

## 9. Trage wegen als dienstige wegen? De rol van economische actoren bij het realiseren van commons

Sofia Saavedra Bruno, Hans Leinfelder, Steven Clays, Annette Kuhk, Constanza Parra, Pieter Van den Broeck

Deze reflectie over de ontwikkeling van hedendaagse commons start vanuit de stellingname dat commons vandaag hybride arrangementen zijn die niet in isolement, maar veeleer in relatie staan tot overheden en economische actoren. In het voorgaande hoofdstuk kwam duidelijk naar voren dat er bij het tragewegennetwerk een veelheid van actoren betrokken is, met een zekere gelaagdheid (of noem het 'hybriditeit'): behalve de *civil society* en overheden zijn bijvoorbeeld eigenaren of boeren betrokken, die een veeleer economische logica hanteren. Deze 'verkenning' gaat na in hoeverre en op welke wijze economische actoren een rol kunnen spelen bij de totstandkoming van een tragewegennetwerk als commons. Kan een samenwerking ontstaan of zelfs een initiatief voor de aanleg en/of instandhouding van een tragewegennetwerk starten vanuit economische actoren? Wat zijn de risico's en de voordelen van een dergelijke werkwijze?

De oefening is ook een poging om vanuit een commonslogica economische actoren te mobiliseren om een bijdrage te leveren. Voor de realisatie van tragewegennetwerken als commons komen in eerste instantie lokale overheden, grondeigenaren of landbouwers in aanmerking, maar ook (lokale) ondernemingen in de nabijheid van het netwerk zouden een rol kunnen spelen. Welke baten kunnen zij hierbij hebben? En vanuit welke 'economische logica' zouden baathebbende ondernemingen en lokale profitorganisaties investeren in trage wegen als commons? Zijn er voldoende garanties die ervoor zorgen dat de trage wegen later effectief vrij toegankelijk blijven? De centrale vraag is met andere woorden of economische actoren dergelijke commons zouden kunnen opstarten, vanuit welke motieven, welke *governance*-modellen hierbij een rol kunnen spelen, en hoe economische actoren kunnen samenwerken met lokale besturen. Een eerste deel van dit hoofdstuk gaat in op de rol van de private sector in het realiseren van trage wegen. In het tweede deel wordt de logica van tragewegendiensten toegelicht door het concept 'ecosysteemdiensten' (ESD) te

kaderen en vervolgens toe te passen op trage wegen, door de gebruikers van deze ESD te identificeren en door de discussie over de eventuele betaling voor ESD toe te lichten. In deel drie worden, aan de hand van een concrete testcase van een tragewegennetwerk in de Zuidrand van Antwerpen, de kansen en uitdagingen bij het betrekken van een economische actoren verkend. In het vierde deel wordt tot slot ingegaan op de vraag hoe dit proces van het betrekken van private actoren kan versnellen.

### 1. De (mogelijke) rol van private actoren bij de creatie en/of het beheer van trage wegen als commons

Samen met de overheid en een groot aantal maatschappelijk groeperingen wordt de private sector als een sleutelactor beschouwd in het vrijwaren van biodiversiteit. Bedrijven beïnvloeden immers door hun activiteiten de milieubalans, terwijl ze tegelijk afhankelijk zijn van een breed scala aan 'ecosysteemdiensten' (ESD) en grondstoffen (Lambooy en Levashova 2011).

In de ruimtelijk en bestuurlijk versnipperde context van Vlaanderen (Moulaert 2005, de Rynck 2017, Saavedra Bruno e.a. 2018), ondervinden de reeds door suburbanisatie sterk onder druk staande landbouwbedrijven (Van den Broeck e.a. 2012) aantoonbare positieve effecten op de voedselproductie van regulerende ESD van trage wegen, zoals schadepreventie, bodembehoud, bestuiving en biologische controle. Intensieve vormen van landbouw beïnvloeden door hun milieu-impact de performantie van deze ESD echter ook op een negatieve manier.

Diverse commerciële ondernemingen ondervinden directe baten van biodiversiteit en natuurbehoudsinspanningen, bijvoorbeeld verbonden met ecotoerisme. Kleine ondernemingen zouden ook (gezamenlijk) voordeel kunnen halen uit een verhoogde toegankelijkheid als gevolg van de aanleg van een netwerk aan trage wegen. Denk hierbij aan een melkveeboerderij die ijsjes verkoopt aan recreanten of een netwerk van boerderijen in de Nederlandse provincie Drenthe die ieder een toeristisch-recreatief product hebben maar samen in ingrepen in het landschap hebben geïnvesteerd. De horecasector en -organisaties die lokale streekproducten promoten (zoals 'De Zuidrand, dat smaakt!' in het Antwerpse) zouden wellicht baat hebben bij het onderling fysiek verbinden van ondernemingen.

Ook grotere bedrijven en investeerders kunnen baat hebben bij een tragewegennetwerk. Denk maar aan de gezondheidssector en de ziekenfondsen, die door de investering in dergelijk netwerk een return kunnen verwachten in de vorm van een afname van het aantal terug te betalen medische prestaties of ziekenhuisdagen. Bedrijven op bedrijventerreinen kunnen het aantal parkeerplaatsen voor werknemers reduceren omdat ze aansluiten op een bovenlokaal netwerk aan trage wegen. Uitbaters van collectieve voorzieningen (zoals sportvelden, zwembaden, (openlucht-) musea, enzovoort) zijn gebaat bij een verbeterde bereikbaarheid via trage wegen indien die een kortere en aantrekkelijkere route betekenen dan de wegen voor gemotoriseerd vervoer. Meer en meer bedrijven zien de productiviteit van hun werknemers stijgen als ze 's middags een ommetje kunnen maken. Wandelend vergaderen is een opkomende trend.

Het mobiliseren van economische actoren voor de aanleg en het onderhoud van trage wegen heeft geen greenwashing van bedrijven als doel, noch staat de versterking van de neoliberale kapitalistische marktwerking met betrekking tot commons voorop. Er wordt in de eerste plaats gezocht naar een manier om het netwerk aan trage wegen maatschappelijk in te bedden en te consolideren in de bedrijfsvoering van ondernemingen. De doelstelling is met andere woorden om trage wegen (als netwerk van wegen en als actorennetwerk) als commons ook te ontwikkelen vanuit de economische meerwaarde en de resources die ze bieden voor deze actoren.

## 2. Naar een logica van 'tragewegendiensten'

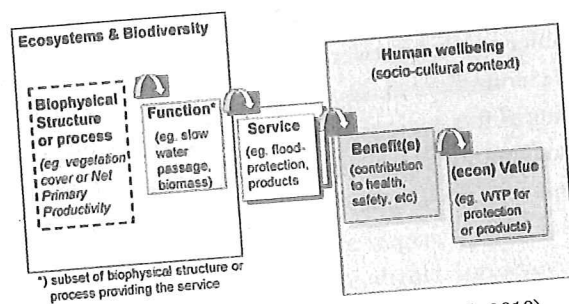
### 2.1. ESD als mogelijk kader

Om de economische baten van goed ontsloten, kwalitatief vormgegeven, degelijk beheerde en ruimtelijk samenhangende trage wegen voor een onderneming zichtbaar en bespreekbaar te maken, lijken de inzichten die de voorbije jaren werden ontwikkeld rond het begrip 'ecosysteemdiensten' een mogelijk denkkader.

ESD worden omschreven als de zichtbare en onzichtbare, directe en indirecte baten van het (functioneren van het) ecosysteem voor de menselijke samenleving (Costanza et al. 1997). Ze kunnen de vorm aannemen van heel bevattelijke goederen of diensten zoals een hoeveelheid hout of natuurlijke



waterzuivering, maar kunnen ook veel abstracter en minder vlot meetbaar zijn zoals het bieden van een aantrekkelijke omgeving om tot rust te komen. ESD bestaan voor alle duidelijkheid niet op zich: ze zijn niet meer dan het gevolg van zich autonoom ontwikkelende structuren en processen binnen ecosystemen die, als nevenverschijnsel, diensten leveren aan de samenleving die bovendien positief gewaardeerd worden door de samenleving. Zonder deze zogenaamde cascade, vertrekkend van structuren/processen binnen het ecosysteem over de functie/dienst ervan tot de baat voor en de waardering van deze diensten door de samenleving, is er geen sprake van ESD (zie figuur 1). Het Millennium Ecosystem Assessment van de Verenigde Naties uit 2005 bevestigt trouwens dat ESD geen doel op zich zijn, maar een middel om het welzijn van mensen te verbeteren ([www.millenniumassessment.org](http://www.millenniumassessment.org)). Met deze positionering wordt onmiddellijk het overwegend antropocentrische perspectief van het begrip ESD beklemtoond, alsook een artificiële scheiding tussen natuur en cultuur.



Figuur 1. ESD-cascade. (De Groot et al. 2010)

Deze laatste kritiek gaat in veel mindere mate op wanneer we een gelijkwaardige redenering niet toepassen op biodiversiteit, maar op een menselijke constructie zoals het tragewegennetwerk. Tegelijkertijd kan een trage weg met zijn onmiddellijke omgeving echter in essentie ook tot een ecosysteem worden teruggebracht. Net als bij een ecosysteem wordt een trage weg gekenmerkt door relaties tussen levende organismen (mensen, dieren en planten) onderling en door relaties van deze organismen met de niet-levende componenten die aan de weg verbonden zijn, zoals bodem, reliëf en microklimaat. De structuur en samenhang van het tragewegennetwerk en de stromen van mensen en organismen doorheen dit netwerk, komen tot



stand vanuit de eigen logica en de bestaansreden van het netwerk, maar leveren daarnaast, gewild of ongewild, meerdere diensten aan de samenleving. Om die reden lijkt het conceptueel verantwoord om, vanuit dit perspectief en naar analogie met ESD, te spreken over 'tragewegendiensten'. Dit zijn met andere woorden de zichtbare en onzichtbare, directe en indirecte baten van (het functioneren van) trage wegen voor de menselijke samenleving. Ze geven een inkijk in de potentiële resources die uit het tragewegennetwerk als common kunnen worden geput. Uitgaande van deze analogie openen zich, voor het begroten van tragewegendiensten, dan ook de inzichten die de voorbije jaren werden opgebouwd rond ESD. Belangrijke stappen hierbij zijn achtereenvolgens: het bepalen van (potentieel) waardevolle types aan tragewegendiensten, de waardering en eventuele monetarisering van deze diensten en de integratie ervan in besluitvormingsprocessen.

## 2.2. ESD toegepast op trage wegen

Een goed functionerend en kwalitatief vormgegeven tragewegennetwerk blijkt heel wat ESD te leveren aan de samenleving waar misschien te weinig wordt bij stilgestaan. Ondernemingen, als specifieke doelgroep in deze samenleving, lijken intuïtief directe en indirecte economische voordelen te ondervinden van verschillende diensten (zie tabel 1).

**Tabel 1.** Mogelijke types van trage wegdiensten. (bron: geïnspireerd op De Groot e.a., 2002, bewerking door Leinfelder)

Regulerende (of ondersteunende diensten)		
Klimaatregulering	Behoud van gunstig klimaat voor mens en gewassen	Groen langsheen trage wegen beïnvloedt de temperatuur in de stad en op akkers
Schadepreventie	Bescherming tegen stormschade	Groen langsheen trage wegen beschermt akkergewassen tegen wind- en stormschade
Waterregulering	Regeling van <i>run-off</i> en overstort in rivieren	Trage wegen als lijnvormige landschapselementen bergen tijdelijk regenwater
Bodembehoud	Bescherming tegen erosie	Trage wegen als lijnvormige landschapselementen beperken erosie van naastliggende akkers

Bestuiving	Verspreiding van gameten	Trage wegen bieden het habitat voor insecten die land- en tuinbouwgewassen bestuiven
Biologische controle	Controle van ziekten en plagen	Trage wegen bieden het habitat voor organismen die parasieten doden
<b>Habitatdiensten</b>		
Refugium	Woonplaats van dieren en planten	Groen langsheen trage wegen, wegbermen en onverharde wegen
Broedplaats	Plaats voor reproductie van dieren en planten	
<b>Producterende diensten</b>		
Grondstoffen	Omzetting van zonne-energie in bruikbare producten	Groen langsheen trage wegen levert biomassa voor bouwmaterialen, energieproductie en hout
Versieringselementen	Materiaal voor productie van versieringselementen	Groen langsheen trage wegen levert materiaal voor bijvoorbeeld vlechtwerk en andere ambachtelijke producten
<b>Informerende diensten</b>		
Esthetische informatie	Attractieve landschappen	Trage wegen maken beleving van aantrekkelijke landschappen mogelijk en dragen zelf ook bij tot de attractiviteit
Recreatie		Trage wegen bieden mogelijkheden voor wandelaars, fietsers, ruiters, ..., al dan niet in hun onmiddellijke woonomgeving Trage wegen zorgen voor toegang van recreanten tot horeca en recreatieve ondernemingen
Culturele en esthetische informatie		Trage wegen vormen een landschapselement dat in kunstwerken, boeken, films, stedenbouw, ... wordt benut Investeren in trage wegen draagt bij tot milieuvriendelijk imago
Spirituele en historische informatie		Erfgoedwaarde van buurtwegen Trage wegen bevatten religieuze en politieke elementen (kapellen, kruisbeelden, vierscharen, lindebomen, ...)
Onderzoek en onderwijs		Trage wegen maken landschap toegankelijk voor scholen

Landbouwbedrijven lijken vooral baat te kunnen ondervinden van regulerende ESD van trage wegen, zoals schadepreventie, bodembehoud, bestuiving en biologische controle, die een positief effect kunnen hebben op de voedsel- en voederproductie.

Andere economische ondernemingen kennen vermoedelijk vooral voordelen als gevolg van een optimale levering van ESD zoals waterregulering, grondstoffen, versieringselementen, recreatie, culturele en esthetische informatie, spirituele en historische informatie. In een sterk verstedelijkte samenleving bieden vooral de informerende ESD baten op het vlak van geestelijke gezondheid door middel van reflectie, rust, ontspanning en spiritualiteit.

- Trage wegen vergroten de toegankelijkheid van landbouwbedrijven voor de directe verkoop van hoeveproducten aan consumenten.
- Langs trage wegen duikt nieuwe accommodatie op voor overnachtende en/of hongerige fietstoeristen en wandelaars in de vorm van bed & breakfast- of andere horecaondernemingen.
- Vele Vlaamse maneges maken gebruik van het nabije tragewegennetwerk voor ruitertochten.
- Trage wegen in steden en stadsranden stellen fietskoeriers in staat om zich op een veilige en snelle manier te verplaatsen en zo steeds competitiever te worden ten aanzien van autokoerierdiensten.
- Trage wegen zetten werknemers van nabijgelegen bedrijven aan om met de fiets te komen werken, wat het welbevinden verhoogt en de productiviteit (wellicht) doet toenemen.
- Trage wegen nodigen zorginstellingen uit om met patiënten korte wandelingetjes te maken zodat het genezingsproces versnelt.
- Zichtbaar investeren in trage wegen ondersteunt een imago van maatschappelijk verantwoord ondernemen van bedrijven waardoor hun producten voor bepaalde groepen consumenten aantrekkelijker worden.
- Woningbouwprojecten die onmiddellijk aansluiten bij of een deel integreren van een tragewegennetwerk hebben een extra troef bij de verkoop van woningen, gelet op de toenemende behoefte aan korte ommetjes, looptochtjes, fietsuitstapjes, ...

Deze voorbeelden van economische voordelen die (een nabijgelegen netwerk van) trage wegen voor ondernemingen (kan/kunnen) opleveren,



spreken voor zich. Nochtans ligt het niet zo voor de hand dat ondernemingen ook bewust en daadwerkelijk investeren in de kwaliteit en de samenhang van het tragewegennetwerk. Het management van ondernemingen richt zich traditioneel op de productiefactoren arbeid, kapitaal en natuur, waarbij 'natuur' vrij eng wordt geïnterpreteerd als grond, grondstoffen en energie. Waardevolle 'assets' in het omringende landschap, zoals trage wegen, zouden echter ook tot de productiefactor 'natuur' van ondernemingen moeten worden gerekend. Het activeren van trage wegen binnen de bedrijfsvoering leidt immers ook, zij het nog te weinig expliciet, tot het verhogen van opbrengsten en/of het realiseren van kostenreducties binnen de onderneming. Het overwegen en afwegen van investeringen in deze elementen, bijvoorbeeld de aanleg en het beheer van trage wegen, wordt in dergelijke context dan ook onderdeel van een hedendaagse bedrijfsvoering.

Er is een breed spectrum van gebruikers – ondernemers, socialprofitorganisaties en individuele gebruikers – die kunnen worden aangesproken als doelgroep. Daartoe behoren onder andere bio- en zorgboerderijen, groenbedrijven en ondernemingen uit desociale economie, energiecoöperatieven, tuinaanlegbedrijven, aanbieders van fietsverhuur, evenementorganisatoren, wellness en zorglocaties, sportaanbieders en diverse spelers in de vrijetijdseconomie, horeca, ziekenkassen en mutualiteiten, of ook belangenbehartigers voor onroerend erfgoed.

Met deze diverse doelgroepen zijn er verschillende soorten (delen van) trage wegennetwerken denkbaar, bijvoorbeeld zorgroutes, voedselpaden, sportlussen, buurtverbindingswegen, enzovoort. Dergelijke doelgroepgerichte producten kunnen op een lokale en op een meer regionale schaal worden ontwikkeld. Groepen mensen worden samengebracht, brengen op het terrein iets teweeg en veranderen iets in de economische en sociale setting. Het bewust maken van de baathebbers, in dit geval de ondernemingen, over de (economische) voordelen van een nabij trage wegennetwerk is hiertoe een belangrijke stap.

### 2.3. Bewustwording door monetarisering van ESD

PES, 'payment for ecosystem services', (Kelsey Jack et al. 2008) en TEEB, 'the economics of environments and biodiversity' worden in de ESD-benadering

ingezet voor het bespreekbaar maken van de voordelen die bepaalde actoren, of de samenleving als geheel, van een ecosysteem (of van trage wegen) ondervinden.

TEEB heeft als doel de waarde van ESD te erkennen, deze aan te tonen in economische termen in functie van besluitvorming en ten slotte die waarde te integreren in de besluitvorming. Zo maakt onder andere TEEB.Stad, een Nederlandse toepassing van Platform 31 ([www.teebstad.nl](http://www.teebstad.nl)), de economische en maatschappelijke baten van ESD duidelijk in de vorm van hun monetaire waarde. De toepassing benoemt onmiddellijk ook de verschillende baathebbers binnen de samenleving en koppelt er een verdienmodel aan. Met deze informatie kunnen deze baathebbers vervolgens overtuigd worden om te investeren in deze diensten.

In tabel 2 berekende de TEEB-toepassing de kosten en de baten van de aanleg van een centrale wateropvanginfrastructuur met begeleidende bomen in een straat die door wateroverlast wordt geplaagd. De kosten bedragen 800.000 euro. Daartegenover staan evenwel 823.733 euro baten, gaande van de verhoging van het woongenot door het uitzicht op een blauwgroen element, de vermindering van schade aan woningen en kosten aan de rioolwaterzuiveringsinstallatie als gevolg van wateroverlast, en de verbetering van de luchtkwaliteit door het afvangen van fijn stof. Veel interessanter dan de berekening van deze kosten en baten is dat de toepassing ook duidelijk maakt wie de baathouders zijn en hoe een deel van die baten zou kunnen worden aangesproken. De bewoners en eigenaars van woningen zien de vastgoedwaarde van hun woning stijgen zodat, bij de verkoop of verhuur van de woning, een deel van die baten kan worden gebruikt om de investering in de waterinfrastructuur terug te betalen. De woningeigenaars vermijden bovendien kosten om schade te herstellen die als gevolg van wateroverlast zou kunnen ontstaan. Een deel van die vermeden kosten kan worden gerecupereerd door een verhoging van betrokken heffingen (voor riolering of waterbeheer). De vermeden kosten als gevolg van een mogelijke overbelasting van de rioolwaterzuiveringsinstallatie bij hevige regenval kan de waterzuiveringsmaatschappij storten in een fonds voor investeringen in het publiek domein. Ten slotte hebben zowel de bewoners als de overheid en de ziekteverzekeringsmaatschappijen baat bij een verbeterde luchtkwaliteit. Bewoners kunnen dit vertalen in een bijdrage in natura in het

**Tabel 2.** TEEB-toepassing voor de aanleg van een wateropvanginfrastructuur. (bron: www.teebstad.nl)

Kosten	€800.000		
Baten	€823.733	baathouder	verdienmodel
WOONGENOT			
meer woongenot door uitzicht op de groenlijn	€337.500	bewoner, vastgoedeigenaar	verkoop of pacht
meer woongenot door uitzicht op de blauwlijn	€337.500	bewoner, vastgoedeigenaar	verkoop of pacht
VERMEDEN KOSTEN WATEROVERLAST			
vermeden schade wateroverlast door meer waterberging	€27.133	vastgoedeigenaar	waterschaps/rioolheffing
vermeden kosten rioolwaterzuiveringsinstallatie (hardware) gemengd > gescheiden stelsel	€85.187	waterschap	bijdrage investeringsfonds
LUCHTKWALITEIT			
Meer gezondheid door meer luchtkwaliteit door fijnstofafvang door bomen	€30.345	bewoner, NL, verzekeraar	zelfbeheer, meekoppelen
Meer gezondheid door meer luchtkwaliteit door fijnstofafvang door gras	€0	bewoner, NL, verzekeraar	zelfbeheer, meekoppelen
Meer gezondheid door meer luchtkwaliteit door fijnstofafvang door riet	€6.069	bewoner, NL, verzekeraar	zelfbeheer, meekoppelen
Waterbergingsopgave	1.125m <sup>3</sup>		

dagelijks beheer van het waterelement en de overheid en de ziekteverzekeringsinstellingen kunnen hun baten ook via concrete investeringen in de aanleg van de publieke ruimte inbrengen.



#### 2.4. De monetaarisering van ESD kritisch bevraagd

Een zeer praktische en veel geuite kritiek op de monetaarisering van ESD is dat vele van de geleverde ecosysteemdiensten niet vermarktbaar zijn, waardoor de markteconomie ook niet in staat is om op een voldoende wijze het leveren van deze diensten te stimuleren. Niet enkel de vermarkt-bare, makkelijk te begroten ecosysteemdiensten moeten in rekening worden gebracht, maar ook de voornaamste niet-vermarkt-bare (regulerende, ondersteunende, culturele) (Swinton et al. 2007; Bernués et al. 2011; Lerouge e.a. 2014).

Daarnaast heeft de groeiende rol van markten voor biodiversiteit en ESD reeds meerdere jaren de aandacht getrokken van de sociale en mens-wetenschappen (Buscher 2012; Brockington et al. 2009; Buscher et al. 2014; Igoe et al. 2010; Matulis 2015; Muradian et al. 2013; Fletcher en Buscher 2017; Castree en Henderson 2014). De monetaire waardering van de natuur, de betaling voor ESD en de bloei aan marktgebaseerde mechanismen hebben heftige debatten teweeggebracht (Norgaard 2010) tussen zij die de legitieme middelen, motivaties en gevolgen van markt-gericht natuurbehoud in vraag stellen (Matulis 2015), en zij die beweren dat bepaalde soorten economische waardering het vermogen hebben om welbevinden te genereren (Corbera 2015; Costello et al. 2012).

De minder optimistische stemmen vestigen de aandacht op ten minste twee hoofdpunten van onenigheid. Ten eerste beschouwen deze benaderingen de economische waardebeoordeling van de natuur als een reductionistische, antropocentrische poging die er niet in slaagt de oneindige intrinsieke, esthetische en culturele waarden van de natuur te vangen. Als gevolg hiervan leidt de implementatie van mechanismen die monetaire waarden introduceren tot een problematische oversimplificering van de ecologische complexiteit tot een eenvoudige monetaire logica (Kosoy en Corbera 2010). In de woorden van Matulis (2015, p.159): 'Monetaire waarden openen besluitvorming over conservering voor het reductionisme van eenvoudige boekhouding, waarbij de natuur wordt blootgesteld aan de brute logica van economische rationalisatie. Een dergelijke waardering is geen geschikt middel om het belang van ecologische systemen voor het voortbestaan van de mens te erkennen'.

De tweede kritiek heeft te maken met de sociale en milieurechtelijke implicaties van monetaire waardering. Wie wint, wie verliest en wie is

opgenomen of uitgesloten van de verschillende waarderingsoefeningen, zijn cruciale maar over het hoofd geziene vragen in zowel academisch onderzoek als in de praktijk (Matulis 2014). Monetaire waardering kan met andere woorden een aantrekkelijk alternatief zijn om natuurbehoudsdoelen sneller te bereiken, maar de verhouding tussen bijvoorbeeld de betaling voor milieudiensten en rechtvaardigheid moet meer zorgvuldige aandacht krijgen om te verhinderen dat onrechtvaardigheden de instandhouding van de biodiversiteit beïnvloeden. Bijdragen van wetenschappers op het gebied van milieurechtvaardigheid (Agyeman 2013; Agyeman et al. 2016) vestigen de aandacht op de sociale, politieke en culturele lagen van onrechtvaardigheden die gecombineerd op sociaal en ecologisch gebied spelen. Meer bepaald wordt besproken hoe bepaalde groepen van de samenleving – minderheden, niet-blanken, uitgesloten, vrouwen, enzovoort – meestal degenen zijn die het gewicht van de verschillende niet-duurzame menselijke handelingen moeten dragen en hoe vooruitgang in duurzaamheid in de allereerste plaats de elite bereikt. In het licht van dit standpunt kan men argumenteren dat een agenda die nieuwe bedrijfsmodellen en mechanismen voor de duurzame levering van betalingen voor ESD opzet, pas volledig als duurzaam beschouwd kan worden wanneer het kwesties van diversiteit, herverdeling, macht, gender en democratie serieus ter hand neemt, naast andere sociaalecologische rechtvaardigheidskwesties (Agyeman et al. 2013).

Een derde punt van kritiek heeft te maken met het feit dat het focussen op micropolitiek van PES-ontwerp en de implementatie ervan de onderliggende neoliberale bestuursvorm niet in vraag zou stellen. In essentie, zo argumenteren de auteurs, versterkt de benadering het neoliberale kapitalisme alleen maar, door het zowel als het probleem en als de oplossing voor ecologische crises voor te stellen (Fletcher en Büscher 2017). Deze kritiek doet Van Hecken af als ‘veralgemeningen’ die, te zeer gefixeerd op de neoliberale monetarisering van de ESD-ontologie, erg onderschatten hoe actoren de ESD-theorie en -praktijk verweven inzetten op een manier die niet door structurele theorieën uit te leggen valt. In plaats van het haardeljk degraderen en verbannen van hybride vormen die daadwerkelijk uit montariseringinterventies voortvloeien, stelt hij dat een ‘actorgerichte theoriebenadering’ toelaat om kennis te genereren en kritisch een stem te geven aan alle actoren die betekenis geven aan de montarisering van

ESD (Van Hecken e.a. 2017). Daarenboven kan de kritiek op monetaarisering van ESD losgekoppeld worden van eventuele kritiek op ESD zelf. Er zijn namelijk heel wat ESD-benaderingen die niet aansturen op monetaarisering, maar die vertrekken van het standpunt dat het kader van ESD an sich waarde heeft voor het behoud van biodiversiteit, weliswaar als gevolg van het benoemen van de door de maatschappij positief gewaardeerde diensten.

### 3. Private actoren in de Zuidrand bevraagd

In het kader van een projectoproep van de Vlaamse overheid voor toegepast onderzoek door universiteiten, hogescholen en bedrijven werd in 2017 getracht een consortium van KU Leuven, Trage Wegen vzw (TW) en bedrijven in de Antwerpse Zuidrand en Haspengouw te vormen. De ambitie was te onderzoeken hoe bedrijven in deze regio's een economische meerwaarde zouden kunnen halen uit een verbeterde toegankelijkheid via trage wegen en of ze bereid zouden zijn om bij te dragen tot de aanleg en het onderhoud ervan. Door TW en KU Leuven werd aan diverse bedrijven een leertraject aangeboden, in ruil voor een geldelijke bijdrage aan het project. Een succesvolle aanvraag impliceerde een lidmaatschap van vijf tot tien bedrijven in iedere regio.

Er werd een veelheid aan actoren en sectoren geïdentificeerd die naar ons inziens een belang bij een tragewegennetwerk zouden kunnen hebben (zie tabel 3).

In eerste instantie werden in de Zuidrand alleen de grote bedrijven benaderd vanuit de idee dat, als die zouden meewerken, andere bedrijven en private actoren in de Zuidrand wel zouden volgen. TW maakte een folder waarin de achtergrond van dienstwegen en mogelijke leertrajecten voor bedrijven werden uitgelegd. Met deze folder werden deze bedrijven eerst per e-mail en daarna telefonisch door de onderzoeker van KU Leuven benaderd. Uit de brede groep in de Zuidrand van Antwerpen kwam, na een eerste aftasting, slechts een relatief beperkte gebruikersgroep naar voren die een (economische) meerwaarde zag in de ontwikkeling van trage wegen. Via e-mail werd nog een poging gedaan tot bevraging van de partners van het op haar einde lopende project 'De Zuidrand, dat smaakt!', maar ook hierop kwam nauwelijks respons.



**Tabel 3:** Actoren en sectoren. (bron: Trage Wegen vzw, i.s.m. Saavedra, Kuhk, Van den Broeck)

Logistiek, Cargovelo, fietsenverhuur
Toerisme vzw
Streekpromotoren, lokale initiatieven, zoals 'De Zuidrand, dat smaakt!'
Zorginstellingen
OCMW, kerkfabrieken
Scholen
Zuidrand energiecoöperatieve
Boerenbond, boerenvereniging, landelijke gilden
Notarissen als intermediaire actoren
Groenbedrijven, vereniging van groenverenigingen
Sociale economie
Evenementenorganisatoren
Paardenhouderij, maneges
Vertegenwoordigers van sectororganisaties
Vertegenwoordigers van belangengroepen
Regionale landschappen
Boeren (onderhoud)
Vzw Logeren in Vlaanderen (hoeve- en plattelandstoerisme)
Groep 'maatwerk' (sociale ondernemers, beschutte bedrijven, ...)
Aanlegbedrijven
Vrijtijdseconomie/Airbnb
Wegenbouw, <i>greenroad</i> -koers
Ziekenkassen, mutualiteiten
Horeca
Fietsmakers
Sport
Belangenbehartigers onroerend erfgoed
Kerkgemeenschappen
Wellness

### 3.1. *Lessen uit de Zuidrand: kunnen private actoren bijdragen tot commons?*

Deze eerste poging in de Antwerpse Zuidrand leidde tot de volgende basiselementen voor de ontwikkeling door economische actoren van trage wegen als commons.

### 3.1.1. De private sector vraagt om attractieve condities

Van Hecken (2017) stelt dat het de dynamieken tussen actoren en instituties op het terrein zijn die bepalen of structurele mechanismen (bijvoorbeeld het globale neoliberalisme) een al dan niet solidaire uitdrukking krijgen. In lijn met deze stelling blijkt in de Zuidrand dat de deelname van de private sector aan het bouwen van een commons vooral afhangt van de capaciteit van de betrokken overheidsinstanties, community's en TW om voldoende attractieve condities te scheppen. Het is van belang te begrijpen hoe lokale actoren neoliberale mechanismen reproduceren om die te kunnen veranderen in functie van de commons. Zo wordt in de Zuidrand de suburbanisatie gereproduceerd die een bedreiging vormt voor de reeds sterk verzwakte landbouw en voedselproductie en die bovendien vooral door middel van subsidies in stand moet worden gehouden. Anders gezegd, de rol en het potentieel van vele kleine fragmenten landbouw worden door overheden en community's systematisch onderschat. Daarnaast is er relatief weinig zicht op processen van privatisering (bijvoorbeeld uitbreiding van privétuinen door landbouwruimte in te nemen) en domesticatie (bijvoorbeeld gebruik van landbouwgrond als hobbyruimte voor paarden) van de ruimte (Dewaelheyns et al. 2014; Gulinck et al. 2013). Mechanismen voor de duurzame levering van betalingen voor ESD in de Zuidrand kunnen, in lijn met Aygeman, pas als duurzaam beschouwd worden wanneer ook de belangen van de kleine boeren in de Zuidrand ter hand worden genomen, naast andere sociaalecologische rechtvaardigheidskwesties die er mogelijk spelen.

### 3.1.2. De institutionele diversiteit moet duidelijk zijn voor de economische actoren

ESD moeten tastbaar worden voor economische actoren, waarbij ze kennis moeten maken met de grotere groep van actoren die mogelijk geïnteresseerd zijn. Bij de testcase werden de economische actoren individueel benaderd door de onderzoeker en TW, wat ertoe leidde dat institutionele diversiteit niet zichtbaar was voor de economische actoren. Het was wellicht beter geweest om de bestaande structuur van het Landschapspark Zuidrand (LPZR) in te schakelen om economische actoren te benaderen.

### 3.1.3. Met een aantal actoren samen kan men wellicht trage wegen financieren

Veelal is de verwachting dat de overheid/de maatschappij het grootste deel van de kosten voor de aanleg van infrastructuur en het beheer van trage wegen zou dragen, terwijl er evenzeer een investering van private actoren kan gevraagd worden, in de mate dat de terugverdienlogica kan worden verduidelijkt. Bij de case van trage wegen denken we dergelijke voorbeelden te kunnen stimuleren. Enkele voorbeelden die tijdens de gesprekken met de directie van het bedrijf Cronos en ambtenaren van 'De Zuidrand, dat smaakt' aan bod kwamen:

- investeren in het ontsluiten van de bedrijfssite via trage wegen bespaart aanzienlijke kosten op vlak van parkeren (huur parkings);
- investeren in trage wegen sluit aan bij het bedrijfsbeleid en het bedrijfsimago en toont aan dat het bedrijf in een streek niet alleen werkgelegenheid genereert, maar ook andere maatschappelijke baten;
- een ondernemer neemt het onderhoud van een trage weg op zich omdat een goed onderhouden trage weg de bereikbaarheid voor een ijseshoeve, boerderijwinkel of een andere lokale onderneming verhoogt.

### 3.1.4. Schaalvergroting vergroot de slaagkans van het netwerk

Schaalvergroting (*upscaling*) brengt automatisch de vraag naar economische duurzaamheid van tragewegennetwerken met zich mee, specifiek hoe het netwerk betaalbaar kan blijven. Het vergroten van het netwerk brengt tegelijk met zich mee dat het aantal (economische) actoren toeneemt (*outscaling*), wat de kans om kapitaal op te halen bij private actoren vergroot. Hoe de 'tragewegenreflex', die er nu al bij heel wat gemeentelijke ambtenaren is, ook te doen groeien bij al de actoren die betrokken zijn bij nieuwe ontwikkelingen (bijvoorbeeld bouwpromotoren, projectontwikkelaars, ontwerpers, ...) is een vraag die de Streekvereniging Zuidrand vandaag bezighoudt.



### 3.1.5. Het belang van de onderhandelde oplossing

Anderzijds dwingt het groter aantal actoren dat de schaalvergroting met zich meebrengt ons te onderzoeken hoe men op grote schaal deze netwerken van trage wegen kan onderhandelen. In het geval van de Zuidrand koos men tot nog toe bewust om via participatieve weg bovenlokale verbindingen tussen gemeenten te realiseren en financieren, weliswaar nog alleen met overheidsgelden en subsidies van de Vlaamse overheid voor de verwerving van grond door natuurorganisaties. De kwestie blijft hoe lang dit proces zich kan herhalen.

De vraag stelt zich bijgevolg hoe deze verbindingen op participatieve wijze geïnventariseerd, gerealiseerd en ook gefinancierd kunnen worden. De wijze waarop het netwerk aan trage wegen door (commerciële) actoren onderhandeld wordt, geeft meteen ook extra bestaansrecht aan die commons (in dit geval het netwerk aan trage wegen), waarbij het netwerk niet alleen als haarvatensysteem gezien wordt voor het creëren van open ruimte (Saavedra Bruno e.a. 2018), maar ook als leverancier van ESD. Gaandeweg geraken de trage wegen zo ook meer ingeburgerd en aanvaard.

## 4. Hoe dit proces versnellen?

### 4.1. Doelgroepgerichte versnellers voor de uitbreiding van het tragewegennetwerk kunnen bevorderlijk werken

Het kan bijvoorbeeld gaan om:

- Scherp krijgen van financierings- en investeringsmechanismen (bijvoorbeeld een investeringsfonds als organisatievorm, juridische vormen, projectoproepen, betrekken van actoren vanuit sociale of gangbare economie, enzovoort)
- Ontwikkelen van een procesmatige tool (naar analogie met TEEB) om de potentiële baten van de aanleg van trage wegen te herkennen, te erkennen en te berekenen, bruikbaar voor actoren zoals Trage Wegen, Regionale Landschappen, toeristische federaties, regionale en lokale besturen. Voor tragewegendiensten zou deze toepassing kunnen worden vertaald naar TESP – *the economics of slow paths*. Een gelijkaardige

toepassing als TEEB moet de investeringskosten van ondernemingen in trage wegen op korte termijn dan verbinden met de baten die deze trage wegen op lange termijn voor hen kunnen opleveren.

#### 4.2. *Cocreatie van commons*

Het in de praktijk brengen van dergelijke versnellers, door cocreatie met actoren, leidt tot de realisatie van concrete economische meerwaarden voor individuele ondernemingen en socialprofitorganisaties. Het uitbreiden en/of bestendigen van het weefsel van trage wegen, geïnitieerd vanuit de gebruikers, geeft hier zeker aanleiding toe, waarbij dan automatisch de kennis omtrent het beheer en de regulering van trage wegen als commons uitgebreid wordt. De ontwikkeling van een actorennetwerk (*advocacy*), bij specifieke (hyper)lokale cases, of de ontwikkeling van een transversaal actorennetwerk (uitwisselen van ervaringen tussen verschillende cases, kennisdelende groep) voor bovenlokale verbindingen en het opzetten van participatietrajecten rond dergelijke vragen zijn daarbij essentieel.

### 5. Conclusie

Hoe commonsinitiatieven zich ten opzichte van marktregulering en marktactoren verhouden of kunnen verhouden, is in grote mate afhankelijk van de regulerende mechanismen die in het leven geroepen worden tussen actoren en instituties. In lijn met Van Hecken (2017) argumenteren we dat onder bepaalde voorwaarden de monetarisering van ESD effectief kan zijn. Hierbij is het niet de bedoeling dat, door middel van monetarisering of de markt, andere vormen van regulering (bijvoorbeeld door de overheid) verdwijnen, maar veeleer dat er mechanismen in het leven geroepen worden die een veelheid van diverse belangen en actoren aan boord brengen. De capaciteit van de betrokken overheidsinstanties, lokale gemeenschappen en TW spelen hierbij een centrale rol om attractieve condities te scheppen om de private sector aan boord te nemen bij het cocreëren van grondgebonden commons, in dit geval een netwerk van trage wegen. Des te meer is het uitrollen en verspreiden van kennis omtrent de economische baten van commons zowel bij ondernemingen en socialprofitorganisaties als bij overheden en lokale gemeenschappen een

belangrijke eerste stap die zal bijdragen aan het bewustzijn omtrent de economisch-maatschappelijke waarde van commons.

## Bibliografie

- Agyeman, J. (2013). *Introducing just sustainabilities: Policy, planning, and practice*. Londen & New York: Zed books.
- Agyeman, J., Schlosberg, D., Craven L., & Matthews C. (2016). 'Trends and Directions in Environmental Justice: From Inequity to Everyday Life, Community, and Just Sustainabilities', in: *Annual Review of Environment and Resources*, Vol. 41, p.321-340.
- Brockington, D., Duffy, R., & Igoe, J. (2008). *Nature unbound: conservation, capitalism and the future of protected areas*. Londen: Earthscan.
- Büscher, B. (2012). 'Nature on the move: the value and circulation of liquid nature and the emergence of fictitious conservation', in: *New Proposals: Journal of Marxism and Interdisciplinary Inquiry*, 6(1-2), p.20-36.
- Büscher, B., Sullivan, S., Neves, K., Igoe, J., & Brockington, D. (2012). 'Towards a synthesized critique of neoliberal biodiversity conservation', in: *Capitalism nature socialism*, 23(2), p.4-30.
- Büscher, B., Dressler, W., & Fletcher, R. (red.). (2014). *Nature Inc.: environmental conservation in the neoliberal age*. Arizona: University of Arizona Press.
- Castree, N., & Henderson, G. (2014). 'The capitalist mode of conservation, neoliberalism and the ecology of value', in: *New Proposals: Journal of Marxism and Interdisciplinary Inquiry*, 7(1), p.16-37.
- Costanza, R. (2008). 'Ecosystem services: multiple classification systems are needed', in: *Biological Conservation*, 141 (2), p.350-352.
- Costanza, R., d'Arge, R., De Groot, R., Farber, S., Grasso, M., Hannon, B., Limburg, K., Naeem, S., O'Neill, R., Paruelo, J., Raskin, R., Sutton, P. & Van den Belt, M. (1997). 'The value of the world's ecosystem services and natural capital', in: *Nature*, 387 (6630), p.253-260.
- Lerouge, F., Vranken, L., Gulinck, H., Dewaelheyns, V. (2014). *Rapport WP2. Bioproductieve Ruimte*. Leuven: Steunpunt Ruimte.



- Liekens, I., Van de Biest, K., Staes, J., De Nocker, L., Aertsens, J. & Broeckx, S. (2013). *Waardering van ecosysteemdiensten, een handleiding*. Studie in opdracht van LNE, afdeling milieu-, natuur- en energiebeleid. Brussel: Vlaamse overheid.
- Costello, C., Gaines, S., & Gerber, L. R. (2012). 'Conservation science: A market approach to saving the whales', in: *Nature*, 481(7380), p.139-140.
- Corbera, E. (2015). 'Valuing nature, paying for ecosystem services and realizing social justice: a response to Matulis (2014)', in: *Ecological Economics*, 110, p.154-157.
- De Groot, R., Alkemade, R., Braat, L., Hein, L. & Willemsen, L. (2010). 'Challenges in integrating the concept of ecosystem services and values in landscape planning, management and decision making', in: *Ecological Complexity*, 7 (3), p.260-272.
- De Groot, R., Wilson, M. & Boumans, R. (2002). 'A typology for the classification, description and valuation of ecosystem functions, goods and services', in: *Ecological Economics*, 41 (3), p.393-408.
- Fletcher, R., & Büscher, B. (2017). 'The PES Conceit: Revisiting the Relationship between Payments for Environmental Services and Neoliberal Conservation', in: *Ecological Economics*, 132, p.224-231.
- Gómez-Baggethun, E. & Ruiz-Pérez, M. (2011). 'Economic valuation and the commodification of ecosystem services', in: *Progress in Physical Geography*, 35 (5), p.613-628.
- Igoe, J., Neves, K., & Brockington, D. (2010). 'A spectacular eco tour around the historic bloc: Theorising the convergence of biodiversity conservation and capitalist expansion', in: *Antipode*, 42(3), p.486-512.
- Karpowitz, C. F., Mendelberg, T., & Shaker, L. (2012). 'Gender inequality in deliberative participation', in: *American Political Science Review*, 106(03), p.533-547.
- Kelsey Jack, B., Kousky, C. & Sims, K. (2008). 'Designing payments for ecosystem services: lessons from previous experience with incentive-based mechanisms', in: *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, 105 (28), p.9465-9470.
- Kosoy, N., & Corbera, E. (2010). 'Payments for ecosystem services as commodity fetishism', in: *Ecological Economics*, 69(6), p.1228-1236.
- Matulis, B. S. (2014). 'The economic valuation of nature: A question of justice?', in: *Ecological Economics*, 104, p.155-157.

- Muradian, R., Arsel, M., Pellegrini, L., Adaman, F., Aguilar, B., Agarwal, B. & Garcia Frapolli, E. (2013). 'Payments for ecosystem services and the fatal attraction of win win solutions', in: *Conservation letters*, 6(4), p.274-279.
- Norgaard, R. B. (2010). 'Ecosystem services: From eye-opening metaphor to complexity blinder', in: *Ecological economics*, 69(6), p.1219-1227.
- Van Dyck, B., Parra, C., Mehmood, A. & Moulaert, F. (2016). 'Governing social-ecological development: When rational agents become social actors' (ingediend, niet gepubliceerd).
- Van Hecken, G. Kolinjivadi, V, Windey, C, McElwee, P, Shapiro-Garza, E, Hybrechts, F, & Bastiaensen, J. (2018). 'Silencing Agency in Payments for Ecosystemservices (PES) by Essentializing a Neoliberal "Monster" Into Being: A reponse to Fletcher & Büscher's PES Conceit (2017)', in: *Ecological Economics*, 144 (2018), p.314-318.





ANNETTE KUHK  
DIRK HOLEMANS  
PIETER VAN DEN BROECK  
(red.)

# OP GROND VAN SAMEN- WERKING

*Woningen, voedsel en trage wegen als heruitgevonden commons*



Al meer dan twee eeuwen wordt grond geprivatiseerd, verkaveld en vermarkt. En al even lang zijn er schuchtere pogingen om dat proces te stoppen of om te keren – denk aan pacht, sociale woningbouw, natuurherstel of stadsvernieuwing. In dit boek tonen de auteurs praktijkvoorbeelden waarin mensen gezamenlijk optreden als de publieke overheid én de markt tekortschieten. De initiatieven verzachten effecten van vermarkting. Tegelijk botsen ze op het 'absolute', wettelijk verankerde recht op eigendom, of op nieuwe privatisering. Bij vragen over gedeeld eigenaarschap of gebruiksrecht beland je bij de commons: culturele en natuurlijke hulpbronnen gebruikt en beheerd door burgers. *Op grond van samenwerking* bundelt bijdragen van diverse Vlaamse experts inzake commons, en vertrekt vanuit het INDIGO-project. Dit boek richt zich tot een brede groep van praktijkmensen die op zoek zijn naar nieuwe, meer solidaire manieren om grond te beheren.

**Annette Kuhk** is postdoctoraal onderzoeker aan de KU Leuven en zaakvoerder van een bureau voor sociaal-ruimtelijk onderzoek. Zij publiceert over collectief leren, participatie en toekomstverkenningen.

**Dirk Holemans** is coördinator van denktank Oikos. Voorheen was hij Vlaams volksvertegenwoordiger, onderzoeker en docent. Hij is redacteur van *Mensen maken de stad* (EPO, 2012) en auteur van *Vrijheid & zekerheid* (EPO, 2016).

**Pieter Van den Broeck** is docent ruimtelijke planning en duurzame ontwikkeling aan de KU Leuven, waar hij de onderzoeksgroep Planning & Development coördineert. Hij publiceert internationaal over ruimtelijke planning, sociale innovatie en territoriale ontwikkeling.

Met bijdrages van Dirk Holemans (red.), Pieter Van den Broeck (red.), Annette Kuhk (red.), Michel Bauwens, Jef Peeters, Bernard Hubeau, Lieven De Cauter, Pavlos Delladetsimas, Guy Vloebergh, Constanza Parra, Frank Moulaert, Nele Verdonck, Marie Mistiaen, Geert De Pauw, Nele Aernouts, Michaël de Potter de ten Broeck, Steven Clays, Sofia Saavedra Bruno, Hans Leinfelder, Jose Luis Vivero-Pol, C.M. Deh-Tor, Annelies Beyens, Kaat Segers, Nico Moons en Griet Celen.

[www.epo.be](http://www.epo.be)

AGENTSCHAP  
INNOVEREN &  
ONDERNEMEN



Vlaanderen  
is ondernemen



oikos





Omslagontwerp: Compagnie Paul Verrept  
Coverfoto: © Annette Kuhk  
Vormgeving: EPO  
Druk: drukkerij EPO

© Annette Kuhk, Dirk Holemans, Pieter Van den Broeck en uitgeverij  
EPO vzw, 2018  
Lange Pastoorstraat 25-27, 2600 Berchem  
Tel: +32 (0)3 239 68 74  
Fax: +32 (0)3 218 46 04  
E-mail: uitgeverij@epo.be  
Web: www.epo.be  
Volg dit boek op: [www.facebook.com/Uitgeverij.EPO](http://www.facebook.com/Uitgeverij.EPO)


Deze uitgave is tot stand gekomen in samenwerking met Oikos, denktank voor  
sociaalecologische verandering ([www.oikos.be](http://www.oikos.be)) en met het INDIGO-consor-  
tium (Innovating Spatial Development Planning by Differentiating Land  
Ownership and Governance, [theindigoproject.be](http://theindigoproject.be))

 OIKOS



Met de steun van het Agentschap Innoveren & Ondernemen

 AGENTSCHAP  
INNOVEREN &  
ONDERNEMEN

 Vlaanderen  
in ondernemen

Isbn 978 94 6267 150 8  
D 2018/2204/27  
Nur 740, 900

Verspreiding voor Nederland  
Centraal Boekhuis BV Culemborg

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt  
door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook  
zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.  
No part of this book may be reproduced in any form, by print, mimeograph,  
film or any other means without permission in writing from the publisher.