[hoofdstuk 7]

Commons heruitvinden met trage wegen.

Onderhandelen om de toegang tot open ruimte in Landschapspark Zuidrand

Sofia Saavedra Bruno, Pieter van den Broeck, Constanza Parra.

In Vlaanderen is sprake van suburbanisatie, fragmentatie van grond en verlies van open ruimte. Onderzoek verricht door het Steunpunt Ruimte laat zien hoe het Vlaamse vergunningensysteem in de ruimtelijke ordening zich ontwikkelt ten gunste van privaat eigendom (Verachtert, Van den Broeck & Kuhk 2011). Door fragmentatie worden bestuurspraktijken die het collectief gebruik van land trachten te stimuleren, tegengewerkt (Van den Broeck & Verachtert 2015). Dit heeft als gevolg dat praktijken met betrekking tot landgebruik meer en meer voorbij aan gebruiksrechten die verbonden zijn aan private eigendomstitels. Als voorbeeld van gedeeld landgebruik kunnen trage wegen gezien worden als onroerend gemeengoed of landed commons. Dit artikel beschrijft hoe in het kader van het project Landschapspark Zuidrand van de Provincie Antwerpen het netwerk van trage wegen als hefboom wordt gebruikt om toegang tot open land te herstellen. Het ontstaan van landed commons in een ruimtelijk en bestuurlijk sterk versnipperde context illustreert dat het dankzij inclusieve partnerschappen en ander dynamieken gaat om re-commoning. Bovendien blijkt hoe onderhandelingen op bovenlokale schaal onderbouwd worden met parallelle lokale onderhandelingen op kleinere schaal met de realisering van stukjes trage weg. Het toont bijgevolg hoe met een proces van stapsgewijze opschaling re-commoning van open ruimte in het Landschapspark Zuidrand is bewerkstelligd.

1. Met trage wegen het recht op toegang tot open ruimte terugvorderen

In het EU rapport No net Landtake by 2050? wordt suburbanisatie beschreven als kenmerkend voor de tragiek van commons. De voordelen van het landgebruik gaan immers naar enkele burgers en commerciële bedrijven terwijl de nadelen gedragen worden door de maatschappij. ‘Sinds midden jaren ‘50 is de verstedelijkte oppervlakte in Europa met 78 percent toegenomen, terwijl de bevolking met 33 percent toenam.’ Volgens dit rapport zou om de schadelijke gevolgen hiervan tegen te gaan, de gemiddelde landinname per burger in 2020 beperkt moeten worden tot 1,6 m² per jaar terwijl deze in Vlaanderen anno 2018 8 m² bedraagt.

De Zuidrand van Antwerpen behoort met haar 9 gemeenten en123.673 inwoners en een bevolkingsdichtheid van 1820 inwoners/km ² tot een van de dichtstbevolkte gebieden van België op een totaaloppervlakte van 9261 hectare. Het percentage bebouwde oppervlakte (tov de totale oppervlakte) ligt veel hoger dan het gemiddelde voor Vlaanderen. Edegem en Mortsel zijn daarbij uitschieters met respectievelijk 50 en 48 percent bebouwde oppervlakte(zie fig. 1 en 2). [Figuur 1: Bevolkingsdichtheid en bebouwingspercentage Zuidrand. Bewerking van origineel kaartmateriaal door Saavedra (Bron :Statbel-Provonvies in Cijfers]De toenemende bebouwing en verstening van de open ruimte, residentialisering in zonevreemde woningen of oude agrarische gebouwen, verspreiding van economische activiteiten in de open ruimte, privatisering van landbouwgebied voor paardeweiden, tuinen, hobbylandbouw, vakantiewoningen en toenemend recreatief medegebruik zijn allemaal ‘fenomenen van suburbanisatie die beslag leggen op de open ruimte’ . [Figuur 2:

Historische en toekomstige evolutie van de bebouwde oppervlakte op schaal van de Zuidrand. Bewerking van origineel kaartmateriaal door Saavedra. (Bron Poelmans & Van Rompaey 2009.] Een verhoogde toegankelijkheid tot open ruimte voor diverse gebruikers is niet vanzelfsprekend . Zo is het voor landbouwers niet gemakkelijk hun landerijen te delen met recreanten, in het bijzonder gelet op de aanhoudende schaalvergroting en industrialisering. Ook natuurverenigingen houden recreanten liever ver van waardevolle natuurgebieden. Bovendien botst verhoogde toegankelijkheid met de aanhoudende privatisering en versnippering van eigendommen en maakt de verdeling van bevoegdheden over diverse besturen (De Rynck, 2017) beleid niet evident. Volgens Van den Broeck et al liggen aan deze verstedelijking typisch Vlaamse mechanismen ten grondslag, die onder andere leidden 'tot het stimuleren van het individueel grond- en woningbezit' en 'het ontbreken van een grondbeleid gericht op collectieve actie' .

De vraag stelt zich dan of en hoe een verhoogde toegang tot open ruimte voor langzaam verkeer versnippering kan tegengaan, gedeeld ruimtegebruik kan stimuleren en daarmee een rol kan spelen in het tegengaan van verstedelijking en het behoud van de open ruimte voor natuur, duurzame landbouw, gezonde beweging en gevoelens van verbondenheid met de aarde. Hoe de toegang tot open ruimte garanderen in een gebied dat bestuurlijk en ruimtelijk versnipperd is, is de centrale vraag van dit onderzoek. Dit was tevens de aanleiding om met actieonderzoek de case van trage wegen te bestuderen, met name in Landschapspark Zuidrand (LPZR) waar vanaf 2012 ingezet werd op het bottom up creëren van een netwerk van trage wegen om de versnippering van de open ruimte af te remmen en de collectieve toegang tot open ruimte veilig te stellen.

Een trage weg (een begrip hoofdzakelijk in Vlaanderen en Brussel gebruikt) is 'elke weg met een openbaar karakter die in hoofdzaak bedoeld en geschikt is voor niet-gemotoriseerd verkeer'. Met openbaar moet het publiek gebruik worden verstaan en niet het feit dat de weg is ingedeeld bij de administratiefrechtelijke openbare wegen. Omdat een trage weg stoelt op het gebruik van de weg, kan deze er erg verschillend uitzien. Het gekendste voorbeeld zijn de kerkwegels, kleine paden die rechtdoor naar de parochiekerk leiden en zodoende vaak akkers, weilanden en zelfs boerderijen doorkruisen. Maar ook veldwegen, bospaden, holle wegen, jaagpaden, oude spoorwegpaden, steegjes alsook winkelwandelstraten zijn trage wegen.

De definitie is dus een gebruikersdefinitie en staat als verzamelterm voor alle wegen die dienen voor het niet-gemotoriseerd openbaar verkeer, zoals wandelaars, fietsers of ruiters. Sinds het begrip anno 2001 werd omschreven, zijn er op verenigings- en beleidsniveau steeds meer inspanningen gedaan om deze wegen te inventariseren, en wanneer de doorgang ervan wordt verhinderd, opnieuw open te stellen. Door onduidelijkheid over de juridische situatie van deze wegen is dit laatste niet altijd eenvoudig. Onder meer Trage Wegen vzw (TW) en heel wat Regionale Landschappen zijn hiermee bezig.

Juridisch gezien zijn er heel wat soorten trage wegen:'buurtwegen, publiekrechtelijke erfdienstbaarheid, gemeenteweg en wegen in feitelijke toestand van openbare weg' . De bekendste trage wegen zijn buurtwegen. Dit statuut werd ingevoerd door de Wet op de Buurtwegen van 10 april 1841 en de wegen zelf zijn vastgelegd in de Atlas der Buurtwegen.

Andere wetten en decreten zijn van toepassing op de volgende trage wegen: wandelwegen in bossen (bosdecreet) en natuurgebieden (natuurdecreet), vroegere trein-of trambeddingen (juridisch statuut afhankelijk van de bestemming op het gewestplan), dijkpaden in beheer van polders en wateringen. Andere trage wegen zijn spontaan gegroeid door het gebruik. Hun juridische bescherming is afhankelijk van hoe lang de weg al in gebruik is.

Trage wegen worden door TW geagendeerd als ‘een reactie tegen motorisering, privatisering en verharding van open ruimte en gebrek aan open ruimte’ . In het kader van de privatisering, fragmentatie en speculatie van stedelijk en agrarisch land zijn trage wegen van levensbelang als ontsluiting van open ruimte. Over de jaren heen was er bij TW een verschuiving van behoud en appreciatie van deze bestaande trage wegen naar uitbreiding en integratie van de netwerken. TW is doorlopend op zoek naar manieren om haar visie bij te schaven, waarbij de focus verschuift van ‘de realisering van een stukje pad naar de rol van trage wegen naar creatie van landschap om in te kunnen verblijven’.

In het kader van het project LPZR wordt dit geïnterpreteerd als een systeem van haarvaten voor open ruimte. Trage wegen snijden door verschillende eigendomsregimes en overstijgen de publiek-private tegenstelling. De realisatie van een trage weg is snel , zichtbaar en gebaseerd op consensus. Hun inherente lokaal en verbindend karakter suggereert dat ze bottom up gerealiseerd worden en gemeenschap stichtend zijn. Het netwerk aan trage wegen van de Zuidrand is een voorbeeld van roerend gemeengoed ofwel landed commons (LC) waar gedeeld landgebruik centraal staat. Dit hoofdstuk neemt dit netwerk als case study om te onderzoeken hoe in een context van hoofdzakelijk privaat eigendom:

- LC al dan niet onderhandeld ontstaan
- landgebruiksrechten collectief geregeld kunnen worden met het doel de ontwikkeling van gedeeld landgebruik te stimuleren.

Het hoofdstuk onderzoekt welke institutionele setting in dit sterk ruimtelijk en bestuurlijk versnipperd gebied het ontstaan van LC voedt en hoe het bouwen van partnerschappen al dan niet uitmonden in een proces van re-commoning. Het tracht te begrijpen hoe en welke actoren hebben samengewerkt om vorm te geven aan de beheerstructuur die geleidelijk aan geconstrueerd wordt.

Het tweede deel hierna beschrijft hoe het netwerk en haar bestuur kon groeien en hoe consensus over de nood aan toegang naar open ruimte verkregen werd. De rol van de pachtwetgeving hierin met haar invloed op het eigendomsregime en de gebruikrechten van land in de Zuidrand wordt aangestipt.

In het derde deel van het artikel worden enkele stellingen geponeerd over hoe inclusieve partnerschappen samen met andere dynamieken al dan niet kunnen leiden tot het bouwen van een Landed Commons. Het gaat dieper in op de vraag of consultatie met betrekking tot de creatie van het netwerk van trage wegen hielp om consensus te bouwen en op de rol die het verkrijgen van grondposities heeft gespeeld. Tot slot worden suggesties gedaan hoe het proces van re-commoning versneld kan worden.

2. Naar een netwerk van trage wegen in het Landschapspark Zuidrand

Van een top down gepland stadsrandbos naar een co-creatie van een beleefbare open ruimte in Landschapsprak Zuidrand

Het LPZR, opgericht in 2012, is een bovenlokaal samenwerkingsverband tussen (in eerste instantie) de provincie Antwerpen, negen gemeenten en diverse andere actoren (natuur, landbouw, erfgoed, jacht, recreatie en toerisme) in de sterk verstedelijkte Zuidrand van Antwerpen, met als ultiem doel ‘de creatie van een regionaal landschap’ conform het natuurdecreet. Dat laatste is voorlopig niet gerealiseerd. Pogingen om het verstedelijkingsproces tegen te gaan en ruimtelijke claims te

verzoenen slaagden evenmin. Tegen de achtergrond van de beperking van bevoegdheden van de provincies in het kader van het kerntekendebat in 2003 is dit niet verwonderlijk omdat hun taken gelimiteerd werden tot het uitvoeren van opdrachten die door de Vlaamse overheid bedacht en gefinancierd worden. Vaak ging het hierbij om het aanleggen van recreatieve netwerken en wandelknooppunten, maar voor de Zuidrand kreeg de provincie geen opdracht omdat vanuit Vlaams perspectief hiervoor niet onmiddellijk potentie aanwezig was.

Desondanks werden vanuit de Vlaamse overheid initiatieven genomen om het verstedelijkingsproces rond Antwerpen tegen te gaan. In de voorstudie voor het afbakeningsplan voor het grootstedelijk gebied Antwerpen, een studie in 2003-2005 uitgevoerd door het bureau Omgeving in opdracht van de Vlaamse overheid, werden reeds ideeën voor een pilootproject open ruimte tussen E19 en A12 en een stadsrandbos in de Zuidrand geventileerd.

Twee weken voor de verkiezingen van het Vlaams parlement in 2009 werd het inrichtingsplan voor het stadsrandbos op grondgebied van de gemeenten Aartselaar, Edegem en Kontich uit het gewestelijk RUP geschrapt. Reden was 'het negatieve oordeel dat gezamenlijk door de betrokken plaatselijke landbouw- en natuurverenigingen was uitgesproken over het op dat ogenblik voorliggende stadsrandbosproject' . Zowel Natuurpunt als de Boerenbond waren tegen het project Stadsrandbos en benaderden de Vlaamse minister van Ruimtelijke Ordening. Natuurpunt deed dit omdat er op basis van de bestaande bebossing niet genoeg garantie was dat het open ruimte karakter behouden zou blijven. De Boerenbond protesteerde omdat landbouwers in het kader van de economische en ruimtelijke druk, die ze sowieso als gevolg van de suburbanisatie en globalisering van de landbouw ondervonden, niet zaten te wachten om hun landerijen te delen met recreanten.

De Vlaamse regering besliste echter dat de betrokken partijen verder konden werken aan een consensusvoorstel en dat een gewestelijk RUP kon worden uitgewerkt. In maart 2011 werd aldus een eerste verkennend overleg met de betrokken landbouw- en natuurverenigingen voor de herstart van het stadsrandbosproject door de afgevaardigde van de Afdeling Ruimtelijke Planning en van het Agentschap voor Natuur en Bos van de Vlaamse overheid (ANB) bijeengeroepen. Uit dit overleg bleek dat idealiter een ander bestuurlijk echelon dan het gewestelijk niveau, nl. het provinciebestuur Antwerpen, de rol van trekker en coördinator van het nieuwe stadsrandproject zou opnemen. 'Op die manier zou het Vlaams gewest (ANB) ook vanuit een andere insteek aan het project kunnen participeren, zodat hierdoor de traditionele argwaan van de landbouwsector ten aanzien van ANB werd gecounterd.'

Vanuit dit nalatenschap en naar voren gestuwd door de gemeenten ontstond uiteindelijk het LPZR. Vanuit de gemeenten Aartselaar en Boechout kreeg de provincie eind 2011 de vraag om het stadsrandbosdossier te heractiveren. De zoekzone voor bosuitbreiding in Aartselaar, Kontich en Edegem werd uit de afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen gehaald, maar stond hoog geagendeerd bij de Vlaamse overheid. Na een overleg met het Departement Omgeving leek het aangewezen om via een aanvraag tot ondersteuning als strategisch project bij de Vlaamse overheid, de focus op bosuitbreiding te verbreden naar een ontwikkeling van open ruimte in de Zuidrand. Het project LPZR zette in op beleefbare open ruimten waarvan niet alleen bossen, maar ook natuurelementen, landbouw, erfgoed en recreatie wezenlijke onderdelen zijn.

Bij de indiening van de aanvraag tot ondersteuning als strategisch project waren de kernpartners van het LPZR de provincie Antwerpen, de gemeenten Aartselaar, Kontich, Edegem en Boechout, ANB en Kempens Landschap. In een tweede fase werden ook Natuurpunt, de Boerenbond, het Algemeen Boeren syndicaat (ABS) en de andere gemeenten, gelegen in het werkingsgebied. aan boord genomen

Trage wegen als centraal project voor LPZR

De eerdere ervaring van de provincie als coördinator van de gemeente Boechout met TW en het perspectief op subsidies via het strategisch project open ruimte, leidden tot de beslissing om trage wegen als centraal project naar voren te schuiven. TW werd op jaarlijkse basis ingehuurd om het landschapspark en de gemeenten te begeleiden in de realisatie van een aantal quick wins, die deel zouden gaan uitmaken van een groter netwerk aan trage wegen dat zou werken als een haarvaten systeem voor de open ruimte van LPZR. Snel, zichtbaar en gebaseerd op consensus werd al gauw het operationele credo voor de trage wegen werking. Het conserveren en uitbreiden van het netwerk van trage wegen werd een centraal project van het LPZR initiatief.

Aangezien 85 percent van de werkingsmiddelen gesubsidieerd werden door de provincie was de beslissing snel gemaakt voor de gemeenten om in dit project te stappen. Hove, Lint, Mortsel, Kontich, Edegem, Aartselaar en Boechout waren de 7 gemeentebesturen die in de schoot van het LPZR begeleid werden door TW. Hemiksem viel af omdat ze toetraden tot regionaal landschap Rivierenland en de gemeente Borsbeek trok zich terug omdat ze reeds zelf een wandelknooppuntensysteem hadden uitgewerkt. Omdat de verschillende gemeentebesturen elk afzonderlijk al enige ervaring hadden opgedaan in het werken aan trage wegen, was elke uitgangssituatie verschillend. Het project werd opgedeeld in vier fases: inventarisatie met publieksevaluatie, uitvoeringsplan, inrichting en onderhoud.

Bij de inventarisatiefase werd eerst door TW een theoretische werkkaart opgemaakt die vervolgens door lokale vrijwilligers op het terrein nagekeken en verbeterd werd. Om gebaseerd op dit theoretisch netwerk een werkbare en toekomstgerichte visie uit te werken, werd per gemeente een participatief onderzoek gedaan naar wenselijkheid, prioriteit en mogelijke quick wins. Dit resulteerde in het zogenaamde publieksadvies: een wenselijkheidskaart met bijbehorende adviesnota. Hierna haakte de gemeente Boechout echter af. Er bleven dus zes gemeenten over die binnen de schoot van LPZR en begeleid door TW intensief verder werkten. Interessant is dat milieuambtenaren van verschillende gemeenten, gestimuleerd door de bovenlokale aanpak, hierdoor over hun grenzen heen begonnen te kijken en dat er vanuit de gemeentebesturen en -administraties nu ook meer bovenlokale verbindingen tussen twee gemeenten naar voren geschoven werden. Op 16 april 2013 werd reeds een eerste kaart met potentiele bovenlokale verbindingen door TW op het interbestuurlijk overleg van het strategisch project gepresenteerd. Het project volgde in de vervolgfase twee sporen, een lokaal en een bovenlokaal . Lokaal werd door het projectteam en lokale (milieu-) ambtenaren werk gemaakt van quick wins op het terrein waarvoor subsidie van de provincie Antwerpen voor aanleg en uitvoering ingezet werd en waarbij TW voor de uitvoering zorgde. Deze quick wins variëren van een naamgevingsproject tot de concrete (her)aanleg van paden . Op het bovenlokale spoor werd door het projectteam en lokale (milieu-) ambtenaren gezocht naar ‘verbindingen die een meerwaarde bieden voor de open ruimte binnen LPZR en de beleefbaarheid daarvan’ . Deze verbindingen ‘maken het landschap toegankelijker voor recreatie, en een doordachte natuurtechnische inrichting schept hier significante kansen voor flora en fauna’ . Er zijn drie focusgebieden aangeduid waar strategische verbindingen van bovenlokaal belang geïdentificeerd werden:

‘Een eerste focusgebied voor verbindingen met bovenlokaal belang situeert zich in de open ruimte tussen de kernen van Kontich en Aartselaar(zie nr 1 op fig. 3). [Figuur 3: Kaart van acties waar sinds 2014 aan gewerkt is in het Landschapspark Zuidrand. Bewerking van origineel kaartmateriaal door Saavedra (Bron: Kaartje Trage Wegen vzw)] Dit gebied wordt gekenmerkt door landbouw (akkers en

weilanden) en bosgebied (Pannenbossen, Groeningenhof, Reukens en verspreide beboste percelen) en wordt doorsneden door de E19 en de A12/N117 die fungeren als harde barrières. Binnen dit gebied werd na goedkeuring op een interbestuurlijk overleg door het projectteam ingezet op twee strategische verbindingen van bovenlokaal belang. Dit zijn meestal verbindingen op grondgebied van twee gemeenten, maar die aansluiten op een potentieel bovenlokaal traject. Een eerste prioritaire trage verbinding tussen de twee dorpskernen voor fietsers (vnl. schoolgaande jeugd en recreanten) werd door de milieuambtenaar van Aartslaar en de Schepen van ruimtelijke ordening van Kontich, tevens voorzitter van Natuurpunt Kontich, naar voren geschoven. Hierbij kon een combinatie van bestaande en verdwenen buurtwegen uitgewerkt worden door TW tot de kortst mogelijke verbinding tussen de dorpskernen, wat meteen ook het veiligste en gezondste alternatief was voor scholieren die van Aartselaar naar de verschillende Kontichse middenscholen fietsen. Voor het gedeelte op grondgebied Aartselaar (voetweg 20 uit de atlas der buurtwegen) werd door de gemeente een rooilijnplan opgemaakt en een openbaar onderzoek ingesteld. De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw keurde de voetweg definitief goed in beroep, maar als gevolg van de ligging van een deel van de voetweg in definitief aangeduid signaalgebied conform het Decreet Integraal Waterbeleid (wegens effectief overstromingsgebied), moest het oorspronkelijk goedgekeurd traject deels worden verlegd door de gemeente. Hiertegen startten enkele aangelanden een nieuwe beroepsprocedure. Vooralsnog heeft de minister geen nieuwe uitspraak gedaan. De verwachting is wel dat, analoog aan de eerste procedure, ook ditmaal de beroepen zullen worden verworpen, waardoor eind 2018 of begin 2019 concreet met de aanleg van deze voetweg kan worden begonnen door de gemeente .

Wat betreft het gedeelte op grondgebied Kontich (voetweg 37 in de atlas der buurtwegen) langs de Pannenbossen, nam de schepen van ruimtelijke ontwikkeling, milieu en groenzorg van Kontich gedurende het projectjaar contact op met de aangelanden langs de voetweg (landbouwbedrijf, boseigenaar, landbouwer en twee particulieren). Het landbouwbedrijf en boseigenaar waren na overleg akkoord met de wederopenstelling, maar met de particulieren en landbouwer werd nog geen overeenstemming bereikt. Een tweede strategische verbinding is een noord-zuidverbinding (van de Kontichse Zandbergen over Groeningenhof en de Pannenbossen tot De Reukens in Aartselaar) die ook een belangrijk landschappelijk en ecologisch potentieel heeft. Maar voor deze verbinding wordt afgewacht tot alle bezwaren rond de voorgaande verbinding opgelost zijn’ .

De verbindingen in het eerste focusgebied konden dus niet op korte termijn opengesteld worden wegens een ontbrekend draagvlak en onduidelijke juridische situaties. Een tweede focusgebied, tevens ook piloot project voor het INDIGO onderzoek , betreft de uitwerking van de verbinding tussen Hove en Lint doorheen de Luitersheide (zie nr2 fig 3 en fig 4). [Fig 4: Detailkaart Laarzenpad Luitersheide en vervolg. (Bron:Trage Wegen vzw)]Dit gebied werd als prioritair beschouwd omdat er tijdens de participatiemomenten opvallend veel vraag was naar de ontsluiting van dit open ruimtegebied dat gevangen zit in lintbebouwing, spoorlijnen en ontoegankelijke bos-en landbouwpercelen. Op dit traject lag voorheen géén bestaande verbinding, dus moest er met alle aangelanden, eigenaars, pachters en belanghebbenden onderhandeld worden om een recht van doorgang te bekomen. TW begeleidde samen met de projectcoördinator van LPZR deze gesprekken, zorgde voor plannen, juridische duiding en maakte intentieovereenkomsten op die ter ondertekening aan iedereen werden voorgelegd. Dankzij de bereidwilligheid van aangelanden en eigenaars die doorgang over hun private gronden of pachtgebieden heen boden en de bemiddeling vanuit LPZR met instanties zoals OCMW Antwerpen, ANB en DIW is uiteindelijk een doorgang gevonden die ingericht werd door natuurwerk vzw in samenwerking met een van de landbouwers, en sindsdien gebruikt kan worden. De vertegenwoordiger van ANB die ook verwantschap had met het gebied toonde zich na dit overleg bereidwillig om een positief advies te geven aan de betrokken

gemeenten over de toegangen tot deze natuurgebieden. Parallel benaderde de gedeputeerde van de provincie samen met de projectcoördinator van LPZR en het hoofd van het departement leefmilieu OCMW Antwerpen, die besloten had over te gaan tot de verkoop van hun landeigendommen, met de vraag of de provincie niet kon bemiddelen bij deze verkoop. In samenwerking met INDIGO werd door de projectcoordinator van LPZR een projectaanvraag voor een verwervingsdossier voorbereid, met het oog op subsidies voor grondverwerving door natuurorganisaties. Aangezien 40 percent van de landbouwgronden in Hove OCMW gronden waren, zorgde de verkoop voor veel onrust, vooral bij de landbouwers, die bang waren hun pachtrecht te verliezen. 'Sinds haar creatie in 1969 wordt toegang tot land immers erg bepaald door de pachtwetgeving' . Deze houdt 'de huurprijs van de landbouwgrond laag waardoor speculatie getemperd wordt'.

Voor het Laarzenpad toonde een pachter zich uiteindelijk bereid om tegen een financiële tegemoetkoming een strook dwars over zijn maisveld te snoeien voor de wandelaars. [Foto 1. Het Laarzenpad, Hove. (Bron: Trage Wegen vzw)] Dit zou men kunnen zien als een voorbeeld van agrobeheer, waarbij landbouwers als een soort loonwerker tegen vergoeding het landschap onderhouden. Anderzijds werkten ook bewoners aan het begin van het traject in Lint mee door de wandelaars toegang te geven over hun perceel op voorwaarde dat ze de groenten en het fruit lieten staan. De twee gemeenten legden bordjes en een poort aan en stelden samen met de betrokken aangelanden een jaarlijks te vernieuwen convenant op, dat telkens na jaarlijkse evaluatie vernieuwd werd. Alhoewel een jager en tevens lokaal grootgrondbezitter en één van de pachters weigerden mee te werken, werd een gedeeltelijke consensus bereikt die voldoende sterk was om de toegang tot een stuk landschap te ontsluiten dat eerder noch voor omwonenden, noch voor recreanten toegankelijk was. Natuurwerk vzw stond in voor de uitvoering op het terrein, zorgde voor twee brugjes in FSC-gelabeld hout, verzette en plaatste nieuwe weidepalen op aanwijzen van de pachter, plaatste houten trapjes om afspanningen te kruisen en voorzag uiteindelijk ook een poort en bordjes in samenwerking met de gemeenten. Alle aangelanden bereikten een consensus over de exacte ligging van het pad en na opstelling en ondertekening van een jaarlijks te herzien convenant werd dit traject op de dag van de trage weg (oktober 2015) opengesteld. [Foto 2: Het Laarzenpad, Dag van de Trage Weg 2016.(Bron: Trage Wegen vzw)]De grote opkomst van wandelaars benadrukte ook het sterke lokale draagvlak en versterkte de politieke goodwill om door te gaan met het verwervingsdossier van de OCMW gronden in Hove. Uiteindelijk werd twee weken later de projectaanvraag daarvoor ingediend. Na de goedkeuring daarvan door de Vlaamse overheid, kon Kempens Landschap vzw met de subsidies van de provincie en financiële steun van de twee gemeenten overgaan tot de aankoop van deze grond en werd de pacht hernieuwd.

[Box over het onderhandelen van het Laarzenpad, door Dries van Elst (Trage Wegen vzw).

Opdracht: ontwikkel een nieuwe wandelverbinding op basis van goodwill.

Door Dries Elst, projectmedewerker Trage Wegen vzw

De eerste mogelijke route bleek een doodlopend spoor: de eigenaar, een lokale grootgrondbezitter gaf aan zich met alle middelen te zullen verzetten. De juridische weg inslaan dan? Die ambitie hadden we niet, we zochten immers een positief en gedragen project.

De tweede potentiële route was een aaneenschakeling van "fragmenten": loswegen, toegangswegen voor de waterbeheerder, voor de bosbeheerder, een voetweg dwars door het boerenerf en stukken

waar gewoonweg geen doorgang was en nooit is geweest. Véél stakeholders, véél knelpunten, véél vraagtekens.

Niet alleen de terreinsituatie bleek suboptimaal. Er moest ook gewerkt worden binnen een context waarin de lokale grootgrondbezitter invloed uitoefende om ervoor te zorgen dat zelfs langs zijn domein géén passage zou zijn. Een context van gespannen zenuwen omdat de omliggende landbouwgronden van eigenaar zouden veranderen met de bijbehorende onzekerheid voor de pachters. Waarbij één van diezelfde pachters net de zware impact van een nieuwe Vlaamse wetgeving onderging. En een context van slechte persoonlijke relaties tussen de stakeholders onderling en een soms te empathische onderhandelaar.

"Toch liever niet".

Ik zit in mijn auto, te wachten tot iemand me uit mijn benarde situatie verlost. Een stuk van de verbinding gaat over een bestaande voetweg vlak tegen een boerenerf. Hij wordt nog sporadisch gebruikt, maar de agressieve hond die het erf bewaakt schrikt passanten af. Ook ik blijf veilig in de wagen terwijl het beest buiten naar me staat te grommen en blaffen. Uiteindelijk duikt de eigenaar op, zet hem in zijn kot en we kunnen praten.

Om de vernoemde voetweg te bereiken moeten we over een stukje privaatweg van diezelfde boer. Uit eerdere contacten bleek het zo geen probleem te zijn, maar nu is de eigenaar van mening veranderd. Niet verantwoord dat hier mensen komen wandelen, omwille van de loslopende hond. We kijken wat op mijn kaartje, strepen de verbinding langs het erf weg, overwegen enkele alternatieven en kiezen er uiteindelijk één langs de rand van de percelen, ver van zijn erf.

"Honderdduizend frank als gij zorgt dat hier gene weg komt".

Ik ben gaan praten bij iemand waar een weg naast zijn eigendom komt. Niet er op, gewoon er naast. We hebben budget om een kleine groenwal of een andere scheiding te zetten. Quickwin, zo in de pocket denk ik dan. Maar de mens is zo overstuur dat ik me even afvraag waar ik mee bezig ben. Ik heb eerder al omkooppogingen met tientallen kilo's "vlees versneden en verpakt voor de diepvries" en zelfs "nieuwe schuttingen voor rond uwen tuin, thuis geleverd" afgeslagen en Belgische franken laten me ook onberoerd. Maar de stress en frustratie die ik nu teweeg breng daar kan ik minder goed mee om. Gaandeweg blijkt dat de persoonlijke problemen al zwaar wegen, dat nu alle gronden in de omgeving door de verpachter verkocht worden en dat die weg de druppel is. Ik probeer nog vruchteloos mijn groenwal aan de man te brengen, maar tevergeefs. Wanneer stres en frustratie omslaan in hysterie druip ik af met een "ik zal eens zien wat ik kan doen". Ik streep weer een doorgang weg.

"Wij gaan ook graag wandelen".

We willen ook een stukje door de tuin van mensen. Niet zomaar dwars er door, maar langs de rand waar ook een erfdienstbaarheid van doorgang voor de waterbeheerder ligt. Niet evident, maar we hebben budget om een mooie poort te zetten en bordjes te plaatsen die de wandelaars er op attent maken dat ze te gast zijn in iemands tuin. Niet iedereen in de buurt is even blij met de verbinding en er zijn al mensen langs geweest om met zachte aandrang te vragen om géén doorgang te verlenen voor "de wandelweg". De eigenaars stemmen desondanks toe en zijn zelf ook blij dat het achterliggende landschap ontsloten wordt. We maken duidelijke afspraken, en na een jaar zullen we de toestand evalueren.

"Te moeilijk".

We gaan via bestaande maar niet toegankelijke paden langs de rand van een bosgebied van het OCMW. De gebieden worden net zoals de akkers en weiden binnenkort verkocht. Als het gebied toch van eigenaar verandert, waarom dan niet ineens een PRED (publiekrechterlijke erfdienstbaarheid) in de akte laten opnemen? We contacteren de administratie met onze vraag om doorgang plus een voorstel van toevoeging aan de akte. Te moeilijk, zo blijkt, er komt niets extra in de akte maar we krijgen wel doorgang.

"Ik zal zeggen welke poortjes".

We zitten terug aan de keukentafel, de derde of de vierde keer. Ze zijn altijd hartelijk, steeds bereid tot overleg, maar we hebben nog niet veel kunnen bereiken en het sluitstuk van onze verbinding ligt in hun handen. Plots trekt de landbouwer een streep dwars door zijn maïsakker en door een stuk weide. "Ge moogt zo, als ge mijne maïs vergoedt en ik zal u zeggen welke wandelpoortjes ge waar moogt zetten. Omdat we zijn blijven zagen, oprecht hebben geprobeerd zijn eerder voorgestelde alternatieven te realiseren of omdat ze mij toch zo geen kwaaie peer vinden? Geen idee, maar plots hebben we de gedroomde verbinding. Door de maïs wordt een gang van een meter breed vrijgehouden en ook een verder deel van het traject kan hij onderhouden. We werken daar een vergoeding voor uit, landbouwer én landschapsbouwer.

We laten brugjes en voetgangerspoortjes zetten, pijlen de wandeling uit en het traject wordt met de bosmaaier toegankelijk gemaakt. We hebben het mooiste van het mooiste: dwars door het bos, dan langs de waterloop om via de bosrand in het landbouwgebied uit te komen waar we door de maïs en de koeienweide kunnen tot vlak aan "het kapelleke". Het beste wat de open ruimte bieden kan: bos, water en landbouw. Geen lawaai, fijn stof of beton. Alles is groen. We organiseren een officiële opening op de Dag van de Trage Weg. De opkomst is enorm, de wandeling en de streekproducten worden erg gesmaakt. Eén van de landbouwers serveert verse melk uit een grote kan. Mijn zoontje vindt het zo zalig dat hij verse melk kan drinken van die koeien waar hij nét bij in de wei stond, dat hij zich ziek drinkt.

De situatie is kwetsbaar: niet veel meer dan een tijdelijke doorgang, en het in stand houden zal voorlopig tijd, geld en moeite blijven kosten. Maar de geweldige appreciatie van de mensen uit de wijde omgeving, de goodwill van zo veel eigenaars en aangelanden, het achteraf opgezette petermetersysteem, de regelingen rond het onderhoud en de verantwoordelijkheden en het hele maatschappelijke en politieke draagvlak kunnen ervoor zorgen dat de beleving van dit stuk openbare ruimte terug écht gemeengoed wordt. Wordt vervolgd ...

Einde box]

Een derde bovenlokaal focusgebied richtte zich op de verbinding van Mortsel en Edegem (zie nr 3 op fig 3).’ De verkoop van een perceel langs de Edegemse Beek opende perspectieven om op deze plaats een trage verbinding tot stand te brengen. De afdeling Oude spoorwegberm van Natuurpunt heeft de percelen op grondgebied Kontich aangekocht en ruimte voorzien voor de aanleg van een trage weg langs de Edegemse beek, maar om een interessante doorsteek te creëren moet aan de kant van Edegem actie ondernomen worden. Aanhoudende personeelswissels binnen de gemeente werkten dit echter niet in de hand. De verbinding sluit mooi aan op de noordzuidas tussen Kontich en Aartselaar , maar geeft ook verbinding naar de Edegemse volkstuintjes. Dat de trage wegen reflex toch leeft in Edegem, zeker binnen het bestuur, mag blijken uit de aanleg van een trage weg door de volkstuintjes (dus doorgang voor iedereen en niet enkel voor de tuinders) en het bedingen van trage verbindingen doorheen het nieuw geplande woonproject op de Fortsite naast Hof Ter Linden, die

opgenomen zijn in een RUP . Ook hier moeten we helaas concluderen dat de verbinding niet op korte termijn opengesteld kon worden door de gemeente als gevolg van langdurige RUP procedures.

Daarentegen werd snel na realisatie van de doorsteek door de Luitersheide (focusgebied 2) via combinaties van verdwenen, bestaande en nieuw te vestigen trage wegen en de aankoop van het Uylenbos door Natuurpunt ook naar een vervolg van het Laarzenpad langs de waterzuivering van Aquafin richting de Lintse steenweg gewerkt (Zie nr4 op kaart 1 en detailkaart 2) (met zicht op een latere aansluiting op het RUP Ganzenbol en zo verder naar de vallei van de Edegemse Beek). Hierin nam de projectcoördinator van LPZR (die ondertussen erg bedreven werd in het schakelen tussen de lokale en bovenlokale schaal) het voortouw om met alle partijen te onderhandelen en de nodige subsidies voor de aankoop te regelen. TW zorgde voor het nodige ondersteunend kaart- en juridisch materiaal en stelde ook een model voor een tweede convenant op tussen 2 particulieren, de gemeente, Aquafin en eigenaars die bereidwillig meewerkten aan een doorgang langs hun perceelgrens. Mee ondersteund door de provincie Antwerpen en LPZR werd in navolging van het Laarzenpad ook dit project een uniek voorbeeld van samenwerking en respect tussen administraties (gemeentes, provincie, Aquafin), landbouwers, natuurverenigingen, wandelliefhebbers en particulieren. De verderzetting van het eerste traject door de Luitersheide (Laarzenpad) met het traject doorheen het Uylenbos naar de Lintse steenweg kan gekenmerkt worden als een proces van stapsgewijze opschaling (ziefig 3). Met het vooruitzicht op de aansluiting op het RUP Ganzenbol en het traject langs de Edegemse beek, dat grotendeels samenvalt met de natuurgebieden die in de reserveringstrook van R11bis liggen, wordt toegewerkt naar een oostwestverbinding doorheen het hele gebied (zie fig 3). Dit proces verloopt echter niet vlekkeloos. De realisatie van RUP Ganzenbol laat op zich wachten en ondertussen stuurden de burgemeester van Kontich samen met het Agentschap van Wegen en Verkeer (AWV) erop aan om ter hoogte van de reserveringstrook van de R11bis een dwarsverbinding voor autoverkeer te maken tussen de Prins Boudewijnlaan en de Boniverlei op grondgebied van Kontich. Volgens het mobiliteitsplan Kontich zou ‘het ontbreken van een logische oost-westverbinding ter hoogte van Kontich, die deze grote infrastructuren verbindt en de ontsluiting naar de snelweg mogelijk maakt vanuit Edegem, Mortsel, Hove, Boechout, Lint en Kontich Kazerne, zorgen voor verkeersoverlast in het centrum van de gemeente’ . Hiermee waren de aangelanden, die hun stem via Natuurpunt zouden laten horen, niet gediend. Al snel schakelde de projectcoördinator van LPZR weer naar het bovenlokale niveau. De plannen strookten niet met de intenties van de dienst Integraal waterbeleid van de provincie Antwerpen. Die had een vergunning aangevraagd om een bufferbekken aan de Edegemse Beek aan te leggen. Deze doelstelling is niet verenigbaar met het aanleggen van een verbindingsweg voor autoverkeer. Dit illustreert hoe de creatie van kleine stukjes trage weg op een lokale schaal en de onderhandelingen hiertoe keer op keer onderbouwd werden door parallelle afwegingen op een bovenlokale schaal.

Slot van het project LPZR

Volgens de jaarverslagen van TW zijn in de periode 2014-2017 negen gesubsidieerde terreinwerken uitgevoerd en meer dan 24 trage wegen acties ondernomen in het kader van LPZR (ziefig 3). Van deze acties zijn 15 knelpunten opgelost, maar blijven nog 9 lopende acties over. Uiteindelijk werd het project LPZR na 5 jaar afgerond met een slotvergadering op 19 juni 2017 waar naast de project coördinator van LPZR en Trage Wegen vzw ook de milieuambtenaren en enkele betrokken schepenen van de 6 gemeenten en een onderzoeker van INDIGO aanwezig waren. Er werd vooral vooruitgekeken en talrijke nog gewenste lokale en bovenlokale verbindingen werden op de kaart gezet voor toekomstige acties. Met deze configuratie van actoren hebben in het kader van het project trage wegen over het hele traject van 2012 tot 2017 slechts drie vergaderingen

plaatsgevonden. Een regelmatiger overleg in deze configuratie specifiek voor het project trage wegen had er wellicht toe bijgedragen dat lokale ambtenaren nog gerichter hun lokale acties hadden kunnen uitkiezen in het kader van de gewenste bovenlokale verbindingen in de drie focusgebieden. Op dit moment hebben enkel de projectcoördinator en grotendeels TW het hele overzicht van alle projecten van trage wegen die er spelen. Anderzijds is de lokale vraag en nood aan een trage wegen verbinding natuurlijk ook noodzakelijk.

Lancering van de streekvereniging

Begin 2018 werd uiteindelijk een nieuwe organisatie, de Streekvereniging Zuidrand, gelanceerd. De provincie en de gemeenten maakten hierbij middelen vrij om 8 personen aan het werk te zetten. De achterliggende gedachte is volgens de gedeputeerde 'dat de streekvereniging een kruispunt, neutrale speler en netwerkbeheerder kan zijn die ook bijdraagt aan het besef dat men allemaal samen iets heeft, een soort gemeengoed' . Volgens de gedeputeerde was het Stadsrandbos veel te veel top down gepland, waarbij niet duidelijk was wie de uiteindelijke gebruiker zou zijn. Wat hem betreft wordt ruimtelijke ordening in de toekomst minder met gewestplannen en meer aan gesprekstafels bedreven. Er moet dus vooral meer gesproken worden: 'Een netwerk van gebruikers en een beheerstructuur is politiek gezien veel sterker dan een klassiek gewestplan'. Vanuit een sterk geloof dat milieu als grondstof voor toerisme kan dienen en dat de verbreding van de landbouw financiële soelaas voor de landbouwers kan brengen, worden wat de gedeputeerde betreft 'de landbouwers de landschapsbouwers van de toekomst'.

3. Lessen uit de Zuidrand

Hoewel het om een kwetsbaar proces gaat (de convenanten moeten jaarlijks geëvalueerd worden) is het de bedoeling om het netwerk van trage wegen in de Zuidrand verder uit te bouwen, te consolideren en in te bedden. Uit het stapsgewijze proces tot nu toe kunnen alvast een aantal lessen worden getrokken.

- Alhoewel strategische verbindingen van bovenlokaal belang van twee focusgebieden op zich laten wachten, is ondertussen 80 procent van het bestaande netwerk aan trage wegen in LPZR openbaar toegankelijk(zie fig 5). [FIG 5: Toegankelijkheid Zuidrand. Bewerking door Saavedra. (Bron: GIS bestand trage wegen vzw)] Het blijkt dat vooral verbindingen worden gerealiseerd waar inclusieve partnerschappen aan de basis lagen. Juridische procedures en planningsmechanismen zoals de opname van een trage weg in de opmaak van een RUP hebben tot veel tragere en vaak vruchteloze processen geleid.

- Het tot stand komen van het netwerk illustreert ook hoe diverse parallelle (inter)lokale onderhandelingen en de creatie van kleine stukjes trage weg op een lokale schaal onderbouwd worden door onderhandelingen op een bovenlokale schaal en omgekeerd. De rol van de projectcoördinator en later de streekvereniging was en is hierin essentieel.

- De uitbreiding van het netwerk was een grote prestatie, aangezien telkens ook het aantal actoren stijgt en hiermee ook hun socio-institutionele logica's, sociaalpsychologische factoren en interpersoonlijke relaties.

- Dit verreist ook een intieme (en technische) kennis van de interrelaties van het realiseren van trage wegen met bijvoorbeeld de regelgeving en praktijken ten aanzien van landbouw (Europese

subsidies, fosfaat richtlijnen, pachtwetgeving, ...), de ruimtelijke vraagstukken die de natuur- en bosbeschermingsprogramma's met zich meebrengen, en diverse vergunningensystemen.

- Ook stewardship over grond, zoals de pachter die zich ontfermt over het onderhouden van de trage weg, en het tot stand komen van bestuursarrangementen , zoals bijv een convenant, zijn sleutels geweest in het bouwen van een netwerk van trage wegen.

Eigendom heeft een cruciale rol gespeeld zoals de hierboven geïllustreerde OCMW-puzzel en het zoeken naar subsidies voor verwerving van grond aantoonden. Grondverwerving met behulp van subsidies kan men waarschijnlijk niet oneindig herhalen op schaal van LPZR. Het verzoenen van ruimtelijke claims zal dus onvermijdelijk blijven om de gebruiksrechten van trage wegen te kunnen regelen.

- Het proces dat hierboven beschreven is toont hoe trage wegen over privaat eigendom, jachtgebieden, openbare bossen, natuurgebieden, weilanden, landbouwgrond, bedrijven en zelfs rivieren lopen. Deze stukjes weg zijn bijgevolg institutioneel ingebed in diverse juridische regelingen en worden dus geclaimd en toegeëigend door diverse actoren.

- In het kader van de aankomende aanpassing van het wegendecreet is het relevant om het belang van de herintroductie van de provincie als regionale schaal in ons socio-politiek systeem aan te stippen. Verschillende schalen van de overheid (Vlaams gewest, provincies, gemeenten) met uiteenlopende beleidsmotieven en diverse politieke agenda's (o.a. hoe de provincie weer op de kaart zetten) werden samengebracht.

- Ondanks het feit dat de open ruimte in dit sterk verstedelijkte gebied slechts op beperkte institutionele bescherming kon rekenen (open bestemming landbouwgebied, pachtwetgeving) werden verschillende ruimtelijke claims (voornamelijk landbouw, natuurbescherming, bosuitbreiding, toerisme en erfgoed) buiten de huidige institutionele kaders tot verzoening gebracht.

- Ondanks de kwetsbaarheid van dit proces van stapsgewijze opschaling, werden toch gedeelde gebruiksrechten geregeld met een grote variëteit aan actoren en minimale wijzigingen in het eigendomsregime.

- LC vereisen ook een andere vorm van bestuur. In dit geval werd er een hybride bestuursvorm ingezet die hiërarchisch relaties (uitoefenen van bevoegdheden door Vlaamse overheid, provincie en gemeenten) combineerde met marktwerking (verkopen van grond), zelforganisatie door netwerken en verenigingen (acties door diverse vzws, vrijwilligerswerkingen) en andere affectieve relaties (persoonlijke betrokkenheid van diverse actoren). Het proces van re-commoning van de open ruimte werd hiermee niet alleen ingezet, maar sluit ook nog eens heel goed aan bij de Vlaamse geschiedenis van gefragmenteerd grondeigendom en een grote diversiteit van gebruiksrechten.

Dat burgers, met en voor burgers, vorm geven aan het publieke domein, onder de ruime vlag van "burger initiatief" (Oude Vrielinck & Verhoeven 2011) is helemaal niet nieuw.' Ons land en onze regio hebben een rijke traditie van een zeer gevarieerd maatschappelijk veld of civil society waarvan belangrijke delen zijn ontstaan als commons, maar die als gevolg van complexe machtsverhoudingen in de loop van de decennia verweven werden met de overheid en geprofessionaliseerd zijn waardoor we ze nu eerder met de semipublieke sfeer vereenzelvigd worden. De Rynck spreekt niet alleen van hybridiseren (gemengde eigenschappen) ten opzichte van de overheid, maar ook ten opzichte van de markt is er sprake van een verschuiving van belangrijke delen van voormalige

collectieven richting markt (bijv ziekenfondsen). Moulaert bevestigt dat ‘de coöperatieve beweging in België met haar wortels in de 19de eeuw een sterk apparatus ontwikkeld heeft, maar tegelijkertijd veel van haar voormalig idealisme heeft moeten inruilen voor een kapitalistische rationaliteit’ .

Inmiddels is ’het publieke domein in Vlaanderen niet het voorwerp van het ene (staat) of het andere (markt), het krijgt vorm doorheen complexe arrangementen tussen markt, overheid en middenveld, doorheen vele beleidsdomeinen op verschillende schaalniveaus’ . Rekening houdend met deze hybride vorm van bestuur en de ‘juridische hardnekkigheid m.b.t. het eigendomsrecht lijkt het in Vlaanderen niet voor de hand te liggen dat de overheid de toegangaar open ruimte zal kunnen garanderen .Vanuit juridisch en democratisch standpunt is de Vlaamse realiteit zeer gelaagd en lijkt re-commoning de enige uitweg voor het heroveren van de commons en het verduurzamen van onze meer en meer marktgerichte samenleving.

In de Antwerpse Zuidrand heeft dit alles tot een bottom up proces van stapsgewijze opschaling van het netwerk geleid. De vraag blijft of aanvullend overleg van het projectteam met de 6 gemeenten niet tot een versnelling of efficiënter proces geleid zou hebben? Onder de vleugels van het projectteam zouden de lokale ambtenaren meer hefbomen (juridisch, procedureel) kunnen krijgen om een intergemeentelijk netwerk van trage wegen vlugger te realiseren. Op die manier zouden de betrokken ambtenaren hun lokale acties wellicht gerichter in functie van het groter netwerk kunnen inzetten. Een structureel ingebouwd projectoverleg met de projectcoördinator, TW en gemeenten, waarin naar een gemeenschappelijke bovenlokaal netwerk toegewerkt wordt, lijkt noodzakelijk.

Anderzijds kan men zich afvragen of de totstandkoming van dit netwerk wel de cruciale factor voor recommoning is of dat het veeleer draait om de vermenigvuldiging van lokale recommoning processen. Misschien kan een bovenlokale vereniging zoals de Streekvereniging Zuidrand hierin wel een rol spelen (naar het voorbeeld van de rol van Kempens Landschap in het kader van de OCMW puzzel), door formats aan te bieden voor overeenkomsten, hulp en logistiek bij onderhandelingen te leveren, een register bij te houden, financieringen te zoeken of een grondfonds op te richten, of aan regulering te werken. Zou men bijvoorbeeld niet voor alle overheidsgronden in het gebied een voorkooprecht aan natuur ngo’s of erkende landschapsverenigingen kunnen invoeren? Misschien kan de Streekvereniging zelfs als een soort trust worden vormgegeven die grote delen van het gebied in beheer neemt, zonder eigenaar te worden.

Het voorbeeld van de pachter die in de Hoofse Hoek zijn maisveld gaat ploegen voor doorgang van een trage weg is een prachtig voorbeeld van agrobeheer, maar de overheid geeft hier nog niet systematisch financiële ondersteuning voor. De Provincie zou agrobeheer kunnen stimuleren door stelselmatig een geldelijke regeling aan te bieden voor landbouwers die een stuk trage weg op hun land omploegen. De Nederlandse landelijke Boerenpadregeling is hiervan een voorbeeld. Tussen 2006 en 2011 konden boeren die een wandelpad over hun land openstelden in aanmerking komen voor een vergoeding van 0,4 euro per meter pad. Door decentralisatie van het natuurbeleid werd de rijksregeling na 2011 stopgezet, maar van de 12 provincies hebben er 7 besloten om de regeling voort te zetten, waarbij de vergoeding per provincie kan variëren’ . De Vlaamse Boerenbond toont interesse maar heeft nog moeite om het idee van agrobeheer van kleine landschapselementen verkocht te krijgen aan haar leden, die vooral willen vasthouden aan de industriële landbouw.

Het hele proces laat zien dat recommoning nog veel moeite kost. Dit is wellicht het gevolg van de sterk padafhankelijke inbedding van individualisering en speculatie in Vlaanderen. Daarom wordt outscaling belangrijk, zoals het inschakelen van petermetersystemen zoals wegspotters of door

naamgeving en erkenning van trage wegen met het logo van het LPZR (naar het voorbeeld van de Europese GR routes). Hoewel de juridische grenzen van trage wegen voor het grootste deel vaststaan garandeert dit nog niet hun toegankelijkheid en openbaarheid. Dit hangt in grote mate af van de manier waarop de trage weg (h)erkend wordt als onderdeel van grotere netwerken en voorwerp wordt van debat. Toch maakt onze case study duidelijk dat met een achtergrond van privaat eigendom door vele mensen aan het netwerk wordt gebouwd en dat in deze gezamenlijke inspanning een common good doorlopend wordt in stand gehouden, onderhandeld, vorm gegeven en uitgebreid.

Bibliografie

Boon, W. 2016. Vooruitblikken - Toekomstvisie Trage Wegen Vzw presented at the Toekomstvisieworkshop Trage Wegen vzw, De Winkelhaak, January 28.

Cazaux, G., Carels, K. and Van Gijseghem, D. 2007. Prospects and Challenges for agricultural diversification in a peri-urban region (Flanders - Belgium). VLAAMSE OVERHEID, Brussels.

Clays, S., 2014. Handboek tragewegenrecht. Trage Wegen vzw.

Clays, S. Trage wegen in de Zuidrand van Antwerpen Declaratie van de ondersteuning 2014-2015.

Clays,S., Vandevyvere,A. & Vancoullie,M. 2016. Toekomstvisie trage wegen. Trage Wegen vzw.

Clays, S., Lauwaert, I., Verdonckt, F. 2005. Wegwijzer trage wegen: praktische tips, voorbeelden en informatie. Schaarbeek: vzw Trage wegen.

DRAYE, A. 2008. Buurtwegen en publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van doorgang. Een analyse van wetgeving en recente rechtspraak, CDPK, 2008, 4.3 Of

https://lib.ugent.be/catalog/rug01:000496013

Decleve,B. 2002. Coproduire une puissance publique d'intervention. In B.Decleve, R. Forray.P. Michilialino Eds). Coproduire nos espaces publics formation action recherche. Vol 9. pp 69-83. Louvain la Neuve. Presses universitaires de Louvain.

De Rynck, F., De Pauw, E. and Pauly, R., 2017. De commons: zelfregulerend of afhankelijk? Een analyse van arrangementen. Oikos, 81(1), pp.20-34.

European Union 2016. No net Landtake by 2050?. http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/no_net_land_take_by_2050_FB14_en.pdf

Inrichtingsstudie Stadsrandbos Antwerpen opgemaakt door de vereniging voor bos in Vlaanderen vzw en Sumresearch in opdracht van Agentschap voor Natuur en Bos (ANB), Provincie Antwerpen, Gemeente Aartselaar, Edegem en Kontich. November 2006.

Maes, P. 2000. Langs trage wegen: wandel-, fiets- en ruitertochten langs groene wegen in Vlaanderen. Tielt: Lannoo.

Moulaert, F., Martinelli, F., Swyngedouw, E. and Gonzalez, S., 2005. Towards alternative model (s) of local innovation. Urban studies, 42(11), pp.1969-1990.

Pauwels, F. 2014. Land Development in Flanders in a Changing Perspective.Zeitschrift Fur Geodasie, Geoinformation Und Landmanagement, no. 3: 159–66. doi:DOI 10.12902/zfv-0018-2014.

Rijk,P., Terluin, I.& Breman,B. 2016. Toegang tot wandelpaden in beheer bij boeren en andere particuliere eigenaren: buitenlandse voorbeelden, Wageningen Economic Research. In opdracht van en gefinancierd door het ministerie van Economische zaken, in het kader van het Beleidsondersteunend Onderzoeksthema 'Maatschappelijke potenties van groen'

Saavedra Bruno, Bussels, Parra, Moulaert and Pieter van den Broeck. 2018. Reclaiming space, creating a landed commons. Negotiating access through the Hoofse Hoek (in preparation)

Van den Broeck,P., Rogge,E. & Erbout, N.2012. Opportuniteitsstudie voor een stedelijk georiënteerde plattelandsontwikkeling in de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai. Technisch Rapport. Opdrachtgever: PROVINCIE WEST-VLAANDEREN opdrachtnemers: OMGEVING cvba uitbreidingstraat Berchem-Antwerpen t f EV ILVO eenheid Landbouw en Maatschappij Burgemeester Van Gansberghelaan Merelbeke t f

Verachtert, K., Van den Broeck,P. & Kuhk,A. 2011. Analyse van Het Vlaams Instrumentarium Voor Ruimtelijke Planning En Ontwikkeling - Analyse van Het Vergunningensysteem 1999 - 2009 [Instruments for Spatial Planning and Development in Flanders - Analysing the Permit System 1999 - 2009]. Voortgangsrapport 4. Werkpakket 4. Steunpunt Ruimte en Wonen.

Van den Broeck,P & Verachtert,K.2015. Whose Permits? The Tenacity of Permissive Development Control in Flanders, European Planning Studies, 24:2, 387-406

Yante, J.-M. 1995 De atlassen der buurtwegen (ca. 1841-1845). Een miskend cartografisch patrimonium". Het tijdschrift van het Gemeentekrediet, 1995/3, pp. 43-73.