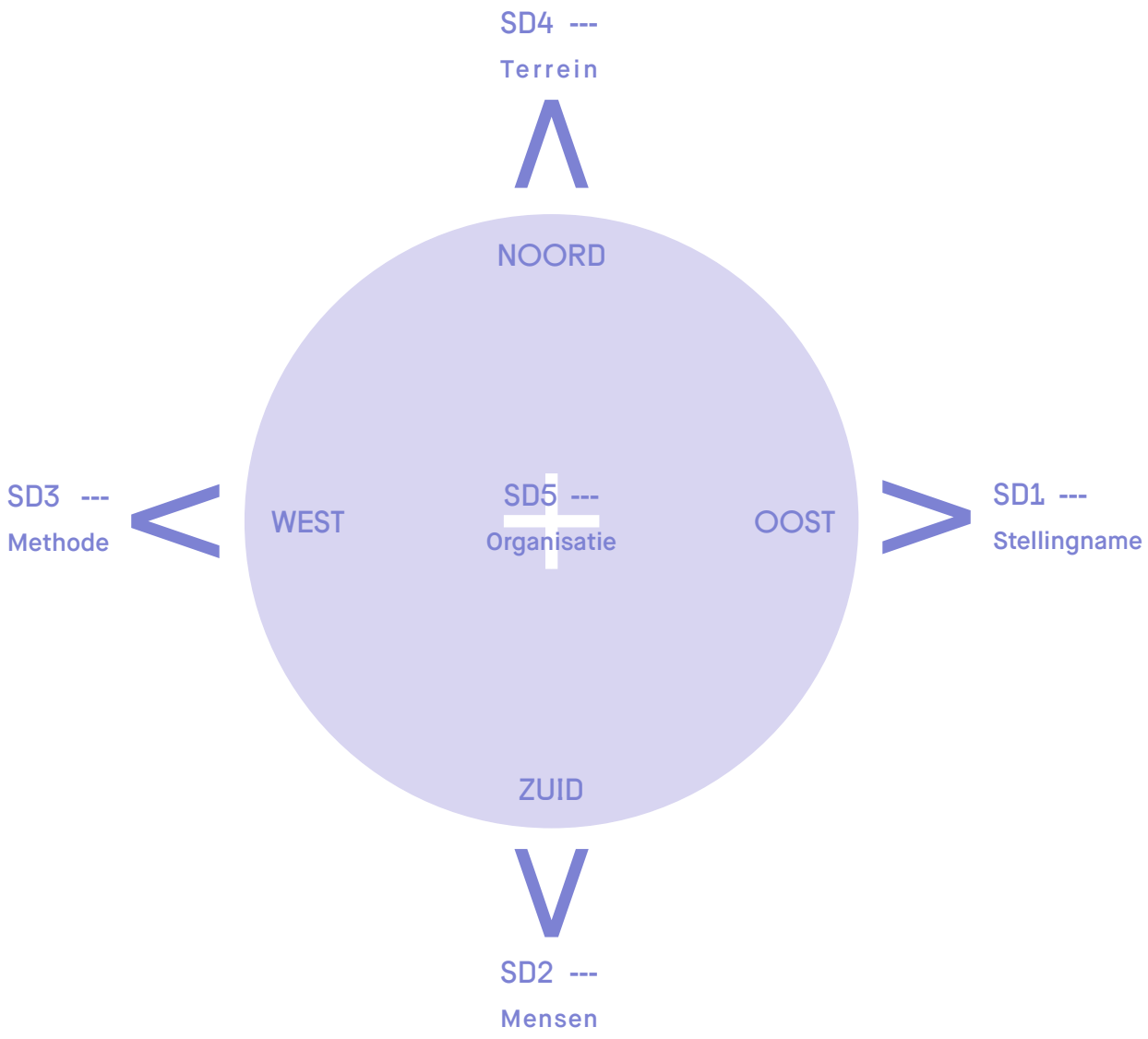
Trage Wegen neemt regelmatig vernieuwende initiatieven die de reguliere activiteiten aanvullen. Het kan gaan om kortlopende interventies of projecten over meerdere jaren: thematisch partnerships, beleidsvoorbereidend onderzoek, gebiedsgerichte trajecten, actie-onderzoek, een specifiek publiekstraject, enz. Ze worden gerealiseerd in opdracht of opgestart vanuit de eigen beleidskeuzes van de organisatie. Dergelijke initiatieven hebben vaak **inhoudelijke verkenning of verdieping** tot doel of zijn gericht op het realiseren van **doorbraken** in een van onze werkgebieden. Vaak kiezen wij voor een **projectmatige** inrichting: we werken toe naar concrete projectresultaten via het volgen van een projectfasering of –stramien (initiatie, definitie, ontwerp, voorbereiding, realisatie, nazorg). Zo'n projectcontext kan in meerdere of mindere mate **improvisatieruimte** creëren of processen van *trial and error* toelaten. Ze kan bijv. de vorm aannemen van **proeftuinen** of proefopstellingen die als experimenteer-, test- en leerruimte fungeren: lokale, reële situaties (bijv. *living labs*[134]) waar oplossingen stap voor stap vorm krijgen via een open participatief proces en bij succes verder worden uitgerold, verankerd of opgeschaald. Met deze flexibele mix aan methodes verkennen en bereiken wij frisse inzichten, creatieve werkwijzen en onvermoede financieringsmogelijkheden of verdienmodellen.

Belangrijkste doelgroepen	*Belangrijkste oogmerk en impact*
Pleitbezorgers, overheden, medespelers en publieksgroepen	• Actuele interne kennisontwikkeling; • Creatieve testruimte maakt oplossingen, potenties en meerwaarde zichtbaar en genereert maatschappelijke innovatie; • Opschaalbare pilootprojecten verbreden of verdiepen het dienstenaanbod van Trage Wegen; • Beleidsvoorbereidend onderzoek zorgt voor optimale beleidsvoering; • Thematische vertaling en koppeling van ons verhaal naar diverse (beleids)domeinen, disciplines, agenda's of sectoren; • Creatie van open, lerende netwerken m.b.t. trage wegen, netwerken en omgevingen; • Relatie-opbouw en netwerking via vernieuwende partnerships.

5 STRATEGISCHE EN OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

Onze doelstellingen geven aan waar Trage Wegen in de komende beleidsperiode concreet op inzet. Ze formuleren de **gewenste situaties en veranderingen** die wij nastreven. Dit onderdeel van het meerjarenplan vloeit logischerwijs voort uit onze analyses in bovenstaande onderdelen. Onze doelstellingen openen praktische pistes om het verschil te maken op vlak van onze thema's (deel 4). Ze verklaren hoe wij onze visie (deel 2.2.) kunnen uitdragen, wat we willen bereiken samen met onze doelgroepen (deel 4.3.), waartoe onze methoden (deel 4.4.) precies dienen en welke maatschappelijke meerwaarde we beogen als beweging, consulent, rechtenorganisatie, innovator of kennispool (onze rollen – zie deel 4.2.).

Trage Wegen formuleert in dit plan **5 strategische doelstellingen** (S.D.). Om het geheel goed voor ogen te krijgen, situeren wij deze doelstellingen grafisch op een **kompas** of **windroos**. De vier windstreken komen overeen met vier strategische doelstellingen, die op hun beurt steunen op de vier assen die als rode draad doorheen dit meerjarenplan zijn verweven: **stellingname (oost), mensen (zuid), methode (west) en terrein (noord)**. In het hart van de kompasroos bevindt zich onze **vijfde**, eerder **organisatorische strategische doelstelling**.



Het kompas vormt een dankbare metafoor voor een strategisch meerjarenplan: het geeft **richting** en laat toe **koers** te houden in woelige wateren of onherbergzaam terrein. In de bespreking van de doelstellingen hieronder nemen wij de symboliek nog een stap verder en suggereren wij ook een koppeling met de vier **basiselementen** lucht (oost), vuur (zuid), water (west) en aarde (noord). Van oudsher en in verschillende culturen worden windrichtingen en elementen vaak geassocieerd met een veelheid aan eigenschappen, emoties, kleuren, seizoenen, planeten, planten, dieren, enz. Belangrijk: in dit meerjarenplan gaat het geenszins over letterlijke associaties; wij houden onze argumentatie hier uit het vaarwater van mythologie, astrologie, sjamanisme e.d. We verwijzen eerder naar deze symboliek als geheugensteun, als kapstok of misschien zelfs als gimmick. De iconische kompasrichtingen en elementen helpen ons navigeren en laten toe onze strategie op aanschouwelijke en evocatieve wijze tot leven te brengen.

De vijf strategische doelstellingen concretiseren wij telkens verder in twee **operationele doelstellingen** (O.D.). Bij elke O.D. schrijven wij een verhelderende tekst die de beoogde toekomst voor de geest roept. Om onze impact tastbaar en meetbaar te maken, formuleren wij een reeks **indicatoren en streefwaarden** op het niveau van de operationele doelstellingen. We schetsen tenslotte kort een aantal **voorbeeldactiviteiten** die wij vanaf 2022 aanwenden om de doelstelling in kwestie stapsgewijs te realiseren. Dit onderdeel heeft niet de intentie om een volledig of uitputtend overzicht van indicatoren en activiteiten te geven. Wat wordt vermeld, is indicatief en richtinggevend; een verdere detaillering en uitwerking volgt in de jaarplannen en voortgangsrapporten.

Twee opmerkingen zijn nog op hun plaats bij deze inleiding van deel 5. De eerste betreft de frequente verwijzing naar 'trage wegen' in de verwoording van de doelstellingen. Eigenlijk verwijzen wij met die term telkens naar ons ruimere conceptueel veld dat bijv. ook het 'traag netwerk' of de 'trage omgeving' omvat. Voor de duidelijkheid en leesbaarheid fungeert 'trage wegen' hier dus als referentie naar of 'proxy' van onze integrale visie (deel 2.2.), inclusief de thematische invulling ervan (deel 4.1.). Ten tweede benadrukken wij graag dat de besproken doelstellingen en activiteiten in belangrijke mate met elkaar zijn verweven. Hoewel wij het zwaartepunt van elke activiteit in één kwadrant of windrichting van ons kompas situeren, vormen onze initiatieven veelal een combinatie van de vier assen (stellingname, mensen, methode, terrein). Met onze werking proberen wij in eenzelfde beweging maximaal verschillende (sub)doelstellingen te realiseren. Jawel, wat ons betreft kan de wind tezelfdertijd uit verschillende richtingen waaien en zijn water en vuur verzoenbaar...

SD1	OOST // lucht // Stellingname	STRATEGISCHE DOELSTELLING 1
>		***De visie van Trage Wegen is actueel, scherp gesteld en vertolkt in beleid en publiek debat***

Waar de zon opkomt, is plaats voor visie, inzicht en creatie. Lucht, de publieke sfeer die ons omgeeft, wordt geassocieerd met wind en geluid, met denken en communicatie. De lucht is drager van onze stem en onze ideeën over trage wegen. Met kennis van zaken blazen wij zuurstof in beleidsvoering, onderzoek en publieke fora.

Trage Wegen is én blijft de toonaangevende referentie op het vlak van trage wegen. We combineren deskundige informatie met een inspirerend verhaal en doeltreffende oplossingen. Als adviseur en consulent voor (lokale) besturen ontwerpen wij beleidsvisies gericht op versterking van trage netwerken en omgevingen. Onze inzichten klinken door in onderzoek, binnen de vakwereld of op publieke fora. We houden maatschappelijke dynamieken goed op de radar en garanderen een pertinent verhaal, voorbij disciplinaire of sectorale grenzen.

Operationele Doelstelling 1.1. --- Een toonaangevend kenniscentrum voor trage wegen ontwikkelt en verspreidt inzichten en gegevens

In 2026 is Trage Wegen gekend als eigentijds en kwaliteitsvol **kenniscentrum** en hét **aanspreekpunt** in Vlaanderen m.b.t. trage wegen, netwerken en de trage omgeving. Haar visie sluit aan bij **actuele** maatschappelijke dynamieken, beleidstendensen en (wetenschappelijke) kennisinzichten. Haar inhoudelijke verhaal wordt op een coherente en aantrekkelijke manier ontsloten en in het **maatschappelijk debat** gepositioneerd. Diverse doelgroepen kunnen rekenen op juiste informatie en een adequaat antwoord op alle vragen.

Met O.D.1.1. richten wij ons op het **ontwikkelen**, **systematiseren** en **ontsluiten** van onze kennis, standpunten en inzichten. Onze visie (deel 2.2.) en thema's (deel 4.1.) zijn geen onwrikbaar, statisch gegeven en evolueren mee met de snel veranderende maatschappij. Wij **verdiepen en verbreden** doorlopend onze kennis, bijv. via onze methoden dossierbehartiging, onderzoek, projecten of experimenten (cf. deel 4.4.). Wij houden de vinger aan de pols en gaan in dialoog met diverse actoren met het oog op een aanscherping van onze positie en ons verhaal. We fungeren als **tref- en verzamelpunt** voor informatie van externen (bijv. van onze doelgroepen 'pleitbezorgers' of 'medespelers') en wij systematiseren maximaal gegevens die verband houden met trage wegen. Wij **ontsluiten** die kennis op verschillende manieren. Via gerichte **concerncommunicatie** (cf. deel 4.4.6.) brengen wij ons kernverhaal naar buiten. Wij voeden het **publiek debat** via persberichten, opiniestukken, bijdragen aan vaktijdschriften, interventies op studiedagen of congressen, enz. Met de zgn. **Trage-Wegen-Lijn** verzorgen wij een laagdrempelig digitaal loket waar iedereen terecht kan voor advies. Jaarlijks beantwoorden wij met die deskundige *help desk* honderden vragen van burgers of professionelen. De motor van ons kennis- en adviescentrum is een efficiënt en betrouwbaar **beheer van onze informatiestromen** zoals mails, dossiers, contactgegevens enz. Dit beheer omvat registratie, dispatching, bewerking, bewaring, ontsluiting,

verspreiding, beveiliging, archivering e.d.

De stellingname van ons kenniscentrum is tegelijk **scherp en breed**: zonder onze eigenheid te verliezen, leggen wij de link met diverse maatschappelijke uitdagingen (cf. onze thema's in deel 4.1.). In de periode 2022-2026 besteden wij bijzondere aandacht aan dit evenwicht tussen inhoudelijke verbreding / verdieping enerzijds en profilering / herkenbaarheid anderzijds (cf. deel 1.4.1) Op die manier is Trage Wegen in 2026 niet alleen gekend als dé gezaghebbende referentie inzake trage wegen, maar ook als een gewaardeerde gesprekspartner in een breder transitieverhaal.

Indicatoren en streefwaarden

- Aantal inhoudelijke onderzoeken, projecten of experimenten die toelaten onze visie en thema's aan te scherpen ≥ 5/ volledige werkingsperiode;
- Aantal inhoudelijke studiedagen op Vlaamse schaal die wij (co-)organiseren ≥ 3/ volledige werkingsperiode;
- Aantal adviesvragen waarop de Trage-Wegen-Lijn een antwoord biedt ≥ 250/ jaar;
- Aantal opiniërende boodschappen (originele *content* die onze visie en thema's uitdraagt) die wij ontwikkelen en verspreiden buiten de eigen reguliere communicatiekanalen ≥ 5/ jaar;
- Het kenniscentrum is versterkt door een goed functionerend CRM-systeem dat (soortgelijke) data uit verschillende processen van de organisatie integreert (principes van 'eenmalige invoer', interoperabiliteit e.d.).

Voorbeeldactiviteiten

- In 2022 organiseren wij een luisterrijk **symposium** naar aanleiding van het twintigjarig jubileum van Trage Wegen. We spreken ons kernverhaal uit en belichten onze verschillende thema's. Samen met het nieuwe meerjarenplan en onze nieuwe website zorgt dit evenement voor een actuele stellingname en uitstraling.
- Als stichtend lid van het in 2021 opgerichte **voetgangersplatform** Walk.brussels (www.walk.brussels) concretiseren wij verder ons thema 'traag verblijven'. We onderzoeken wat trage wegen betekenen voor de 15-minutenstad en hoe de verblijfskwaliteit en leefbaarheid van woongebieden kan verhogen.
- We optimaliseren de dienstverlening van onze **Trage-Wegen-Lijn** door verbeteringen op het vlak van datakoppeling, contactenbeheer en FAQ-fiches (in lijn met het CRM - *Customer Relationship Management* – systeem dat wij in 2021 introduceren).
- We nemen het voortouw inzake de verduidelijking, interpretatie en implementatie van het **decreet Gemeentewegen**. We documenteren goede voorbeelden, organiseren vormingssessies, waken over een correcte procedurele toepassing en brengen diverse actoren op eenzelfde lijn.
- ...

Operationele Doelstelling 1.2. --- Overheden zijn gestimuleerd en gesteund bij een krachtdadige beleid inzake trage wegen

In 2026 heerst een **gunstig klimaat** voor daadkrachtige beleidsvoering rond trage wegen. Het instrumentarium uit het Gemeentewegendecreet van 2019 is door tientallen steden en gemeenten aangewend om het **lokaal traag netwerk** te versterken. De inbreng van Trage Wegen (vb. stimulering, advisering, begeleiding) is daarbij onmiskenbaar en wordt op prijs gesteld. In diverse **beleidsdomeinen of –dossiers** en op diverse **beleidsniveaus** wordt verwezen naar de multifunctionele meerwaarde van trage wegen.

In de periode 2022-2026 blijven wij talrijke activiteiten ontplooien voor onze doelgroep (lokale) overheden. Het zwaartepunt is **lokaal en praktisch**: als adviseur of consulent helpen wij lokale besturen bij de opmaak van een beleidsvisie trage wegen, die invulling geeft aan de instrumenten 'beleidskader' en 'actieplan' uit het Gemeentewegendecreet van 2019. We faciliteren daarvoor participatieve **(beleids)trajecten** (cf. deel 2.2.4.), waarbij wij samen met burgers en bestuur stapsgewijs sleutelen aan verbetervoorstellen voor het lokale traag netwerk (de uitvoering van die voorstellen situeren wij onder onze O.D. 4.1.). Naast deze (contractuele) trajectbegeleiding, sturen wij het lokale beleid ook aan de hand van bijv. ad hoc advisering bij **dossiers**, sensibiliserende of inspirerende **acties** (vb. het aanreiken van een 'goede voorbeeldenboek' of modeldocumenten), reguliere **beleidscommunicatie** (bijv. in het kader van de lokale verkiezingen van 2024), enz. Waar opportuun bereiken wij steden en gemeenten in nauwe samenwerking met **intermediaire partners** zoals provincies, VVSG of het door Bond Beter Leefmilieu aangedreven netwerk *Gemeente voor de Toekomst*.

Ook op **federaal, gewestelijk en regionaal** (vb. vervoersregio's) niveau volgt Trage Wegen beleidsontwikkelingen die de kansen voor het traag netwerk en de trage omgeving beïnvloeden. In de beleidsperiode 2022-2026 verwachten wij bijv. beleidsdynamiek op het vlak van autoluwe woonkernen, fiets- en sportinfrastructuur, groenblauwe netwerken, gezondheidspreventie, dorps- en plattelandsontwikkeling, netwerkafstemming (bijv. tussen traag netwerk enerzijds en auto-, spoor- en waterwegen anderzijds), enz. (zie deel 4.1.). Via onze methode 'beleidsbeïnvloeding en –ondersteuning' (cf. deel 4.4.5) leveren wij input bij deze debatten. Wij breken een lans voor reglementeringen, programma's, initiatieven en instrumenten die de kracht van trage wegen erkennen voor de co-realisatie van diverse beleidsdoelstellingen.

<u>Indicatoren en streefwaarden</u>

- Aantal opgestelde beleidskaders trage wegen (conform decreet Gemeentewegen) ≥ 30 of 10% van alle Vlaamse gemeenten / volledige beleidsperiode;
- Aantal gemeenten dat trage wegen als beleidskeuze opneemt in de Beheers- en Beleidscyclus – BBC (n.a.v. de gemeentelijke verkiezingen van oktober 2024) ≥ 90 of 30% van alle Vlaamse gemeenten;
- Een verwijzing naar trage wegen is terug te vinden in de visie en / of het handelen van diverse overheden en institutionele actoren (vb. gewestelijke overheden, provincies, VLM, ANB, De Vlaamse Waterweg, Infrabel, Vlaamse Bouwmeester, ...);

- We ontwikkelen in de periode 2022-2026 minstens één nieuwe dienst of product voor lokale besturen binnen het samenwerkingsverband *Gemeente voor de Toekomst*.

Voorbeeldactiviteiten

- In 2022 ondersteunen wij lokale besturen bij de **opmaak van een beleidsvisie** trage wegen; volgens onze projecties betreft het o.a. Boortmeerbeek, Kortenberg, Overijse, Landen, Hasselt, Tessenderlo, Roeselare, Sint-Gillis-Waas, Aalst, Stekene, enz. In 2022 pakken wij uit met de eerste lokale beleidskaders die geschoeid zijn op de leest van het gemeentewegendecreet uit 2019.
- We verwachten de komende jaren beleidsdynamiek op het vlak van **lokale functionele fietsnetwerken** (cf. ons thema 'vlotte stromen'). We bepalen onze visie op de rol van het traag netwerk daarin, we nemen deel aan pilootinitiatieven en stemmen af met relevante partners (lokale besturen, Fietsberaad, vervoersregio's e.d.).
- In 2022 volgen wij het dossier over **spoorwegovergangen** verder op. Om ongevallen te voorkomen en kosten te besparen, wil Infrabel de komende jaren zo veel mogelijk overgangen sluiten, vaak ten koste van essentiële trage verbindingen. Wij pleiten voor een maximaal behoud van die verbindingen (om barrièrevorming tegen te gaan) en eisen de toepassing van het Gemeentewegendecreet bij het opheffen van spoorwegovergangen.
- We ontwikkelen een visie en (beleids)instrumenten voor de **vergroening** van trage wegen en **biodiversiteitsversterking** langs het traag netwerk. We sluiten aan bij actuele beleidstendensen inzake groenblauwe dooradering, lokaal klimaatbeleid, kernversterking (leefbuurten), enz.
- Via deelname aan het impulsplatform **Gemeente voor de Toekomst** sporen wij lokale besturen aan werk te maken van trage wegen, netwerken en omgevingen.
- ...

SD2	ZUID // vuur //	STRATEGISCHE DOELSTELLING 2
V	Mensen	***Diverse doelgroepen zijn gestimuleerd en ondersteund om zich in te zetten voor trage wegen***

Het zuiden alludeert op de gemeenschap van geëngageerde enthousiastelingen die trage wegen een warm hart toedragen. Met hun bedrevenheid en gedrevenheid zetten ze dingen in gang, houden ze het vuur brandend en geven zij energie en daadkracht aan de verenigingswerking.

In 2026 is de term trage wegen nog breder ingeburgerd dan vandaag. Er is sprake van een breed en divers netwerk van individuen en organisaties die de trage wegen niet alleen gebruiken, maar ze ook koesteren en er zich voor inzetten. Met aantrekkelijke en goed onderbouwde communicatie overtuigen wij diverse doelgroepen over hun meerwaarde. We zijn in staat stakeholders te mobiliseren in concrete trajecten en met aantrekkelijke formules. We ondersteunen roergangers en baanbrekers om samen met ons een sterke toekomst voor trage wegen, netwerken en omgevingen te behartigen.

Operationele Doelstelling 2.1. --- Een lokaal verankerde gemeenschap van pleitbezorgers is actief, zichtbaar en op Vlaamse schaal gefaciliteerd

Vandaag engageren mensen zich in tientallen steden en gemeenten voor trage wegen. Het gaat om 'burger-experts' of werkgroepen die lokale dossiers behartigen en hun bestuur aansporen werk te maken van een kwaliteitsvol traag netwerk. In de beleidsperiode 2022-2026 blijft Trage Wegen voor hen een **steunpunt en aanjager**: pleitbezorgers kunnen rekenen op onze advisering en ondersteuning. Onze medestanders zijn vaak op zoek naar meer uitwisseling; ze willen niet geïsoleerd werken en zijn benieuwd naar de ervaringen van anderen. Hoewel Trage Wegen als gewestelijke vereniging zorgt voor verbinding, blijft het netwerk van pleitbezorgers vandaag nog diffuus, weinig zichtbaar en weinig robuust. In het verleden vond Trage Wegen zelden voldoende armslag om de netwerkkracht ten volle te ontplooien en te benutten. In de periode 2022-2026 gaan we deze uitdaging aan en willen wij dit netwerk niet alleen **zichtbaar** maken, maar ook **versterken** en **uitbreiden**.

Om een dynamisch netwerk van burgerengagement rond trage wegen verder vorm te geven en te animeren, hanteren wij o.a. de methode '**praktijknetwerk**' (cf. deel 4.4.2.). We onderzoeken hoe het netwerk zich sterker kan organiseren, zowel fysiek (met ontmoetingsmomenten, terreingesprekken, e.d.) als digitaal (met een *community* nieuwsbrief, interactieve webruimte, e.d.). Samen met pleitbezorgers denken wij na over de verschillende bouwstenen van die praktijkgemeenschap: identiteit, strategie, profilering, dossieropvolging, leermomenten, vrijwilligersmanagement, succesverhalen, enz. Trage Wegen treedt sterker naar voor als **facilitator, inspirator en makelaar** van het netwerk: wij geven handreikingen en recepten, vangen op wat er leeft op het terrein, ondersteunen waar nodig en laten goede praktijken circuleren.

In de periode 2022-2026 evalueren, actualiseren en optimaliseren wij ons **aanbod voor (lokaal) engagement**. Het gaat in de eerste plaats over onze lidmaatschapsformules (lidverenigingen en steunleden) en over twee concrete handelingsmodellen voor pleitbezorgers die wij in het verleden ontwikkelden:

> **Wegspotters** – Dit systeem van lokaal terreintoezicht betreft een soort 'peter- en metersysteem' waarbij geëngageerde burgers één of meerdere trage wegen 'adopteren'. Een aantal keer per jaar controleren zij 'hun' trage wegen en via een mobiele cartografische toepassing kunnen zij onregelmatigheden of knelpunten melden aan de bevoegde ambtenaar. Deze werking is voorlopig enkel actief in Oost-Vlaanderen.

> **Doorgang voor Iedereen** – Via dit actiemodel eisen pleitbezorgers de openstelling of herwaardering van een specifieke trage schakel. Ze worden aangespoord een spandoek te ontrollen ter hoogte van het knelpunt. De boodschap is duidelijk: doorgang voor iedereen! Als platform verzamelt Trage Wegen de verschillende acties en geven wij brede zichtbaarheid aan ogenschijnlijk lokale dossiers.

In 2026 is sprake van een sterk en zichtbaar praktijknetwerk van gelijkgezinden met een hart voor trage wegen. Het geeft geïnteresseerden (burgers en verenigingen) een **duidelijk kader** om zich lokaal te engageren. Dankzij het netwerk zijn lokale inspan-

ningen ter verbetering van het traag netwerk goed geïnformeerd en minder geïsoleerd of versnipperd. Op Vlaamse schaal fungeert het netwerk als **platform voor belangenbehartiging**; het genereert impact en zichtbaarheid.

Indicatoren en streefwaarden

- Doorheen de periode 2022-2026 hebben pleitbezorgers een duidelijke profilering en zichtbaarheid op de in 2021 vernieuwde website van Trage Wegen (www.tragewegen.be);
- Aantal (statutaire) lidverenigingen stijgt t.a.v. startaantal (in 2021, n = 55) met 20% tot 66 (over volledige beleidsperiode);
- Jaarlijks organiseren wij op Vlaams niveau minstens één ontmoetings- en uitwisselingsmoment voor actieve pleitbezorgers (vb. Trefdag, een inspiratiewandeling gekoppeld aan onze Algemene Vergadering in het voorjaar);
- De formule Wegspotters wordt in de periode 2022-2026 uitgebreid naar minstens 5 gemeenten buiten de provincie Oost-Vlaanderen;
- Op het einde van de periode 2022-2026 is de formule Wegspotters geactiveerd in minstens 20 Vlaamse gemeenten en mobiliseert het minstens 500 vrijwilligers in die gemeenten.

Voorbeeldactiviteiten

- In 2022 starten wij een **bezoekcyclus** bij al onze lidverenigingen. Tijdens een een-op-eengesprek op locatie wisselen wij uit over toekomstige samenwerking. Het nieuwe meerjarenplan en het twintigjarig bestaan van Trage Wegen vormen de aanleiding. De bezoekcyclus draagt bij aan de aanscherping van onze lidmaatschapsformules en van ons praktijknetwerk.
- We onderzoeken manieren om onze formule **Wegspotters** ook buiten de provincie Oost-Vlaanderen te activeren. We tekenen hiervoor een actieplan uit voor de werkingsperiode 2022-2026.
- In samenspraak met lokale pleitbezorgers organiseren wij een soort **observatorium** voor de toepassing van het Gemeentewegendecreet uit 2019. We documenteren lokale dossiers en doorbraken, geven juridisch advies en voeren actie bij onoordeelkundige beslissingen (bijv. via onze formule Doorgang voor Iedereen).
- We geven stapsgewijs handen en voeten aan een **praktijknetwerk of –gemeenschap** voor pleitbezorgers. We actualiseren hiervoor diverse componenten en brengen die met elkaar in overeenstemming: het 'navigatiepad' op onze hernieuwde website, onze lidmaatschapsformules, ons CRM-systeem, een gerichte ontwikkeling van hulpinstrumenten (vb. aantrekkelijke en duidelijke brochure voor lokaal engagement), enz.
- ...

Operationele Doelstelling 2.2. --- De bekendheid van en appreciatie voor trage wegen neemt toe bij diverse doelgroepen

Om het veelzijdige potentieel van trage wegen breder te verankeren in de maatschappij, sensibiliseert en mobiliseert Trage Wegen haar diverse doelgroepen. Het opzet is een groter draagvlak voor onze visie en activiteiten. We beschouwen **draagvlakcreatie** als een proces, waarbij tweerichtingsverkeer, verbinding en het opbouwen van

vertrouwen centraal staan. In de periode 2022-2026 concretiseren wij dit proces via verschillende van onze methoden, zoals vorming, participatie, publiekscampagnes, communicatie, projecten en experimenten (cf. deel 4.4.). Waar O.D. 2.1. de actieve doelgroep pleitbezorgers centraal plaatst, ligt bij deze O.D. 2.2. de focus op onze overige doelgroepen: overheden, medespelers en publieksgroepen.

In de periode 2022-2026 onderzoeken wij welke maatschappelijke actoren wij **onvoldoende bereiken** in het licht van onze thema's en actuele uitdagingen, zoals bijv. kinderen en jongeren (i.f.v. autoluwe verblijfsruimte, cf. deel 4.1.1.), pendelaars (i.f.v. de inhaalbeweging voor fietsinfrastructuur, cf. deel 4.1.2.), landbouwers (i.f.v. de vergroening van landbouwlandschappen, cf. deel 4.1.3.), toeristische aanbieders (i.f.v. de activatie van florerende routes, cf. deel 4.1.4.), enz. We smeden **allianties** met (nieuwe) actoren die de 'autoluwe golf' mee aandrijven: vaak gaat het om (potentiële) medestanders of gesprekspartners (bijv. burgerinitiatieven, academici, studiebureaus e.d.). Daarnaast kijken wij ook **voorbij de eigen affiniteitsgroep** en besteden wij aandacht aan eventuele hindernissen, opponenten en contexten waar het draagvlak voor trage wegen op grenzen botst. We zoeken naar oplossingen voor situaties van vervoersarmoede of sociale onrechtvaardigheid. In de praktijk bieden onze **lokale (beleids) trajecten** (cf. deel 2.2.4.) de beste context om diverse doelgroepen een stem te geven en met hen in dialoog te treden. Doordat onze diverse thema's er geïntegreerd aan bod komen, bieden zij kansen om een breed publiek te prikkelen. Daarnaast voorzien wij doorheen de periode 2022-2026 bijkomende **initiatieven op maat** van bepaalde doelgroepen, hetzij punctueel, hetzij meer structureel.

In de periode 2022-2026 organiseren wij onze communicatie en draagvlakcreatie in toenemende mate vanuit een soort **trechtermodel** (naar analogie van de 'sales funnel' uit de marketingliteratuur). Aan de bovenkant van de *funnel* bieden wij laagdrempelige info, toegankelijke kanalen en wervende boodschappen voor het brede publiek en latente geïnteresseerden. In het midden van de *funnel* voorzien wij diverse formules om diverse doelgroepen te binden aan onze werking. Aan het einde van de *funnel* verwelkomen wij loyale medestanders en trouwe 'volgers' of klanten. Op die manier maken wij onze communicatieprocessen inzichtelijk en ontwerpen wij een 'flow' met **diverse fasen** ('conversiepunten' of 'touchpoints') die onze doelgroepen kunnen doorlopen. De 'route' of de 'reis' die wij doorheen de trechter aanbieden verschilt naargelang de doelgroep (variatie in instap- of vertrekkanaal, formules, *tone of voice* e.d.). In 2019 introduceerden wij bijv. de formule '**partnergemeenten**' om het draagvlak bij onze doelgroep (lokale) overheden te vergroten. Een belangrijk instrument om deze interactieve stromen een stuk te automatiseren en op te volgen, is een nieuw CRM-systeem voor **contactdatabeheer** (*Customer Relationship Management)* dat wij vanaf 2021 gebruiken. Dit systeem laat toe onze draagvlakverbreding en communicatie-acties te optimaliseren en te sturen o.b.v. 'trechterfasen' en doelgroepkenmerken (drijfveren, profielgegevens, gebruikershistoriek, kanaalvoorkeuren, e.d.).

Indicatoren en streefwaarden

- Het aantal abonnees van ons maandelijks e-zine stijgt in de periode 2022-2026 jaarlijks met 10% t.a.v. het startaantal (in maart 2021, n = 3.223)
- De gemiddelde 'openratio' van ons maandelijks e-zine is minstens 45 % op jaarbasis;
- Het aantal unieke gebruikers van onze website www.tragewegen.be stijgt door-

heen de periode 2022-2026 met 50% t.a.v. het startaantal (in 2020, n = 103.748) tot ca. 155.622 unieke gebruikers in 2026.

- Het aantal vormingsuren gegeven door Trage Wegen voor diverse doelgroepen ≥ 75u / jaar;
- Het aantal participatieve sessies (diverse workshop-formats) waaraan diverse doelgroepen kunnen participeren i.k.v. een lokaal traject dat Trage Wegen begeleidt ≥ 30/ volledige beleidsperiode;
- Aantal publieke interventies van Trage Wegen via extern georganiseerde fora (studiedagen, conferenties, pers, ...) ≥ 5 / jaar;
- Aantal medespelers waarmee Trage Wegen uitwisselt of samenwerkt ≥ 5 / jaar;
- Het aantal 'partnergemeenten' van Trage Wegen (jaarlijks te hernieuwen formule; in 2020, n = 24) stijgt tot 15% van de Vlaamse gemeenten (n = 45) doorheen de periode 2022-2026 en blijft minstens op dat niveau stabiel tot 2026.

Voorbeeldactiviteiten

- In de lokale trajecten die wij sinds 2020 begeleiden, passen wij onze **participatieve arrangementen** aan volgens de contouren van het Gemeentewegendecreet. Mede ten gevolge van de Coronacrisis herzien wij daarbij ook de balans tussen fysieke samenkomsten en online inspraak. We experimenteren momenteel bijv. met digitale instrumenten voor gebruikersfeedback (zie bijv. ons online evaluatiesysteem voor de stad Antwerpen - https://tragewegen.github.io/antwerpen/home) of interactieve vormen van live publieksbevraging (vb. via de MIRO-software - https://miro.com/). In 2022 voorzien wij lokale participatieve sessies waaraan diverse doelgroepen kunnen participeren in gemeenten als Boortmeerbeek, Kortenberg, Overijse, Landen, Hasselt, Tessenderlo, Roeselare, enz.
- Aansluitend op de redactie van dit meerjarenplan en de **inhoudelijke focus** die wij erin leggen, identificeren wij actoren, (sub)doelgroepen en publieksgroepen die wij vandaag misschien **onvoldoende bereiken**. We ontwerpen strategieën om mensen en organisaties bij onze werking te betrekken: gerichte opiniërende boodschappen, communicatie via kanalen van derden, aantrekken van nieuwe lidverenigingen, enz. We verkennen mogelijkheden voor een specifieke (project)werking gericht op bepaalde publieksgroepen (vb. scholen, bedrijven, zorginstellingen, landbouwers e.d.).
- In 2022 leert het team van Trage Wegen werken met een nieuw CRM-systeem voor **contactdatabeheer** (*Customer Relationship Management*). We ontwerpen en testen een CRM-architectuur die toelaat om de communicatiestromen met diverse doelgroepen in beeld te brengen, te segmenteren, op te volgen en te optimaliseren.
- We laten onze formule '**partnergemeente**' voor de doelgroep lokale overheden verder groeien. In 2022 zorgen wij bijv. voor publieke zichtbaarheid van de partnergemeenten (onze website, evenementen m.b.t. twintigjarig bestaan vereniging e.d.).
- ...

SD3	WEST // water // Methode	STRATEGISCHE DOELSTELLING 3
<		***Cartografie toont trage wegen, drukt hun waarde uit en zorgt voor integratie van gegevens en activiteiten***

In het (wilde) westen spelen we onze pioniersrol van cartograaf. We bedwingen (wilde) wateren met veelvormige en creatieve kaarten. Zoals een wateroppervlak spiegelen kaarten de trage wegen op het terrein, hun evolutie en mogelijkheden. Kaarten maken zichtbaar wat onder de waterlijn blijft. Ze lossen op en wijzen vloeiend de weg.

In 2026 is onze cartografische deskundigheid verder aangescherpt. In heel Vlaanderen brengen wij trage netwerken nauwgezet in kaart. We zien kaarten in allerhande uitvoeringen als middel om het gebruik van trage wegen te stimuleren en mensen samen te brengen. We experimenteren met creatieve cartografische toepassingen die zijn toegesneden op diverse contexten, thema's en doelgroepen. Cartografie wordt een hoeksteen van onze werking en verbindt uiteenlopende processen zoals sensibilisering, databeheer, ontwerp, participatie, terreinmonitoring, enz.

Operationele doelstelling 3.1. --- Een geodatabank voor inventarissen van trage wegen groeit tot een kwaliteitsvol en gebiedsdekkend overzicht.

Elk initiatief inzake trage wegen is gebaat bij een goed cartografisch overzicht. Het is de meest voorkomende vraag onder onze doelgroepen: "Waar liggen de trage wegen?" Het antwoord is niet eenduidig: door de grote diversiteit aan trage schakels (cf. deel 2.2.1.), ontbreekt een ultieme overzichtskaart van de trage wegen in Vlaanderen. Doorheen de jaren stelde Trage Wegen een methodiek op punt om trage wegsegmenten zo integraal mogelijk in kaart te brengen: de **inventarisatie** (cf. deel 4.4.4.). Een inventaris biedt voor een bepaald gebied (meestal gemeente) een momentopname van de trage wegen en hun eigenschappen (vb. ligging, toestand op het terrein, toegankelijkheid, type wegbedding e.d.). Net zoals de voorbije jaren, ondersteunen wij ook in de periode 2022-2026 tientallen lokale besturen bij de opmaak van een inventaris van de trage wegen op hun grondgebied. De inventaris vormt de basis van een doordachte lokale beleidsvisie (cf. O.D. 1.2.) en van gerichte ingrepen die het fysiek traag netwerk versterken (cf. O.D. 4.1.).

Trage Wegen streeft naar een bundeling van (lokale) inventarissen in een **kwaliteitsvolle, geïntegreerde geodatabank** voor heel Vlaanderen. Een dergelijk kader biedt potentieel talloze voordelen: in kaart brengen van het traag netwerk (incl. toestand en evolutie), *monitoren* van beleidsinspanningen, vlot schakelen tussen schaalniveaus, koppeling met diverse Vlaamse datalagen, enz. In de periode 2015 – 2018 ontwikkelde Trage Wegen een dergelijke standaard in samenwerking met diverse partners (o.a. Informatie Vlaanderen, provincies, VVSG, regionale landschappen): het **Tragewegenregister**. Afspraken werden gemaakt m.b.t. een databankstructuur die geometrisch is afgestemd op het Wegenregister en decentraal wordt 'gevoed' met inventarissen opgemaakt door verschillende actoren (Trage Wegen, gemeenten, intercommunales enz.)[135]. Het Tragewegenregister zorgde voor een aantal doorbraken (bijv. visualisatie

van het traag netwerk op Vlaamse schaal en een 'nulmeting' van de toestand ervan) en is tot vandaag in gebruik. Toch had het systeem te kampen met een aantal 'kinderziekten'. Databeheer blijft **complex en contextgevoelig**. Het decreet Gemeentewegen uit 2019 verschoof een aantal verantwoordelijkheden en bevoegdheden, wat gevolgen heeft voor datastromen en afspraken op het vlak van bijv. gegevensinvoer en –verwerking, kwaliteitsbewaking, beheer, toegang, automatisering, enz. Her en der vertoont het Tragewegenregister **uitdagingen** op het vlak van **kwaliteit**. Het betreft dan parameters als **volledigheid** (in termen van inventarissets of van opgenomen datavelden), **actualiteit** (in welke mate worden wijzigingen opgenomen?), **consistentie** (interne samenhang en compatibiliteit met externe data), **nauwkeurigheid** (mate van detail en overeenstemming met situatie op het terrein), **controleerbaarheid** (traceerbaarheid en transparantie van data), **doeltreffendheid** (begrijpelijkheid, relevantie of afstemming met interessegebieden van gebruikers), enz.

In de periode 2022-2026 gaat de kwaliteit van de geodatabank voor inventarissen er stapsgewijs op vooruit. Trage Wegen zet stappen om **knelpunten** op te lossen en diverse **ketenpartners op eenzelfde lijn** te krijgen. We werken aan een gedragen protocol dat de **actualisering** van de databank stroomlijnt. Voor verschillende tientallen gemeenten verzorgen wij de inventaris. Wij dragen zo bij tot dataverzameling en doen de geodatabank groeien tot een gebruiksvriendelijk en maximaal gebiedsdekkend overzicht van de trage wegen in Vlaanderen.

Indicatoren en streefwaarden

- Aantal bijkomende gemeenten die beschikken over een inventaris van de trage wegen voor minstens een deel van hun grondgebied ≥ 30/ volledige werkingsperiode;
- Een kwaliteitssprong voor de geodatabank voor inventarissen is gerealiseerd o.b.v. een bij aanvang van de beleidsperiode opgestelde kwaliteitsanalyse en -plan;
- Diverse betrokkenen beschikken over een protocol voor het gebruik van de geodatabank voor inventarissen.

Voorbeeldactiviteiten

- In 2022 faciliteren wij **lokale trajecten** gericht op de **inventarisatie** van trage wegen; volgens onze projecties betreft het o.a. de gemeenten Ternat, Overijse, Landen, Jabbeke, Kuurne, Veurne, Wielsbeke, Aalst, e.d. We voegen de resulterende datalagen toe aan het Tragewegenregister.
- In 2022 introduceren wij een nieuwe mobiele toepassing (**app**) voor het **inventariseren** van trage wegen op het terrein. De actualisatie van de vorige versie heeft gevolgen voor de datakwaliteit en het te volgen protocol bij gegevensverzameling. We zorgen voor degelijke functionaliteiten en maken de vernieuwingen inzichtelijk voor iedereen die bij lokale inventarisatietrajecten is betrokken, zoals bepaalde van onze medespelers (vb. regionale landschappen) of burgers (vrijwilligers) die op pad gaan.
- In het kader van onze lokale trajectbegeleiding verkennen wij in toenemende mate **digitale oplossingen** voor terreininventarisatie. Wij brengen bijv. trajectgebonden deelpagina's online, wat de praktische organisatie faciliteert (verdeling zones, opvolgen vrijwilligers e.d.) – zie bijv. de trajecten in Hasselt (http://has-

selt.tragewegen.be/) of Roeselare (https://roeselare.tragewegen.be).

- In 2022 **evalueren** wij de kwaliteit van het **Tragewegenregister**. We schrijven een *scoping note* die de uitdagingen en mogelijke toekomstscenario's voor een geïntegreerde geodatabank voor inventarissen op een rijtje zet. Deze analyse vormt de basis voor verbeterstappen doorheen de werkingsperiode 2022-2026 (waaronder een actueel afsprakenkader met alle betrokken medespelers).
- ...

Operationele doelstelling 3.2. --- Diverse cartografische toepassingen optimaliseren werkprocessen en verrijken de kennis over en beleving van trage wegen

Onbekend is onbemind. Pas wanneer trage wegen en netwerken op **gebruiksvriendelijke kaarten** verschijnen, raken wandelaars en fietsers er mee vertrouwd. De afgelopen jaren ontwikkelde Trage Wegen helder kaartmateriaal voor diverse doeleinden en doelgroepen. In de periode 2022-2026 trekken wij die lijn door. We ontwerpen kaarten binnen onze lokale (beleids)trajecten of naar aanleiding van een specifieke vraag (vb. uitwerken van een wandel- of fietsroute, opstellen van een thematische kaart, ontwerpen van een bereikbaarheidskaart voor de ontsluiting van een bepaalde bestemming, enz.). Essentiële geodata over het traag netwerk putten wij uit de geodatabank voor inventarissen (zie O.D. 3.1.). Desgewenst vullen we kaarten aan met andere **locatiegerelateerde databronnen** (groenstructuur, openbaar vervoer, speelweefsel e.d.) om zodoende het potentieel van een trage omgeving (cf. deel 2.2.3.) voor te stellen. De cartografische voorstelling kan op tastbare, **fysische dragers** gebeuren (vb. gedrukte stratenplannen, pocketatlas, vouwkaart) of geïntegreerd worden in **digitale toepassingen** (vb. platforms als *OpenStreetMap*, *RouteYou*, enz.).

Naast het gebruik van kaarten om participatie en besluitvorming te stroomlijnen (i.k.v. onze lokale trajecten) of de productie van kaarten als eindproduct voor gebruikers (gericht op oriëntering en navigatie), experimenteert Trage Wegen in de periode 2022-2026 eveneens met onvermoede en innovatieve toepassingen van cartografie. Wij spreken van **verrijkte cartografie** om te verwijzen naar toepassingen die de klassieke representatieve kaarten overstijgen[136]. Het gaat bijv. over innovaties in het proces van '***mapping***' of in-kaart-brengen (vb. cartografie als interactief groepsproces), de **voorstellingswijze** (vb. link met *infographics*, geovisualisatie, driedimensionale geodata, multimedia), op het vlak van **tijdsdimensie** (dynamiek verleden – heden – toekomst, gebruik volgens 'venstertijden'), enz. We zien mogelijkheden om kaarten te koppelen aan bijv. gegevensverzameling (*data mining, citizen science*), ontwerp (modellering, scenario-analyses, *operative mapping*), besluitvorming (datagedreven beleid, *location intelligence*), burgerparticipatie (online meldplatform, *counter-mapping*), gebruikservaring (*augmented maps*, *storytelling*), terreinbeheer (softwareplatform voor bermbeheer en groenonderhoud), enz. Op die manier kunnen kaarten geactiveerd worden als **substraat** om meerdere van onze doelstellingen te schragen en onze verschillende methoden (cf. deel 4.4.) te integreren. Met verrijkte cartografie belichten wij ook minder gekende dimensies van cartografie zoals het imaginaire, speculatieve, sensoriële, activerende, participatieve, enz.

In 2026 tonen diverse cartografische toepassingen de ligging, betekenis en waarde van trage wegen. Die toepassingen zijn thematisch of gebiedsgericht, projectgebon-

den of publieksgericht, analoog of digitaal, representatief of 'verrijkt'. Ze dragen bij aan de appreciatie voor en de bekendheid en het gebruik van trage wegen. Ze zetten Trage Wegen op de kaart als een organisatie die op een vernieuwende en expressieve manier omgaat met cartografie en geodata.

Indicatoren en streefwaarden

- Aantal gemeenten waar Trage Wegen een analoge trage wegenkaart opmaakt ≥ 10/ volledige werkingsperiode;
- Aantal extern opgezette routeringstoepassingen waarbinnen de data uit het Tragewegenregister (cf. O.D. 3.1.) worden geïntegreerd ≥ 10 / volledige werkingsperiode;
- Aantal innovatieve of experimentele toepassingen van 'verrijkte' cartografie die wij ontwikkelen m.b.t. trage wegen ≥ 3 / volledige werkingsperiode.

Voorbeeldactiviteiten

- In 2022 staan we in voor het ontwerp en de druk van minstens één **tragewegenkaart** (nl. in Ninove): een aantrekkelijke, sensibiliserende vouwkaart met weergave van het traag netwerk en achtergrondinformatie over de trage wegen.
- We zoeken naar een financieringsbasis voor een experimenteel project rond **verrijkte cartografie en erfgoed**, samen met een reeks partners waarmee wij in de periode 2020-21 afstemden: Histories (organisatie voor erfgoedvrijwilligers, https://historiesvzw.be/), Dear Hunter (onderzoeksbureau rond cartografie en antropologie, https://dearhunter.eu), Gisèle Gantois (KU Leuven), Wilfried Pulinckx (artiest en docent grafiekkunst, www.wilfriedpulinckx.com) en Bram Vannieuwenhuyse (hoogleraar historische cartografie, www.caldenberga.be).
- In 2022 onderzoeken wij de ontwikkeling van een **onderhouds- en beheersinstrument** voor wegbeheerders dat gekoppeld is aan het Tragewegenregister (creatie van een soort softwareplatform voor bermbeheer en groenonderhoud).
- In diverse lokale contexten (o.a. Mechelen, Sint-Niklaas, Deinze, Zulte, Nijlen) passen we de **onthardingsscan** toe die wij in de periode 2019-2022 ontwikkelden i.k.v. het project *Re-move* (https://omgeving.vlaanderen.be/re-move-waar-een-wil-en-een-plan-is-kan-een-weg-weg). Het betreft een cartografisch analyse-instrument waarmee wij overgedimensioneerde auto-infrastructuur oplichten en de meerwaarde van ontharding inschatten (in termen van vergroening, waterinfiltratie, natuurrecreatie e.d.).
- ...

SD4	NOORD // aarde // Terrein	STRATEGISCHE DOELSTELLING 4
Λ		***Realisaties en activiteiten op het terrein versterken het traag netwerk en zijn een katalysator voor gebruik***

Het noorden is ons ijkpunt, de aarde ons fundament. Tastbare resultaten staan centraal: we zorgen voor meer en beter uitgeruste trage wegen op het terrein. Maar ook ervaring en beleving in het veld vergroten ons draagvlak: we nemen iedereen mee op pad. Met de voeten op de grond verliezen wij het noorden niet.

In 2026 is onze aanwezigheid op het terrein toegenomen. Met onze inspanningen versterken wij zichtbaar de kwaliteit van het traag netwerk. In onbruik geraakte, 'vergeten' wegtracés zijn opnieuw opengesteld. Nieuwe verbindingen zijn gecreëerd. Op verschillende plekken zijn trage wegen vergroend, beter uitgerust en aantrekkelijker. Diverse gebruikers zijn verleid zich duurzamer te verplaatsen of een ommetje te maken langs trage wegen in hun buurt. Met frisse activiteiten en evenementen 'in het veld' nemen we hen op sleeptouw. Verkenning, beleving en betekenis staan centraal en werken reële verandering in de hand.

Operationele doelstelling 4.1. --- Realisaties op het terrein verhogen op tastbare wijze de kwaliteit van trage netwerken en omgevingen

In de beleidsperiode 2022-2026 besteden wij extra aandacht aan concrete terreinrealisaties die het traag netwerk en de trage omgeving aansterken. Het vertrekpunt daarbij is een gedragen (lokale) beleidsvisie of -kader trage wegen (al dan niet mede opgesteld door Trage Wegen als consulent i.k.v. een traject). In gemeenten waar een inhaalbeweging nodig blijft, zetten wij uiteraard verder in op sensibilisering, beleidsadvisering en visieontwikkeling (cf. O.D. 1.2.). Met O.D. 4.1. verschuift onze aandacht naar de beleidsfase die hierop volgt: de effectieve **implementatie** van gedragen beleidskeuzes. Een beleidsvisie of –kader bevat **specifieke voorstellen** voor behoud, verdichting, conversie, differentiatie, contactbeheer of uitrusting (cf. deel 2.2.2.). Wij vertalen deze voorstellen naar een **tastbare uitkomst** op het terrein. Het kan daarbij gaan om concrete ingrepen of realisaties als achterstallig onderhoud, de (her)inrichting van een wegzate (aanleg, verlegging, verbreding e.d.), de inrichting van bermen of houtkanten (aanplantingen, maaibeheer e.d.), plaatsen van randinfrastructuur (brugje, naamborden, zitbanken e.d.;), het realiseren van samenhangende netwerken (wandel- of fietslussen), enz.

Hoewel Trage Wegen als dusdanig geen terreinwerken uitvoert, ondersteunen wij wegbeheerders bij de **voorbereiding**, **facilitering** en **nazorg**. In eerste instantie vertalen wij beleidskeuzes in praktische **inrichtingsfiches** die diverse facetten van een ingreep documenteren: wegstatuut, eigendomssituatie en grondposities, situatie- en ontwerpschets, referentie- en streefbeeld, vergunningscontext, administratieve procedures (vb. i.k.v. Gemeentewegendecreet), technische detaillering, kostenraming, onderhoudsprotocol, enz. Daarnaast treden wij als **adviseur**, **toezichthouder** of **facilitator** in contact met **grondeigenaars** (onderhandelingen, afsluitingen), **landmeters**

(rooilijnplannen, verleggingsprocedures, schattingen) en **aannemers** (terreinwerken). Wij schrijven **bestekken**, **dienstbevelen** of **toelatingsaanvragen** (vb. voor handelingen in beschermd onroerend erfgoedgebied). Wij volgen terreininterventies en -werken op en zorgen voor betrokkenheid van of terugkoppeling naar diverse doelgroepen. Uiteraard streven wij naar een optimale samenwerking met andere terreinorganisaties (vb. regionale landschappen, VLM, organisaties voor stedebouw).

In de beleidsperiode 2022-2026 willen wij meer **successen op het terrein** boeken en ontsluiten. Gemeenten met krachtdadige beleidsintenties zijn geholpen bij tastbare terreininterventies. We scherpen onze expertise over natuurtechnische inrichting verder aan. We maken ook tijd vrij om goede voorbeelden te documenteren en kansen of knelpunten in kaart te brengen. We hebben specifieke aandacht voor verblijfskwaliteit (cf. deel 4.1.1.), gebruikscomfort (4.1.2.), economische meerwaarde (4.1.3.), toeristisch-recreatieve infrastructuur (4.1.4.) of biodiversiteitsbevordering (4.1.5.).

Indicatoren en streefwaarden

- Aantal ingrepen die het traag netwerk tastbaar versterken en waarbij Trage Wegen een actieve rol speelt ≥ 40/ volledige werkingsperiode;
- Aantal ingrepen met zichtbare vergroening op het terrein (natuurtechnische ingrepen en aanplantingen langs traag netwerk) waarbij Trage Wegen een actieve rol speelt ≥ 15/ volledige werkingsperiode;
- In de loop van de werkingsperiode 2022-2026 documenteren wij terreinoplossingen in een adequate, doelgroepgerichte format (brochure, syllabus, vademecum, vormingscyclus op het terrein e.d.);
- In de loop van de werkingsperiode 2022-2026 spelen wij in minstens 10 gemeenten een actieve rol in het uitrusten van (een deel van) het traag netwerk met naambordjes.

Voorbeeldactiviteiten

- In 2022 behartigt Trage Wegen als consulent verschillende **dossiers met directe terreinimpact**; volgens onze projecties betreft het o.a. ondersteuningstrajecten in de gemeenten Ruiselede, Avelgem, Diksmuide, Steenokkerzeel, Beveren, Ninove, Gent, Geraardsbergen, enz.
- We gaan vanaf 2022 actief op zoek naar contexten waar de **ecologische waarde** van het traag netwerk kan versterkt worden (groenblauwe dooradering, biodiversiteitsherstel, e.d.). We sluiten gericht partnerships af (vb. met regionale landschappen, Bos+, Natuurpunt, ANB, VLM e.d.) en streven naar voorbeeldstellende ingrepen die breed reproduceerbaar zijn. We documenteren goede voorbeelden met het oog op een sensibiliseringscampagne in de werkingsperiode 2022-2026.
- We onderzoeken de ontwikkeling van **netwerkproducten** met een aantoonbare terreincomponent: het uittekenen van een wandelknooppuntennetwerk (een piste die wij momenteel aftasten met de stad Genk); de mogelijke creatie van een eerste *Metropolitan Trail* in België (vb. in Brussel of Antwerpen; cf. https://metropolitantrails.org), het versterken van voetgangersinfrastructuur (vanaf 2021 werken wij bijv. samen met de stad Gent, die de komend jaren inzet op een sterker voetgangersbeleid), enz.
- We onderzoeken, testen en dragen bij aan de ontwikkeling van het DIPLA-plat-

form (www.dipla.be) voor het onderhouden van het tragewegennetwerk. Hiervoor prospecteren we vanaf 2022 actief naar het opstellen van onderhoudsplannen voor lokale besturen en nemen wij actief deel aan kennisuitwisseling over beheersschema's (i.k.v. de *Loket Onderhoud Buitengebied*-werking van diverse regionale landschappen).

- ...

Operationele doelstelling 4.2. --- Activiteiten op en langs trage wegen stimuleren terreininzicht, sensibilisering en gebruik

In de beleidsperiode 2022-2026 brengen we meer mensen in **direct contact** met de 'grond' van de zaak: de terreinsituatie, het feitelijke gebruik van trage wegen en de beleving onderweg. **Activiteiten op het terrein** zijn hier de voornaamste hefboom. Terreinbezoeken en publieksactiviteiten onderweg maken mensen warm voor trage wegen en de trage omgeving. Ze zetten goede praktijken of 'springplankverhalen' in de kijker. Ze vormen vaak ook kritieke momenten in besluitvorming of creëren **doorbraken** in dossiers. De **fysieke aanwezigheid** op het terrein slaat de brug tussen systeem (infrastructuur) en leefwereld (beleving) en vormt de hoeksteen van onze trage trajecten (cf. deel 2.2.4.).

Terreinactiviteiten kunnen ondersteunend ingezet worden bij onze overige (operationele) doelstellingen, maar zijn op zich ook geschikt voor **diverse doeleinden**: onderzoek, gedragsobservatie, verkenning, sensibilisering, protest, kartering van wegeigenschappen of landschapselementen, beleving, afstemming, enz. In de volgende jaren krijgen onze doelgroepen keuze uit een breed scala van terreinactiviteiten. Met overheden en medespelers voorzien wij diverse formules voor **veldwerk**. Pleitbezorgers reiken we **formats** aan om zelf lokaal iets op het getouw te zetten. En **publieksmomenten** geven diverse publieksgroepen de kans om te proeven van de mogelijkheden en meerwaarden van trage wegen.

De afgelopen jaren ontwikkelden wij een reeks formules om aanwezigheid en uitwisseling op het terrein te concretiseren. Enkele sterkhouders zijn:

> **Terreininventarisatie** - In onze trajecten verloopt de registratie van terreingegevens via een inventarisatie-app, die toelaat observatiegegevens te koppelen aan wegsegmenten op een vooraf ingeladen kaart. De terreininventarisatie van trage wegen is een vrij arbeidsintensieve onderneming waarin (lokale) vrijwilligers vaak het voortouw nemen.

> **Dag van de Trage Weg** – Met dit jaarlijks campagneweekend bieden wij lokale organisatoren een kader en handvaten om trage wegen in de kijker te zetten. Onze doelgroepen gaan er mee aan de slag en staan jaarlijks garant voor vele tientallen terreinactiviteiten: steden en gemeenten pakken uit met nieuwe tracés of presenteren hun vooruitstrevend beleid, terwijl diverse werkgroepen, wijkcomités of lokale clubs een tocht of activiteit organiseren. Meer info: www.dagvandetrageweg.be.

> **De Uitstap** – Met dit concept promoten wij recreatieve verplaatsingen en (dag) uitstappen met duurzame vervoermiddelen (vakantie in eigen land en buurt). We gaan op zoek naar innovatieve oplossingen en aantrekkelijke formules die het onderweg zijn in de vrije tijd betekenisvol en belevingsvol maken. Meer info: www.de-uitstap.be.

Deze cluster van activiteiten laat toe onze doelgroepen op regelmatige wijze te mobiliseren en "het veld in te sturen", al dan niet vanuit hun eigen leefwereld (school, jeugdbeweging, buurtwerking, vrije tijdsorganisatie, e.d.). In de periode 2022-2026 optimaliseren wij dit aanbod verder tot een **aantrekkelijke kalender** die diverse doelgroepen **op sleeptouw** neemt. Dankzij een verhoogd draagvlak (cf. O.D. 2.2.) en meer aandacht voor terreinkwaliteit (cf. O.D. 4.1.) effenen wij op die manier het pad voor een meer structurele verduurzaming van verplaatsingsinfrastructuur en -gedrag.

Indicatoren en streefwaarden

- Aantal (lokale) vrijwilligers die op pad gaan om trage wegen te inventariseren ≥ 50/ jaar
- Aantal geregistreerde activiteiten voor het campagneweekend *Dag van de Trage Weg* ≥ 175 / jaar;
- Jaarlijks organiseert Trage Wegen op Vlaams niveau minstens één inspiratiewandeling 'in het veld' waaraan diverse doelgroepen kunnen deelnemen.

Voorbeeldactiviteiten

- In 2022 voorzien wij bijzondere edities van onze belangrijkste **jaarlijkse publieksevenementen**: de Trefdag en de *Dag van de Trage Weg*. Het zijn niet alleen hoogtepunten in ons jubileumjaar (20 jaar Trage Wegen), ze brengen ook een welkome verademing na een lange periode van sanitaire maatregelen en beperkte ontmoetingskansen.
- Vanaf 2022 geven wij een belangrijke(re) plaats aan **terreinactiviteiten** in onze diverse (lokale) trajecten en projecten. We grijpen kansen om diverse doelgroepen op sleeptouw te nemen en vanuit de terreinervaring alert te maken voor de waarde en mogelijkheden van het traag netwerk. Concreet ontwerpen wij (publieks)momenten zoals 'walkshops', belevingswandelingen, *in situ* ateliers met studenten, (sensibiliserende) terreinacties, vormen van *tactical urbanism*, interventies langs het traag netwerk, vormingssessies op het terrein, terreinobservaties e.d.
- We onderzoeken mogelijke samenwerkingen met **medespelers** i.k.v. terreinevenementen zoals *Vlaanderen Wandelt* (Wandelsport Vlaanderen), *Week van het Bos* (ANB & BOS+), *Pasar Zomert* (Pasar), *Run for Nature / Expeditie Natuurpunt* (Natuurpunt), *Refugee Walk* (Vluchtelingenwerk Vlaanderen), enz.
- ...

SD5	CENTRUM //	STRATEGISCHE DOELSTELLING 5
+	Organisatie	***Als organisatie handelt Trage Wegen professioneel, efficiënt, effectief, integer en kwalitatief***

Het centrum van onze windroos vormt het brandpunt van onze werking: een professionele vereniging en een slagvaardig team. In dit middelpunt steunt de kompasnaald: het is vanuit een stevige interne organisatie dat wij navigeren en ons oriënteren op de overige strategische doelstellingen.

In 2026 is Trage Wegen gekend als een betrouwbare, daadkrachtige en kwaliteitsvolle organisatie. Goed ingerichte, transparante managementprocessen (sturing) en ondersteunende processen garanderen een vlotte werking van de kernprocessen. Trage Wegen combineert stabiele, robuuste werkomstandigheden met innovatiekracht en wendbaarheid. De omkaderende bedrijfsvoering wordt doorlopend gepland, geëvalueerd en bijgestuurd, zodat de werking ook op langere termijn stuurbaar, betaalbaar en beheersbaar blijft. Een vakkundig team is de belangrijkste troef van de organisatie. Medewerkers werken in een aangename, professionele cultuur, nemen verantwoordelijkheid, werken resultaatgericht en grijpen groeikansen.

Operationele doelstelling 5.1. --- De realisatie van dit meerjarenplan is omkaderd door optimale managementprocessen

De implementatie van de uiteenlopende intenties uit dit meerjarenplan is geschraagd door adequate **management- of sturingsprocessen**. Deze staan in dienst van de totaliteit van onze doelstellingen. Wij verzorgen ons management en faciliteren zodoende onze kernprocessen (het verwezenlijken van onze missie). Onder deze O.D. groeperen wij **drie domeinen of clusters** van bedrijfsvoering: planning, bestuur en financiën. Voor de werkingsperiode 2022-2026 formuleren wij de volgende ambities:

Planning

> Medewerkers, doelgroepen en belanghebbenden kennen de toekomstfocus en strategische koers van de organisatie (zoals uitgeschreven in dit meerjarenplan);
> Trage Wegen doorloopt het proces van meerjarenplanning, monitort gegevens, evalueert de realisatiegraad van de doelstellingen, maakt tussentijdse rapporten en stuurt bij waar nodig. Nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen worden geïntegreerd in een doorlopende omgevingsanalyse;
> Het stramien van het meerjarenplan structureert op uniforme wijze intern overleg en rapportage (teamoverleg, bestuur e.d.);
> Trage Wegen voorziet contexten en kanalen om te peilen naar de noden en verwachtingen van haar (belangrijkste) doelgroepen.

Bestuur

> De beslissingsstructuur van Trage Wegen steunt op goed afgewogen delegaties en garandeert wederzijdse interacties, toezicht en evenwicht tussen de verschillende bevoegdheidsinstanties;
> De bestuursorganen voeren hun controlerende, adviserende, strategische en werkgeversrol op een professionele, constructief-kritische en integere wijze uit op basis van een transparante, periodieke rapportage;
> Trage Wegen volgt de basisprincipes van *corporate governance*.

Financiën

> De financiële planning zorgt voor een strategische allocatie van middelen en voor realistische ramingen van de inkomsten en uitgaven, zowel op korte (liquiditeiten) als langere termijn (jaar- of meerjarenbegroting);
> Trage Wegen hanteert een adequate aanpak voor het dagelijkse financiële beheer (facturaties, innen van inkomsten, beheer van uitgaven, kassysteem, registraties in de boekhouding e.d.).
> In 2026 is het financiële beleid en beheer van Trage Wegen mee geëvolueerd met de digitaliseringstrend (actuele boekhoudsoftware, e-facturatie, *realtime* boekhouding, e.d.);
> Trage Wegen verkent doorlopend pistes om haar opbrengstenportefeuille (verder) te diversifiëren (giften, filantropie, uurtarifering, nieuwe diensten e.d.).

Het spreekt voor zich dat Trage Wegen haar bedrijfsprocessen in deze drie domeinen overeenstemt met de geldende **wet- en regelgeving** (vb. publicaties Staatsblad, BTW-wetgeving, GDPR-Algemene verordening gegevensbescherming). Sinds haar oprichting in 2002 is Trage Wegen gegroeid tot een solide, professionele en betrouwbare organisatie. In de werkingsperiode 2022-2026 garanderen wij beproefde en **weerkerende** managementprocessen. Zij zorgen voor stabiliteit, daadkracht en kwaliteit. Daarnaast **evalueren** wij regelmatige die processen: we sporen kansen en knelpunten op en kijken waar verbeteringen mogelijk zijn. De snel wijzigende maatschappelijke context (technologisch, juridisch e.d.) vraagt een **open en wendbare bedrijfsvoering**. De uitdaging is tijdig verbeterpunten te identificeren, leemtes in te vullen of stroeve processen te stroomlijnen. Waar nodig zetten wij prioritaire werkpunten om naar een haalbaar actieplan met een duidelijke tijdslijn, verantwoordelijkheden, middelen e.d. Op die manier wordt de uitvoering van dit meerjarenplan uitstekend omkaderd en aangestuurd en groeit Trage Wegen als volwassen, professionele middenveldorganisatie.

Indicatoren en streefwaarden

- Er is een duidelijke neerslag van dit meerjarenplan (inhoud, krijtlijnen en / of structuur) in de diverse vertakkingen van de organisatie (vb. website, verslaggeving Bestuur, enz.);
- De vertegenwoordiging in onze bestuursorganen vormt een adequate afspiegeling van de doelgroepen, uitdagingen en thema's uit dit meerjarenplan;
- Aantal bijeenkomsten van de Algemene Vergadering ≥ 1 / jaar;
- Aantal bijeenkomsten van het Bestuur ≥ 4 / jaar;
- De inkomstenwerving van de organisatie zorgt jaarlijks voor een sluitende be-

groting van dezelfde grootteorde als het financieel jaar 2022, dat wij als ijkpunt hanteren (zie deel 6);
- In 2026 beschikt Trage Wegen over een eigentijds, gedigitaliseerd financieel beheer.

Voorbeeldactiviteiten

- Vanaf 2022 ontvouwen en integreren wij het **nieuwe meerjarenplan** doorheen de integrale werking van de vzw. Wij redigeren en verspreiden een wervende, niet-technische samenvatting van het plan, waardoor ons kernverhaal breed ingang vindt bij onze doelgroepen. We hanteren de thema's en doelstellingen uit het plan als structuur voor de dagelijkse werking.
- Doorheen de werkingsperiode 2022-2026 garanderen wij de wettelijk opgedragen, essentiële en terugkerende **processen en cycli van organisatiebeheer** op het vlak van planning, bestuur en financiën;
- Trage Wegen volgt initiatieven en opleidingen van **werkgevers- en sectororganisaties** (vb. Bond Beter Leemilieu, Sociare, Verso) inzake organisatieontwikkeling, organisatiebeheer, deugdelijk bestuur (*corporate governance*); integrale kwaliteitszorg (IKZ) e.d.
- Vanaf 2022 onderzoeken wij pistes om ons **financieel beheer en boekhouding** te actualiseren. We schrijven een *scoping note* die de uitdagingen en mogelijke toekomstscenario's inzake digitalisering verheldert. Op basis van dit onderzoek zetten wij ev. verdere stappen in de werkingsperiode 2022-2026: bepaling van onze noden, uitvoeren van een marktbevraging (financiële software, externe boekhoudkundige dienstverlening, optimalisatie van onze financiële processen, enz.).
- ...

Operationele doelstelling 5.2. --- De realisatie van dit meerjarenplan wordt gedragen door een optimaal functionerend team

In 2026 vormt een competent, dynamisch en geëngageerd **team** de goed geoliede motor van de organisatie. De personeelsleden zijn gegroeid in hun job en helemaal op elkaar ingespeeld. Samen zijn ze verantwoordelijk voor het succesvol behalen van de doelstellingen. Ze zijn daarin gemotiveerd door een fijne, boeiende werksfeer en gesteund door efficiënte (kantoor)faciliteiten.

Personeel (incl. vrijwilligers) is het belangrijkste 'kapitaal' van een (dienstverlenende) organisatie als Trage Wegen (zie ook deel 3.1.2.). Als werkgever willen wij medewerkers duurzaam binden aan de organisatie en optimale arbeidsomstandigheden aanbieden. Onder deze O.D. 5.2. groeperen wij **twee domeinen of clusters** van bedrijfsvoering: personeel enerzijds en voorzieningen (praktisch – organisatorische ondersteuning van dat personeel) anderzijds. Voor de werkingsperiode 2022-2026 formuleren wij de volgende ambities:

Personeel

> Trage Wegen investeert in boeiende, duurzame, gezonde, veilige en aangename werkomstandigheden, met specifieke aandacht voor welzijn (teamgeest,

'werkbaar werk', balans werk-privé), tijd- en plaats-onafhankelijk werken (o.a. telewerk), leerkansen ('levenslang leren') en autonomie (persoonlijk initiatief, zingeving en verantwoordelijkheid);

> Functieprofielen en werkpakketten zijn voor elke medewerker duidelijk, coherent, realistisch, motiverend en uitdagend;
> De personeelsadministratie verloopt vlot en correct (sociaal secretariaat, personeelsdossiers, tijdsregistratie, verloning, vakantieregeling, loonsubsidiëring zoals sociale maribel, arbeidsreglement, e.d.);
> Het personeelsbeleid van Trage Wegen is afgestemd op het nieuwe meerjarenplan (vb. juiste training en opleiding, nieuwe vrijwilligersprofielen, e.d.);
> Verschillende HRM-stappen gebeuren in lijn met de dynamiek, structuur en cultuur van de organisatie: instroom (werving, selectie, diversiteit), onthaal (introductietraject), doorstroom (groei, vorming, opleiding, jobrotatie), planning (projectprospectie, samenstelling werkpakketten), workflow (werkprocessen, intern communicatiebeheer), coaching en evaluatie (leiderschap, aansturing, waardering, feedbacksysteem), vrijwilligers- en stagewerking, enz.;
> Leidinggevenden zijn alert voor eventuele pijnpunten (vb. conflicten, stress, inefficiënte processen, gebrekkige communicatie) en pakken die oordeelkundig en daadkrachtig aan.

Voorzieningen

> Diverse facilitaire diensten (kantoorartikelen, catering, kopies, telefonie, autodeelsysteem, enz.) worden op een efficiënte manier beheerd (o.a. richtlijnen voor gebruik, voorraadbeheer, aankoopprocedure e.d.);
> Contracten met externen worden zorgvuldig opgevolgd (verzekeringen, ICT, EGW, schoonmaak lokalen, enz.);
> Trage wegen beschikt over een performante en gebruiksvriendelijke ICT-infrastructuur en –architectuur (hardware, netwerken, toepassingen, cloud-, online- of SaaS-oplossingen, e.d.) en een actueel veiligheidsbeleid m.b.t. informatiebeheer (gegevensbeveiliging, back-upprocedure, beleid rond paswoorden, beheer van vertrouwelijke informatie, e.d.).

Anno 2021 beschikt Trage Wegen over een **solide en stabiel team**. We willen talentvolle en ervaren medewerkers ook in de werkingsperiode 2022-2026 een aantrekkelijk perspectief bieden en besteden bijgevolg veel aandacht aan **personeelsontwikkeling** en competentiemanagement. We slaan daarbij maximaal een brug tussen de doelstellingen van de organisatie enerzijds en persoonlijke profielen en doelen van de medewerkers (hun ambities, zelfontplooiing, wendbaarheid e.d.) anderzijds.

Indicatoren en streefwaarden

- Aantal bijeenkomsten werkoverleg met team ≥ 12 / jaar;
- Aantal buitengewone teammomenten (koppeling reflectie en ontspanning; minstens half dagdeel) ≥ 3 / jaar;
- Aantal plannings- / functioneringsgesprekken per werknemer ≥ 1 / jaar;
- Aantal uur externe vorming en horizonverbreding (workshops, opleidingen en studiedagen) gevolgd door team ≥ 168 u / jaar (minimum 2 werkdagen per medewerker);

- In 2026 beschikt Trage Wegen over een eigentijdse, performante en veilige ICT-infrastructuur en architectuur.

Voorbeeldactiviteiten

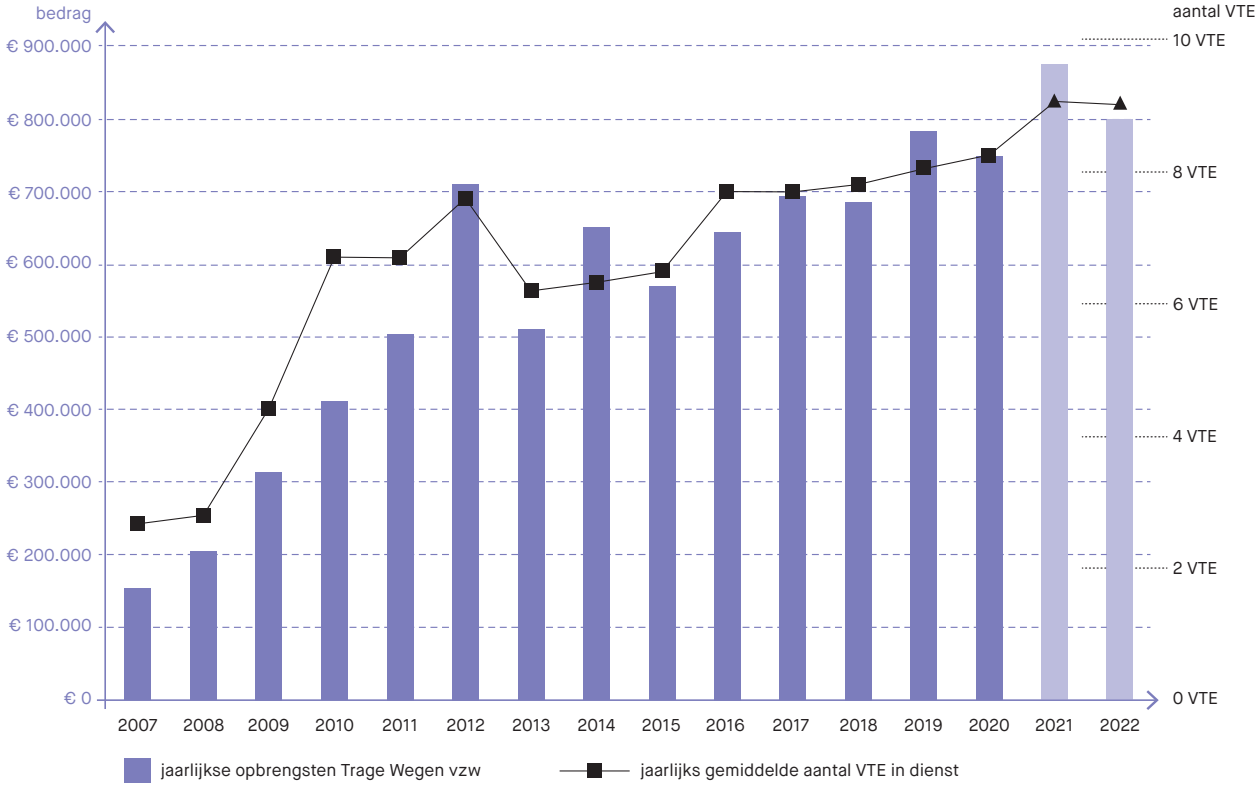
- Doorheen de werkingsperiode 2022-2026 garanderen wij de wettelijk opgedragen, essentiële en terugkerende **processen en cycli van organisatiebeheer** op het vlak van personeel en voorzieningen;
- Elk jaar organiseert Trage Wegen een cyclus van **plannings- / functioneringsgesprekken**, waarbij elke medewerker en diens leidinggevende (coördinatoren of bestuursleden) in een openhartig en gelijkwaardig gesprek stilstaan bij werkprocessen, -omstandigheden, -ambities, enz. In 2022 richten wij deze gesprekken specifiek op de afstemming van de personeelsontwikkeling van elk teamlid aan de contouren en ambities van dit meerjarenplan.
- Met onze huidige kantoorgenoot (Netwerk Duurzame Mobiliteit, www.duurzame-mobiliteit.be) overwegen wij momenteel de verhuis naar een **nieuwe kantoorlocatie** in Gent. Medio 2021 voorzien wij uitsluitsel op dit vlak (de huidige huurovereenkomst eindigt in maart 2022). Indien de verhuis zich voortzet, zal 2022 gekenmerkt worden door een belangrijke overgangsfase op vlak van logistiek, administratie, voorzieningen e.d.
- Ook in de werkingsperiode 2022-2026 maakt Trage Wegen graag plaats voor **vrijwillig engagement** ter ondersteuning of aanvulling van de teamwerking (vrijwilligers, stagiairs, thesisstudenten, doctorandi e.d.). Vanaf 2022 evalueren wij ons beleid ter zake en beogen wij een nieuwe dynamiek: we kijken of specifieke profielen opportuun zijn in functie van het nieuwe meerjarenplan, maken een plan van aanpak, contacteren partners (vb. onderwijsinstellingen), verwelkomen geïnteresseerden en brengen diverse omkaderde trajecten in de praktijk (met aandacht voor supervisie, motivatiemanagement, opleiding, ontmoetingskansen, taakvariatie, e.d.).
- ...

6 FINANCIERING

6.1 Globale financiële dynamiek van de vereniging

De financiële evolutie voor de komende werkingsperiode sluit aan bij de financiële dynamiek van de voorbije jaren. Om de vooruitzichten in perspectief te plaatsen, geeft onderstaande **grafiek** voor de periode 2007-2022 een overzicht per jaar van de **totale opbrengsten** (paarse kolommen, in €) en het **personeelsvolume** (zwarte lijn, in VTE tewerkstelling). Voor de werkingsjaren 2007 tot en met 2020 wordt de werkelijke situatie weergegeven: het gaat over gerealiseerde opbrengsten (zichtbaar in de respectievelijke jaarrekeningen) en de effectieve personeelsbezetting. Voor de werkingsjaren 2021 en 2022 gaat het over de verwachte situatie: de grafische projectie is gebaseerd op begrote opbrengsten en op geplande tewerkstelling (vandaar de weergave in lichtere tinten).

Opbrengsten en personeel: evolutie en projectie



Globaal zien wij doorheen de jaren een **gestage stijging** van zowel jaaropbrengsten als personeel. Ogenschijnlijke uitschieters (zoals het tienjarig bestaan van de vzw in 2012) worden grotendeels verklaard door specifieke projecten met uitzonderlijke opbrengsten en / of tijdelijke of bijkomende inzet van personeel[1].

1 Ook het budgetjaar 2021 vormt een (relatieve) uitschieter en verdient wat nadere toelichting. De aanzienlijke groei in opbrengsten en personeel t.a.v. budgetjaar 2020 is grotendeels terug te brengen tot de oprichting van het voetgangersplatform Walk.Brussels (www.walk.brussels). In de periode september 2020 – juli 2021 beheert Trage Wegen het startbudget voor deze nieuwe vzw (91.950 €). Het gros van deze opbrengsten komt op de jaarbegroting 2021 van Trage Wegen terecht en verklaart ook (gedeeltelijk) de personeelsstijging (de coördinatrice van het voetgangersplatform wordt van september 2020 tot juli 2021 vergoed op de loonlijst van Trage wegen). Vanaf juli 2021 beschikt Walk.Brussels over een eigen vzw-structuur, loonlijst en boekhouding.

De budgettaire ontwikkeling van de organisatie hangt nauw samen met haar **levensloop** zoals geschetst in deel 1 van dit meerjarenplan. Na de 'pioniersfase' (2002-2006; hier niet weergegeven), kende de vereniging een sterke groei tijdens haar 'structurerende fase' (2007-2011) om vervolgens te stabiliseren rond een jaaropbrengst van gemiddeld ca. 617.000 € en een personeelsvolume van ca. 6,8 VTE gedurende de 'exploratieve fase' (2012-2016). Ook tijdens de werkingsperiode van ons **eerste meerjarenplan** (2017-2021, de 'resonantiefase') schommelt de vereniging rond een **zeker evenwicht**, zij het een trapje hoger dan de periode daarvoor: over de vijf laatste werkingsjaren heen bedroeg de jaaropbrengst gemiddeld ca. 757.000 € en bereikte de tewerkstelling een gemiddelde van 8,2 VTE.

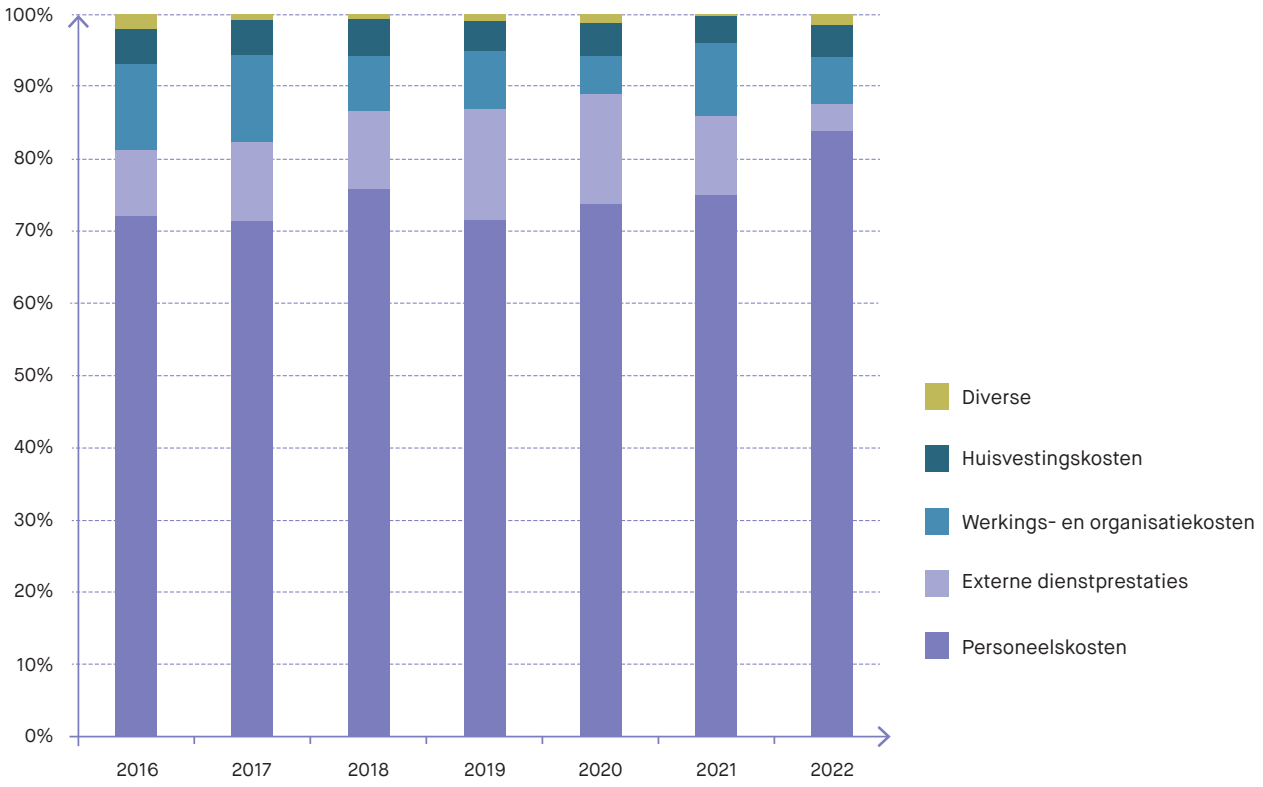
Het **werkings- en begrotingsjaar 2022** geeft een eerste indicatie van de financiële contouren voor de werkingsperiode 2022-2026. De bovenstaande grafiek is gebaseerd op de cijfers voor 2022 die ook zijn opgenomen in de 'minimum begroting', meegestuurd in een afzonderlijk Excel-bestand. Deze cijfers zijn tot op zekere hoogte **hypothetisch**: ze weerspiegelen zowel een inschatting (een realistische projectie o.b.v. vooruitzichten) als een streefbeeld (een gewenste budgettaire situatie). We streven in 2022 naar een **begroting in evenwicht** met aan de opbrengsten- en kostenzijde een **volume van ca. 800.000 €** en een **personeelsvolume van 9 VTE**. Bij het schrijven van dit meerjarenplan (voorjaar 2021) zijn lang niet alle opbrengsten geworven en ook het kostenvolume van 800.000 € is afhankelijk van bepaalde keuzes die wij de volgende maanden maken (vb. aanwerving, precisering activiteiten e.d.).

We beschouwen het werkingsjaar **2022 als een ijkpunt** voor de komende periode 2022-2026. Wij streven naar (minstens) een budgettaire stabilisering op het peil dat 2022 aangeeft: 800.000 € opbrengsten en 9 VTE personeel. Binnen de periode 2022-2026 kunnen de gerealiseerde waarden per werkingsjaar schommelen rond dit ijkpunt. We plannen dus a priori geen groeitraject doorheen de periode 2022-2026, maar sluiten die zeker ook niet uit. De streefwaarden voor 2022 betekenen als dusdanig al een groeisprong t.o.v. de voorbije werkingsjaren: t.o.v. de periode 2017-2021 stijgen zowel de gemiddelde opbrengsten (+43.000 € t.o.v. 757.000 €) als het gemiddelde personeelsvolume (+ 0,8 VTE t.o.v. 8,2 VTE) per werkingsjaar.

6.2 Kostenstructuur

De kostenstructuur van Trage Wegen kan opgedeeld worden in een vijftal categorieën. Onderstaande grafiek brengt de recente evolutie voor de periode 2016-2022 in beeld: ze presenteert per jaar het aandeel van elke categorie (in %) binnen de totale kosten (100%) die Trage Wegen dat jaar besteedde. Opnieuw gaat het over de werkelijke situatie tot en met 2020, terwijl de percentages voor 2021 en 2022 zijn gebaseerd op ingeschatte uitgaven. Voor 2022 geeft dit alvast een vertekend beeld, aangezien bijv. de werkings- en organisatiekosten en de externe dienstprestaties nog niet volledig of niet nauwgezet zijn bepaald bij het schrijven van dit meerjarenplan.

Kostenstructuur



De aard van onze uitgaven is héél gelijklopend over de verschillende werkingsjaren heen. Ook het aandeel van elke categorie **varieert weinig** in de beschouwde periode. Het gros van de jaarlijkse kosten betreft **personeelsgebonden** bezoldigingen en sociale lasten; zij bedragen jaarlijks ca. 70 à 75% van het totaal. Ook de huisvestingskosten (ca. 5% van het totaal) en de restcategorie 'diverse' zijn stabiel.

De externe **dienstprestaties** betreffen zowel terugkerende vergoedingen (administratief medewerker, boekhouder e.d.) als honoraria voor externen waarop wij tijdelijk beroep doen i.k.v. een specifiek project of traject. Hetzelfde geldt voor de werkings- en organisatiekosten: zij omvatten naast regelmatige kosten (telefoon, internet, leasing copier, e.d.) ook uitgaven die eenmalig gebeuren i.k.v. een bepaalde activiteit, campagne of project (vb. drukwerk, huur zaal, campagnemateriaal, e.d.). De ad hoc uitgaven verklaren de (lichte) variatie van beide categorieën doorheen de beschouwde periode.

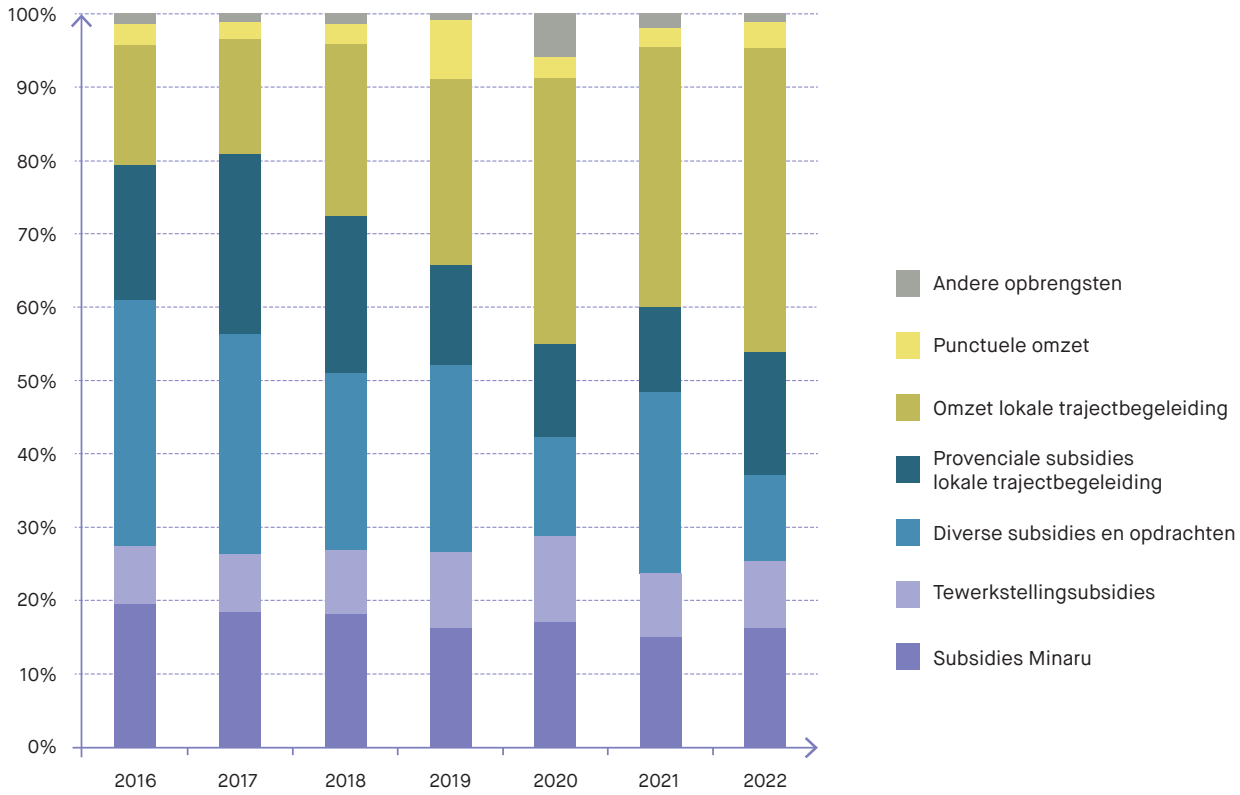
We verwachten dat deze kostenstructuur zich grotendeels aanhoudt in de periode 2022-2026. De werking blijft in belangrijke mate gebaseerd op de investering van personeelstijd. Het bedrag en aandeel van de werkingskosten is afhankelijk van de concretisering van onze activiteiten in de volgende jaren.

6.3 Opbrengstenstructuur: analyse, projectie en keuzen

6.3.1 Analyse en evolutie van de opbrengstenstructuur

Trage Wegen vzw combineert verschillende soorten opbrengsten, die we kunnen indelen in zeven categorieën. Onderstaande grafiek brengt de recente evolutie voor de periode 2016-2022 in beeld: ze presenteert per jaar het aandeel van elke categorie (in %) binnen de totale opbrengsten (100%) die Trage Wegen dat jaar genereerde. Opnieuw gaat het over de werkelijke situatie tot en met 2020, terwijl de percentages voor 2021 en 2022 zijn gebaseerd op begrote volumes. Onder de tabel lichten wij de categorieën toe en typeren wij kort hun evolutie.

Opbrengstenstructuur: analyse en evolutie



1) Subsidies Minaru

Soort opbrengst --- Erkenningssubsidie als gewestelijke thematische milieuvereniging.

Evolutie --- Hoewel het geïndexeerde subsidiebedrag licht stijgt (van 126.516 € in 2016 naar 131.372 € in 2021), daalt het relatieve aandeel binnen de globale opbrengstenportefeuille (van 20% in 2016 naar 15% in 2021).

2) Tewerkstellingssubsidies

Soort opbrengst --- Het gaat vnl. over subsidies in verband met de toepassing van de Vlaamse Intersectorale Akkoorden voor de Social-Profitsector en over het fonds sociale Maribel.

Evolutie --- Deze opbrengst steeg van 50.516 € in 2016 naar 87.539 € in 2020. Het relatieve aandeel stijgt minder uitgesproken en schommelt rond 10% van de totale opbrengsten.

3) Diverse subsidies en opdrachten

Soort opbrengst --- Deze diverse categorie betreft opbrengsten gekoppeld aan tijdelijke projecten, (beleidsvoorbereidend) onderzoek, thematische partnerships, enz. Het kan gaan over projectsubsidies, overeenkomsten of (overheids)opdrachten. Veelal gaat het over een substantieel budget voor een resultaatgericht project dat enkele jaren loopt. Voorbeelden voor de werkingsperiode 2017-2021 zijn:

- Subsidie voor verenigingen die experimentele projecten voor de jeugd opzetten, toegekend aan ons project *Gangmakers en Koplopers* (2015-2019), Departement Cultuur, Jeugd en Media (www.vlaanderen.be/cjm/nl/jeugd/subsidies/experimentele-projecten).
- Overheidsopdracht van de Gewestelijke Overheidsdienst *Brussel Mobiliteit* voor de ontwikkeling van voetgangerskaarten voor wachthokjes van het bovengronds openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (deel 1 in 2016; vervolgopdracht in 2019).
- Subsidie voor ons actieprogramma duurzame mobiliteit ("Monitoring tragewegenbeleid", periode 2016-2018), toegekend door het departement Mobiliteit en Openbare Werken, www.mobielvlaanderen.be/subsidiedecreet.
- Overheidsopdracht van het (toenmalige) Departement Leefmilieu, Natuur en Energie m.b.t. de planvorming van groene, functionele belevingstrajecten (2016-2017), www.omgevingvlaanderen.be/beleef-mobiliteit.
- Subsidie voor proeftuinen ontharding van het departement Omgeving, toegekend voor ons project *Re-Move* (2019-2022), www.vlaanderenbreektuit.be.
- Overeenkomst met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de opstart van het voetgangersplatform Walk.Brussels (2020-2021; www.walk.brussels).
- ...

Evolutie --- Deze opbrengstencluster blijft substantieel, maar vertoont de afgelopen jaren een **dalende trend**, zowel wat volumes als aandeel betreft. In 2016 verkreeg de organisatie nog 217.381 € aan dergelijke opbrengsten, goed voor een derde (34%) van het jaarbudget. In 2020 ging het nog over ca. 100.000 € (12%) en de projectie voor 2022 toont eenzelfde grootteorde. In 2021 is deze categorie opnieuw iets omvangrijker, dankzij de tijdelijke subsidies voor het voetgangersplatform Walk.Brussels.

4) Provinciale subsidies lokale trajectbegeleiding

Soort opbrengst --- Het betreft hier een soort derdebetalersregeling, waarbij de provincie een deel van de kostprijs van ons ondersteuningsaanbod voor lokale besturen subsidieert. Gemeenten kunnen intekenen op het aanbod (een reeks omschreven trajecten of modules) en passen de restfinanciering bij[2].

Evolutie --- Het bedrag aan provinciale subsidies kan vrij sterk variëren van jaar tot jaar (afhankelijk van de fasering van trajecten), maar lijkt in de beschouwde periode te stabiliseren rond zo'n 100.000 à 150.000 € per jaar. Ook het aandeel in de totale opbrengsten fluctueert (van 11% tot 25%) en lijkt licht te dalen, hoewel niet uitgesproken.

5) Omzet lokale trajectbegeleiding

Soort opbrengst --- Deze opbrengst betreft aan de btw onderworpen omzet afkomstig uit de verkoop van ons dienstenaanbod aan lokale besturen (trajecten of modules). Het kan gaan over bilaterale overeenkomsten, overheidsopdrachten of restfinanciering bij een provinciale subsidie.

Evolutie --- Deze opbrengst kent een opvallende stijging van 106.651 € in 2016 (17% van totaal) naar 271.081 € in 2020 (36%). In 2022 mikken wij op een verdere stijging tot 328.400 € (41% van de totale begrote jaaropbrengst van 800.000 €).

6) Punctuele omzet

Soort opbrengst --- Deze categorie groepeert diverse, kleinere opbrengsten, afkomstig van diverse doelgroepen. Het gaat bijv. om:

- Opbrengsten uit het geven van vorming, infosessies, interventies op studiedagen e.d.
- Opbrengsten uit ad hoc of betalende adviesverlening;
- Jaarlijkse lidgelden (lidverenigingen, individuele steunleden, partnergemeenten);
- Opbrengsten uit sponsoring, giften, e.d.

Evolutie --- Deze opbrengst blijft relatief stabiel op een bescheiden niveau van ca. 20.000 € per jaar (ca. 3% van jaaropbrengst). In 2019 konden wij deze post oprekken tot ca. 64.000 € (8%), dankzij een uitgebreide, betalende vormingscyclus n.a.v. het nieuwe decreet Gemeentewegen.

---

2 Het provinciale subsidiereglement voor trage wegen in Oost-Vlaanderen wordt beheerd door de dienst Mobiliteit en is van kracht sinds 2009 (https://oost-vlaanderen.be/wonen-en-leven/mobiliteit/buurtwegen-en-tragewegen.html). De provincie Limburg kende gemeenten subsidies toe in de periode 2015-2019 en Antweren in de periode 2016-2019. Sinds begin 2021 activeerde ook de provincie West-Vlaanderen een impulssubsidiëring voor trage wegen: de provincie voorziet 50% subsidiëring op een selectie van dienstenpakketten aangeboden door het ondersteuningsplatform *Gemeente voor de Toekomst* (www.gemeentevoordetoekomst.be).

7) **Andere opbrengsten**

Soort opbrengst --- Deze restcategorie bevat diverse, moeilijk toe te wijzen opbrengsten, zoals bijv. de terugvordering van kosten aan de organisatie waarmee wij een kantoor delen.

Evolutie --- Deze categorie kent weinig dynamiek of potentieel. De uitschieter in 2020 houdt verband met een terugname uit balans op de jaarrekening van 2020 om de kosten van de nieuwe verenigingswebsite te dragen.

6.3.2 Conclusies, projecties en keuzen

Een blik op de periode 2016-2022 toont een aantal tendensen in de financiering van onze activiteiten:

> Het relatieve belang van subsidies neemt af, terwijl onze **omzet gewichtiger** wordt. Het aandeel van onze punctuele en trajectgebonden omzet (categorieën 5 en 6) stijgt van 19% in 2016 naar een (verwachte) 45% in 2022.
> Onze **lokale trajectbegeleiding** krijgt het **overwicht** in de werking. In 2016 vertegenwoordigden die opbrengsten (categorieën 4 en 5) nog 35% van onze ontvangsten; voor 2022 voorzien wij een aandeel van 58%.
> De **marge** voor onze **kernopdrachten** en voor thematische **vernieuwing** (los van lokale trajecten) slinkt. Het gaat hier voornamelijk over activiteiten die gefinancierd worden met de opbrengsten uit categorieën 1, 2 en 3. Hun gezamenlijk aandeel neemt af van 61% in 2016 naar vermoedelijk 37% in 2022. Zelfs die 37% is nog onzeker en betreft een nog te behalen streefwaarde: onze budgettaire projectie voor 2022 gaat uit van een post 'te werven subsidies' die nog voor 48.000 € deficitair is.

Op basis van bovenstaande analyse en tendensen, maken wij voor de werkingsperiode 2022-2026 een aantal **strategische keuzen** op financieel vlak.

1) De **ondersteuning** van **lokale besturen** bij hun beleid inzake trage wegen (lokale trajectbegeleiding) is uitgegroeid tot de **hoeksteen** van onze werking (cf. deel 2.2.4. van dit meerjarenplan, evenals de O.D.'s 1.2., 3.1. of 4.1.). Ook in de werkingsperiode 2022-2026 blijft de omzet uit deze dienstverlening een belangrijke of zelfs dé belangrijkste bron van opbrengsten. We willen in eerste instantie de groei van de voorbije jaren verduurzamen. In het licht van de toepassing van het decreet Gemeentewegen (sinds 2019), observeren wij daarnaast nog groeipotentieel, dat we stapsgewijs willen verzilveren.
2) Na een relatieve daling in de voorbije werkingsperiode, richten wij ons de komende jaren opnieuw op een **toename** van de opbrengsten uit **subsidies**, zowel in absolute als in relatieve cijfers. Structurele en projectgebonden subsidies laten toe de **kernopdrachten** van de organisatie te vervullen en bieden ruimte voor **innovatie, verbreding of verdieping**. Naarmate de omzet uit lokale trajectbegeleiding (met harde resultaatsverbintenissen) toeneemt, stijgt ook de nood aan omkaderende, ondersteunende en inhoudelijke processen die in aanmerking kunnen komen voor subsidiëring. Het gaat dan bijv. over vormen van onderzoek of kennisbeheer (O.D. 1.1.), het mobiliseren van doelgroepen (SD 2), het innoveren met methodes zoals cartografie (O.D. 3.2.) of het opti-

maliseren van organisatiebeheer en management (SD 5).

3) De categorie '**punctuele omzet**' blijft vandaag onderbenut en bezit **groeipotentieel**. In de werkingsperiode 2022-2026 onderzoeken wij diverse pistes om deze opbrengstenbron te versterken:

- We faciliteren de mogelijkheden voor **privépersonen** om hun appreciatie en engagement voor de vereniging te vertalen naar enerzijds **giften** (we starten de erkenningsprocedure om fiscale attesten te mogen uitreiken) en anderzijds **schenkingen of legaten** (o.a. met het oog op het belastingvrij worden van schenkingen en nalaten aan goede doelen vanaf 1 juli 2021).
- We bekijken de opties voor een **schaalsprong** in ons **vormingsaanbod**. Op basis van de ervaringen met een succesvolle vormingscyclus uit 2019 (die we organiseerden i.s.m. VVSG) gaan wij op zoek naar een al dan niet regulier opleidingsmodel dat zichzelf terugverdient of zelfs een overschot kan genereren (dat vervolgens kan aangewend worden voor studiewerk of horizonverbreding).
- We segmenteren de dienstverlening voor onze diverse doelgroepen in een gratis basiscomponent en een **betalende uitbreidingscomponent**. Iedereen kan blijvend bij ons terecht voor laagdrempelig of ad hoc advies, maar indien de scope van de vraag breder is, voorzien wij een **dossierkost** of een **uurtarief**. Ons nieuw systeem voor contactenbeheer (CRM) moet zorgen voor een vlotte opvolging (zie ook onze O.D.'s 1.1. en 2.2.). Ook de formule '**partnergemeente**' die wij in 2019 introduceerden, past in deze gesegmenteerde aanpak. We verwachten in ieder geval dat de opbrengsten uit de jaarlijkse ledenbijdrage voor partnergemeenten de volgende jaren zullen stijgen.
- We onderzoeken de creatie van een **steun- of impulsfonds** voor trage wegen. Het gaat om een financieringsplatform waarop een vermogen ingezameld en beheerd wordt en vervolgens kan ingezet worden bij acute dossiers of exemplarische (terrein)ingrepen (vb. om lokale werkgroepen te steunen met extern, professioneel juridisch advies).
- De afgelopen jaren rekent Trage Wegen op de geldelijke steun van één **sponsor** voor de campagne *Dag van de Trage Weg*. Ook hier herkennen wij mogelijkheden voor een breder bereik van de sponsormarkt, een diversificatie van onze sponsorformules en een hoger volume aan sponsoropbrengsten.

4) In de werkingsperiode 2022-2026 willen wij de **provinciale subsidies voor lokale trajectbegeleiding** (categorie 4) bestendigen op het niveau van de voorbije jaren (100.000 à 150.000 € per jaar). De financiering vanuit de provincie Oost-Vlaanderen is stabiel sinds 2009 en in West-Vlaanderen is recentelijk een veelbelovende koppeling met *Gemeente voor de Toekomst* gemaakt. Toch verwachten wij **geen substantiële stijging** binnen deze opbrengstenpost: de komst van het decreet Gemeentewegen (en de bijhorende herverdeling van bevoegdheden tussen beleidsniveaus) deed een aantal provinciale subsidiebronnen opdrogen. Het zwaartepunt van de financiering komt meer en meer lokaal te liggen. Toch zien wij op termijn kansen voor een gemeentegrensoverschrijdende werking, bijv. **gefinancierd op regioschaal** (vb. een detacheringsopdracht op het niveau van de vervoersregio's). We volgen in dat ver-

band de actuele processen van **regiovorming** en de gemeentelijke fusiegolf die zich in de volgende jaren opdringt. We onderzoeken de mogelijkheden om onze werking op regionale schaal te versterken, i.s.m. partners zoals regionale landschappen en intercommunales.

7 KRUISTABEL ACTIVITEITENMODULES

In onderstaande kruistabel geven we via een selectie van geplande activiteiten voor 2022 welke van de minimale activiteitsnormen door Trage Wegen behaald zullen worden. De tabel wordt als volgt gelezen:

- De kolom 'Module' bevat telkens het nummer en de omschrijving van elke module van bijlage 1 van het subsidiebesluit;
- De kolom 'Jaarplanning 2022' geeft de geplande activiteiten in 2022 weer waarmee de module zal worden behaald;
- Per geplande module wordt telkens het volgnummer van de operationele doelstelling (zie hoofdstuk 5) en de geplande activiteit(en) voor 2022 vermeld.

Aangezien onze activiteiten meestal een mix van resultaten omvatten, wordt een activiteit soms vermeld onder meerdere modules.
Trage Wegen vervult als gewestelijke thematische vereniging jaarlijks minimaal 8 modules. Deze kunnen vrij worden gekozen, mits in cluster 1 minimaal twee modules worden verwezenlijkt en in cluster 2 minimaal twee verschillende modules worden verwezenlijkt. De invulling van cluster 3 en 4 is optioneel. De grijs ingekleurde rijen zijn niet van toepassing voor Trage Wegen als gewestelijke thematische vereniging.

CLUSTER 1: Informeren, sensibiliseren en mobiliseren van de bevolking voor natuur of milieu en leveren van een bijdrage aan de verbetering hiervan

(Voor Trage Wegen: minimaal 2 verschillende modules)

Module	*Jaarplanning 2022*
1.1 Trage Wegen ontsluit aan haar leden minstens vier keer per jaar informatie rond actuele natuur- of milieugerelateerde dossiers in de regio, Vlaanderen of Europa.	Deze module zal in 2022 niet worden aangevraagd.
1.2 Trage Wegen realiseert jaarlijks 6 activiteiten die als doel hebben de brede bevolking te sensibiliseren, informeren en mobiliseren voor natuur of milieu. Daarop zijn telkens minstens 20 deelnemers aanwezig.	**OD. 4.2.** – Geplande activiteit voor 2022: "Vanaf 2022 geven wij een belangrijkere plaats aan **terreinactiviteiten in onze diverse (lokale trajecten) en projecten.**" In het kader van deze activiteit voorzien wij publieksmomenten, gericht op het leren inventariseren van trage wegen op het terrein, het verkennen van kansen voor een lokaal traag netwerk, belevingswandelingen, terreinacties, ...

1.3 Trage Wegen realiseert jaarlijks (samen met haar lidverenigingen) 2 initiatieven die als doel hebben de brede bevolking of specifieke doelgroepen te sensibiliseren, informeren en mobiliseren voor natuur of milieu. Daarbij blijkt het gezamenlijk bereik van in totaal minstens 500 verschillende personen.	**OD. 4.2.** – Geplande activiteit voor 2022: "We onderzoeken mogelijke samenwerkingen met medespelers ikv. terreinevenementen (...)". Hierbij komt ook ons initiatief '**De Uitstap**' in beeld, dat mee wordt opgezet binnen de campagnewerking van het Netwerk Duurzame Mobiliteit waarvan Trage Wegen deel uitmaakt.
1.4 Trage Wegen realiseert jaarlijks (samen met haar lidverenigingen) 1 initiatief dat de brede bevolking of specifieke doelgroepen in staat stelt/stellen een bijdrage te leveren aan het verbeteren van natuur of milieu. Daarbij blijkt het gezamenlijk bereik van 100 verschillende personen.	**OD. 1.1. –** Geplande activiteit voor 2022: "In 2022 organiseren wij een luisterrijk symposium naar aanleiding van het **twintigjarig jubileum** van Trage Wegen." **OD. 2.1. -** Geplande activiteit voor 2022: "We onderzoeken manieren om onze formule **Wegspotters** ook buiten de provincie Oost-Vlaanderen uit te breiden". Bovendien ambiëren wij een jaarlijks bereik van de huidige Wegspotter-werking van minstens 200 personen.

CLUSTER 2 : Informeren en ondersteunen van verschillende actoren in de samenleving

(Voor Trage Wegen: minimaal 2 verschillende modules)

Module	*Jaarplanning 2022*
2.1 Trage Wegen realiseert jaarlijks 6 activiteiten die als doel hebben organisaties buiten de natuur- en milieusector, overheden of bedrijven te sensibiliseren, informeren en mobiliseren voor natuur en milieu. Daarop zijn telkens minstens 20 deelnemers aanwezig.	**OD. 2.2. –** Geplande activiteit voor 2022: "... In 2022 voorzien wij lokale **participatieve sessies** waaraan diverse doelgroepen kunnen participeren...". Jaarlijks terugkerende activiteiten onder deze operationele doelstelling behelzen ook het organiseren van vormingsmomenten. In 2022 onderzoeken we bovendien ook een aanbod voor "actoren, (sub) doelgroepen en publieksgroepen die wij vandaag misschien onvoldoende bereiken". Hiermee worden bv. ook activiteiten gericht op bedrijven bedoeld.

2.2 Trage Wegen geeft door begeleiding richting aan het handelen van organisaties buiten de natuur- en milieusector, overheden of bedrijven en ondersteunt hen in het vinden van natuur- of milieuvriendelijke oplossingen. Op jaarbasis wordt 20 uur begeleiding verwezenlijkt.	**OD. 1.2. –** Geplande activiteit voor 2022: "In 2022 ondersteunen wij lokale besturen bij de **opmaak van een beleidsvisie trage wegen**"; **OD. 3.1. –** Geplande activiteit voor 2022: "In 2022 faciliteren wij **lokale trajecten** gericht op de inventarisatie van trage wegen…" **OD. 4.1. –** Geplande activiteit voor 2022: "In 2022 behartigt Trage Wegen als **consulent** verschillende dossiers met directe terreinimpact…"
2.3 Trage Wegen realiseert jaarlijks in samenwerking met organisaties buiten de natuur- en milieusector, overheden of bedrijven, 1 product, dienst, methodiek of handelingsmodel dat tot doel heeft oplossingen te formuleren voor natuur- of milieugerelateerde problemen, behoeften en uitdagingen. Deze worden beschikbaar gesteld voor andere geïnteresseerden in Vlaanderen.	**OD. 3.1. –** Geplande activiteit voor 2022: "In 2022 introduceren wij een **nieuwe mobiele toepassing** (app) voor het inventariseren van trage wegen op het terrein." **OD. 3.2. –** Geplande activiteit voor 2022: "In 2022 onderzoeken wij de ontwikkeling van een **onderhouds- en beheersinstrument** voor wegbeheerders dat gekoppeld is aan het Tragewegenregister"
2.4 Trage Wegen ondersteunt jaarlijks minstens 3 (lokale) afdelingen of burgerinitiatieven die als doel hebben oplossingen te formuleren voor natuur- of milieugerelateerde problemen, behoeften en uitdagingen.	**OD. 2.1. –** Geplande activiteiten voor 2022: "In 2022 starten wij een **bezoekcyclus** bij al onze lidverenigingen…"; "In samenspraak met lokale pleitbezorgers organiseren wij een soort observatorium voor de toepassing van het Gemeentewegendecreet uit 2019…"; "We geven stapsgewijs handen en voeten aan een praktijknetwerk of –gemeenschap voor pleitbezorgers…"

CLUSTER 3 : Inzetten op een kwalitatieve werking, netwerkversterking en/of impactverhoging van de werking

(voor Trage Wegen: optioneel)

Module	*Jaarplanning 2022*
3.1 Trage Wegen ontsluit permanent aan haar (lokale)afdelingen/lidverenigingen/vrijwilligers-netwerken informatie rond actuele natuur- of milieugerelateerde dossiers in de regio, Vlaanderen of Europa.	Deze module zal in 2022 niet worden aangevraagd.
3.2 Trage Wegen organiseert activiteiten die de organisatie, deskundigheid of communicatie van haar (lokale) afdelingen/lidverenigingen of vrijwilligersnetwerken verbetert. Op jaarbasis worden minstens 350 deelnemersuren gerealiseerd. Deze activiteiten hebben als doel de impact van de betrokken afdelingen/lidverenigingen te verhogen.	**OD. 4.2. –** Geplande activiteit voor 2022: "In 2022 voorzien wij bijzondere edities van onze belangrijkste jaarlijkse publieks-evenementen: de **Trefdag** en de Dag van de Trage Weg."
3.3 Trage Wegen organiseert jaarlijks begeleidingstrajecten op maat voor individuele (lokale) afdelingen/lidverenigingen. Deze trajecten hebben als doel de impact van de betrokken afdelingen/lidverenigingen te verhogen.	Deze module zal in 2022 niet worden aangevraagd.
3.4 Trage Wegen bepaalt samen met haar lidverenigingen gezamenlijke langetermijntransitiedoelen en gezamenlijke beleidsprioriteiten.	Deze module zal in 2022 niet worden aangevraagd.
3.5 Trage Wegen zet een traject op dat als doel heeft de interne werking van haar vereniging te optimaliseren.	Deze module zal in 2022 niet worden aangevraagd.

CLUSTER 4 : Inzetten op beleidsparticipatie

(voor Trage Wegen: optioneel)

Module	*Jaarplanning 2022*
4.1 Trage Wegen vertegenwoordigt haar leden/lidverenigingen in strategische adviesraden of andere overlegfora op Vlaams, bovenlokaal of lokaal niveau.	Deze module zal in 2022 niet worden aangevraagd.
4.2 Trage Wegen behandelt op jaarbasis 5 beleidsthema's of -dossiers.	Deze module zal in 2022 niet worden aangevraagd.
4.3 Trage Wegen voert jaarlijks project(en), traject(en) of campagne(s) uit die als doel heeft/hebben de inspraak en participatie van haar leden/lidverenigingen of de brede bevolking in maatschappelijke processen te vergroten. Daaruit blijkt de actieve betrokkenheid van 1.000 personen op jaarbasis.	**OD. 4.2. –** Geplande activiteit voor 2022: "In 2022 voorzien wij bijzondere edities van onze belangrijkste jaarlijkse publieks-evenementen: de Trefdag en de **Dag van de Trage Weg**."

8 EINDNOTEN

1 **INGOLD T.** (2021), "The Seat and the Saddle: How Slow Is Quick and Fast Is Stuck", in: **PILERI P. & MOSCARELLI R.** (Eds.), *Cycling & Walking for Regional Development. How Slowness Regenerates Marginal Areas*, Springer International Publishing, p. 21.

2 Onderzoekers van de KU Leuven stellen het als volgt: *"Local communities gradually start to realize that a number of resources (e.g. small scale cultural and/or natural heritage) and their 'slow' infrastructure such as walking trails and cycling routes, have not been recognized yet as an input for (slow) tourism development, simply because they were taken for granted by the local community and not spectacular enough to be integrated in packages or commodified for mainstream tourism by tour operators or travel organizations. ... This is in favor of rural and/or peripheral areas which are weakly urbanized or, at least, have open landscapes with a complex combination of (hidden) culture, history, environment and hospitality. Crises such as covid-19 are eye-openers in that respect and fuel this process."* Zie: Zie: **VANNESTE D., STEENBERGHEN T. & NEUTS B.** (2021), "Covid-19 and tourism opportunities in rural Flanders (Belgium)", in: **TRONO A., DUDA T. & SCHMUDE J.** (Eds), *Over-tourism and "tourism over": Recovery from COVID-19 tourism crisis in regions with over- and under-tourism,* World Scientific Publisher, verwachte publicatie: juli 2021.

3 Op het vlak van mobiliteit heeft de coronacrisis de kaarten flink door elkaar geschud, althans tijdens de acute fase van de crisis. De sanitaire maatregelen dwongen mensen na te denken over het begrip 'essentiële verplaatsing'. De trends naar meer fietsverplaatsingen en meer telewerk kregen een forse boost. De stilstand van het verkeer tijdens de *lockdown* zorgde voor een rustiger stadsbeeld; de lucht werd stiller en schoner. De autoluwe tendens in steden en gemeenten (die al een tijdje aan de gang was vóór de coronacrisis – zie deel 1.3. in dit plan) leek in een kleine stroomversnelling te raken. Verschillende steden zoals Milaan, Parijs, Rotterdam, Brussel, Londen, Wenen of Bogotá zochten naar een herverdeling van de verkeersruimte en publieke ruimte. Pop-up gewijs werden baanvakken omgetoverd tot fiets- en voetgangersstroken en parkeerplekken werden vrijgemaakt voor wachtrijen of terrassen. Toch is het verre van zeker dat de coronacrisis leidt tot meer duurzame verplaatsingspatronen op korte termijn (bij heropflakkeringen van de pandemie), tijdens de exitperiode of op lange termijn (post-corona). Al tijdens de lockdown gingen de overblijvende automobilisten sneller rijden op de 'lege' rijbanen. Het imago van het openbaar vervoer kreeg een knauw, vanwege het (gepercipieerde) risico op besmetting. De terugslag naar de 'virusvrije autobubbel' is op termijn een ernstig risico en de verkeersintensiteit (incl. luchtverkeer) dreigt opnieuw snel toe te nemen wanneer sanitaire maatregelen worden versoepeld. Diverse problematische trends kunnen elkaar ook versterken: toenemende luchtverontreiniging verergert bijv. de gezondheidsrisico's van elke (toekomstige) ademhalingspandemie. De afgelopen maanden brachten verschillende opiniemakers en deskundigen deze en andere trends in perspectief. Een greep uit de bijdragen met focus op mobiliteit, milieu, natuur of stedenbouw: **LAUWERS D.** (2020), Mobiliteit in tijden van Corona, en erna, *VRP blog*, www.vrp.be, 7/4/2020; **DE VROEY L.** (2020), Coronalessen deel X: laat de stad niet stikken, *Mo magazine*, 13/4/2020; **BEECKMANS L.** (2020), Hoe laten we covid-19 onze steden hertekenen?, *Knack*, 22/04/2020; **RYCQUART W.** (2020), 10 punten voor een natuurlijk relanceplan, Knack, 28/04/2020; **CORIJN E. & MORITZ B.** (2020), De huidige situatie laat toe om een stad van morgen te bedenken en te ontwerpen', *Knack*, 4/5/2020; **VERDICKT A., BOIE G. & AERTS J.** (2020), Une nouvelle feuille de route pour une nouvelle mobilité, *Le Soir*, 12/05/2020; **DEBACKERE E.** (2020), Publieke ruimte na corona: 'Voor een doorbraak moet de crisis lang genoeg duren', *Apache*, 25/08/2020; **DE CAUTER L.** (2020), Postcorona city: stad van capsules, *Samenleving & politiek*, Zomerreeks 2020: #BeterNaCorona; **VANDEVYVERE H.** (2020), Wat als COVID-19 niet de grootste bedreiging is?, *Samenleving & politiek,* Zomerreeks 2020: #BeterNaCorona, www.sampol.be; **BOIE G. & VERDICKT A.** (2020), Een winterterras kan levens redden, *De Standaard*, 21/10/2020; **RENARD P.** (2020), Publieke ruimte wordt privé, *Samenleving*

& politiek, jaargang 27, 2020, nr. 8 (oktober), p. 72; **VRP** (2020), PostCoronaTalks, Synthesetekst, Hoe maken we de stad gezond?, www.vrp.be.

4 Het Departement Omgeving van de Vlaamse overheid verkende de impact van COVID-19 op het omgevingsbeleid en besluit dat de lange termijnuitdagingen voor het omgevingsbeleid niet fundamenteel wijzigen: *"Ondanks COVID-19 is de structurele toestand van Vlaanderen hetzelfde gebleven: zaken als de ruimtelijke organisatie, het bebouwde patrimonium, ecosystemen of grondwatersystemen vertonen nog altijd de zelfde sterktes en zwaktes als voor de coronacrisis. En ook de lange termijnuitdagingen zijn niet plots verdwenen. Klimaat, energie, biodiversiteit, mobiliteit, enzovoorts blijven inspanningen vragen."* Het Departement stelt wel dat de opgaven voor de fysieke leefomgeving té groot zijn voor een terugkeer naar business as usual en wil het momentum van de crisis aangrijpen om tijdelijke maatregelen te consolideren in een kwaliteitssprong en positieve trends te versnellen. De verkenning detecteert daartoe een aantal hefbomen om een 'beter normaal' te stimuleren. Het zijn veelal beleidskeuzen die Trage Wegen mee kan ondersteunen: een versnelling van het beleid voor groenblauwe netwerken, de creatie van rustoasen en luwteplekken, de aanleg van bredere stoepen, het garanderen van nabije basisvoorzieningen (waaronder toegankelijk groen), het verder stimuleren van trends als fietsen of telewerk, enz. Zie: **MERTENS G., DEBROCK S. & VAN DER LECQ R.** (2020), "Omgevingsbeleid als vaccin tegen onzekerheid. Impact van de gezondheidscrisis als test voor de veerkracht van het omgevingsbeleid", *Plandag 2020: Nieuwe zekerheid, Groningen: Stichting Planologische Discussiedagen*, https://plandag.net/. De Britse geograaf Tim Cresswell stelt eveneens dat de coronacrisis bestaande trends eerder accentueert dan er een breuk mee vormt: *"COVID-19 and its mobilities are not an aberration but, instead, evidence of the way 'normality' has been spatially rendered. The spread of the virus is a kind of proxy for the shape of already existing mobilities – the reach of roads into previously unexploited forests, the global web of logistical and supply chain networks, the lattice of flight corridors traced by planes carrying over six million people a day. The aberration of COVID also piggy backs on the 'normal' mobility inequities: outbreaks in refugee camps around the Mediterranean, higher rates of infection among poorly paid 'unskilled' workers (recently rebranded as 'key workers') who have no choice but to travel daily as transport workers or zero hour contract delivery drivers, increased burdens borne by people with brown and black skin who are less likely to be able to safely work from home."* Zie: **CRESSWELL T.** (2021), "Valuing mobility in a post COVID-19 world", *Mobilities*, Volume 16, Issue 1, pp. 51-65.

5 In de 2030 Agenda voor Duurzame Ontwikkeling hebben alle lidstaten van de Verenigde Naties zich geëngageerd om de nodige initiatieven en beslissingen te nemen die nodig zijn om onze planeet en maatschappij op een duurzame koers te brengen. Het gaat over de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen of *Sustainable Development Goals* (SDG's) die tegen 2030 bereikt moeten worden. Zie de Belgische SDG-website: www.sdgs.be. Via Vizier 2030 wil de Vlaamse overheid de Sustainable Development Goals implementeren: https://do.vlaanderen.be/vizier2030. Daarnaast beschikt Vlaanderen over een reeks sectorale beleidsplannen, waarin 2030 als belangrijke mijlpaal verschijnt, zoals het Vlaams klimaat- en energieplan 2021-2030 of het luchtbeleidsplan 2030. De Europese beleidsplannen kaderen in de Europese Green Deal: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_nl.

6 Vanaf de jaren 1960-70 begonnen de negatieve effecten van automobiliteit door te wegen. De eerste belangenverenigingen voor zachte mobiliteit zagen het levenslicht: de *International Federation of Pedestrians* (www.pedestrians-int.org) werd opgericht in 1963; in 1983 volgde de *European Cyclists' Federation* (https://ecf.com/). In 1982 werd in Vlaanderen de vzw *Langzaam Verkeer* opgericht; in 2005 zou die organisatie splitsen in *Mobiel 21* (www.mobiel21.be) en *Vectris* (www.vectris.be). Het *Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid* (nu VIAS Institute: www.

vias.be) ontstond in 1986 en in 1990 zag de *Vlaamse Stichting Verkeerskunde* (www.vsv.be) het levenslicht. Samen zorgden deze organisaties er vanaf de jaren '90 voor dat verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid een prominentere plaats kregen op beleidsagenda's. In de jaren 1980-90 groeide ook het besef dat natuurbehoud, integrale milieukwaliteit en ruimtelijke ordening sterk met elkaar vervlochten zijn. Wetenschappers en natuurbeschermers stelden vast dat de kleine omvang en het versnipperde karakter van de Vlaamse natuurwaarden een meer integrale benadering van natuurbehoud en landschapszorg noodzakelijk maakten. Nieuwe concepten zoals 'ecologische netwerken' en 'natuurontwikkeling' vonden ingang. Exemplarisch was het standaardwerk *Punten en Lijnen in het Landschap* (samengesteld door Geert De Blust en Martin Hermy), dat verscheen in 1997. Innovatieve vormen van samenwerking zagen het licht, zoals de regionale landschappen vanaf 1990 (www.regionalelandschappen.be). Met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997) en het Natuurdecreet (1997-98) kreeg het Vlaamse beleid inzake de kwaliteit van ruimte, milieu en natuur, in enkele jaren tijd een geheel nieuw juridisch kader. Op het terrein verschenen ondertussen toonaangevende initiatieven, vaak in een context van streekontwikkeling of postindustriële infrastructuurreconversie. In 1995 werd bijvoorbeeld het eerste fietsroutenetwerk in het noordoosten van Limburg geopend door het *Regionaal Landschap Kempen en Maasland*, dat vijf jaar eerder was opgericht als eerste regionaal landschap. Ook nog in 1995 initieerde de Waalse regio haar RAVeL project (*Réseau Autonome de Voies Lentes* - https://ravel.wallonie.be). Dit succesvolle netwerk van trage wegen maakt gebruik van jaagpaden en voormalige spoorbeddingen en is vooral gericht op fietsers. Eveneens in Wallonië vond in diezelfde periode (1998) de oprichtingsvergadering van de *European Greenways Association* plaats, een platformorganisatie die 'groene' verbindingen promoot op Europees niveau (zie www.aevv-egwa.org). En sinds 2000 wordt Walk21 georganiseerd, de jaarlijkse internationale conferentie voor voetgangers en voetgangersvriendelijke steden (www.walk21.com).

7 Op 25 november 2019 was een delegatie van de begeleidingscommissie van het Departement Omgeving te gast bij Trage Wegen voor een tussentijdse evaluatie van ons meerjarenplan 2017-2021. Ook de commissie leek te waarschuwen voor wat we inhoudelijke 'verdunning' kunnen noemen: *"Om de missie invulling te geven, schuift de vereniging in de periode 2017-2021 3 thema's naar voor: omgeving, mobiliteitscultuur en commons. ... Commons is het meest vernieuwende en embryonale van de 3 thema's ... De commissie suggereert om voor de transitierol rond de commons een stap terug te zetten en de hoge ambitie naar een iets lager niveau terug te schroeven."* (Departement Omgeving, verslag begeleidingscommissie, p. 3-4).

8 De delegatie van de begeleidingscommissie bij ons eerste meerjarenplan 2017-2021 deed een gelijkaardige aanbeveling: *"De commissie vindt dat de positionering beter uit de verf mag komen: welke rollen primeren? Wat zijn de succesverhalen?"* (Departement Omgeving, verslag begeleidingscommissie, p. 7).

9 De Italiaanse cultureel geografe Laura Lo Presti omschrijft de actuele explosie aan cartografische toepassingen als volgt: *"We live in an epoch in which the map and its metamorphosis increasingly involve multiple referents, users, media and practices: orienting, visualising, surveying, controlling, locating, catching, mining and tracking all sorts of data on places, bodies, objects, movements and habits; as well as walking, exploring, travelling, drawing, writing, connecting and assembling look to have all been phagocytised by the semantic field of mapping."*; **LO PRESTI L.** (2019), "Post(mortem) cartographies. Reframing the cartographic exhaustion in the age of mapping's excess", in: **BARGUES-PEDRENY P., CHANDLER D. & SIMON E.** (Ed.) (2019), *Mapping and politics in the digital age*, Abingdon, Oxon: Routledge.

10 De keuze om een methodische sterkhouder in de verf te zetten, sluit ook aan bij volgen-

de suggestie van de begeleidingscommissie bij ons eerste meerjarenplan 2017-2021: *"De term 'nieuwe methodieken' wordt vaak gebruikt in het meerjarenplan. De beschrijving, zoals 'thema's op een experimentele manier verbinden en koppelen aan het actuele transitiemodel' is ambitieus maar blijft abstract. De commissie doet de suggestie om niet meer zozeer in te zetten op nieuwe methodieken maar wel op consolidering/perfectionering van bestaande methodieken."* (Departement Omgeving, verslag begeleidingscommissie, p. 6)

11 Onze formulering van de aardingsfase is ook een verwijzing naar het Antropoceen en een knipoog naar de recente ideeën van de Franse filosoof en socioloog Bruno Latour, een toonaangevende denker van het Antropoceen. Volgens Bruno Latour verplicht het 'Nieuwe Klimaatregime' ons te 'landen' voorbij de aloude breuklijn tussen 'het Globale' en 'het Lokale': *"En dramatisant jusqu'à l'extravagance, disons que c'est un conflit entre les humains modernes qui se croient seuls dans l'Holocène en fuite vers le Global ou en exode vers le Local; et les terrestres qui se savent dans l'Anthropocène et qui cherchent à cohabiter avec d'autres terrestres sous l'-autorité d'une puissance sans institution politique encore assurée"*, **LATOUR B.** (2017), *Où atterir? Comment s'orienter en politique*, Paris: La Découverte, p. 115. Tegenover de moderniteit, waarbij de mens zich als het ware buiten de planeet plaatste (de 'bodemlozen'), stelt hij de vector van "het Aardse" (*le Terrestre*), een vorm van "landen", thuiskomen, toebehoren, 'hechting' aan de 'Kritieke Zone' die de aardbol omspant, samen met diverse 'belanghebbende aardbewoners' (van bodembacteriën, over fauna en flora tot hele ecosystemen). Bruno Latour is zich bewust van de valkuilen die zijn richtingaanwijzer van het Aardse mogelijks creëert en benadrukt het onderscheid met verstarde versies van 'het Lokale': *"La négociation – la fraternisation? - entre les tenants du Local et du Terrestre doit porter sur l'importance, la légitimité, la nécessité même d'une appartenance à un sol, mais, c'est là toute la difficulté, sans aussitôt la confondre avec ce que le Local lui a ajouté: l'homogénéité ethnique, la patrimonialisation, l'historicisme, la nostalgie, l'inauthentique authenticité. ... Alors que le Local est fait pour se différencier en se fermant, la Terrestre est fait pour se différencier en s'ouvrant. ... le Terrestre tient à la terre et au sol mais il est aussi mondial, en ce sens qu'il ne cadre avec aucune frontière, qu'il déborde toutes les identités."* (ibid., p. 71-72). Bepaalde auteurs zijn niet volledig overtuigd door de 'open' houding die Latour met het Aardse propageert. De geografe Stephanie Wakefield is bijv. kritisch voor het antihumanisme, de wanhoop, het emancipatorische deficit en het moralisme dat zij in Latours en andere 'post-apocalyptische' visies (zoals het paradigma van 'veerkracht') herkent. Ze hekelt de wijze waarop menselijke aspiraties in een context van toenemende disruptie, rampspoed of zelfs ineenstorting gereduceerd worden tot veiligheid, afhankelijkheid en een kil, beteugeld overleven op de ruïnes van de moderniteit, onder het juk van een onvoorspelbare planeet: *"the opposite or reversal of what are seen as modernity's erroneous ways are posited: interlinkage with Earth systems not only as a possible way of understanding one's relationship to the world, but moreover as thé relationship to the world; brokenness and survival in opposition to hubristic modern humanism, etc. In Latour's case, the desire for a new sovereign is as we have seen explicit, manifest in the imagined form of Gaia. From resilience to Anthropocene imaginaries, in both cases the result is that a similar story is actually told: there is only one world. ... the moral code works to govern the question of being. ... In thinking they know what being is and that they can determine it for others, each seemingly opposed discourse thus washes over the singular irreducible quality of life"*, **WAKEFIELD S.** (2020), *Anthropocene Back Loop: Experimentation in Unsafe Operating Space*, London: Open Humanities Press, p. 72. Voor een algemene bespreking van het Antropoceen, zie **WHITEHEAD M.** (2014), *Environmental transformations: A geography of the Anthropocene*, London: Routledge.

12 De vraag of een bepaalde weg al dan niet een openbaar karakter heeft, kan tot onduidelijkheid en discussie leiden. Een deel van de verwarring vloeit voort uit het gebruik van twee verschillende begrippenkaders, die verband houden met onze parameters 'bestemming' en 'gebruik'.

In de eerste plaats is er het 'administratieve' kader dat de juridische bestemming hanteert als een doorslaggevend element om een weg als openbaar te klasseren. Daarnaast is er het kader van het verkeersreglement, waar het openbaar gebruik zorgt voor de kwalificatie als 'openbare weg' en het toepassingsgebied van de verkeersregels bepaalt. In principe kan elke weggebruiker een openbare weg (in deze beide betekenissen) betreden, maar het verkeersreglement of een toegankelijkheidsregeling kan de toegang ontzeggen aan bepaalde weggebruikers. Het openbare karakter (in deze beide betekenissen) staat ook los van de eigendomssituatie van de wegbedding: de grond (wegzate) kan zich in private eigendom bevinden en toch een openbare bestemming of gebruik toelaten. Dit is bijv. het geval voor veel gemeentewegen waarvan de rooilijn beschreven staat in de Atlas der Buurtwegen: hoewel hun bedding (de grond) zich vaak in private eigendom bevindt, zijn zij expliciet bestemd voor de doorgang voor het publiek.

13 Het Gemeentewegendecreet definieert een trage weg als "een gemeenteweg die hoofdzakelijk bestemd is voor niet-gemotoriseerd verkeer" (art. 2, 10°). Deze definitie lijkt ons ontoereikend, omdat ze heel wat wegen uitsluit die een (hoofdzakelijk) autovrij én openbaar karakter hebben, maar niet noodzakelijk onder het wegbeheer van de gemeente vallen.

14 Het ontstaan van de *slow movement* wordt gesitueerd bij de oprichting van de organisatie *Slow Food* in Italië in de tweede helft van de jaren 1980, als reactie op de oprukkende fastfoodketen McDonald's. Deze gastronomische organisatie benadrukt het gebruik van 'eerlijke' seizoensproducten uit eigen regio, traditionele bereidingswijzen en een (hernieuwde) bewustwording van eten en smaak (zie www.slowfood.com). Sindsdien duikt de term 'slow' op in tal van combinaties: slow travel, slow cities, slow reading, slow politics, slow education, slow science, slow work, slow sex, slow fitness, slow design, slow literature, slow art, slow finance, slow journalism, slow politics, slow change, enz. De journalist Carl Honoré beschrijft in zijn bestseller *In Praise of Slow. How a Worldwide Movement is Challenging the Cult of Speed* (2004) een mondiale, culturele revolutie tegen de cultuur waarin 'sneller is beter' het adagium is. Het predikaat *slow* verwijst vaak naar een soort *mindset* (gericht op bewustzijn, verbinding, toewijding, diepgang, kwaliteit, intensiteit, e.d.) en de promotie van ecologisch verantwoorde en sociaal duurzame praktijken. Relevant voor Trage Wegen is alvast het *Città Slow netwerk* (www.cittaslow.org). Om zich drager van het Cittaslow-keurmerk te mogen noemen, moet een gemeente of /stad een kwalitatief milieubeleid voeren, ijveren voor de lokale economie en korte ketens, moderne technieken en tradities combineren, waardevolle landschappen bewaren, gastvrijheid aanmoedigen, de levenskwaliteit van inwoners verzorgen, e.d. In België werd de *vzw Cittaslow Belgium* opgericht in 2017, op initiatief van de Henegouwse gemeente Silly. Vandaag zijn zeven Belgische gemeenten lid van de organisatie: Silly, Enghien, Chaudfontaine, Estinnes, Lens, Maaseik en Jurbise – zie: http://www.cittaslow.be. Voor meer info, zie bijv.: **KNOX P.** (2005), "Creating ordinary places: Slow cities in a fast world", *Journal of Urban Design*, 10(1), pp. 1-11; **VANNESTE D. & GEYSENS I.** (2019), "Cittaslow", *Ruimte*, Vol. 11; iss. 44; pp. 68 – 71; **TRANTER P. & TOLLEY R.** (2020), *Slow Cities. Conquering our Speed Addiction for Health and Sustainability*, Amsterdam: Elsevier.

15 De term 'boundary concepts' werd geïntroduceerd door Star & Griesemer (1989); zij omschrijven ze als "*objects which both inhabit several intersecting social worlds [...] and satisfy the informational requirements of each of them. [they are] both plastic enough to adapt to local needs and the constraints of the several parties employing them, yet robust enough to maintain a common identity across sites. [...] They have different meanings in different social worlds but their structure is common enough to more than one world to make them recognizable, a means of translation*", zie: **STAR S. L. & GRIESEMER J.R.** (1989), "Institutional ecology, 'translations' and boundary objects: amateurs and professionals in Berkeley's museum of vertebrate zoology",

Social Studies of Science, 19(3), pp. 387–420; **STAR S. L.** (2010), "This is not a boundary object: Reflections on the origin of a concept", *Science Technology and Human Values*, 35(5), pp. 601–617. Afhankelijk van de context kunnen begrippen als duurzaamheid, veerkracht, ruimtelijke kwaliteit, groene infrastructuur, landschap of groenblauwe netwerken de rol van grensconcept vervullen. Grensconcepten geven aanleiding om te navigeren voorbij de grenzen van disciplines, organisaties, sectoren of schaalniveaus. Voor een toepassing bij landschapsontwikkeling, zie bijv.: **OPDAM P., WESTERINK J., VOS C. & DE VRIES B.** (2015), "The role and evolution of boundary concepts in transdisciplinary landscape planning", in: *Planning Theory & Practice*, volume 16, issue 1, pp. 63-78; **WESTERINK J., OPDAM P., VAN ROOIJ S. & STEINGROVER E.** (2017), "Landscape services as boundary concept in landscape governance: building social capital in collaboration and adapting the landscape", in: *Land Use Policy,* 60, pp. 408-418.

16 Een zone 30 is een gebied van één of meerdere straten waar een snelheidsbeperking geldt en waar de verblijfsfunctie primeert of waar de verkeersfunctie ondergeschikt wordt gemaakt op de verblijfsfunctie. Zie: **BIVV/VIAS** (2007), *Brochure ter attentie van de wegbeheerders: Zone 30. Voor meer veiligheid en verkeersleefbaarheid in de bebouwde kom* (www.vias.be). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd de maximumsnelheid bijvoorbeeld sinds 1 januari 2021 veralgemeend tot 30 km/u, behalve op de hoofdwegen – zie: https://stad30.brussels/. Woonerven en erven zijn bijzondere openbare plaatsen die het samengaan van voetgangers en gemotoriseerd verkeer toelaten. Zowel in een woonerf, als in een erf mogen de voetgangers de volledige breedte van de openbare weg gebruiken, moeten de bestuurders zo nodig stoppen voor de voetgangers en is de snelheid beperkt tot 20 km/u. In een woonerf overweegt de woonfunctie, terwijl een erf een meer gemengd karakter heeft. Voor meer info, zie: **BIVV/VIAS** (2013), *Brochure ter attentie van de wegbeheerders: Het (Woon)Erf.* Een schoolstraat is een straat aan de ingang van een school, die bij het begin en het einde van de schooldag tijdelijk wordt afgesloten voor inrijdend gemotoriseerd verkeer. Het concept 'schoolstraat' staat sinds 20 oktober 2018 in de wegcode. Voor meer info, zie: www.paraatvoordeschoolstraat.be. Een fietsstraat is permanent ingericht als fietsroute en is herkenbaar aan het rode wegdek. Motorvoertuigen zijn er toegestaan, maar dienen specifieke gedragsregels ten aanzien van fietsers te respecteren (de maximumsnelheid is 30 km/u. en motorvoertuigen mogen geen fietsers inhalen). Het concept 'fietsstraat' staat sinds 13 februari 2012 in de wegcode. Voor meer info, zie: **FIETSBERAAD VLAANDEREN** (2015), *Cahier Fietsstraten in Vlaanderen*; **OPZOEKINGSCENTRUM VOOR DE WEGENBOUW – OCW** (2018), *Brussels fietsvademecum, deel 9: Fietsstraten*. Een voetgangersgebied of –zone is een gebied waarin in principe alleen voetgangers zich mogen bewegen. De bestuurders die er mogen in rijden (vb. vuilnisophaling, openbaar vervoer e.d.) moeten stapvoets rijden; ze moeten de doorgang vrij laten voor de voetgangers en zo nodig stoppen. Bekende voorbeelden in ons land zijn de autovrije binnenstad van Gent en de autovrije heraanleg van de Centrale Lanen in het Brusselse centrum. Voor gevarieerde, eigentijdse ontwerpconcepten van fiets- en wandelinfrastructuur, zie bijv.: **CECCON P. & ZAMPIERI L.** (2016), *Paths, Tracks and Trails. Designing for Pedestrians and Cyclists*, Mulgrave, Victoria: The Images Publishing Group Pty Ltd.

17 De maatschappelijke kosten verbonden aan het autoverkeer zijn bekend: uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen, geluidshinder, ruimtebezetting, verkeersonveiligheid, verkeerscongestie, infrastructuurkosten, versnippering van groen, enz. Al in 1968 legde de architect Renaat Braem de vinger op de wonde in zijn pamflet 'Het lelijkste land ter wereld': *"De ontoereikendheid van de kollektieve verkeersmiddelen maakt de wagen tot een noodzakelijke verlenging van de benen, naast zijn verheffing, door de reklame, tot essentieel statussymbool. Daar echter de besturen door honderd banden met de industrie verbonden zijn, wordt die auto het ware centrum van alle inspanningen. ... Door massaproduktie werd de auto zo bereikbaar voor iedereen, dat hij een onmisbaar instrument kon worden en door een eigenaardige reflektie in de*

menselijke geest van middel tot doel werd. ... Verkeer om het verkeer! ... De zaken evolueren nu verder zo, dat alles van dit verkeer gaat afhangen. Men legt de markt of de supermarkt niet in 't midden van een door mensen bezette ruimte, maar annexeert ze aan een verkeersweg; .... En zo wordt de stad allengs een volkomen vormloze, amorfe vlek op het aanschijn der aarde, zonder enige herkenbare orde, gegroeid volgens de weg van de minste weerstand", zie: **BRAEM R.** (1968), *Het Lelijkste Land ter Wereld*, Leuven: Davidsfonds, p. 29-31. Voor een analyse van het dominante autosysteem en mogelijke uitwegen, zie bijv.: **PEETERS K.** (2000), *Voorruitperspectief: Wegen van het Impliciete Autodenken,* Leuven: Garant; **DENNIS K. & URRY J.** (2009), *After The Car*, Cambridge: Polity; **BELIJENBERG A.** (2015), *Nieuwe mobiliteit. Na het autotijdperk,* Delft: Eburon Academic Publishers; **DEMOLI Y. & LANNOY P.** (2019), *Sociologie de l'automobile, Paris: La Découverte*; **MACHARIS C.** (2020), *Met een factor 8 naar de mobiliteit van de toekomst*, Oostkamp: Stichting Kunstboek; **VERKADE T. & TE BRÖMMELSTROET M.** (2020), *Het Recht van de Snelste. Hoe ons verkeer steeds asocialer werd,* Amsterdam: De Correspondent Uitgevers B.V.

18 https://www.statistiekvlaanderen.be/nl/verkeersslachtoffers-0

19 https://www.fietsersbond.be/nieuws/1-fietsdode-om-de-5-dagen-dat-het-nieuwe-normaal

20 Zie: https://www.milieurapport.be/publicaties/2019/actualisatie-geluidshinderindicatoren-2018. Het plan QUIET.BRUSSELS (2019) stelt de gezondheidsimpact van geluidshinder op scherp: *"Zo heeft verkeerslawaai in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2016 een verlies veroorzaakt van 10.000 gezonde levensjaren door ongemak en verstoorde slaap, waarvan 84% te wijten is aan het wegvervoer. Gemiddeld komt dit overeen met een verlies van 8 gezonde levensmaanden voor iedere inwoner van Brussel. Financieel gezien stelt dit een kost van inactiviteit voor die berekend wordt op meer dan 500 miljoen euro per jaar."* Zie: **LEEFMILIEU BRUSSEL** (2019), *QUIET.BRUSSELS. Plan voor de preventie en bestrijding van geluidshinder en trillingen in een stedelijke omgeving*, p. 18.

21 Zie: https://www.vmm.be/lucht/luchtverontreiniging/verkeer/verkeer#section-1. Het Federaal Planbureau berekende dat de directe uitstoot van broeikasgassen in België door het vervoer van personen en goederen bij ongewijzigd beleid tegen 2040 met 2,8 procent groter zal zijn dan in 2015. Het Planbureau herinnert er aan dat de EU tegen 2050 een reductie van 60 procent heeft opgelegd aan de transportsector. Zie: **FEDERAAL PLANBUREAU & FOD MOBILITEIT EN VERVOER** (2019), *Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2040*. Het Milieurapport Vlaanderen preciseert: *"In het algemeen gaat de uitstoot van broeikasgassen door transport nog steeds in stijgende lijn, ondanks de toegenomen brandstofefficiëntie en het stijgende gebruik van biobrandstoffen, die als CO2-neutraal beschouwd worden. Dit is te wijten aan de onophoudelijke toename van de activiteit van het wegtransport, vooral het vrachtvervoer, en bijgevolg van het aantal voertuigkilometers. Door de financieel-economische crisis in 2008 was er wel een tijdelijke, beperkte daling van de activiteit, wat zich weerspiegelt in de broeikasgasemissies van die periode. Daarnaast is er een toename van het aantal SUV's (Sport Utility Vehicles). Deze wagens verbruiken meer dan de gemiddelde personenwagen, waardoor hun uitstoot ook hoger ligt. In 2018 was de totale uitstoot door transport 9 % hoger dan in 2000."* Zie: https://www.milieurapport.be/sectoren/transport/emissies-afval/broeikasgassen.

22 Zie: **VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ** (2020), *Uitstoot en luchtkwaliteit in Vlaanderen. Evaluatie 2020 – samenvatting* (https://www.vmm.be/publicaties/lucht-2020)

23 Zie: **FEDERAAL PLANBUREAU & FOD MOBILITEIT EN VERVOER** (2019), *Vooruitzichten van de*

transportvraag in België tegen 2040 (https://www.plan.be/publications/publication-1862-nl--vooruitzichten_van_de_transportvraag_in_belgie_tegen_2040).

24 zie: **DELHAYE E., VANHERLE K. & VAN ZEEBROECK** (2019), *Impact-analyse: verschuiving van publieke middelen naar openbaar vervoer en actieve modi,* uitgevoerd in opdracht van Greenpeace Belgium vzw (https://www.tmleuven.be/nl/project/publiekemiddelenmobiliteit). Deze studie nuanceert wel dat er heel weinig zicht is op de huidige bestedingen voor de modi fiets en voetgangers: *"Hier zijn vier grote redenen voor. Ten eerste zijn de uitgaven voor fietsers vaak onderdeel van andere posten in de begrotingen ("algemeen mobiliteitsbeleid"). Ten tweede bevatten sommige specifieke begrotingen voor fietsinfrastructuur ook kostenposten die niet direct gerelateerd zijn aan de fietsinfrastructuur zelf. Ten derde zijn de bevoegdheden enorm versnipperd waardoor het heel moeilijk is om een volledig beeld te krijgen. Tot slot is er ook het probleem dat investeringen vaak gewoon niet deelbaar zijn. Denk bijvoorbeeld aan het inrichten van een zone 30 – een maatregel die zeker positief is voor fietsers (en voetgangers), maar niet echt onder "fietsinfrastructuur" valt en eerder aanzien wordt als auto-infrastructuur. Daarom zijn de cijfers in deze studie duidelijk een ondergrens, al kunnen we wel stellen dat er het minst in deze vervoerswijze geïnvesteerd wordt."* (rapport p. 26)

25 De wisselwerking tussen het 'gemotoriseerd' en het 'traag' netwerk gaat terug tot de opkomst van het automobielsysteem. Het vaak eeuwenoude weefsel van onverharde (trage) wegen werd vooral vanaf de jaren 1950 stelselmatig verbreed, verhard en uitgerust met nutsleidingen en (auto)voorzieningen. Discrete lokale paadjes raakten doorsneden door autosnelwegen of overbouwd. Trage verbindingen vielen in onbruik, raakten overgroeid of werden onrechtmatig afgesloten. Het 'traag netwerk' werd gaandeweg geamputeerd tot de onaantrekkelijke, onsamenhangende 'confetti' van geïsoleerde wegsegmenten die wij vandaag aantreffen. Die wisselwerking betreft niet alleen de fysieke structuur, maar ook het gebruik van beide netwerken. De beheersing van het autoverkeer is vandaag een basisvoorwaarde om een fiets- en voetgangersbeleid te doen slagen: minder autoverkeer maakt stappen en trappen aantrekkelijker. Omgekeerd vermindert een performant traag netwerk de auto-afhankelijkheid.

26 Wegencategorisering is een gekend instrument in de verkeerskunde. Een hiërarchische indeling maakt duidelijk langs welke wegen het verkeer komt en om welk type verkeer (verkeersstroom en samenstelling) het gaat. In het verleden gebeurde wegencategorisering nagenoeg uitsluitend vanuit het perspectief van de automobilist, waarbij klassiek een onderscheid werd gemaakt tussen wegen waar de doorstroming overweegt en wegen waar de verblijfsfunctie overweegt (vb. in de bebouwde kom). De eerste wegencategorisering in Vlaanderen was een onderdeel van het *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* (1997). Wandel- en fietspaden bleven daarbij onbesproken als restcategorie. In 2014 hield Trage Wegen samen met mobiel21 nog een pleidooi om ook trage wegen als categorie op te nemen - zie: **TRAGE WEGEN & MOBIEL21** (2014), *Slimme Mobiliteitsschakels. Aanpak doorsteekbaarheid steden en gemeenten*. Tot vandaag is er geen formele wegencategorisering die trage wegen als dusdanig opneemt of differentieert. In diverse projectcontexten schoof Trage Wegen de afgelopen jaren wel een typologie van het traag netwerk naar voor, vaak gebaseerd op de afstandsklasse of functie van een wegsegment of verbinding. In een studie voor de stad Genk hanteerden wij bijv. de categorieën langeafstandsweg, aanlooproute, schakel, doorsteek, pleinweg, domeinweg en groenpad – zie: **TRAGE WEGEN & DE ANDERE MARKT** (2018), Wegenwerken. *Een nieuwe blik op Genkse Trage Wegen*. In meer recente lokale trajecten maken wij een onderscheid tussen langeafstandswegen, verbinders, verfijners, schakels en verblijfswegen. In 2020 introduceerde de Vlaamse overheid een nieuwe wegencategorisering (via het 'Verzameldecreet Mobiliteit'). Hoewel het nieuwe concept uitgaat van een multimodale benadering, staat het gemotoriseerd verkeer opnieuw cen-

traal. In zijn advies over het Verzameldecreet (27 maart 2020) wijst de MORA op het ontbreken van de link met de netwerken van de andere modi, waaronder de fietsroutenetwerken en de trage wegen. Voor meer info over de nieuwe wegencategorisering, zie: **LAUWERS D., ADRIAENSEN J. & DE BACKER D.** (2019), "Naar een nieuwe wegencategorisering in Vlaanderen, een studie naar de basis voor een robuuster netwerk", in: *Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk*, 21 en 22 november 2019, Leuven.

27 'Ruimtelijke kwaliteit' en 'Omgevingskwaliteit' zijn glibberige termen, waar men vele kanten mee uit kan. Vaak worden gebruikswaarde (bruikbaarheid en functionele samenhang), toekomstwaarde (aanpasbaarheid, duurzaamheid en beheerbaarheid) en belevingswaarde (diversiteit, identiteit en schoonheid) onderscheiden. Het gaat dus niet louter om een esthetische kwaliteit, maar om het samengaan van verschillende zaken: de ruimtelijke inpassing, de gebruiksvriendelijkheid, de sociale interactie die een ruimtelijk project teweegbrengt, enz. Gezien de diverse opvattingen die bestaan over wat een omgeving 'kwalitatief' maakt, is het niet evident die kwaliteit te omschrijven, beoordelen of stimuleren. Het 'zoeken' of het proces worden dan ook beschouwd als onderdeel van het bepalen en bevorderen van kwaliteit. Het onderzoeksproject SPINDUS (*Spatial Innovation, Planning, Design and User Involvement*) gaf bijv. een multidimensionale en sociaal ingebedde invulling aan het begrip ruimtelijke kwaliteit. Daarvoor brachten de onderzoekers ontwerpend onderzoek, strategisch en institutionele planning en sociale innovatie met elkaar in verband. Zie: **SEGERS R., VAN DEN BROECK P., KHAN A.Z., MOULAERT F., SCHREURS J., DE MEULDER B., MICIUKIEWICZ K., VIGAR G. & MADANIPOUR A.** (ed.) (2013), H*andboek ruimtelijke kwaliteit. Het Spindus project. Praktische methoden voor de beoordeling, implementatie en evaluatie van ruimtelijke kwaliteit*, Brussel: Academic & scientific publishers. Voor een concrete toepassing van het begrip omgevingskwaliteit, kunnen wij verwijzen naar de werking van de VLM (Vlaamse Landmaatschappij). Omgevingskwaliteit is een sleutelelement in hun missieformulering en de afgelopen jaren volgde VLM een traject om het concept verder te operationaliseren. Zie: https://www.vlm.be/nl/themas/platteland/Platform-plattelandsonderzoek/omgevingskwaliteit_in_actie/.

28 Dit sluit aan bij de recente keuze van de overheden in Nederland en Vlaanderen om het beleid voor ruimte en milieu te integreren in een integraal omgevingsbeleid. De Nederlandse Omgevingswet, die naar verwachting op 1 januari 2022 in werking treedt, bundelt en moderniseert maar liefst 26 wetten samen in één integrale wet op het gebied van de fysieke leefomgeving. Die nieuwe Omgevingsvisie integreert ruimte, verkeer en vervoer, wonen, water, natuur, milieu, gebruik van natuurlijke hulpbronnen en het cultureel erfgoed. Zie: https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/omgevingswet. In Vlaanderen wijzen de samenvoeging van de Departementen "Leefmilieu, Natuur en Energie" en "Ruimte Vlaanderen" tot het Departement "Omgeving" (2017) en de invoering van de omgevingsvergunning (2018) op eenzelfde tendens. Vooralsnog wordt in Vlaanderen verder gewerkt met meerdere thematische of sectorale plannen zoals een Vlaams Energie- en klimaatplan 2021-2030, het Vlaams luchtbeleidsplan 2030, het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2018), het Renovatiepact (2015), de Mobiliteitsvisie (in opmaak; https://mobiliteitsvisie2040.vlaanderen.be), enz. Zie ook: **LEFEBER K.** (2019), *De integrale omgevingsvisie, een utopie?,* bijdrage voor de PlanDag (https://plandag.net/).

29 Met ons 'ruimtebeslag' zijn we koploper in Europa en een aanhoudende spiraal van verspreid wonen (*urban sprawl*) bemoeilijkt een reële mobiliteitsshift. Autogebruik is nog steeds dominant in Vlaanderen, zelfs voor korte verplaatsingen. De autoluwe golf lijkt vooral aan te slaan in stadskernen, terwijl ruim 60 procent van de Vlamingen niet in verstedelijkt gebied woont. Voor een kritische analyse van de problematische verwevenheid van wonen en mobiliteit in 'nevelstad' Vlaanderen, zie bijv: **GRIETENS E.** (2009), *Vlaanderen in de knoop. Een uitweg uit de ruimtelijke*

wanorde, Brussel: ASP; **CANFYN F.** (2014), *Het syndroom van verkavelingsvlaanderen. Radicaal pleidooi voor stedelijk wonen*, Brussel: ASP/VUBpress. Het Departement Omgeving verkent momenteel de mogelijkheden om de verspreide bebouwing in Vlaanderen duurzamer te maken, zie: https://omgeving.vlaanderen.be/verspreide-bebouwing. Op de website www.mimolo.be voorziet de Vlaamse overheid tools en informatie om milieuproblemen veroorzaakt door wegverkeer op lokaal niveau aan te pakken. Voor een overzicht van de mogelijkheden om (onderdelen van) de vervoersinfrastructuur in Vlaanderen te transformeren, zie: **NEXT ARCHITECTS** (2020), *Transver*. Einddocument 14 juli 2020, in opdracht van het Departement Omgeving van de Vlaamse overheid.

30 Klassieke werken over de rol van publieke ruimte in een stedelijke contaxt, zijn bijv.: **LOFLAND L. (1998),** *The Public Realm: Exploring the City's Quintessential Social Territory*, Hawthorne, N.Y.: Aldine de Gruyter; **GEHL J.** (2010), *Cities for People*, Washington, DC; **SENNETT R.** (2018), *Building and dwelling: ethics for the city,* London: Penguin Books. Voor een analyse van publieke levendigheid in het buitengebied, zie: **LEINFELDER H.** (2007), *Open ruimte als publieke ruimte. Dominante en alternatieve planningsdiscoursen ten aanzien van landbouw en open ruimte in een (Vlaamse) verstedelijkende context*, Gent : Academia press.

31 Sportdeskundigen spreken van 'lichte gemeenschappen' om te verwijzen naar vormen van collectieve sportdeelname buiten het traditionele sportsysteem van sportclubs. Dit houdt sterk verband met de groeiende populariteit van recreatief wandelen en fietsen: *"Een behoorlijk aantal fiets- en loopsporters is dus tezamen met anderen sportactief zonder hiervoor over een formeel lidmaatschap van een sportclub te beschikken om hun geliefkoosde sport uit te oefenen. Velen van hen participeren individueel in collectieve evenementen, waaronder city runs en (recreatieve) fietstochten. Zij zien het fietsen of lopen als hun hoofdsport, trainen gedurende het jaar zowel op individuele wijze als in groepsverbanden, maken daartoe gebruik van virtuele netwerken en servicepunten, maar sluiten zich niet aan bij één van de traditionele aanbieders, i.c. atletiek- of wielerclubs. ... Steeds meer sporters voelen zich immers aangesproken door het aanbod van lichte sportgemeenschappen."* Zie: **SCHEERDER J., VAN BOTTENBURG M. & PAUWELS G.** (2008), "De opkomst van lichte sportgemeenschappen. Nieuwe organisatievormen in de sport als uitdaging voor sportaanbieders", in: *Vlaams Tijdschrift voor Sportbeheer*, nr. 206, pp. 27 – 33.

32 **SOENEN R.** (2006), *Het kleine ontmoeten. Over het sociale karakter van de stad*, Antwerpen--Apeldoorn: Garant.

33 In de literatuur rond landgebruik verwijst de term 'interface' naar plekken die meerdere (informele) bestemmingen hebben of die door verschillende actoren op verschillende manieren worden gebruikt. Ze bevinden zich als het ware in een tussentoestand tussen twee andere locaties of tussen twee invullingen. Wij beschouwen trage wegen als dergelijke 'interfaces': ze zijn niet zozeer bepaald door een eenduidige bestemming, maar laten meervoudig ruimtegebruik toe. Zie: **DEWAELHEYNS V., LEINFELDER H. & GULINCK H.** (eds.) (2018), *Challenging the boxes. Interfaces in landscape and land use*, Antwerpen: Gompel & Svacina.

34 Er is bijv. een uitgebreide literatuur over de uiteenlopende beleving en behoeften van diverse voetgangers in verschillende contexten. De multidisciplinaire studie over *Pedestrian Quality Needs* (PQN) uitgevoerd in de periode 2006-2010 is in dit verband een internationaal sleuteldocument. Zie: **METHORST R., MONTERDE-I-BORT H., RISSER R., SAUTER D., TIGHT M. & WALKER J.** (Eds.) (2010) *Pedestrians' Quality Needs. Final Report of the COST project 358,* Cheltenham: Walk21, www.walk21.com/pqn-project.

35 Participatie produceert draagvlak voor beleid en verhoogt haar implementatiekansen. Eventuele valkuilen kunnen verband houden met bijv. legitimiteit, representativiteit, schaalniveau, rolverdeling, conflictbeheer, verwachtingsmanagement, nazorg, enz. Zie bijv. **HEALEY P.** (1997), *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*, London: Macmillan; **LANCKSWEERDT E., THIJSSEN P., VAN DOOREN W. & DIERICKX G.** (2010), *De burger aan zet. Zin en onzin van participatie*, Antwerpen: Politeia; **PISMAN A.** (2012), *De Verkenning van Het Leefstijlconcept in Een Subjectgerichte Ruimtelijke Planningstrategie*, Zelzate: University Press; **HUYBRECHTS L. et al** (2014), *Participation Is Risky: Approaches to Joint Creative Processes*, Amsterdam: Antennae & Valiz; **DEVISCH O., HUYBRECHTS L. & STIEGLITZ J.** (2017), *Leren participeren. Leren van participatieprocessen in ruimtelijke planning*, uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Planbureau voor Omgeving, www.lerenparticiperen.be; **CLAEYS M.** (2018), *Red de democratie!*, Kalmthout: Polis; **KUHK A., HEYNEN H., HUYBRECHTS L., SCHREURS J. & MOULAERT F.** (2019), *Participatiegolven: Dialogen over ruimte, planning en ontwerp in Vlaanderen en Brussel*, Leuven: Leuven University Press.

36 Al voor de introductie van het Gemeentewegendecreet (2019) begeleidde en coachte Trage Wegen lokale trajecten om het voetgangers- en fietsnetwerk projectmatig en in overleg te versterken. De eerste piloottrajecten werden in de periode 2003-2008 uitgevoerd en sindsdien ondersteunen wij met onze procesbegeleiding jaarlijks tientallen Vlaamse steden en gemeenten bij hun beleidsvoering m.b.t. trage wegen. Doorheen de jaren diversifieerden wij daarbij de gehanteerde participatie-instrumenten, van meer klassieke inspraakmomenten (info- en overlegvergaderingen) tot meer eigentijdse methodieken als focusgroepen, verkenningswandelingen, internetconsultatie of participatieve cartografie. De eerste ervaringen met lokale trajecten werden uitvoerig toegelicht in onze publicaties *Wegwijzer trage wegen* (eerste uitgave 2005), *Trage wegen doen bewegen* (2009), *Wegwijs in de Trage Wegen* (2011) en *Slimme Mobiliteitsschakels* (2014). Onze lokale planmethodiek wordt ook – mits bepaalde variaties – toegepast door andere terreinactoren (zoals regionale landschappen, intercommunales of studiebureaus) en vormt de hoeksteen van het provinciale subsidiereglement voor trage wegen in Oost-Vlaanderen dat van kracht is sinds 2009 (zie: https://oost-vlaanderen.be/wonen-en-leven/mobiliteit/buurtwegen-en-tragewegen.html). Sinds 2019 actualiseren wij onze trajectmethodiek conform de bepalingen en accenten uit het Gemeentewegendecreet. Wij schreven mee aan een praktijkgids over het nieuwe juridische kader, waarin ook aandacht wordt besteed aan de kansen en uitdagingen voor de lokale beleidspraktijk inzake trage wegen en netwerken – zie: **BRAET J., CHARLIER F. & CLAYS S.** (2019), *Praktijkgids Gemeentewegendecreet*, Brugge: Die Keure.

37 Zie: **GYSELS D.** (red.) (2014), *De leefstraat. Experimenten met de stad van straks*, Gent: Lab van Troje.

38 Het pleidooi voor een autoluwe stad op mensenmaat gaat terug op de ideeën van bijv. Jane Jacobs (T*he Death and Life of Great American Cities*, 1961) en Jan Gehl (*Life Between Buildings*, 1971). De eerste autoluwe of autovrije zones in (stedelijke) centra waren eerder opgevat als verkeersveiligheidsmaatregel (bijv. de zone 30; vanaf 1 september 2005 verplicht ingevoerd aan alle schoolomgevingen in België) of gestimuleerd omwille van economische incentives (denk aan toerisme in kunsthistorische stadscentra, autovrije winkelgebieden, wandel- en fietsboulevards als onderdeel van *city marketing*, enz.). Voor een kritische bespreking van het 'duurzame' karakter van voetgangerszones opgevat als stedelijk prestigeproject, zie: **BRENAC T., REIGNER H., HERNANDEZ F.** (2013), Centres-villes aménagés pour les piétons: développement durable ou marketing urbain et tri social?, *RTS - Recherche Transports Sécurité,* IFSTTAR, 2014, Piétons, 2013 (04), pp. 267-278. Vandaag worden autoluwe wijken vooral ingezet als hefboom om de

verkeersleefbaarheid en omgevingskwaliteit te verhogen. Zie bijv.: **BUUR & ShiftN** (2014), *Transitie naar duurzame mobiliteit in steden: een analysekader*, studie uitgevoerd in opdracht van MIRA, Milieurapport Vlaanderen in samenwerking met Agentschap Binnenlands Bestuur - Thuis in de Stad; **BILLET W. & CANTERS R.** (2015), *Dossier Autovol, Autoluw, Autovrij,* Leuven: Mobiel 21; A**telier Romain, Osar en P.PUL** (2020). *Ontwerpen van toekomstbestendige en gezonde woonomgevingen*, uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Planbureau voor Omgeving; **TRANTER P. & TOLLEY R.** (2020), *Slow Cities. Conquering our Speed Addiction for Health and Sustainability*, Amsterdam: Elsevier. Voor een toepassing in de Gentse stadsregio, zie het onderzoek 'Gent, transitie in mobiliteit en ruimte' dat LABO RUIMTE opstartte in het voorjaar van 2019: **TRACTABEL, 51N4E, GRANSTUDIO, VUB-COSMOPOLIS, SCELTA MOBILITY** (2020), *Eindrapport Labo Ruimte – Transitie in Mobiliteit en Ruimte*, in opdracht van Departement Omgeving, https://www.vlaamsbouwmeester.be/nl/instrumenten/pilootprojecten/gent-transitie-mobiliteit-en-ruimte. De nood aan een stedelijke mobiliteitsshift met aandacht voor trage wegen is ook als uitdaging benoemd door het Vlaams stedenbeleid, cf. **AGENTSCHAP BINNENLANDS BESTUUR – TEAM STEDENBELEID** (2019), *Thematische stadsvernieuwingsprojecten – oproep 2019 'Zachte mobiliteit en multimodaliteit'*, (https://www.stedenbeleid.vlaanderen.be/lancering-thematische-oproep--stadsvernieuwing-2019).

39 In 2016 heeft Timenco (nu Tridée) een bevraging uitgevoerd naar de ervaringen met zone 30-beleid in middelgrote steden en gemeenten in Vlaanderen. Zie: https://fietsberaad.be/documenten/onderzoek-zone-30-beleid-in-vlaamse-steden-en-gemeenten/. Zie ook een themanummer van de Mobiliteitsbrief: **DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN** (2019), Zone 30, *Mobiliteitsbrief*, nr. 201, september 2019, www.mobielvlaanderen.be. Voor een kanttekening bij de nood aan infrastructuurwijzigingen om Zone 30 mogelijk te maken, zie: **PEETERS K.** (2020), *De ducktest voor de zone 30*, https://deanderekrispeeters.wordpress.com/ (29/12/2020).

40 De term 'mix-wijken' werd geïntroduceerd door Fietsberaad. Het gaat om woonwijken die fietsen in gemengd verkeer veilig en aangenaam maken door een combinatie van circulatieplannen en de invoering van een snelheidsbeperking. Zie: **Fietsberaad Vlaanderen & Tridée** (2017), *Eindrapport verkenningsfase. Scheiden of mengen van fietsen*; **Fietsberaad Vlaanderen** (2018), *Rapport Fix the Mix!*, www.fietsberaad.be. Een beleidsmatige toepassing van verkeersluwe stratenclusters is te vinden in *Good Move*, het Gewestelijk Mobiliteitsplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) dat in 2020 door de Brusselse regering werd goedgekeurd. De organisatie van autoluwe 'verblijfsmazen' vormt er een van de zes prioritaire actieprogramma's (gevat onder het thema "Good Neighbourhood"): *"De ambitie is om de voorwaarden te scheppen om van deze wijken echt verkeersluwe wijken te maken, een aanzienlijke verbetering van de levenskwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte tot stand te brengen en voorrang te geven aan de woonfuncties, de universele toegankelijkheid, de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en de gezondheid. De ambitie is om grote verkeersluwe zones te ontwikkelen, met een diameter van 1 tot 2,5 km. Autoverkeer is er mogelijk voor lokale toegang, maar het doorgaand verkeer wordt sterk ontmoedigd en de snelheden worden systematisch verminderd door de invoering van een voor de gebruikers leesbare en begrijpelijke zone 30 die nog wordt versterkt door concrete inrichtingen (poorteffecten, plaatselijke vernauwingen, borden, enz.)."* Zie: **BRUSSEL MOBILITEIT** (2019), *Good Move. Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030. Strategisch en operationeel plan*, p. 114, www.goodmove.brussels.

41 Met de goedkeuring van het 'Verzameldecreet Mobiliteit' in het Vlaams parlement op 7 oktober 2020, introduceerde de Vlaamse overheid een nieuwe wegencategorisering (deze vervangt de vorige categorisering uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen - RSV). Deze voorziet een

hiërarchische indeling op 3 netwerkniveaus: hoofdwegennet (Europese en Vlaamse Hoofdwegen), dragend netwerk (Regionale wegen en Interlokale wegen) en lokaal netwerk (ontsluitingswegen en erftoegangswegen). De verbindingswegen, bestaande uit het hoofdwegennet en het dragende netwerk, worden geselecteerd door de Vlaamse regering en geïntegreerd in de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's. Steden en gemeenten zijn bevoegd voor de lokale wegen (niet te verwarren met 'gemeentewegen' uit het decreet gemeentewegen, waar het beheer de bepalende factor is, eerder dan de verkeersfunctie). Deze lokale wegen hebben geen verbindingsfunctie en vormen boomstructuren. Tussen de geselecteerde verbindingswegen ontstaan op die manier interlokale mazen die niet doordringbaar zijn voor doorgaand autoverkeer (verkeer zonder herkomst of bestemming in de interlokale zone). Deze mazen bieden heel wat kansen voor conversie (cf. deel 2.2.2. in dit plan) of het vertragen en auloluw maken van autowegen. Aan de categorieën zijn ook inrichtings- en kwaliteitsprincipes verbonden. Terwijl (lokale) ontsluitingswegen nog ingericht worden als autoweg, nemen de erftoegangswegen de vorm aan van shared space, erf, fietsstraat of zone-30 straat. Ruimtelijke inpassing wordt beschouwd als een van de principes van het nieuwe concept voor de wegencategorisering. De ruimtelijke context bepaalt bijv. de haalbaarheid om een weg op bepaald niveau te selecteren of bepaalde variaties inzake inrichting en verkeersregeling te bepalen. Het is dus de bedoeling om eisen inzake autobereikbaarheid goed af te wegen ten overstaan van eisen in verband met verkeersleefbaarheid.

42 Voor meer info over de omschakeling naar meer milieuvriendelijke voertuigen, zie: www.milieuvriendelijkevoertuigen.be.

43 De term micomobiliteit verwijst naar kleine, elektrische vervoersmiddelen De sector van de micromobiliteit is in volle expansie en de regelgeving moet zich nog kristalliseren. Enkele jaren terug bracht een studie de markt van 'licht elektrische voertuigen' in Vlaanderen in kaart, zie: **KU Leuven, Vrije Universiteit Brussel & ASBE** (2017), *Het potentieel van licht elektrische voertuigen in Vlaanderen*, uitgevoerd in opdracht van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid (projectwebsite: https://iiw.kuleuven.be/apps/lev/index.html). Vias coördineert momenteel een Europese studie waarbij de interacties tussen e-step gebruikers en andere weggebruikers worden geanalyseerd: https://www.mobility.vias.be/nl/home/micromobility/. Ondertussen verenigen gebruikers zich ook om de pijnpunten en mogelijke oplossingen met betrekking tot LEVs aan te kaarten (zie bijv. https://legaalrijden.nl/). Zie ook: https://www.slimnaarantwerpen.be/nl/fiets/de-nieuwste-wieltjes-elektrische-step-monowheel; https://www.veiligverkeer.be/inhoud/wat-zijn-voortbewegingstoestellen2/.

44 De actuele woonopgave is complex en kernversterking moet niet alleen verzoend worden met omgevingskwaliteit, maar ook met veranderende gezinssamenstellingen, vergrijzing, betaalbaarheid en de noodzakelijke aanpassing van het bestaande woonpatrimonium aan nieuwe normen. Voor een bespreking, zie hoofdstuk 3 ('Ruimte voor wonen') van het RURA: **PISMAN A., VANACKER S., WILLEMS P., ENGELEN G. & POELMANS L.** (Eds.), (2018), *Ruimterapport Vlaanderen (RURA). Een ruimtelijke analyse van Vlaanderen*, Brussel: departement Omgeving. Zie ook: **MABILDE J.** (2019), *Een klimaatrobuust woonlandschap: verdichten en herverdelen*, https://juliemabilde.com/.

45 P. Vervoort schrijft in dit verband: *"Zeker in dichtbebouwde wijken zal er inventief moeten worden omgesprongen met de mogelijkheden om meer toegankelijk groen te realiseren. Mogelijk kunnen braakliggende terreinen tijdelijk als groenzone voor de buurt dienen, misschien kunnen speelplaatsen van scholen ontharden en gebruikt worden door de buurt tijdens vakanties of in het weekend, misschien komen sommige daken wel in aanmerking voor een park met uitzicht over*

de stad of kunnen verplaatsbare parkjes, zogenaamde 'parklets', tijdelijk een parkeerplaats omtoveren tot micro-park." Zie: VERVOORT P. (2020), "Groene buurten als nieuw normaal", *Plandag 2020: Nieuwe zekerheid*, Groningen: Stichting Planologische Discussiedagen.

46 In 2012 voerde de afdeling Ruimtelijke Planning van de Ugent in opdracht van het ANB een studie ecowijken uit – zie: **MOENTJENS K. & LÜDTKE S.** (2013), *Ecowijken. Definitie, inventarisatie en omschrijving van de randvoorwaarden. Deel A: rapport*, studie in opdracht van het Agentschap voor Natuur en Bos. Voor een analyse van het concept leefbuurten, zie: *MABILDE J.* (2020), *Van Leefstraten naar Leefbuurten*, https://juliemabilde.com/; **Fietsberaad Vlaanderen & Team Vlaams Bouwmeester** (2020), *Buurten met lef, buurten vol leven. Inspiratie en ontwerpstrategieën*, www.leefbuurten.be.

47 Na het pionierswerk in steden als Genève (dat al in 1995 een voetgangersplan voorstelde), maakten diverse steden de afgelopen jaren werk van een voetgangersplan, bijv. Brussel (2012), Wenen (2015) en Utrecht (2015). Oostenrijk heeft zelfs een plan op landelijk niveau (het *Masterplan Gehen*). In 2007 brak Trage Wegen samen met de Voetgangersbeweging een lans voor een integraal voetgangersbeleid op Vlaams niveau (een 'Totaalplan Stappen'). We verkenden een aantal mogelijke beleidsopties en formuleerden beleidsaanbevelingen. Vandaag is er vooralsnog geen regionale aanpak op het vlak van voetgangersbeleid en – kwaliteit. Zie: **VOETGANGERSBEWEGING vzw | STEUNPUNT STRATEN & TRAGE WEGEN** (2007), *Eindrapport Voetgangersbeleid op Vlaams niveau. Operationele nota*, in opdracht van de Vlaamse overheid - Departement Mobiliteit en Openbare Werken, https://www.mobielvlaanderen.be/overheden/artikel.php?thema=1&id=1284. Zie ook: **HORVÁTH F.** (2018), Stad voor stap: hoe voetgangersnetwerken de stad van de toekomst bepalen, *Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk*, 22 en 23 november 2018, Amersfoort; **DE MOL J., GILLES D. & PRICE W.** (2018), Geen andere keuze dan lopen. Inventarisatie / aanleg veilige en comfortabele voetpaden is essentieel voor een kwalitatieve stadsopbouw, *Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk,* 22 en 23 november 2018, Amersfoort; Voor extra achtergrond, zie: https://www.crow.nl/duurzame-mobiliteit/home/systeemintegratie/voetganger

48 Het Cahier Go10 van het Brussels voetgangersbeleid definieert 'natuurlijke looplijnen' als *"micro-trajecten binnen het gezichtsveld van de voetganger: de weg die de voetganger spontaan volgt om de openbare ruimte de doorkruisen, meestal in een rechte lijn op basis van een zichtlijn. Zij veroorzaken vaak 'olifantenpaadjes' door grasperken. Natuurlijke looplijnen zijn dus vooral relevant op het niveau van straat en plein, bij het ontwerp en de inrichting."* Zie: **TIMENCO** (2014), *Brussels voetgangersvademecum, deel 3: Cahier GO10. Richtlijnen voor een voetgangersvriendelijke stad,* https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/professionals/technische-publicaties.

49 Een aantal van deze type-oplossingen voor een betere aanleg van de gewone straat werden in 2019 gedocumenteerd door het Brusselse *team bouwmeester maître architecte* in een brochure: **BOUWMEESTER MAITRE ARCHITECTE** (2019), *[ESPACE – PUBLIEK] 10 ontwerptips voor de gewone straat*, https://bma.brussels/nl/espace-%C2%B7-publiek-2/.

50 Het concept van *shared space*, ofwel gedeeld ruimtegebruik, focust op multifunctionaliteit: in een gedeelde ruimte worden verkeer, verblijf en alle andere ruimtelijke functies in balans gebracht. De typische aanpak van gedragssturing door verkeersregels, verkeersborden en verkeerskundige elementen (zoals verkeerslichten of stoepranden) worden daarbij vervangen door een appel aan sociaal verantwoordelijk gedrag. Niemand weet precies wie er voorrang heeft en waar iemand loopt, fietst of rijdt. Hierdoor neemt de onzekerheid over de verkeerssituatie onder de gebruikers van de straat toe, daalt de gemiddelde snelheid, en verhoogt de

algemene veiligheid. *Shared space* is een aanpakmethode geworden waarin persoonlijke verantwoordelijkheid, onderling (oog)contact en sociale interactie centraal staan. Het concept werd geïntroduceerd door de Nederlandse verkeersingenieur Hans Monderman. Zie bijv. dit interview: **CLARKE E., MONDERMAN H. & BAILLIE B. H.** (2006), "Shared space : the alternative approach to calming traffic", *Traffic Engineering & Control*, Vol. 47, no. 8 (Sept. 2006), p. 290-292. Zie ook: www.kenniscentrumsharedspace.nl. Voor een nuancering van de toepassingsmogelijkheden van shared space, zie: https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/hoe-en-wanneer-pas-je-shared-space-toe/.

51 **TRAGE WEGEN** (2018), *Brussels voetgangersvademecum, deel 6: Recepten voor trage wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/professionals/technische-publicaties.

52 Ook het *Brussels Strategisch Voetgangersplan* koos voor een aanpak van 'uitnodigen/ verwennen/ optimale kwaliteit'; stappen wordt *"tegelijk functioneel en recreatief, verplaatsend en verblijvend, doelgericht en dolend, beheerst en spontaan, berekend en zintuiglijk."* Zie: **BRUSSEL MOBILITEIT** (2012), *Voetgangersvademecum Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het Strategisch Voetgangersplan. Brussel, voetgangersstad,* https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/voetgangersplan, p. 15. Mobiliteitsexperte Sonia Lavadinho spreekt in dit verband van 'pedestrian enchantment': het geheel van elementen die er voor zorgen dat dagdagelijkse verplaatsingen te voet aantrekkelijker worden. Zie: **LAVADINHO S. & WINKIN Y.** (2008), "Enchantment Engineering and Pedestrian Empowerment: The Geneva Case" in: **INGOLD T. & VERGUNST L.** (eds.), *Ways of Walking. Ethnography and Practice on Foot*, Aldershot, Ashgate, pp. 155-167.

53 Het Vlaams Parlement keurde op 3 april 2019 het decreet betreffende de basisbereikbaarheid goed. Met haar visie op basisbereikbaarheid wil de Vlaamse overheid belangrijke maatschappelijke locaties, zoals bedrijventerreinen, scholen, ziekenhuizen en winkelcentra, optimaal bereikbaar maken voor de reiziger. Basisbereikbaarheid vertrekt niet langer vanuit het mobiliteitsaanbod, maar vanuit de mobiliteitsvraag. Verschillende vervoersmogelijkheden moeten elkaar aanvullen en op elkaar inspelen om aan deze vraag te voldoen. Digitale technologieën zorgen dan voor deze afstemming en gegevensuitwisseling bij het plannen van routes: via geïntegreerde apps gekend als *Mobility as a Service* of kortweg MaaS kunnen reizigers meerdere soorten mobiliteitsdiensten plannen, boeken en betalen. Basisbereikbaarheid kent een sterk regionale invulling. In 2019 werden de driehonderd Vlaamse gemeenten opgedeeld in vijftien vervoerregio's. waarbinnen mobiliteitsuitdagingen aangepakt worden. Met 'Hoppin' wordt de nieuwe mobiliteitsvisie zichtbaar in het straatbeeld en herkenbaar voor de gebruiker.
Zie: https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid .

54 Voor de stedelijke vervoersregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent streeft de Vlaamse overheid zelfs naar een aandeel van duurzame modi van minstens 50%. De leidraad voor het realiseren van een *modal shift* in het personenvervoer is het STOP-principe. Stappers, trappers, openbaar en gemeenschappelijk personenvervoer zijn, in die volgorde, de te verkiezen vormen van verplaatsing om tot een duurzame mobiliteit te komen.

55 Het Vlaams Regeerakkoord van 2019 – 2024 en de daaraan gekoppelde Beleidsnota MOW (*Mobiliteit en Openbare Werken*) spreken de ambitie uit om het fietsnetwerk de nodige capaciteit te geven om de voorziene groei op te kunnen vangen. De ambitie is dat fietsen 20% van alle verplaatsingen vertegenwoordigt. In oktober 2020 maakte Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters bekend dat in 2021 een recordbedrag van 335 miljoen euro geïnvesteerd wordt in fietsinfrastructuur in Vlaanderen. Een knelpunt bij de inhaaloperatie voor

fietsinfrastructuur is mogelijk de realisatiesnelheid: de afgelopen jaren bleek vaak onvoldoende capaciteit om de verhoogde budgetten te vertalen naar concrete projecten. Het Rekenhof wees bijv. meermaals op onderbenutting van de middelen die het Fietsfonds voorziet voor steden en gemeenten voor lokale fietswegen die deel uitmaken van het BFF. Een bijkomende uitdaging voor een coherent fietsinfrastructuurbeleid is de versnippering van bevoegdheden over verschillende beleidsniveaus en -instanties. Om de sterke versnelling in het fietsbeleid te concretiseren, zullen de komende jaren 'fietsdeals' worden uitgerold die een samenwerking tussen beleidsdomeinen (horizontaal) en bestuursniveaus (verticaal) mogelijk maken. Voor meer info, zie: www.degroteversnelling.be. Het WK Wielrennen dat in september 2021 in Vlaanderen wordt georganiseerd, moet alvast voor momentum zorgen. Ook het lokaal energie- en klimaatpact tussen de Vlaamse overheid en de lokale besturen (voorgesteld op 8 december 2020 door ministers Bart Somers en Zuhal Demir) voorziet fietsinvesteringen binnen de werf '*Elke buurt deelt (Koolstofvrije (deel)mobiliteit) en is duurzaam bereikbaar*': de daar geformuleerde doelstelling bepaalt dat tussen 2021 en 2030 per inwoner 1m nieuw of structureel opgewaardeerd fietspad extra wordt aangelegd. Voor een uitgebreid overzicht van trends en uitdagingen op het vlak van fietsbeleid: zie het Mobiliteitsverslag 2020 van de Vlaamse Mobiliteitsraad (MORA) met de fiets als thema (https://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/mobiliteitsverslag-2020). Zie ook: **PELCKMANS J.** (2020), "Schaalsprong in fietsbeleid", presentatie geconsulteerd op 17/11/2020, (https://www.sport.vlaanderen/media/12877/presentatie-eindrapport-schaalsprong-fietsbeleid.pptx); **BAERT W.** (2020), "De herontdekking van de fiets", in: *Samenleving & Politiek*, Zomerreeks 2020: #BeterNaCorona.

56 Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) is een conceptueel netwerk dat rond 2000 werd geïntroduceerd om de belangrijkste gemeentelijke en stedelijke kernen en attractiepolen met elkaar te verbinden. Het BFF bestaat uit hoofdroutes, functionele routes en alternatieve routes. De infrastructuur van het BFF omvat fietspaden op gewest- en lokale wegen, jaagpaden, fietstunnels en fietsbruggen. Het BFF volgt in belangrijke mate een fietspadenbenadering: het komt er op aan belangrijke verbindingswegen uit te rusten met fietspaden die aan degelijke normen beantwoorden. De ruggengraat van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk is het netwerk van fietssnelwegen (zie https://fietssnelwegen.be/). In 2016 werden het uniforme F-logo en de bewegwijzering van de fietssnelwegen of 'fietsostrades' gelanceerd. De snelwegen worden ingericht als 'gestrekte' route: vlak, rechtdoor en zoveel mogelijk conflictvrij en met beveiligde kruispunten. De minimumbreedte is 3 meter, bij voorkeur in beton of asfalt. Volgens het decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019 bepalen de vervoerregioraden het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, met uitzondering van de fietssnelwegen die op Vlaams niveau worden vastgelegd en waarover de vervoerregioraden alleen advies kunnen uitbrengen. Ongeveer 60% van het uitgetekende BFF ligt op gemeentewegen. De Vlaamse overheid ondersteunt steden en gemeenten voor de aanleg van fietsinfrastructuur die een onderdeel vormen van het BFF. Een uitdaging die zich aftekent voor de komende jaren is de aanvulling van het BFF met een Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (LFF) dat lokale attractiepolen (dorpskernen, scholen, sportvoorzieningen e.d.) met elkaar verbindt. Dit lokale netwerk zal niet alleen gebruik maken van fietspaden, maar vooral ook inzetten op de verknoping van fietszones, fietsstraten, trage wegen en autoluwere wegen. Zie o.a.: **DEDONCKER D.** (2021), "Een nieuwe benadering voor fietsroutes: van BFF naar LFF", in: *Verkeersspecialist*, nr. 274, maart 2021.

57 Een vergevingsgezinde infrastructuur voor kwetsbare weggebruikers is in eerste instantie zelfverklarend en veilig, waardoor fouten zo veel mogelijk worden vermeden. Daarnaast is het wegprofiel zodanig aangelegd dat voetgangers en fietsers die een fout maken of onverwachts in een onveilige situatie raken, hun weg veilig kunnen vervolgen of veilig tot stilstand kunnen komen, en geen onnodig groot letsel oplopen. Zie: **Agentschap Wegen en Verkeer** (2020), *Va-*

demecum Vergevingsgezinde Wegen: deel kwetsbare weggebruikers.

58 Wenslijnen worden best participatief in beeld gebracht. Verschillende gebruikers stippelen hun route immers uit door andersoortige criteria af te wegen. Een recent onderzoek documenteert bijvoorbeeld de specifieke ervaring van vrouwelijke fietsers. Op basis van getuigenissen en becommentarieerde routes identificeert dit onderzoek diverse criteria waar vrouwelijke fietsers in mindere of meerdere mate belang aan hechten bij het uitstippelen van hun fietsroutes. Naast de verbindingswaarde en snelheid van een route gaat het over: het aangename karakter van de rit, gekoppeld aan comfort en reliëf; het delen van de weg (gemakkelijk of complex) met gemotoriseerd verkeer, het openbare vervoer of voetgangers; de aanwezigheid van fietsinfrastructuur en -voorzieningen; het evenwicht tussen de onveiligheid waaraan de fietser wordt blootgesteld en de mogelijkheid om te vluchten als ze wordt lastiggevallen op straat; de moeilijkheden die inherent zijn aan opeenvolgende verplaatsingen, waarvan de redenen en behoeften niet altijd compatibel zijn; de aanwezigheid van fietsstromen op een route die de rit aangenamer en veiliger maakt. Zie: **DE SMET F., GILOW M. & FRANCOU L.** (2020), *Vrouwen & fietsen in de straten van Brussel. Resultaten van de enquête uit 2019. Uitgebreid verslag*, Brussel: pro Velo, www.provelo.org.

59 De 'Vlaamse icoonroutes' vervangen de 'Landelijke Fietsroutes' of LF Routes. Het LF-netwerk kwam bijna 30 jaar geleden tot stand op initiatief van de fietsersgemeenschap, en wordt tot op vandaag onderhouden door vrijwilligers van Grote Routepaden. Dit netwerk krijgt tegen de zomer van 2021 een make-over met de uitrol van acht nieuwe "Vlaamse icoonroutes" die Vlaanderen op de kaart moeten zetten als een bestemming voor meerdaagse fietsvakanties: de Maasroute, de Frontroute, de Kempenroute, de Schelderoute, de Kunststedenroute, de Groene Gordelroute en de Heuvelroute. De realisatie van de acht icoonroutes kadert in het project 'Toeristisch en recreatief fietsen in Vlaanderen 2020-2025', dat wordt gedragen door de provinciale toeristische organisaties. Zij zullen in de toekomst ook instaan voor de bewegwijzering en het onderhoud van de icoonroutes. Grote Routepaden blijft partner van Toerisme Vlaanderen en de provincies in dit nieuwe verhaal, maar zal haar focus verleggen naar de uitbouw van een actieve fietsers-community. Meer info op: www.groteroutepaden.be.

60 Integrale toegankelijkheid betekent 'toegankelijkheid voor iedereen'. Het opzet is dat iedereen zich zelfstandig, veilig en comfortabel in zijn of haar leefomgeving kan bewegen. Het expertisecentrum Inter schuift zeven voorwaarden voor een toegankelijke omgeving naar voor: ze moet betreedbaar, bereikbaar, bruikbaar, beschikbaar, begrijpelijk en bekend zijn. Zie: https://inter.vlaanderen/toegankelijkheid-en-universal-design. *Universal Design* of *Design for all* is *"een ontwerpprincipe uit de architectuur waarbij de comfortnorm voor personen met beperkte mobiliteit als algemene norm wordt gehandhaafd voor de vormgeving. Toegepast op de openbare ruimte wordt op die manier toegankelijkheid gegarandeerd voor alle soorten gebruikers in alle mogelijke levensfasen en met alle mogelijke capaciteiten."* – Zie: **TIMENCO** (2014), *Brussels voetgangersvademecum, deel 3: Cahier GO10. Richtlijnen voor een voetgangersvriendelijke stad* (p. 51). Universal Design is dus een ontwerpvisie die een integrale aanpak stimuleert in plaats van een optelsom van meerdere afzonderlijke oplossingen: het is niet de bedoeling om aparte maatregelen te nemen voor elke persoon die van het 'gemiddelde' afwijkt; het is wel de bedoeling om bij elk ontwerp rekening te houden met de grote diversiteit aan gebruikers.

61 In de loop der jaren maakten verschillende diensten van de Vlaamse overheid handboeken, dienstorders en richtlijnen voor wegontwerp. Voor het traag netwerk zijn volgende vademecums van de Administratie Wegen en Verkeer (AWV) van belang: *Vademecum Fietsvoorzieningen* (2002), *Vademecum Voetgangersvoorzieningen* (2003), *Vademecum toegankelijk publiek*

domein (2010), *Vademecum Vergevingsgezinde Wegen: deel kwetsbare weggebruikers* (2020). De vademecums worden regelmatig geactualiseerd; de laatste aanpassing van het Vademecum Fietsvoorzieningen dateert bijv. van 2017. Zie: https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen. Voor trage wegen in buitengebieden is het denkkader van het Harmonisch Park- en Groenbeheer (ANB) van belang. Dit kader is gericht op het beheer van alle groen behorend tot het openbaar domein. Zie: https://www.natuurenbos.be/publicaties/publicaties/vademecums. Met name het *Technisch Vademecum Paden en verhardingen. Harmonisch Park- en Groenbeheer* (2010) is een belangrijke referentie. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden eveneens een reeks vademecums voor voetgangers- en fietsvoorzieningen ontwikkeld. Zie: https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/professionals/technische-publicaties. Trage Wegen stond in voor de redactie van een tweedelig vademecum over trage wegen, zie: **TRAGE WEGEN** (2018) *Brussels voetgangersvademecum, deel 6: Recepten voor trage wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.*

62 De keuze voor een trage infrastructuur die zowel wandelaars als fietsers verwelkomt, zien wij bijv. ook in de recente koerswijziging van de Britse organisatie Sustrans (www.sustrans.org.uk). De in 1977 opgerichte charity werkt sinds de jaren 1990 aan een National Cycle Network (NCN) in het Verenigd koninkrijk. Het netwerk omvatte eerst voormalige spoorbeddingen en jaagpaden, vervolgens ook rustige veldwegen en straten en groeide tot ruim 26.000 kilometer in lengte in 2016. Deze groei ging ten koste van de kwaliteit: het aandeel straten met (toenemend) autoverkeer binnen het netwerk was groter dan oorspronkelijk gepland. In 2018 gooide Sustrans het over een andere boeg: het netwerk wordt niet langer enkel gepromoot voor fietsers, maar 'for everyone' (de beoogde ontwerpsnelheid is 15 km/u). De kracht van het NCN als verblijfs- en ontmoetingsruimte voor diverse gebruikers komt op het voorplan. Dit impliceert ook een hernieuwde aandacht voor het autovrije en autoluwe karakter van het netwerk. Sustrans stelt zich tot doel om 2/3 van het netwerk autovrij te maken tegen 2040; de overige segmenten van het netwerk kunnen langs autoluwe wegen lopen. Zie: **SUSTRANS** (2018), *Paths for everyone. Sustrans' review of the National Cycle Network 2018.*

63 Uit onderzoek naar de verweving tussen wonen en werken, blijkt dat ongeveer 75% van de tewerkstelling plaatsvindt buiten (monofunctionele) bedrijventerreinen. De bedrijventerreinen, inclusief de kleinere terreinen die ingebed zijn in het woongebied, nemen in Vlaanderen een oppervlakte in van slechts 5% van het grondgebied. Zie: **DE MULDER S., PENNINCKX I. & ZAMAN J.** (2019), "Het nieuwe normaal: het bewustzijn van verweving tussen wonen en werken", *Plandag paper,* https://plandag.net/. De auteurs verwijzen ook naar de term "verweefcoaching": alle verschillende soorten activiteiten en rollen die kunnen opgenomen worden om verweving tussen bedrijvigheid en wonen te promoten, kennis erover te delen en in de praktijk te brengen. Voor diverse ontwerpaspecten m.b.t. bedrijventerreinen (bedrijfsontsluiting, interne mobiliteitsorganisatie, meervoudig gebruik, invulling van 'ongedefinieerde ruimtes' e.d.), zie: **DE MULDER S., PENNINCKX I. & ZAMAN J.** (2019), "Ruimte ontwerpen voor economische activiteiten: mogelijke inrichtingen volgens verschillende gebiedstypes", *Plandag paper,* https://plandag.net/.

64 De betekenis van trage wegen op bedrijventerreinen werd ook aangestipt door de delegatie van de begeleidingscommissie van het Departement Omgeving die op 25 november 2019 te gast was bij Trage Wegen voor een tussentijdse evaluatie van ons meerjarenplan 2017-2021: *"De commissie denkt dat er meer mogelijkheden zijn om bedrijven mee te nemen in de belangen van de vereniging"* (Departement Omgeving, verslag begeleidingscommissie, p. 7). De commissie verwees in dit verband naar een aantal lopende initiatieven, zoals 2B Connect (een Interregproject voor meer biodiversiteit op bedrijventerreinen in de grensregio België – Nederland; www.2b-connect.eu) en de Green Deals Bedrijven en biodiversiteit (https://omgeving.vlaande-

ren.be/green-deal-bedrijven-en-biodiversiteit).

65 Op basis van een Franse studie uit 2003 besluit Mobiel 21 dat op weekbasis "voetgangers tussen 2,04 en 2,84 keer meer uitgeven in lokale handel dan automobilisten; en fietsers tussen 1,12 en 2,16 keer meer dan hun autorijdende collega-shoppers." Zie: **BILLET W. & CANTERS R.** (2015), *Dossier autovol, autoluw, autovrij*, Leuven: Mobiel 21. Kobe Boussauw (VUB) onderzocht de impact van voetgangersgebieden op handel in stadscentra en stelt vast: *"Ondanks de contextafhankelijkheid, wijzen de meeste gedocumenteerde cases op een gemiddelde toename van zowel het aantal bezoekers, van de omzet van kleinhandel en horeca, en van de huurprijzen in kernwinkelgebieden die autovrij werden gemaakt."* – zie: **BOUSSAUW K.** (2016), *"Lokale economische aspecten van voetgangersgebieden : een beknopt literatuuroverzicht"*, in: **CORIJN E., HUBERT M., HARDY M., NEUWELS J. & VERMEULEN S.** (Eds.), Brussels Centre Observatory Portfolio #1, pp. 89–96.

66 In een publicatie uit 2013 bracht Trage Wegen de voordelen van duurzame recreatieve verplaatsingen in kaart. Wij verzamelden cijfermateriaal en wezen op een aantal voorbeelden waar trage verplaatsingen en economische bedrijvigheid hand in hand gaan (hoevewinkel, goed ontsloten recreatiegebieden, veerboot, fietscafé, e.d.). Zie: **TRAGE WEGEN** (2013), *Duurzaam recreatief verkeer in de praktijk. Slimme investeringen, straffe resultaten,* in het kader van de mobiliteitscampagne van www.duurzame-mobiliteit.be.

67 De sociologe Mimi Sheller waarschuwt in dit verband: *"if we focus solely on place-making, and not on more equitable mobilities, we will simply design the poor out of the way, turning livability into a luxury for those with high network capital"*, in: **SHELLER M.** (2018), *Mobility justice. The politics of Movement in an age of extremes*, London: Verso, p. 73.

68 Deze multifunctionele invulling van het buitengebied sluit aan bij de pilootprojecten 'Productief Landschap', gecoördineerd door het Instituut voor Landbouw-, Visserij- en Voedingsonderzoek (ILVO) en het Team Vlaams Bouwmeester (2013-2018). Onder 'productieve landschappen' verstaan zij open ruimtes – groot of klein, stedelijk of landelijk – die zo beheerd worden dat ze ecologisch en economisch productief worden en maatschappelijke meerwaarde opleveren. Zie: **VANEMPTEN E.** (2018), *Eindbrochure Pilootprojecten Productief Landschap,* www.productieflandschap.be. Ook de Beleidsnota Landbouw en Visserij 2019-2024 van Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie Hilde Crevits erkent het belang van verbredingsactiviteiten in de landbouw: *"Veel landbouwers halen vandaag een aanvullend inkomen uit verbredingsactiviteiten die niet rechtstreeks met de productie te maken hebben. Zo zijn er volgens de laatste cijfers 2.002 bedrijven met hoeveverkoop, 857 bedrijven die aan loonwerk doen, 361 landbouwbedrijven met een vorm van toerisme, logies of vrijetijdsbesteding, 428 zorgboerderijen en 252 landbouwers die op het bedrijf energie produceren voor het net. ... Er zijn ook bijna 3.000 landbouwers met beheerovereenkomsten voor natuur-, milieu- en landschapsbeheer. De beheerovereenkomsten draaien rond erosiebestrijding, perceelrandenbeheer, kleine landschapselementen, botanisch beheer en soortenbescherming."* De verwevenheid tussen voedselproductie en landschapsbeheer is nog sterk aanwezig in historische agro-ecosystemen. De instandhouding van biodiversiteit is er afhankelijk van lokale landbouwpraktijken, die vaak in de loop der eeuwen gegroeid zijn. Voor een voorbeeld van de co-evolutie tussen landbouw en landschap, zie de analyse van het kleinschalige Boccage-landschap in Voeren: **ANNYS S., VERHOEVE A. & WAUTERS E.** (2017), *Analyse van de relatie tussen landbouw en landschap in Voeren* - Trends en drivers, Rapporten van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek 2017 (24), Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, Brussel. Voor concrete agro-ecologische maatregelen, zie bijv. **INTERPROVINCIAAL PROEFCENTRUM VOOR DE BIOLOGISCHE TEELT / INAGRO** (2008), *Bloemenranden*

voor een duurzame gewasbescherming, www.inagro.be; **ERISMAN J.W., EEKEREN N.VAN, DOORN A.VAN, GEERTSEMA W. & POLMAN N.** (2017), *Maatregelen natuurinclusieve landbouw,* Wageningen Environmental Research rapport 2821. Zie ook: www.natuurlijkboeren.nl.

69 In het kader van de Europese Green Deal zetten de EU Biodiversiteitsstrategie 2030 en de 'Van boer tot bord'-strategie (*Fork to Farm*) sterk in op een ambitieuze transformatie van het landbouw- en voedselsysteem. Een van de doelstellingen is het omvormen van 10% van het landbouwareaal tot een soortenrijk landschap (bufferstroken, hagen, bomen die niet voor productieve doeleinden bestemd zijn, vijvers e.d.). Europa wil ook het aandeel biologische landbouw optrekken tot 25% van het landbouwareaal. Vandaag is dat aandeel goed voor 7,5% in Europa; in Vlaanderen besloeg het biologische landbouwareaal in 2019 slechts 8677 hectare of 1,4 procent van de totale landbouwoppervlakte. In lijn met het Europese beleid benadrukt de Vlaamse beleidsnota Klimaat 2019-2024 het belang van circulaire landbouw en een groenblauwe dooradering van het platteland als essentiële pijlers van het klimaatbeleid: *"Via het landbouwbeleid zorgen we er voor dat landbouwgebieden structureel bijdragen tot het verbeteren van de omgevingskwaliteit water, bodem, biodiversiteit, landschap en het leveren van ecosysteemdiensten. ... Dit kan bijvoorbeeld het verhogen van de koolstofopslag in landbouwbodems of het instandhouden van koolstofrijke bodems en graslanden omvatten. We zetten bij de Vlaamse invulling van het post-2020 GLB ook versterkt in op agromilieu- en klimaatmaatregelen om milieu-, klimaat-, biodiversiteits- en landschapsdoelen te realiseren door landbouwers."* (beleidsnota Klimaat 2019-2024, ingediend door Zuhal Demir, Vlaams minister van Justitie en handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, 2019).

70 Het Vlaams beleid rond "korte keten" is sinds 2011 ingevuld door het *Strategisch Plan Korte Keten* – zie: https://lv.vlaanderen.be/nl/landbouwbeleid/lokale-voedselstrategieen. Een advies van het Interbestuurlijk Plattelandsoverleg (IPO) uit 2015 bevestigde het potentieel in Vlaanderen om lokale voedselstrategieën verder uit te bouwen. Aansluitend op het IPO-advies werd in 2017 een Aanspreekpunt 'Lokale Voedselstrategie' of 'Lokaal circulair voedselbeleid' opgericht binnen de VVSG en ondersteund door de VLM (zie: www.lokalevoedselstrategie.be). Het concept van stedelijke landbouwparken brengt voedselproducenten en stadsbewoners/consumenten met elkaar in dialoog en voorziet naast kwalitatieve voedselproductie ook toegevoegde omgevingskwaliteit (groen, recreatieve toegang, educatie, ...). Zie: **VANEMPTEN E., CRIVITS M., NEVENS F. & ROGGE E.** (2018), *Stedelijke landbouwparken in Vlaanderen, een systeeminnovatie met ongekend potentieel,* expertenopdracht uitgevoerd in opdracht van de afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning (BJO) van het departement Omgeving. Het programma Voedsel+Land+Schap maakt de ideeën uit deze studie concreet voor Vlaanderen – zie: www.vlm.be/nl/themas/platteland/openruimteplatform/programma_voedsellandschap.

71 Voor een bespreking van innovatieve praktijken op het Vlaamse platteland, zie: **LANDELIJKE GILDEN, VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ & INNOVATIESTEUNPUNT VOOR LANDBOUW EN PLATTELAND** (2019), *Denk Doe Dorp. Inspiratie voor een dorpenbeleid*, Bitbook: Brussel. Voor een toepassing, zie het Platteland-Plusproject 'Veerkrachtige dorpen', een samenwerking van Provincie Antwerpen, RURANT vzw en Innovatiesteunpunt: https://veerkrachtigedorpen.be. Zie ook de website van de Vlaamse Vereniging Dorpsbelangen, een platform voor bewonersgroepen, dorpsbesturen en buurtplatforms: www.dorpsbelangen.be. Plattelandsontwikkeling kent vandaag een belangrijke rol toe aan lokale, veerkrachtige gemeenschappen, die hun eigen unieke voorraden van 'territoriaal kapitaal' of 'regiokapitaal' (de zgn. 'endogene' capaciteit) op een lokaal relevante en duurzame wijze ontwikkelen en in verbinding brengen binnen een ruimere, genetwerkte samenleving. Zie bijv.: **SCOTT M.** (2013), "Resilience: a conceptual lens for rural studies?", *Geography Compass*, 7/9, pp. 597-610; **BROWN D. L. & SCHUCKSMITH M.** (2016), "A

New Lens for Examining Rural Change", *European Countryside*, vol. 8(2), pp 183-188; **CEJUDO E. & NAVARRO F.** (2020), *Neoendogenous Development in European Rural Areas: Results and Lessons*, Cham: Springer International Publishing AG.

72 **NETWERK DUURZAME MOBILITEIT, CERA & INNOVATIESTEUNPUNT VOOR LANDBOUW EN PLATTELAND** (2020), *Praktijkboek voor de oprichting van je eigen buurtpunt*; **REGIONETWERK GENT & PROVINCIE OOST-VLAANDEREN** (2020), *Plan van Aanpak Dorpspunt*, plan opgemaakt binnen het project 'Versterkt Streekbeleid'.

73 Verbinding (o.a. ruimtelijk) moet centraal staan bij plattelandsontwikkeling, volgens Bettina Bock, bijzonder hoogleraar bevolkingsdaling en leefbaarheid voor Noord-Nederland (Groningen) en hoogleraar inclusieve plattelandsontwikkeling (Wageningen): *"Social innovation calls for a nexogenous approach to rural development that departs from the importance of reconnecting and binding together forces across space. It borrows from the Latin noun 'nexus' for bond and the Latin verb 'nectere' for binding together. ... The linkage and collaboration across space give access to exogenous resources, which allow for vitalisation if matched with endogenous forces"*, zie: **BOCK B.B.** (2016), "Rural marginalisation and the role of social innovation; a turn towards nexogenous development and rural reconnection", in: *Sociologia Ruralis*, Vol 56, Nr. 4., p. 570. Die verbinding met 'exogene' factoren kan echter ook een bedreiging inhouden voor plattelandsgemeenschappen, denk maar aan schokken ten gevolge van klimaatverandering of volatiele markten. De Haspengouwse hardfruitsector werd bijv. in 2019 officieel erkend als "sector in crisis" ten gevolge van desastreuze handelsconflicten (de Russische boycot voor Europese land- en tuinbouwproducten na de Oekraïne-crisis), fluctuerende marktprijzen en onvoorspelbare weersomstandigheden als gevolg van de klimaatverandering.

74 De Nederlandse sociaal geograaf Tom Bade becijferde het economisch rendement van het nationale park in zijn publicatie "Hoge Kempen, hoge baten" (2012). Ignace Schops, directeur van het Regionaal Landschap Kempen en Maasland en voorzitter van de Europese koepelorganisatie van nationale parken Europarc (www.europarc.org), verduidelijkt: *"Wij maken ons park economisch aantrekkelijk door mensen ontspanning aan te bieden en door werk te creëren. De focus ligt niet alleen op het natuurgebied. We kijken naar het hele projectgebied, denk maar aan de vijf toegangspoorten die het gebied ontsluiten. Rond die poorten ontspint zich een dynamiek die de plaatselijke economie impulsen geeft. En het economisch effect leidt dan weer tot meer kansen voor natuurbehoud. Het is een opwaartse spiraal: natuurbehoud brengt geld op en dat geld gaat naar meer en betere natuur"* (interview in *Spoorzoeker,* nieuwsmagazine van het Agentschap voor Natuur en Bos; 2008, jaargang 2, nummer 3 - www.natuurenbos.be/spoorzoeker). Meer recent gaf het Regionaal Landschap Kempen en Maasland ook de opdracht voor onderzoek naar de economische waarde van de maatschappelijke baten van de herinrichtingsmaatregelen van de Maasvallei die werden uitgevoerd gedurende de periode 1997-2016. In die regio steeg de totale lengte van de wandelpaden van 78km in 1995 naar 268km in 2015. In totaal telt de Maasvallei jaarlijks 784.750 tot 1.087.869 bezoekers met als hoofdreden voor het bezoek de natuurbeleving, wandelen en/of fietsen. Op basis van het aantal meerdaagse bezoekers, dagjestoeristen en de gemiddelde besteding per dag bekomt de studie een jaarlijkse omzet van het vrijetijdstoerisme van 19,89 tot 27,40 miljoen euro. Zie: **DANIEL S., WITTERS N. & VAN PASSEL S.** (2016), *Economische waardering van de maatschappelijke baten van de herinrichtingsmaatregelen van de Maasvallei.*

75 De HEAT tool van de World Health Organization (WHO) laat toe de gezondheidsimpact van wandelen en fietsen in beeld te brengen (www.heatwalkingcycling.org). In Vlaanderen werd begin 2020 de Gezondheidscalculator *Modal Shift* voorgesteld. Dit instrument berekent een

reeks maatschappelijke baten die gerealiseerd worden als meer mensen zich actief verplaatsen en de auto laten staan: gezondheidswinst, verlaagde CO2-uitstoot en verminderde filetijd. Zie: https://www.gezondleven.be/projecten/modal-shift-tool.

76 **FIETSBERAAD VLAANDEREN** (2018), *Cahier n°4 – Fietsbeleid brengt op*, https://fietsberaad.be/

77 **EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION** (2018), *The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe*, https://ecf.com/.

78 Op basis van onderzoek naar de fietsostrades Antwerpen-Mechelen en Leuven-Brussel, besluit een studie van het VITO dat de winst van fietsinfrastructuur tien tot veertien keer groter is dan de kost. Zie: **BUEKERS J., DONS E., ELEN B., PANIS L.I.** (2015), "Health impact model for modal shift from car use to cycling or walking in Flanders: application to two bicycle highways", *Journal of Transport & Health*, Vol. 2, issue 4, pp. 549-562. Deze bevindingen kaderen in het Europese onderzoeksproject PASTA (Physical Activity Through Sustainable Transport Approaches), dat onderzocht hoe stadsplanning lichaamsbeweging kan bevorderen. Zie: **PASTA Consortium** (Ed.) (2017), *PASTA Handbook of good practice case studies for promotion of walking and cycling,* www.pastaproject.eu/publications. Een studie uit 2014 schat dat de baten van een ambitieus fietsbeleid in Brussel 8 tot 19 maal groter zouden zijn dan de kosten. Zie: **VAN ZEEBROECK B. & CHARLES J.** (2014), *Impact et potentiel de l'usage du vélo sur l'économie et l'emploi en Région de Bruxelles-Capitale. Les effets directs et indirects de l'usage du vélo en 2002, 2012 et 2020,* in opdracht van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Mobiel Brussel – BUV, https://www.tmleuven.be/nl/project/fietsenbrussel. Een overzicht van de Universiteit van California van ruim 500 studies uit 17 landen toont aan dat een investering van 1,50 $ in wandel- of fietsprojecten tot 20 $ oplevert – zie: **SALLIS J.F. & SPOON** (Ed.) (2015), *Making the Case for Designing Active Cities*, San Diego, CA: Active Living Research, https://activelivingresearch.org/making-case-designing-active-cities. De sociaal-economische aspecten van fietsen krijgen ook aandacht in het CIVITAS Handshake-project, dat de *best practices* en technieken van fietshoofdsteden (Amsterdam, Kopenhagen en München) wil verspreiden naar 13 Europese steden, waaronder Brugge – zie: https://handshakecycling.eu/assessment-and-evaluation. Voor een analyse met focus op wandelen, zie: **LITMAN T.** (2017), "Chapter 5: Economic value of walking", in: **MULLEY C., GEBEL K. & DING D.** (Ed.), *Walking. Connecting Sustainable Transport With Health,* Bingley: Emerald Publishing; **DECISIO EN MOLSTER STEDENBOUW** (2018), *Verkenning effecten van investeren in lopen,* in opdracht van CROW, www.crow.nl.

79 Deskundigen spreken van vervoersarmoede wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen (werken / werk zoeken, schoolkeuze, medische zorg, sociale netwerk, enz.). Benaderingen van vervoersarmoede leggen niet zozeer de focus op (potentiële) (im)mobiliteit, maar op de bereikbaarheid van bestemmingen en op eerlijke, rechtvaardige transportsystemen. Ze zijn sterk gekoppeld aan noties van 'transport justice'; zie bijv. het werk van de onderzoeksgroep rond verkeersplanoloog Karel Martens: https://fairtransport.technion.ac.il/). De problematiek van vervoersarmoede werd in Vlaanderen voor het eerst op grote schaal op de kaart gezet met de campagne 'ikgeraakerniet', opgestart in 2014 door Mobiel 21, Netwerk tegen Armoede en Welzijnsschakels. Deze campagne verzamelde ervaringen over vervoersarmoede en bracht oplossingen in kaart. Zie: www.ikgeraakerniet.be. Voor meer info over vervoers- of mobiliteitsarmoede, zie: **CANTERS R., VAN DEN BROECK E. & VLEUGELS I.** (2015), *Dossier: vervoersarmoede vandaag. De rol van mobiliteit in de sociale uitsluiting van mensen in armoede in Vlaanderen*, Leuven: Mobiel 21, www.mobiel21.be; **JORRITSMA P., BERVELING J. & HARMS L.**

(2018), "Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?", in: *Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk*, 22 en 23 november 2018, Amersfoort, www.cvs-congres.nl. De ongelijke toegang tot mobiliteit houdt sterk verband met verstrengelde processen van ongelijkheid en uitsluiting, die zich bijv. in de Verenigde Staten nog scherper aftekenen dan bij ons. Zo koppelt een recent boek het stijgend aantal voetgangersdoden in de VS aan systemische ongelijkheid gebaseerd op racisme en klasseverschillen. Zie: **SCHMITT A.** (2020), *Right of Way. Race, Class, and the Silent Epidemic of Pedestrian Deaths in America,* Washington, DC: Island Press. In de VS ontstaan ook sociale bewegingen die de raciale vooringenomenheid van stads- en transportplanning hekelen en opkomen voor 'mobility justice' voor minderheidsgroepen, zie bijv.: http://www.untokening.org.

80 Zie: **FRANSEN K., VERTRIEST M., BRACKE A., DELESPAUL S. & VANDENBROECK E.** (2020), *Minder mobiel, een bewuste keuze? Op zoek naar mobiliteitsbarrières die een volwaardige maatschappelijke participatie hinderen*, onderzoeksrapport beschikbaar via www.duurzame-mobiliteit.be. Dit onderzoek toont aan dat vervoersarmoede verschillende vormen kent en niet te herleiden is tot één bepaalde groep uit de samenleving. Het omschrijft vijf profielen van verschillende bevolkingsgroepen die minder mobiel zijn: mobiele ouderen, jonge starters, stedelijke OV-afhankelijken, suburbane autoafhankelijken en ouderen op het platteland. Zij wijzen op de kansen van fietsen voor deze bevolkingsgroepen. Naast investeringen in fietsinfrastructuur, kunnen diverse praktische oplossingen de drempel naar mobiliteit verlagen: nieuwe vormen van toegang tot fietsen (lenen/leasen/delen), het organiseren van fietslessen, het opzetten van sociale economie initiatieven (fietsbibliotheek, weesfietsenverkooppunt, fietsateliers, buurtwerkplaatsen e.d.), enz.

81 Mobiliteitsdeskundige Kris Peeters wijst er op dat vervoersarmoede is verweven met een parallelle 'overconsumptie' van mobiliteit. De eenzijdige, overmaatse aandacht voor filebestrijding (bijkomende wegcapaciteit, doorstromingsmaatregelen e.d.) speelt in op de (koopkrachtige) vraag van "wie al mobiel is", maar betekent eveneens dat (schaarse) middelen en aandacht worden weggetrokken van onvervulde mobiliteitsnoden en de problematiek van mobiliteitsarmoede. Hij pleit voor een systeemverandering en *mind shift* die het 'automobilisme' niet langer als voldongen feit beschouwen. Zie: **PEETERS K.** (2019), "It's not the jam, stupid! Over mobiliteit, klimaat en sociale rechtvaardigheid", in: **DIERCKX S.** (red.) (2019), *Klimaat en sociale rechtvaardigheid,* Oud-Turnhout: Gompel & Svacina. Ook de sociologe Mimi Sheller verbindt mobiliteitsbeperkingen van bepaalde bevolkingsgroepen met de hypermobiliteit van een "kinetische elite". Zij wil de focus op vervoersarmoede (en 'transport justice') verruimen tot een paradigma van rechtvaardige mobiliteit ('mobility justice'), dat rekening houdt met historische inbedding, verbanden legt tussen schaalniveaus (van het lichamelijke, over de lokale microschaal tot de planetaire schaal) en verschillende uitdagingen of dimensies (verstedelijking, migratie, klimaatverandering, logistiek, extractie van grondstoffen, offshoring, militarisering, enz.) verweeft tot een ruimere "kinopolitiek": *"Mobility justice is not just about transportation within cities, though that is an important part of it, but also about the smaller micro-mobilities at the bodily scale that are inflected by racial and classed processes, gendered practices, and the social shaping of disabilities and sexualities. It is also about the rights to cross-border mobility of refugees and migrants, as well as the mobility of tourists, travelers, workers, students, and "kinetic elites." And it is about the extended urban systems and infrastructural spaces that shape larger macro-mobilities at a planetary scale, such as access to water and food, and the circulations of energy and fossil fuels through pipelines and cables. And all of these are situated in relation to new technologies for digital mobility, circulations of financial capital, as well as military mobilities and logistical systems."* Zie: **SHELLER M.** (2018), *Mobility justice. The politics of Movement in an age of extremes*, London: Verso, p. 2.

82 Zie: https://www.statistiekvlaanderen.be/nl/sportparticipatie

83 **SCHEERDER J. & BOEN F.** (2009), *Vlaanderen loopt! Sociaalwetenschappelijk onderzoek naar de loopsportmarkt*, Gent: Academia Press

84 Wandelsport Vlaanderen, de federatie van zo'n 320 wandelclubs, telde eind 2020 ca. 63.000 aangesloten leden (www.wandelsportvlaanderen.be). Ook een aantal andere sportkoepels bieden wandelingen aan, bijv. Falos (www.falos.be), Gezinssport Vlaanderen (www.gezinssportvlaanderen.be) of OKRA-SPORT+ (www.okra.be/sport). Volgens een persartikel verdubbelde het aantal wandelaars die zijn aangesloten bij een club van 52.714 tot 109.525 tussen 2014 en 2018 ; zie artikel "Wandelclubs aan opmars bezig: 'Je moet geen marathon lopen om gezond te zijn'", *De Morgen*, 9 september 2019.

85 https://fietsberaad.be/praktijk/recreatief-fietsverkeer-stijgt-covid-19/

86 **SCHEERDER L. & HELSEN K.** (2020), *The rise of slow sport? Trends in loop- en wandelsport,* KU Leuven-studiedag 'Loop- en Wandelsport in Vlaanderen: Trends, participatie en uitdagingen', Webinar 19/11/2020.

87 **BORGERS J., SCHEERDER J. & VANREUSEL B.** (2016), *'Sport light'. Uitdagingen en kansen voor de sport*, Steunpunt beleidsrelevant Onderzoek Sport.

88 **BORGERS J., SCHEERDER J., VANREUSEL B. & VOS S.** (2014), "Finse pistes, een succesverhaal van lichte sportinfrastructuur", in: *Vlaams Tijdschrift voor Sportbeheer*, nr. 240, pp 50-55.

89 Voor een meer algemene koppeling tussen de beleidsdomeinen sport en ruimtelijke planning, zie: **VANDERSTEDE W., DEKEYSER P., & SCHAUBROECK K.** (2016), S*port en ruimte in beweging: sport, buursport en bewegen inplannen in de publieke ruimte*, Kind & Samenleving & ISB vzw | Expertisecentrum Buurtsport.

90 Buurtsport is een overkoepelende term voor laagdrempelige en buurtgerichte initiatieven, gebaseerd op een visie die een optimale toegankelijkheid van sport wil garanderen voor kansengroepen. De focus ligt op aansluiting bij de leefwereld ('nabij') en de directe leefomgeving ('dichtbij'). De activatie van niet-participanten vormt een van de vijf bouwstenen voor een sterk lokaal sportbeleid, zoals die werden geformuleerd door het Vlaams Instituut voor Sportbeheer en Recreatiebeleid (ISB) in aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen op 14 oktober 2018. Zie: **ISB vzw** (2019), *Zet je gemeente in beweging. Met een sterk sportbeleid wordt jouw lokale leefomgeving levendiger, sportiever, hechter, aangenamer én gezonder.*

91 Zie: **SPORT VLAANDEREN** (2016), *Globaal Sportinfrastructuurplan Vlaanderen*, www.sport.vlaanderen. Ook de Beleidsnota Sport 2019-2024 ziet een sportieve of beweegvriendelijke omgeving als een belangrijke doelstelling: *"Mooie en kwalitatieve sportinfrastructuur in je omgeving zet aan tot sporten. Natuur in je buurt, goeie fietspaden en veilige looproutes geven goesting om te sporten. Een beweegvriendelijke omgeving stimuleert om te bewegen en te sporten. We betrekken de sportsector proactief bij omgevingsprocessen en -beslissingen en volgen vanuit Sport Vlaanderen actief het omgevingsbeleid op."* (Beleidsnota Sport 2019-2024, ingediend door Ben Weyts, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand, p. 16).

92 Voor een overzicht van routes voor buitensport, zie: https://www.sport.vlaanderen/waar--sporten/sporten-in-de-natuur/. Zie ook: https://www.mobielvlaanderen.be/je-verplaatsen/te-voet-of-met-de-fiets; https://www.duurzame-mobiliteit.be/alles-over-op-reis-met-de--fiets. Recent maakte ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werk van een 'vrijetijdsloopplan' (ondertussen 'be running' genoemd) dat tot doel heeft lopen in Brussel te promoten via de ontwikkeling van een ruimtelijke visie voor recreatieve stappers en lopers. Zie: **TRACK ACTIVATING LANDSCAPES** (2020), *Be Running. How to make Brussels a runner-friendly city,* in opdracht van perspective.brussels, https://perspective.brussels.

93 **TIMOTHY, D. and BOYD, S.** (2015), *Tourism and Trails: Cultural, Ecological and Management Issues*, Bristol: Channel View Publications; Journal of Heritage Tourism (2017) Special section: Heritage trails and tourism. *Journal of Heritage Tourism*, 12:5, pp. 417 – 545; **OLSEN D.H., TRONO A.** (eds) (2018), *Religious Pilgrimage Routes and Trails. Sustainable Development and Management*, Wallingford, Oxfordshire: CABI publisher; Sustainability (2019) Special section: Tourist Routes and Trails. *Sustainability*, 11:13; **PILERI P. & MOSCARELLI R.** (Eds.) (2021), *Cycling & Walking for Regional Development. How Slowness Regenerates Marginal Areas*, Springer International Publishing.

94 Een stadstrail of metropolitan trail beperkt zich niet louter tot een uitgestippelde route, maar suggereert ook een ruimer narratief om stad en rand te voet te ontdekken en cultuur en landschap op een vernieuwende manier te beleven. Het pad vormt telkens de ruggengraat voor diverse vormen van gemeenschapsvorming, ontmoeting, culturele interventies, recreatie of educatie 'in het veld'. Zie: https://metropolitantrails.org. De eerste stadstrail van 365 km werd ontwikkeld in het kader van Marseille Culturele Hoofdstad 2013. Een groep artiesten-wandelaars was actief betrokken bij de totstandkoming van de route en het ontwerp van de GR-topogids. Onder de noemer 'bureau des guides' staan ze sindsdien in voor actie en animatie op en langs het GR2013 pad. Zie: www.gr2013.fr.

95 Het netwerk van Culturele Routes werd gelanceerd door de Raad van Europa in 1987 – zie https://www.coe.int/en/web/cultural-routes.

96 Een goede inleiding over de erfgoedwaarde van trage wegen blijft: **VANMAELE N.** (2003), "Landelijke wegen in cultuurhistorisch perspectief", *VCM contact* ; Jrg. 10 ; nr. 37 (2003), pp. 6-12. In 2014 voerde Trage Wegen samen met historicus Bram Vannieuwenhuyze (www.caldenberga.be) een studieopdracht uit voor het Agentschap Onroerend Erfgoed van de Vlaamse Overheid. De opdracht was gericht op de ontwikkeling van een typologie van wegen met erfgoedwaarde in Vlaanderen en de formulering van criteria voor de waardering van de verschillende types wegen met erfgoedwaarde. De resultaten werden gebundeld in een eindrapport: **TRAGE WEGEN & CALDENBERGA** (2014), *Typologie van wegen met erfgoedwaarde inclusief methodologie voor waardering van erfgoedwaarden*. De opdrachtgever herwerkte de studieresultaten tot een handleiding. Zie: **VERDURMEN I.** (2018), *Handleiding voor het inventariseren en waarderen van wegen met erfgoedwaarde*, Agentschap Onroerend Erfgoed, www.onroerenderfgoed.be.

97 **ROBINSON P., HEITMANN S. & DIEKE P.** (Eds.) (2011), Research Themes for Tourism, Wallingford, Oxfordshire: CABI; **DICKINSON J.E. & LUMSDON L.M. & ROBBINS D.** (2011), "Slow travel: issues for tourism and climate change", *Journal of Sustainable Tourism*, 19:3, pp. 281-300; **CONWAY D. & TIMMS B.F.** (2012), "Are Slow Travel and Slow Tourism Misfits, Compadres or Different Genres?", *Tourism Recreation Research*, 37:1, pp. 71-76.

98 Zie bijv. Het videogesprek *Conscious Travel - Can tourism be regenerative? - Anna Pollock*

& Daniel Wahl in conversation (15/5/2020) - https://www.youtube.com/watch?v=tME2zkFi8gY

99 **TOERISME VLAANDEREN** (2020), *Reizen naar Morgen*, Leuven: Davidsfonds. Zie ook: https://www.toerismevlaanderen.be/reizen-naar-morgen.

100 In het verleden realiseerde Trage Wegen een reeks creatieve en evenementiële projecten die de nadruk leggen op beleving, betekenis en verbeelding op, langs en over trage wegen. In 2012 initieerden en organiseerden wij bijv. het festival *Sideways*, een radicaal locatiegebonden en nomadisch initiatief op het snijvlak van hedendaagse kunst, geografie en ecologie. De ruggengraat van het *Sideways* festival bestond uit een 4 weken durende experimentele wandeltocht door België, van west naar oost, tussen 17 augustus en 17 september 2012. Het eigenlijke artistieke programma met performances, wandelingen en workshops vond plaats onderweg (weekdagen) en tijdens 5 opeenvolgende weekends, op 5 'rustplekken' (Menen, Herzele, Brussel, Turnhout en Zutendaal). Een 2de voorbeeld is het project *Sporen in de Tijd*: in 2014 organiseerde Trage Wegen een tentoonstelling en evenementenperiode over de voormalige spoorlijn 82, beter bekend als het Mijnwerkerspad. De tentoonstelling reisde in de zomer van 2014 langs het tracé van de voormalige spoorbedding: Zottegem, Zwalm, Brakel, Flobecq, Ellezelles en Ronse. Tijdens de tentoonstellingsperiode werden tal van publieksactiviteiten en happenings georganiseerd: fiets- en wandeltochten, artistieke interventies, schooluitstappen, enz.

101 Er zijn ook digitale applicaties die de sportervaring volledig binnenshuis situeren, ondersteund door een virtuele ruimte. Wie traint op een stilstaande, maar interactief aangestuurde fietstrainer krijgt bijv. een realistische fietservaring door de koppeling te maken met een virtuele ruimte (vb. via de app Zwift). Het 'terrein' waar je fietst kan oneindig variëren en de 'smart' fietstrainer past dynamisch de weerstand aan tijdens het rijden. Zwift kan de koppeling maken met Strava-segmenten en je virtuele fietsprestaties volgen dan bestaande GPS-coördinaten, hoewel je nooit als dusdanig fysiek ter plekke bent geweest. Zonder deze vorm van beweging of sportbeoefening te discrediteren, lijkt het nuttig de bedenkingen in herinnering te brengen die de Amerikaanse schrijfster Rebecca Solnit formuleerde bij de (traditionele, *nonaugmented*) loopband ('treadmill') in fitnesszalen: "*The treadmill seems to be one of many devices that accommodate a retreat from the world, and I fear that such accommodation disinclines people to participate in making that world habitable or to participate in it at all. It too could be called Calvinist technology, in that it provides accurate numerical assessments of the speed, 'distance' covered, and even heart rate, and it eliminates the unpredictable and unforeseeable from the routine – no encounters with acquaintances or strangers, no sudden revelatory sights around a bend. On the treadmill, walking is no longer contemplating, courting, or exploring. Walking is the alternate movement of the lower limbs. ... Long ago when railroads began to erode the experience of space, journeys began to be spoken of in terms of time rather than distance. ... The treadmill completes this transformation by allowing travel to be measured entirely by time, bodily exertion, and mechanical motion. Space – as landscape, terrain, spectacle, experience – has vanished.*", in: **SOLNIT R.** (2000), *Wanderlust. A History of Walking*, New York, N.Y.: Penguin Books, p. 265-266.

102 De afgelopen jaren verscheen een schier eindeloze reeks *outdoor* non-fictie boeken die net deze verwevenheid articuleren en het wandelen als brug zien tussen ecologie en landschap enerzijds en cultuurhistorische, filosofisch-poëtische of existentiële bespiegelingen anderzijds. Zie bijv.: *The Lost Art of Walking* (Geoff J. Nicholson, 2008), *The Old Ways* (Robert Macfarlane, 2012), *Grand central Belge. Voetreis door een verdwijnend land* (Pascal Verbeken, 2012), *On Trails* (Robert Moor, 2016), *Sur les chemins noirs* (Sylvain Tesson, 2016), *The Hidden Ways* (Alistair Moffat, 2017), *In Praise of Paths* (Torbjorn Ekelund, 2018; Engelse vertaling 2020), *In Praise of Walking: The new science of how we walk and why it's good for us* (Shane O'Mara,

2019), *Met lichte tred. De wereld van de wandelaar* (Ton Lemaire, 2019), *The Walker: On Losing and Finding Oneself in the Modern City* (Matthew Beaumont, 2020), *Wanderers: A History of Women Walking* (Kerri Andrews, 2020), enz.

103 Dit is ook het spoor dat de pedagoog Jan Masschelein (Onderzoekseenheid Educatie, Cultuur en Samenleving van de KU Leuven) en de voormalige architect en forestier/schrijver Wim Cuyvers bewandelen. Zij experimenteren al jaren met een educatieve praktijk die voornamelijk is gebaseerd op het onderweg zijn: wandelen, observatie, in-kaart-brengen en gespreksoefeningen worden gecombineerd om in een groep (studenten) situaties en plekken te verkennen, voorbij de eigen intenties of preoccupaties. Het komt er op aan zich 'in te laten' met een bepaalde situatie, 'opnieuw te kijken', de tijd te nemen, zich bloot te stellen, aandacht te cultiveren, connecties en ontmoetingen te provoceren, enz. Zie bijv.: **MASSCHELEIN J.** (2019), "Turning A City into a Milieu of Study: University Pedagogy as 'frontline'", *Educational Theory*, Vol. 69, Nr. 2, pp. 185 – 203.

104 Het Ruimterapport 2018 schat de oppervlakte open ruimte in Vlaanderen op 931.590 ha. Zo'n 44% van de open ruimte is akkerland, 32% ervan is grasland en 15% is bos. Water, moeras, struikgewas en braakliggende gebieden (inclusief duinen) nemen samen ongeveer 7% van de open ruimte in. 2% van deze open ruimte wordt beschouwd als 'ruimtebeslag'. Het gaat hier om gebieden met een recreatief gebruik, zoals parken, golfterreinen en overige recreatie. Zie: **PISMAN A., VANACKER S., WILLEMS P., ENGELEN G. & POELMANS L.** (Eds.), (2018), *Ruimterapport Vlaanderen (RURA). Een ruimtelijke analyse van Vlaanderen*, Brussel: departement Omgeving. In het RURA werd de open ruimte in beeld gebracht op basis van data uit 2013. Een recenter artikel wijst op diverse veranderingsprocessen die de open ruimte verder innemen en versnipperen (vertuining, hobbylandbouw, verblijfsrecreatie, hernieuwbare energie, verpaarding e.d.), alvorens te besluiten: *"De maatschappelijke verwachtingen en ambities voor de open ruimte waren nooit zo hoog, de oppervlakte nooit zo klein."* Zie: **PISMAN A., VANACKER S., STROSSE V., VERVOORT P., VERMEIREN K. & BIESEMAN H.** (2019), « Meer ruimtebeslag en minder open ruimte in Vlaanderen. Een meer gedetailleerde analyse van de feiten », *Plandag 2019: Meer met Meer,* Groningen: Stichting Planologische Discussiedagen, https://plandag.net/.

105 Zie: **MOLLEN F.H.** (2018), *Betonrapport van de Vlaamse gemeenten en provincies*, Natuurpunt, Mechelen - www.natuurpunt.be. Het ruimtebeslag betreft de ruimte ingenomen door onze nederzettingen, dus door huisvesting, industriële en commerciële doeleinden, transportinfrastructuur, recreatieve doeleinden, serres, enz. (incl. parken en tuinen, ecoducten, bermstroken en taluds langs infrastructuren). De totale oppervlakte aan ruimtebeslag bedroeg in 2016 ruim 450.000 hectare. Dat is 33% van het Vlaamse grondgebied. Zie: https://omgeving.vlaanderen.be/evolutie-ruimtebeslag; www.statistiekvlaanderen.be/nl/ruimtebeslag-0. Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen stelt tot doel om het bijkomend gemiddelde dagelijks ruimtebeslag terug te dringen tot 3 ha per dag in 2025 en tot 0 ha tegen 2040.

106 We halen het beeld van de contramal bij: **COPPENS T. & NOLF M.** (2019), "Groeten uit de Westhoek", in: *Samenleving & Politiek*, 26(7), pp 6 – 11. De Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning suggereert de ontwikkeling van een 'openruimtebeleid' naar analogie met het stedenbeleid om een versnelling door te voeren rond urgente uitdagingen in de open ruimte: *"Ontwikkel daartoe een kenniscentrum (zie KCVS), monitoring (zie stadsmonitor), een investeringsfonds (zie stimuleringsfonds), projectoproepen (zie concept- en projectsubsidies), ... en koppel hieraan de noodzakelijke fiscale en financiële instrumenten (bv. hervorming van gemeentefinanciering die 'openruimtegemeenten' ondersteunt)."* Zie: **VRP** (2019), *VRP Prioriteitennota 2019-2024. Prioriteiten voor de Vlaamse en Federale regeringen*, www.vrp.be.

107 In 2013 werkte VLM in samenwerking met Architecture Workroom Brussels en Bovenbouw Architectuur een toekomstverkenning uit voor de Vlaamse open ruimte. Het resultaat daarvan was het **Open Ruimte Offensief,** bestaande uit zes mogelijke toekomstvisies voor de open ruimte. De verschillende toekomstvisies werden gepresenteerd op zes retabels tijdens een seminar naar aanleiding van 25 jaar VLM op 6 december 2013. Uit deze oefening ontstond het **Open Ruimte Platform**, een uitgebreide groep partners die wil inzetten op gebiedsinrichting vanuit het standpunt van de open ruimte. Het Open Ruimte Platform zette een leertraject op om de ervaring van experten, nieuwe actoren en innovatieve trajecten samen te brengen. In dit kader werd Trage Wegen als nieuwe actor in het buitengebied bevraagd – zie: **KULEUVEN – PLEN & ARCHITECTURE WORKROOM BRUSSELS** (2020), *Rapport het Open Ruimte Platform. I. Leertraject* (https://www.vlaanderen.be/publicaties/het-open-ruimte-platform-leertraject). Het platform pleit voor een actieve en geïntegreerde programmawerking voor de open ruimte in Vlaanderen. Ondertussen werden de programma's Water-Land-Schap en Voedsel+Land+Schap gelanceerd. Een recente publicatie blikt terug op de ervaringen van de voorbije jaren en formuleert een kritische vooruitblik op de programmawerking als werkwijze voor het Vlaamse openruimtebeleid in de komende jaren – zie: **LEINFELDER H., DECLERCK J., CLAEYS M., VANDEMOORTESL B., DE VRIEZE L. & KENNIVÉ R.** (2020), *De open ruimte werken. Het Open Ruimte Platform.* In 2018 werd het platform ook uitgebreid naar de *Open Ruimte Beweging*, die streeft naar een breed gekend en maatschappelijk gedragen aanpak voor de open ruimte in Vlaanderen. Zie ook: **DEPARTEMENT OMGEVING** (2019) Beleidsverkenning. *Open kansen in de open ruimte. Werken aan een zuurstofrijke toekomst in de open ruimte*, https://omgeving.vlaanderen.be/beleidsverkenningen.

108 Het klimaatportaal Vlaanderen bundelt de recentste informatie rond klimaatveranderingen en brengt deze gedetailleerd in kaart voor Vlaanderen tot op wijkniveau: https://klimaat.vmm.be/. Sinds 1 januari 2021 vormt het Vlaams Energie- en Klimaatagentschap (VEKA) het coördinerend agentschap en aanspreekpunt voor energie en klimaat (www.energiesparen.be). Voor een analyse van de ruimtelijke uitdagingen die klimaatverandering stelt, zie: **GULINCK H., LIERMAN S., VAN DAMME S., VAN DEN BROECK P., VAN EETVELDE V.** (Eds.) (2012), *CcASPAR. Klimaat in Vlaanderen als ruimtelijke uitdaging*, Gent: Academia Press; **CONINX I., BOMANS K., DUGERNIER M., GOOSEN H., MAAS G. & VERVAET C.** (2012), *Met ruimtelijk beleid naar een klimaatbestendig Vlaanderen*, Handelingsstrategieën voor het Vlaamse Departement Ruimtelijke Ordening, Wonen en Onroerend Erfgoed, Wageningen, Rapport Klimaatbestendig Vlaanderen; **TECHNUM** (2015), *Klimaatadaptatie en kwalitatieve en kwantitatieve richtlijnen voor de ruimtelijke inrichting van gebieden*, in opdracht van Ruimte Vlaanderen. Op de website www.klimaatenruimte.be van de Vlaamse overheid worden diverse klimaatbestendige ruimtelijke inrichtingsprincipes aangereikt.

109 **SCHNEIDERS A., ALAERTS K., MICHELS H., STEVENS M., VAN GOSSUM P., VAN REETH W, VUGHT I**. (2020), *Natuurrapport 2020: feiten en cijfers voor een nieuw biodiversiteitsbeleid*, Mededelingen van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek 2020 (2), Brussel, www.natuurrapport.be.

110 Cijfers uit de stads-en gemeentemonitor tonen dat de totale oppervlakte aan kleinere groenfragmenten in de periode tussen 2013 en 2016 daalde met ongeveer 10800 ha. Het gaat daarbij over 8300 ha minder 'wijkgroen' (groeneenheden met een minimumoppervlakte van 10ha) en 2500ha minder 'buurtgroen' (met een afmeting tussen 0,2ha en 10ha). In diezelfde periode steeg het totale bevolkingsaantal in Vlaanderen. Gemiddeld waren er in 2016, bijna 20 inwoners per hectare 'buurtgroen', terwijl dit drie jaar eerder nog maar 18 inwoners per hectare

was. Zie: **VERVOORT P.** (2020), "Groene buurten als nieuw normaal", *Plandag 2020: Nieuwe zekerheid*, Groningen: Stichting Planologische Discussiedagen, https://plandag.net/.

111 Zie **NYS A.** (2014), *Rapport Natuur op wandelafstand. Heeft elke Vlaming een natuurgebied op maximum 1,6 km van zijn woning?*, Rapport Natuurpunt, Mechelen - www.natuurpunt.be.

112 Het verlies aan biodiversiteit ten gevolge van stikstofdepositie is hoog. Die stikstof is vooral afkomstig van stikstofoxiden (NOx) van verkeer en ammoniak (NH3) van de landbouw. Stikstofdepositie zorgt ervoor dat planten die gebaat zijn bij voedselarme omstandigheden verdwijnen, samen met de diersoorten die van hen afhankelijk zijn. Zie bijv.: https://www.ecopedia.be/encyclopedie/stikstof.

113 Voor een uiteenzetting over de ecologische en landschappelijke waarde van kleine landschapselementen, zie: **DE BLUST G. & HERMY M.** (1997), *Punten en Lijnen in het Landschap,* Brugge: Uitgeverij Marc Van de Wiele. Voor een beschrijving van de natuurwaarden in cultuur- en landbouwmilieus (o.a. wegvlakken, houtkanten, bomenrijen, holle wegen, akkers e.d.), zie: **SORESMA** (2001), *Systematiek van natuur-typen voor Vlaanderen: 13. Cultuur- en landbouwmilieus*, in opdracht van AMINAL, Afd. Natuur, Brussel, https://www.vlaanderen.be/inbo/naar--een-natuurtypologie-voor-vlaanderen/. Voor de ecologische waarde van trage wegen in het buitengebied, zie: **DECLEER K.** (2005), "Naar een goede praktijk voor beheer en inrichting van 'trage wegen' in het landbouwgebied. Enkele suggesties vanuit ecologisch en landschappelijk perspectief", *Adviezen van het Instituut voor Natuurbehoud*; no. INBO.A.1045. Voor een bespreking van zandpaden als leefgebied voor wilde flora en fauna in agrarisch gebied, zie: **FAASEN T.** (2020), *Natuurwaarde van zandwegen in agrarisch gebied*, in opdracht van Stichting Het Brabants Landschap, www.brabantslandschap.nl.

114 Door schaalvergroting in de landbouw, de onderhoudskost en de transformatie van de dreven tot verkeersassen, staan de typische velddreven onder druk. Allerhande argumenten spelen bij de afweging over de bescherming of aanplanting van dreven, zoals veiligheid (afbrekende takken), groeisnelheid (populier vs. beuk), ecologische waarde (stijgt met het ouder worden van bomen) en belevingswaarde. Zie: **VAN DRIESSCHE T., VAN DEN BREMT P. & SMETS K.** (2017), *Handleiding: Het beheer van historische dreven en wegbeplantingen,* Handleiding agentschap Onroerend Erfgoed, www.onroerenderfgoed.be. Naast info over het historisch en hedendaags beheer van dreven, omvat deze handleiding ook aanbevelingen voor het opstellen van een drevenbeheersplan en voor het ontwerpen van nieuwe dreven in een cultuurhistorische context.

115 **BIJLSMA R.J., VAN BLITTERSWIJK H., CLERCKX A.P.P.M., DE JONG J.J., VAN WIJK M.N. & VAN OS L.J.** (2001), *Bospaden voor bosplanten. Bospaden als transportroute, vestigingsmilieu, refugium en uitvalsbasis voor planten*, Wageningen, Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte. Alterra-rapport193.

116 Ondanks diverse beleidsinitiatieven, blijkt het in de praktijk heel moeilijk om een robuust Vlaams ecologisch netwerk te realiseren. Volgens analisten werd de uitvoering van het Vlaamse natuurbeleid de afgelopen decennia sterk vertraagd door 'grensconflicten' met sterkere, belendende beleidsvelden. De aanwijzing en afbakening van een 'Groene Hoofdstructuur' (periode 1989-1995) en de herwerking daarvan tot een Vlaams Ecologisch Netwerk – VEN (vanaf het Natuurdecreet van 1997) leidden bijv. tot maatschappelijke onrust en politieke polarisatie, respectievelijk met de sectoren landbouw (in casu met het mestbeleid) en ruimtelijke ordening. Zie: **BOGAERT D. & LEROY P.** (2004), "Het Vlaamse natuurbeleid. De institutionalisering van een beleidsveld", *Landschap*, 21 (4), pp.185-197. Naast de realisatie van het VEN (waarin

de natuurfunctie primeert) voorziet de uitvoering van het Natuurdecreet ook de realisatie van het Integraal Verbindings- en Ondersteunend Netwerk - IVON (natuurverwevingsgebieden en natuurverbindingsgebieden waar natuur nevengeschikt is aan functies als landbouw, wonen en recreatie). Volgens het Natuurdecreet en de oorspronkelijke doelstelling van het *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* – RSV (1997) had er 150.000 hectare natuurverwevingsgebied afgebakend moeten zijn tegen 2003. Bij de herziening van het RSV werd die doelstelling bijgesteld tot 80.000 hectare tegen 2012. Eind 2019 is daarvan slechts 8 procent (ca. 6300 ha) gerealiseerd. Natuurverweving is opnieuw een centraal ruimtelijke ontwikkelingsprincipe van het in 2018 goedgekeurde Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). Een netwerk van groenblauwe aders (dat deel uitmaakt van het IVON) moet de biodiversiteit en de levering van ecosysteemdiensten ondersteunen. In het Witboek BRV, dat de Strategische visie voorafging, krijgen de gemeentes en provincies de expliciete taak om de 80.000 hectare natuurverwevingsgebied te realiseren (voornamelijk in agrarisch gebied). Het Natuurrapport 2020 schetst de actuele uitdagingen en doet aanbevelingen: *"Er moet gezocht worden naar nieuwe financiële impulsen op verschillende beleidsniveaus (gemeente en provincie in functie van IVON; Vlaams Gewest in functie van VEN) en naar nieuwe instrumenten en samenwerkingsverbanden. In het VEN-IVON is een sterkere interactie met andere instrumenten nodig, zoals het milieubeleid (bv. stikstofproblematiek), het ontsnipperingsbeleid, landinrichting, bosuitbreiding en het Europees natuurherstelbeleid (Green Deal)."* Zie: **SCHNEIDERS A., ALAERTS K., MICHELS H., STEVENS M., VAN GOSSUM P., VAN REETH W, VUGHT I.** (2020), *Natuurrapport 2020: feiten en cijfers voor een nieuw biodiversiteitsbeleid*, Mededelingen van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek 2020 (2), Brussel, p. 88.

117 Bij de concretisering van het concept 'groenblauwe netwerken' (GBN) spreekt het INBO van een 'oplossingsruimte' en zoekt daarmee een middenweg tussen het "GBN als lege doos" (het blijft een containerbegrip met te vage definities en vrijblijvende randvoorwaarden) enerzijds en het "GBN als een niet te tillen doos" (té beperkende, niet-gedragen definities en strikte voorwaarden) anderzijds. De studie benadrukt het belang van een doordacht proces om te komen tot kennisuitwisseling, een gedeelde probleemdefinitie, een gedragen toekomstbeeld en een reeks groene en/of blauwe ingrepen. Overleg, multifunctionaliteit, gedeeld eigenaarschap, leerprocessen en bijsturing staan centraal. Zie: **VERHEYDEN W., TURKELBOOM F., DE BLUST G. & SMETS J.** (2020), *Gobelin rapport N° 1: Groenblauwe Netwerken in Vlaanderen - Van breed concept naar uitvoering op het terrein*, uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Planbureau voor Omgeving - rapporten van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek 2020 (7) INBO, Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek. Het grensconcept 'groene infrastructuur' wordt door het INBO omschreven als *"een netwerk van kwaliteitsvolle natuurlijke en halfnatuurlijke gebieden en andere landschapselementen die natuurlijke processen herbergen. Het beheer en gebruik ervan heeft tot doel de biodiversiteit te beschermen en andere maatschappelijke doelen te realiseren in zowel een landelijke als een meer verstedelijkte omgeving."* Zie: **MICHELS H., ALAERTS K., SCHNEIDERS A., STEVENS M., VAN GOSSUM P., VAN REETH W, VUGHT I.** (2018), *Natuurverkenning 2050: Inspiratie voor de natuur van de toekomst. Syntheserapport*, Mededelingen van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek 2018 (3), Brussel, p. 28.

118 Ecosysteemdiensten en natuurgebaseerde oplossingen zijn verwante concepten. De eerste legt de nadruk op de meervoudige voordelen die de mens uit natuurlijke processen haalt, terwijl de tweede benadrukt hoe natuur antwoorden biedt voor acute uitdagingen (vaak in contrast of combinatie met meer technische, 'grijze' of 'engineered' oplossingen). Voorbeelden van maatregelen die ecosysteemdiensten of natuurgebaseerde oplossingen versterken, zijn: de aanleg van meer groen in de stad met het oog op temperatuurregulatie; de ontwikkeling van natuurlijke overstromingsgebieden om piekneerslag te bufferen; het herstel van de sponswer-

king en waterberging in natuur- en valleigebieden; het aanpassen van akkerranden om natuurlijke plaagregulatie mogelijk te maken; de inrichting en het beheer van openbaar groen voor bestuivende insecten; het herstellen van bossen, moerassen en graslanden om koolstof vast te leggen; het hergebruik van de reststromen van perceelsrandenbeheer en lokaal landschapshout; ontharding van versteende ruimte in functie van maximale waterinfiltratie en –berging; het terug openleggen van overwelfde waterlopen; de afkoppeling en infiltratie van hemelwater in grachten, wadi's en bufferbekkens; het herstellen van de winterbedding of hermeandering van waterlopen om waterafvoer te vertragen; het aanbrengen van drempels zodat ook in periodes van lage rivierafvoeren hogere grondwaterstanden bereikt worden, enz. Meer info, zie : **MEIRESONNE L. & TURKELBOOM F.** (2014). *Biodiversiteit als basis voor ecosysteemdiensten in Vlaanderen. Tweede editie,* Mededelingen van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek INBO.M.2014.1817081, Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, Brussel. Voor een kanttekening bij de antropocentrische, utilitaristische invulling van natuurbehoud in termen van groene infrastructuur of ecosysteemdiensten, zie bijv.: **BRACKE B. & WUILLAUME P.** (2019), "Ruimte voor nutteloze natuur. Ontwerpen in tijden van massa-extinctie", *Plandag 2019: Meer met Meer*, Groningen: Stichting Planologische Discussiedagen, https://plandag.net/. Voor een bespreking van stedelijke waterprojecten met primaire focus op de intrinsieke waarde van een waterloop als ecosysteem, zie: **BENNETSEN E., RUCKA Z., SYMONS L. & VANHOUTTE K.** (2020), *Weg van water. Een nieuwe kijk op een ecologische stedelijke waterloop*, Team Vlaams Bouwmeester & Vlaams Architectuur Instituut: BWMSTR Label 018, www.waterlandvzw.be.

119 Vlaanderen onderschrijft de doelstellingen van het UNFCCC-akkoord van Parijs van 2015 en volgt de Europese klimaatambitie voor 2050. Op 9 december 2019 keurde de Vlaamse Regering het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 goed. De maatregelen in het plan leiden volgens de berekeningen van de Vlaamse regering tot 30 procent minder CO2-uitstoot in 2030. Ook rond klimaatadaptatie wordt beleid uitgewerkt. Medio 2020 stelde de Vlaamse regering het nieuwe droogte- en waterplan (*Blue Deal*) voor. De 70 maatregelen uit dat plan moeten de risico's op watertekort en wateroverlast minimaliseren en vormen een basis voor het Vlaams Klimaat Adaptatieplan 2021-2030. De Vlaamse regering verhoogt hiervoor de inzet van middelen en instrumenten en bouwt verder op een reeks initiatieven, zoals de campagne *Operatie Perforatie* (www.operatieperforatie.be), de 'Proeftuinen ontharding' (www.vlaanderenbreektuit.be), het landinrichtingsproject *Water-Land-Schap* (www.waterlandschap.be) of de hemelwaterplannen voor lokale besturen (vanaf 2020 verbreedt de Vlaamse overheid de scope naar "hemelwater- en droogteplan" en wil ze het ambitieniveau verhogen). Het belangrijkste richtsnoer op lokaal niveau vormt het Europees kader van de Burgemeestersconvenant of 'Covenant of Mayors - CoM' (http://www.burgemeestersconvenant.be). Het is begonnen in 2008 en eind 2015 werd een nieuw geïntegreerde Burgemeestersconvenant voor klimaat en energie van kracht (waarin de EU 2030-doelstellingen werden overgenomen). Ondertekenaars moeten ten laatste binnen twee jaar na de ondertekening een energieactieplan, klimaatplan of SECAP ('Sustainable Energy and Climate Action Plan') indienen. De doelstellingen zijn: CO2-uitstoot verminderen met 40% tegen 2030 (mitigatie) en aandacht voor acties die ons moeten aanpassen aan de klimaatverandering (adaptatie). Met ruim 500 ondertekenaars is België een van de betere leerlingen in de Europese klas van het Burgemeestersconvenant. In december 2020 lanceerde de Vlaamse regering ook een voorstel voor een lokaal energie- en klimaatpact dat ze wil afsluiten met de lokale besturen en het 'Netwerk Klimaat' van de VVSG. Dit voorstel omvat klimaatdoelstellingen waar Vlaanderen samen met de lokale besturen wil aan werken via vier concrete werven: vergroening, wonen, mobiliteit en water. Met de eerste werf ("Laten wij een boom opzetten") wil Vlaanderen vanaf 2021 tot 2030 inzetten op de vergroening van steden en gemeenten. De doelstelling is het bij creëren van 6,6 miljoen extra bomen, 3.300 km extra haag of geveltuinbeplanting en 6.600 extra natuurgroenperken. In samenwerking met ANB zal de huidige 'Bosteller'

(www.bosteller.be) uitgebreid worden om ook deze bomen, hagen en groenperken te omvatten (om in aanmerking te komen voor de Bosteller, dient een bos a priori minstens 10 op 10 meter groot te zijn). De werf "water" voorziet vanaf 2021 t.e.m. 2030 per inwoner 1 m^2 ontharding (= 6,6 miljoen m^2 ontharding) en 1 m^3 extra opvang of infiltratiecapaciteit voor regenwater (= 6,6 miljoen m^3 extra regenwater dat wordt opgevangen). Om het lokaal pact om te zetten naar concrete realisaties op het terrein, worden lokale 'klimaattafels' aangekondigd. Meer info via www.vvsg.be/netwerkklimaat. De beleidsnota Klimaat 2019-2024, ingediend door Zuhal Demir, Vlaams minister van Justitie en handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, bevestigt dat groenblauwe netwerken een centrale pijler vormen van de Vlaamse klimaatadaptatiestrategie: *"Ik ga voor een robuuste open en onbebouwde ruimte met een versterking van natuur-, bos- en valleigebieden als de ruggengraat van een groenblauw netwerk dat zich uitstrekt tot in het centrum van dorpen en steden."* Vlaams minister Zuhal Demir onderschreef eveneens de nieuwe EU Biodiversiteitsstrategie 2030 (gepubliceerd in mei 2020), die onder meer stelt dat 30 % van het Europese land- en wateroppervlak tegen 2030 doeltreffend beschermd moet worden. Die strategie kadert in de Green Deal, die van Europa een klimaatneutraal continent moeten maken, en biedt een duidelijk kader om groenblauwe dooradering te realiseren, zie: **EUROPESE COMMISSIE** (2020), *De natuur terug in ons leven brengen. EU-biodiversiteitsstrategie voor 2030,* COM(2020) 380.

120 Het traag netwerk kan zorgen voor een goede bereikbaarheid en interne ontsluiting van een groene ruimte. De principiële toegankelijkheid van bossen en natuurgebieden houdt in dat voetgangers enkel toegelaten zijn op de wegen en je de paden dus niet mag verlaten. In alle natuurgebieden van Natuur en Bos geldt de 'omgekeerde toegankelijkheid' en mogen voetgangers de paden wel verlaten. Beheerders van bossen en natuurreservaten kunnen de principiële of omgekeerde toegankelijkheid wijzigen met een toegankelijkheidsregeling. Zie: www.natuurenbos.be/toegankelijkheid. Voor een kritiek op de invoering van omgekeerde toegankelijkheid, zie o.a. het advies 'Verhoogde toegankelijkheid en subsidiëring bebossing' (25/01/2018) van de Minaraad (www.minaraad.be). Een toegankelijke en aantrekkelijke groene ruimte bekoort een divers publiek, vergroot het milieu- en natuurbewustzijn en levert meer gezondheidsvoordelen op. Toch moet het (mede)gebruik van een groenblauwe structuur compatibel zijn met haar ecologische functie en plaatsvinden binnen haar biofysische mogelijkheden; zeker in unieke, kwetsbare of beschermde gebieden. Een te grote druk van recreatie op natuur houdt bijv. verband met verstoring van fauna, beschadiging van vegetaties, vervuiling, verstoring door loslopende honden, e.d. Zonering in tijd en/of ruimte voor bepaalde kwetsbare soorten (vb. tijdens het broedseizoen) kan een deel van de oplossing vormen. Voor een overzicht van de uitdagingen (in een internationale context), zie: **WOLF I.D., CROFT D.B. & GREEN R.J.** (2019), "Nature conservation and nature-based tourism: a paradox?", *Environments*, 6, 104, pp. 1-22. Over de discussie of recreatie gecombineerd kan worden met een ecoduct, zie: **LEONE M., WANNER S. & TURKELBOOM F.** (2020), *Perceptie-onderzoek rond randvoorwaarden bij recreatief medegebruik op ecoducten*, Rapporten van het Instituut voor Natuur- en Bos-onderzoek 2020 (19), Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, Brussel.

121 In de periode 2016-2017 voerden wij de opdracht "Instrumenten voor planvorming van groene functionele belevingstrajecten" uit voor het (toenmalige) *Departement Leefmilieu, Natuur en Energie*, in samenwerking met Arcadis NV (www.arcadis.com) en Infopunt Publieke Ruimte (www.publiekeruimte.info). Er werden diverse producten ontwikkeld die lokaal of regionaal toepasbaar zijn: (1) een stappenplan begeleidt de lezer bij het uitstippelen van groene functionele belevingstrajecten (GFB's); (2) een visiedocument geeft achtergrondinformatie, (3) een praktijkboek documenteert een reeks inspirerende voorbeelden en (4) een uitgebreide GIS-handleiding geeft aan hoe GFB's technisch-cartografisch in de (lokale) ruimtelijke planning

geïntegreerd kunnen worden. Deze eindproducten zijn beschikbaar op www.omgevingvlaanderen.be/beleef-mobiliteit. Een praktijkvoorbeeld van een gelijkaardig concept zijn de Gentse groenklimaatassen, continue ecologische verbindingen tussen buitengebied en stadscentrum. Zie: **LEBBE H., VAN DER HAEGEN, LEINFELDER H., TROCH E., VAN DAMME S.** (2019), "Gentse groenassen worden groenklimaatassen: Ruimtelijke Structuurvisie 2030 onder de loep in een 'groenblauwe' summerschool", *Ruimte*, 42, p. 66-71. Ook het concept van de lobbenstad zorgt voor groenblauwe dooradering in een stedelijke context. Het lobbenstadmodel concentreert stadsontwikkeling langs een aantal 'lobben' geënt op de wegeninfrastructuur. Tussen de lobben komen groenblauwe 'vingers' voor, die de stedelijke groenelementen verbinden met de groengebieden buiten de stad. In de lobben kunne trage verbindingen aangelegd worden, tussen stad en buitengebied en tussen de lobben onderling. De groenblauwe vingers voorzien de stad in zuiver lucht en zuurstof, slaan koolstof op, bufferen water, en zorgen voor verkoeling. De stad Sint-Niklaas gebruikt het lobbenmodel als basis van de ruimtelijke en mobiliteitsplanning. Zie: **ROMBAUT E., PODEVYN E. & VONCK E.** (2008), "Een pleidooi voor de lobbenstad. Een casestudy in de steden Aalst en Sint-Niklaas", *Ruimte & Planning*, 4, pp. 67-78; **FRIS IN HET LANDSCHAP** (2014), *Lobbenstad Sint-Niklaas. Onderzoeksrapport maart 2014*.

122 Tijdens een onderzoeks- en vormingscyclus in de periode 2009-2011 braken wij een langs voor een ecologisch verantwoorde inrichting van trage wegen. We belichtten diverse parameters zoals morfologie, materiaalkeuze, halfverhardingen, kwaliteitseisen, bermbeheer, toegankelijkheid, enz. Zie: **TRAGE WEGEN** (2011), *Syllabus natuurtechnische inrichting van trage wegen*, in opdracht van de dienst Natuurtechnische Milieubouw (NTMB) binnen het toenmalige Departement Leefmilieu, Natuur en Energie.

123 Het VITO ontwikkelde een online tool om het socio-economische belang van groenblauwe ruimte te ontdekken en becijferen : de Natuurwaardeverkenner (www.natuurwaardeverkenner.be).

124 Verharding of bodemafdekking is de oppervlakte waarvan de aard en/ of toestand van het bodemoppervlak gewijzigd is door het aanbrengen van artificiële, (semi-) ondoorlaatbare materialen waardoor essentiële ecosysteemfuncties van de bodem verloren gaan. Op basis van gegevens van 2015 wordt geschat dat 16% van de totale oppervlakte in Vlaanderen afgedekt of verhard is. Zie: https://omgeving.vlaanderen.be/verharding. De afgelopen jaren groeit de aandacht voor het (gedeeltelijk) 'ontharden' van pleinen, parkings, verharde restruimten, straten, middenbermen, schoolspeelplaatsen, bedrijventerreinen en particuliere opritten of tuinen. Zie bijv. **LEINFELDER H.** (2018), "Kom op tegen verharding! Pleidooi voor een antirookcampagne in het Vlaams ruimtelijk beleid", *Plandag 2018: Gedrag()en Ruimte*, Groningen: Stichting Planologische Discussiedagen, https://plandag.net/.

125 In verschillende Vlaamse gemeenten is er een lokale werkgroep trage wegen actief, die zich de afgelopen jaren op min of meer permanente basis engageert voor de trage wegen in hun buurt of gemeente, bijvoorbeeld in gemeenten als Kapelle-op-den-Bos, Pelt, Koekelare, Wortegem-Petegem, Ternat, Wachtebeke, Opwijk, Ingelmunster, Dilbeek (www.tragewegendilbeek.be), Lier (Koningshooikt, https://tragewegenkoningshooikt.be/), Zemst (www.facebook.com/TrageWegenZemst/), Belsele (www.deraaklijn.be), Stekene (www.tragewegenstekene.be), Alken (www.facebook.com/twalken/), Oosterzele (www.tragewegenoosterzele.be), Zwalm (www.facebook.com/TrageWegenZwalm), Herzele (www.facebook.com/WerkgroepTWHerzele), Evergem (www.evergem.be/trage-wegen), Geraardsbergen (www.gerebus.be), Geel (Werkgroep Trage Wegen Punt-Larum), enz. In andere steden en gemeenten wordt de dynamiek rond trage wegen aangewakkerd vanuit lokale natuurverenigingen, sportclubs, buurtco-

mités, heemkringen, vrijetijdsorganisaties, jeugdbewegingen, enz. Op nog andere plekken zijn het volhardende individuen of 'burger-experts' die in wisselende allianties hun lokale bestuur aanporren tot een krachtdadig tragewegenbeleid.

126 Een praktijkgemeenschap of Community of Practice (CoP) is een organisatieconcept dat in 1991 werd geïntroduceerd door Etienne and Beverly Wenger-Trayner. Zij geven aan: *"Communities of practice are groups of people who share a concern or a passion for something they do and learn how to do it better as they interact regularly"* (http://wenger-trayner.com/introduction-to--communities-of-practice/). Meer recent spreken ze over 'landscapes of practice' waarbij ze praktijkkennis als een levendig landschap voorstellen en het leerproces als een tocht door dit landschap – zie: **WENGER-TRAYNER E., FENTON-O'CREEVY M., HUTCHINSON S., KUBIAK C. & WENGER-TRAYNER B.** (2015), *Learning in Landscapes of Practice: Boundaries, identity, and knowledgeability in practice-based learning*, London: Routledge. Het concept praktijkgemeenschap wordt vaak gebruikt in een context van 'sociaal leren' en wordt soms ook beschreven als een 'leergemeenschap of –netwerk' (zie bijv. https://www.organisatieleren.be/nl/leernetwerken). In Vlaanderen wordt het o.a. sinds 2008 gebruikt binnen het beleidskader voor cultureel erfgoed, nl. als "cultureelerfgoedgemeenschap", door het Cultureelerfgoeddecreet van 24 februari 2017 gedefinieerd als *"een gemeenschap die bestaat uit organisaties en personen die een bijzondere waarde hechten aan het cultureel erfgoed, en die dat cultureel erfgoed wil behouden en doorgeven aan toekomstige generaties."* (https://www.vlaanderen.be/cjm/nl/cultuur/cultureel--erfgoed). Een bijdrage uit Nederland verheldert het concept in een context van duurzaamheid en transitiemanagement – zie: **ANDRINGA J. & REYN L.** (2014), *Tien stappen voor een succesvolle community of practice*, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, www.duurzaamdoor.nl.

127 De hedendaagse 'placemaking' ('plaatscreatie') beweging stelt bottom-up participatie, burgerengagement en 'het leven van alledag' centraal bij stedebouw en gebiedsontwikkeling. Het wordt o.a. belichaamd door het New Yorkse *Project for Public Space* (www.pps.org) of het Nederlandse *The City at Eye Level* (https://thecityateyelevel.com/). Beiden reiken inspirerende richtlijnen en voorbeelden aan voor het creëren van leefbare publieke ruimtes. De placemaking methode wortelt in de jaren 1970 en gaat o.a. terug op de ideeën van Henri Lefebvre over de sociale productie van de (publieke) ruimte. Volgens Lefebvre is de betekenis van de ruimte een sociaal product dat tot stand komt vanuit een samenspel tussen waarnemingen ('espace perçu'), verschillende (geformaliseerde) voorstellingswijzen ('espace conçu') en beleving ('espace vécu'). Zie: **LEFEBVRE H.** (1974), *La production de l'espace*, Paris: Éditions Anthropos. Andere inspiratiebronnen voor placemaking zijn de klassieke werken van Jane Jacobs (*The Death and Life of Great American Cities*, 1961) en William Whyte (*The Social Life of Small Urban Spaces*, 1980). De invloed van door burgers gedreven, tijdelijke invullingen (vb. van braakliggende terreinen of leegstaand vastgoed) op de meer definitieve planvorming en invulling blijkt in de praktijk niet vanzelfsprekend. Veel experimentele bottom-up projecten blijken te sneuvelen onder toenemende druk van markt en politiek. Zie bijv.: **LEVELT M. & DE NIJS K.** (2019), "Incrementeel ontwikkelen. Van tijdelijk experiment naar nieuw planning paradigma?", **Plandag 2019: Meer met Meer**, Groningen: Stichting Planologische Discussiedagen, https://plandag.net/.

128 Zie: *LYDON M. & GARCIA A.* (2015), *Tactical urbanism. Short-term Action for Long-term Change*, Washington, DC: Island Press; **YASSIN H. H.** (2019), "Livable city: An approach to pedestrianization through tactical urbanism", *Alexandria Engineering Journal*, 58, 251-259. Naar aanleiding van de coronacrisis ontwikkelde de Vlaamse overheid een toolbox om lokale overheden te ondersteunen bij het nemen van (tijdelijke) maatregelen om trage mobiliteit te stimuleren. Deze ondersteuning betreft vormen van 'tactical urbanism' en is gericht op snel uitvoerbare maatregelen zoals verkeerssignalisatie, wegmarkeringen, kleine infrastructurele maatregelen,

bijkomende fietsenstallingen, enz. Zie: https://www.vlaanderen.be/toolbox-duurzame-mobiliteit. Voor meer praktische handvaten, zie: http://tacticalurbanismguide.com/

129 User-centered design is een ontwerpbenadering waarbij actuele of potentiële gebruikers van een systeem (of deelgenoten van een uitdaging) actief betrokken worden en zelf deelnemen in het ontwerpproces en de beslissingsname. Deze manier van werken omvat diverse varianten (*social design, user driven innovation, service design, interaction design,* enz.) en werd de afgelopen jaren vaak gebruikt in contexten van sociale innovatie, waarbij op zoek wordt gegaan naar een oplossing voor een maatschappelijk vraagstuk of probleem. Diverse toolkits zijn beschikbaar: de *HCD Toolkit* (2009) en *Field Guide to Human-Centered Design* (2015) - www.ideo.com; de *LCD Toolkit - Luisteren – Creëren – Doen* (2016) van Demos vzw - https://demos.be/participatieprojecten/lcd-toolkit; *The Hackable City: A Research Manifesto & Design Toolkit* (2018) - http://thehackablecity.nl/, enz. Cocreatie d.m.v. *design thinking* kan stadsontwikkeling afstemmen op de complexe realiteit van het dagelijks leven en het (vaak automatische) gedrag van bewoners, gebruikers en passanten; zie bijv.: **CHERROUD K. & DEBRUYNE A.** (2018), "Design Thinking als instrument voor betere beleidskeuzes en gedragsverandering in de publieke ruimte", *Plandag 2018: Gedrag()en Ruimte*, Groningen: Stichting Planologische Discussiedagen, https://plandag.net/. In de context van het Vlaamse mobiliteitsbeleid werd gebruiksgericht ontwerp door het *Netwerk Duurzame Mobiliteit* aangewend om via prototypes van innovatieve ideeën te werken aan tastbare oplossingen voor lokale mobiliteitsproblemen. Als lid van het Netwerk was Trage Wegen actief betrokken bij de eerste testopstellingen in 2016. Het initiatief is uitgegroeid tot de doorlopende campagne LaMA - Laboratoria Mobiele Alternatieven (https://www.duurzame-mobiliteit.be/lama) en kreeg in 2019 de *Service Design Award* van het internationale *Service Design Network* (zie: https://www.service-design-network.org/community--knowledge/lama-laboratoria-mobiele-alternatieven).

130 Commons verwijzen naar een sociaal systeem van rentmeesterschap of zorgbeheer (*stewardship*) over bepaalde hulpbronnen. Die hulpbronnen zijn materieel of immaterieel (vb. water, bos, lucht, vervoer, talen, wetenschap, genetisch materiaal, internet, geld, enz.). Commons omvatten altijd drie bouwstenen: het gemeengoed (de hulpbronnen), een groep mensen of gemeenschap die het gemeengoed gebruiken en/of beheren (de *commoners*) en de specifieke arrangementen (praktijken, protocollen, waarden, normen e.d.) die het gebruik/beheer van het gemeengoed regelen (binnen een dynamisch proces van 'vergemeenschappelijking' of *commoning*). Naast de (her)opleving van de coöperatieve idee en allerlei vormen van deeleconomie zitten de afgelopen jaren ook nieuwe vormen van commons in de lift. Commons verschijnen steeds vaker als alternatief voor het moderne staat-markt-duopolie, waarbij naast de klassieke publieke en private goederen ook een derde categorie van gemeenschapsgoederen, burgerinitiatieven en civiele organisatievormen erkend wordt. Zie bijv. **OSTROM E.** (1990), *Governing the Commons. The Evolution of Institutions for collective Action*, New York: Cambridge University Press; **AMIN A. & HOWELL P.** (eds.) (2016), *Releasing the Commons. Rethinking the Futures of the Commons*, London : Routledge; **DE ANGELIS M.** (2017), *Omnia Sunt Communia. Principles for the Transition to Postcapitalism*, London: Zed Books.

131 In de periode 2015 – 2019 was Trage Wegen actief betrokken bij het onderzoeksproject INDIGO ("Innovating spatial development planning by differentiating land ownership and governance" – zie www.theindigoproject.be). Het project onderzocht grondgebruiksrechten, eigendomsregimes en nieuwe creatieve vormen van gedeeld grondgebruik. De terreinervaring van Trage Wegen in het landschapspark De Zuidrand (periode 2012 – 2017) was als 'emblematische case' opgenomen in het INDIGO project. Samen met de universitaire partners gingen we na hoe het traag netwerk in de regio van de Antwerpse Zuidrand als raster voor een grondgebon-

den common kan fungeren. De resultaten van het onderzoek werden voorgesteld in een aantal publicaties: **KUHK A., HOLEMANS D. & VAN DEN BROECK P.** (Red.) (2018), *Op grond van samenwerking*, Berchem: EPO; **CLAYS S.** (2018), "Commons en trage wegen. Een vruchtbaar huwelijk"; *Ruimte,* nummer 39, september 2018, https://www.vrp.be/ruimte/ruimte-39/commons-en-trage-wegen-een-vruchtbaar-huwelijk.

132 'Concerncommunicatie' is gericht op de wisselwerking tussen de eigen *corporate identity* (het beeld en de kernboodschap die de organisatie wenst uit te dragen) en het imago (het beeld dat de publieksgroepen van de organisatie hebben). Het komt er o.a. op aan een inhoudelijke rode draad en een visuele identiteit voor de organisatie te bepalen. De belangrijkste communicatiemiddelen voor concerncommunicatie zijn vaak de media in eigen beheer van de organisatie, zoals een eigen website, webshop, blog, social media account, folder, nieuwsbrief, enz. In termen van het PESO-model spreken communicatiedeskundigen dan van 'Owned media' (PESO staat voor 'Paid', 'Earned', 'Shared' en 'Owned' media). Zie o.a.: **GOUBIN E.** (2017), *Tante Mariette en haar fiets. Communicatie voor overheid en social profit*, Brugge: Vanden Broele.

133 De communicatieleer schuift diverse modellen voor campagne- of verandercommunicatie naar voor. Een klassiek model verwijst naar kennis (*awareness*), houding (*attitude*) en gedrag (*behaviour*) als determinanten van gedrag. Het marketingmodel AIDA houdt hiermee verband en formuleert 4 stappen in klantenbinding: *Attention, Interest, Desire en Action*. Dergelijke modellen werden ondertussen meermaals bekritiseerd: de suggestie van lineariteit (met nieuwe kennis zou je iemands houding veranderen en daarmee vervolgens iemands gedrag) klopt niet altijd en kan ook omgekeerd lopen. Daarnaast spelen vaak ook omgevingsfactoren, drempels (financiële, materiële, fysieke, intellectuele en psychologische) of vormen van weerstand (scepsis, inertie e.d.). Dergelijke getrapte modellen houden ook geen rekening met emoties of onbewust gedrag en vatten communicatie heel instrumenteel op, waarbij de ontvanger per definitie het 'lijdend voorwerp' is die beïnvloed wordt volgens de wensen van diegene die communiceert. Een ander, meer succesvol denkkader om gedrag te begrijpen en te beïnvloeden, is het 7E-model. Het illustreert de 7 factoren die kunnen aanzetten tot een gedragsverandering, waaraan telkens hefbomen voor verandering gekoppeld worden: *Enable* (makkelijk en toegankelijk maken), *Encourage* (motiveren, voordelen aantonen), *Engage* (betrokkenheid creëren), *Exemplify* (goede voorbeeld tonen), *Enlighten* (kennis verstrekken), *Enthuse* (empathie en appreciatie wekken) en *Experience* (zorgen voor beleving en positieve ervaringen). Ontwikkelingen op het gebied van interactieve media creëren vandaag nieuwe mogelijkheden om meer interactief en gericht te communiceren. Interventies gericht op (gedrags)verandering houden nu meer rekening met de specifieke context en voorkeuren van het doelindividu, het voelbaar maken van sociale druk ('*social proof*' strategie) en *timing*, waarbij op een kritiek keuzemoment een *trigger* het gewenste gedrag moet stimuleren. Vooral de techniek van 'nudging' maakt de laatste jaren opgeld: een psychologisch principe waarbij onbewust gedrag op een bewuste wijze wordt gestuurd door kleine wijzigingen aan te brengen in de 'keuzearchitectuur', de manier waarop keuzeopties worden voorgesteld. *Nudges* maken de gewenste keuzes op een subtiele manier gemakkelijker of aantrekkelijker, zonder de andere keuzeopties als dusdanig weg te nemen of te benadelen. Voor een toepassing van nudging in een ruimtelijke context, zie: www.omgevingspsycholoog.nl. Voor een kritische lezing van nudging als 'technocratisch manipuleren', zie: VANOUTRIVE T. (2018), "Hoe planners burgers willen verleiden om minder auto te rijden", *Plandag 2018: Gedrag()en Ruimte*, Groningen: Stichting Planologische Discussiedagen, https://plandag.net/. Voor een algemene bespreking van campagne- of verandercommunicatie, zie bijv. **VAN DER PUTTE B., VERLEGH P., WENNEKERS A.M., WELTEN S., MOLLEN S. & FRANSEN M.** (2015), *Gedragsverandering via campagnes 2.0. Aanvullende inzichten uit de wetenschappelijke literatuur*, Amsterdam: Universiteit van Amsterdam; **RIJKSOVERHEID NEDERLAND – DIENST PUBLIEK EN**

COMMUNICATIE (2015), *Gereedschap voor gedragsverandering*, https://www.communicatierijk.nl/documenten/publicaties/2015/12/11/gereedschap-voor-gedragsverandering.

134 Proeftuinen of *living labs* zijn experimenteer- of praktijkomgevingen in de 'echte' wereld waar kennis en praktijk worden samengebracht met het oog op innovatie. Ze kunnen worden opgezet in een straat, een huis, een organisatie, een hele stad, een bedrijf of industrieketen, enz. Diverse initiatieven hanteren uiteenlopende benamingen: *living lab, urban lab, fieldlab, design-lab, change lab, hub, hive, do-thank*, enz. Dergelijke labo's maken deel uit van nieuwe 'urban governance' strategieën en zijn o.a. verenigd in het *European Network of Living Labs* (ENoLL - https://enoll.org/). De diverse sociale labs lijken een aantal werkprincipes te delen: een sterke betrokkenheid van (eind)gebruikers; gerichtheid op systemische, complexe maatschappelijke problemen; een multi-stakeholder aanpak; ontwikkeling van relatief nieuwe veranderingsstrategieën (visualisaties, prototyping, e.d.); focus op schaal (opschalen van oplossingen om systemen te beïnvloeden); enz. Voor een toepassing in de Vlaamse context van ruimtelijke planning, zie: **BOELENS L., DEHAENE M., GOETHALS M., KUHK A. & SCHREURS J.** (2015), *Concept: Living labs. Co-evolutie planning met onderzoekers, overheden, burgers en ondernemers voor uitvoerbare ruimtelijke projecten*, in opdracht van Steunpunt Ruimte (https://lib.ugent.be/en/catalog/rug01:002228701). Voor een bespreking van de mogelijke valkuilen van labo settings, zie: **KIEBOOM, M.** (2014). *Lab Matters: Challenging the practice of social innovation Laboratories*, Amsterdam: Kennisland (https://www.kl.nl/); **VAN KARNENBEEK L. & TAN W.** (2019), "Het stedelijk laboratorium als lege huls? Het gevaar van het verzuimen van wetsnormen in een 'experiment'", *Plandag 2019: Meer met Meer*, Groningen: Stichting Planologische Discussiedagen, https://plandag.net/. Voor een toepassing in een Brusselse context, zie het project AirCasting (2017-2019), een *living lab* om de Brusselse luchtkwaliteit te meten (een samenwerking van Bral en Cosmopolis van VUB, met de steun van Innoviris) - https://bral.brussels/en/artikel/smarter--living-labs-tips-smarterlabs.

135 Het Tragewegenregister is vrij consulteerbaar en wordt gehost door de GIS-dienst van de provincie Vlaams-Brabant; zie: https://geo.vlaamsbrabant.be/tragewegen/. Het Wegenregister is een digitaal geografisch bestand van nagenoeg alle wegen in Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, incl. bijbehorende attribuutgegevens. Het Wegenregister omvat ca. 60% verharde wegen, die ook opgenomen zijn in het zgn. Grootschalig Referentiebestand – GRB (de digitale topografische referentiekaart van Vlaanderen). Daarnaast omvat het Wegenregister ca. 40% trage wegen (die niet aanwezig zijn in GRB). De beperking van straatnaambordje als opnamecriterium (zoals geldig binnen het GRB) is niet van toepassing in het Wegenregister. Voor meer info over het Wegenregister, zie: https://overheid.vlaanderen.be/informatie-vlaanderen/producten-diensten/wegenregister.

136 Voor een bespreking van de brede toepassing van kaarten, zie bijvoorbeeld: **CORNER J.** (1999), "The agency of mapping: speculation, critique and invention", in: **COSGROVE D.** (ed.), *Mappings*, London: Reaktion Books, pp. 231-252; **CRAMPTON J.W.** (2009), "Cartography: performative, participatory, political", in: *Progress in Human Geography*, Vol 33, Nr. 6, pp. 840-848; **O'ROURKE K.** (2013), *Walking and Mapping. Artists as Cartographers*, Cambridge: MIT Press; **LO PRESTI L.** (2018), "Extroverting cartography: 'seensing' maps and data through art", in: *Journal of Research and Didactics in Geography*, 2/7, pp. 119-134; **ROSSETTO T.** (2019), *Object-Oriented Cartography: Maps as Things*, London/New York: Routledge; **BARGUES-PEDRENY P., CHANDLER D. & SIMON E.** (Ed.) (2019), *Mapping and politics in the digital age*, Abingdon, Oxon: Routledge; **PAEZ R.** (2020), *Operative mapping. Maps as design tools,* Barcelona: Actar Publishers / ELISAVA.

Kasteellaan 349 A
9000 Gent
09/331 59 20

Tiensesteenweg 63
3000 Leuven
016/23 09 04

www.tragewegen.be
info@tragewegen.be