

**Betreft: AARDE AAN DE DIJK! tekent bezwaar aan bij de Vlaamse Overheid tegen de manier waarop IJzeroever wordt aangepast.**

De Vlaamse Waterweg verhoogt in opdracht van de Vlaamse Overheid de kwaliteit van haar jaagpaden i.f.v. een betere fietsmobiliteit. Zo is met een vrijgemaakt budget van 815.000 € ook de linkeroever van de IJzer tussen Roesbrugge en Stavele mee in dit plan goedgekeurd. Daar waar de betreffende IJzeroever op vandaag vooral als een wandeltracé wordt gebruikt, beoogt het structureel herstel dus vooral een betere fietsbaarheid. Het verweerde asfaltstrookje wordt daarom over een afstand van 4800 meter vervangen door twee meter brede, betonnen prefabplaten, de wandelbrugjes aangepast en het jaagpad over een totaal van 850 m landinwaarts opgeschoven.

Deze besluitvorming zou genomen zijn in samenspraak met de Provincie West-Vlaanderen, Westtoer, Erfgoed en Agentschap voor Natuur en Bos. Vreemd genoeg werd de doelgroep en dus de gebruiker van het pad – met name de burger(beweging) – niet betrokken in het participatieproces. Iets wat overheden op vandaag nochtans hoog in hun vaandel trachten te dragen...

Enkele organisaties hebben zich over dit dossier gebogen en besloten om samen bezwaar aan te tekenen tegen het voorliggend verhardingsplan van dit uniek stukje IJzeroever. Grote Routepaden West, Trage Wegen IJzerGemeenten en Natuurpunt De Bron, gesteund door hun respectievelijke koepelwerkingen, verenigden zich voor deze kwestie in het platform *AARDE AAN DE DIJK!*\*

### **HERSTEL GEWENST!**

Eén ding is duidelijk: *AARDE AAN DE DIJK!* beaamt de noodzaak van herstel van de ernstig beschadigde en onveilige toplaag van het jaagpad. Ook voor wandelaars is het comfort op vele plaatsen zoek. De gedoogde fietser wordt er momenteel als moedig mens toegejuicht. Omdat trage wegen steeds belangrijker worden in ons dagelijks leven, vergroot ook de roep voor een beter beheer van deze paden. En dat behoeft niet altijd een grootschalige en dure ingreep. Daarom zijn wij niet akkoord met de genomen beslissing om onze natuurrijke en van rust gezegende IJzeroever op maat van de fietser te laten herstellen en met beton aan te kleden. *AARDE AAN DE DIJK!* wil met volgende argumenten duiden dat het ook anders kan.

### **DE WANDELAAR ALS NORM: MINDER HARD!**

Wandelnetwerk IJzervallei, GR 130 (IJzer van bron tot monding), GR5A (Wandelronde van Vlaanderen), Europese wandelroute E2 (Schotland-Nice), Brouckmolenwandelroute, Westhoektrail Roesbrugge-Pollinkhove (belbuswandeling Regionaal Landschap Westhoek): allemaal wandelproducten die deels of soms helemaal geënt zijn op dit betreffende jaagpad. Het is in verhard(end) (West-)Vlaanderen ook in de noordelijke Westhoek zoeken naar 'zachte' en mobielvrije wandelpaden. *AARDE AAN DE DIJK!* berekende enkele cijfers: op het wandelnetwerk IJzervallei (125km) is op Vlaamse bodem slechts 15km (12%) onverhard, voor de Brouckmolenwandelroute (8,5km) is dat amper 900 m en de belbuswandeling/Westhoektrail tussen Roesbrugge en Pollinkhove telt op haar 12 - weliswaar volledig autovrije - kilometers maar 1,2 km onverhard.

Dat de nood hoog is, bewijst ook de (te?) hoge wandeldruk die zich in deze coronatijden manifesteert in de meer beschermde natuurgebieden. Vooral het onverhard ongestoord kunnen wandelen is hiervoor de voornaamste drijfveer. De keuze voor gebonden verharding op trage wegen in landelijke gebieden drijft de mensen allicht nog meer naar kwetsbare natuurzones en

lijkt ons daarom geen goed idee omdat het ingaat tegen de behoeften en tijdsgeest van vandaag. De roep naar onverhard en betonstop indachtig!

Omdat we echter aanvoelen dat vele gebruikers hier voorstander zijn van een relatief hoog basiscomfort, schuiven we dan ook een **ongebonden verharding** naar voor als alternatief voor de prefab betonplaten. Goede praktijkvoorbeelden wijzen dat dit echter geen eenduidig gegeven is. Daarom verwijzen we graag naar de diverse mogelijkheden die er op dit vlak voorhanden zijn: [Natuurtechnische inrichting van trage wegen \(vzw Trage Wegen\)](#) en [Technisch Vademecum paden en verhardingen \(ANB\)](#). Een dijk 'leeft' trouwens altijd een beetje. Daarom zijn wij niet overtuigd dat betonplaten niet zullen verzakken na verloop van tijd. Iets wat het kostenplaatje alleen maar zal doen oplopen.

## DE WANDELAAR ALS NORM: VEILIGHEID!

Momenteel schommelt de huidige breedte tussen 90 en 130 cm (en niet 165cm zoals De Vlaamse Waterweg heeft voorgerekend!). Een breedte van **1,30 m** laat alle vormen van traag weggebruik toe. Niet alleen wordt hiermee extra 9600 m<sup>2</sup> gebonden verharding vermeden (wat gelijk staat met bijna 1 ha!) maar komt dit ook de veiligheid ten goede. Al stelt DVW dat na het herstel het jaagpad een wandelpad blijft, de keuze voor een breedte van 2 meter (toevallig de officiële breedte voor een tweerichtingsfietspad...) bevestigt niettemin de onderliggende ambitie om vooral de fietser te willen bedienen. De voorziene verharde breedte zal ongetwijfeld de fietssnelheid in de hand werken. Neem daarbij de vrij bochtige loop van de IJzer en het toenemend aantal aangedreven fietsen en het onveiligheidsgevoel is niet meer weg te denken. Je zal er maar met kinderen aan de wandel zijn of met de hond aan de lijn... En wat als ook wielertoeristen en gemotoriseerde tweewielers dit vernieuwd pad best oké gaan vinden? Hallo handhaving?

Dit traject is bovendien **geen utilitaire fietsverbinding** waardoor de hoge kostprijs dan ook niet in verhouding staat met de maatschappelijke meerwaarde. Bovenal is er voor fietsers een aangename en veilige en dus volwaardige **alternatieve fietsverbinding** aanwezig. De knooppunten 9-57-64-62 verbinden immers Roesbrugge en Stavele via de rechter valleiflank. De Landinrichting Westhoek (VLM) heeft zowat 20 jaar geleden deze verbinding mogelijk gemaakt om zo het jaagpad te ontzien van recreatief medegebruik door fietsers. Met overheidsmiddelen werden toen enkele stukken autovrije fietswegen aangelegd alsook de Kallebrug over de IJzer voor fietsers toegankelijk gemaakt. Stroomafwaarts Stavele kan de fietser alsnog op het aansluitend geasfalteerde jaagpad de rechtstreekse beleving van de bovenloop van de IJzer op zijn/haar tocht meenemen. Hier garandeert de breedte de snelheidsbalans tussen fietser en wandelaar.

## DE WANDELAAR ALS NORM: NATUURBELEVING!

De bovenloop van de IJzer is een belangrijke 'groen-blauwe' recreatieve as. Voor de beleving ervan zijn de natuur- en landschapswaarden een belangrijke drager. De keuze (door de Vlaamse Overheid) voor specifieke natte natuurontwikkeling aan De Gatebeek en het beheer met schapen en sociale tewerkstelling illustreren dit ecologisch belang. Langs deze groene corridor vindt heel wat fauna en flora leefruimte en verspreidingskansen. Veel gebruikers komen dan ook om op trage wijze van de natuur te genieten. Het is moeilijk in te schatten of te berekenen welke invloed het intensief en snel fietsverkeer, het uitlogen van stoffen in de gebruikte verhardingsmaterialen en het minder kunnen doordringen van het regenwater in de ondergrond zou kunnen hebben op het ecosysteem. Onderzoek wees ook uit dat hoe minder de weg verhard is, des te hoger de biodiversiteit in de wegberm. Zo blijkt 23% van onze plantensoorten meer voor te komen in wegbermen langs onverharde wegen (Zwaenepoel A. 1993). Het laten verdwijnen van 1 ha biodiversiteit onder betonplaten zonder de impact op planten en dieren mee te nemen, lijkt ons dan ook geen onderbouwd dossier. Nochtans maakt het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek dergelijke studies op in voorbereiding van herinrichting en beheervisies. Zie de aanpak van de [Groene 62](#) als voorbeeld.

Met het herstel van het pad kan de natuurbeleving o.i. ook opgewaardeerd worden: op 150 meter na is het jaagpad volledig toegankelijk bij de regelmatig voorkomende winterse overstromingen. Het is op Vlaams niveau uniek om een dergelijk natuurfenomeen via een wandelpad te kunnen aanschouwen door kilometers lang (bijna) droog en dwars door het water te kunnen stappen. Al zal hiervoor een kleine watertoetscompensatie moeten voorzien worden, dit zeer beperkt gedeelte aanpassen met een kleine ophoging lijkt ons dan ook een toegevoegde waarde voor het wandelnetwerk zonder noemenswaardige ecologische impact.

Om te besluiten willen we wijlen gedeputeerde Peuteman citeren. Hij was er immers reeds in 1992 van overtuigd dat naar aanleiding van het toenmalig IJzerproject “...een kleinschalige en zachte ingreep meer voordelen biedt en het karakter van de omgeving beter zal bewaren” ...

**OM BOVENSTAANDE REDENEN VRAAGT AARDE AAN DE DIJK!  
AAN DE VLAAMSE OVERHEID OM EEN HERZIENING VAN DE  
VOORZIENE WERKEN EN TE KIEZEN VOOR EEN SMALLERE EN  
ONGEBONDEN VERHARDING WAARDOOR HET JAAGPAD  
WANDELPAD BLIJFT WAAR FIETSERS WORDEN GEDOOGD.**

**AARDE AAN DE DIJK! is een tijdelijk platform waarbij volgende organisaties zich verenigd hebben i.f.v. dit dossier: Grote Routepaden West-Vlaanderen, Natuurpunt De Bron vzw, Werkgroep Trage Wegen De Bron, Trage Wegen IJzergemeenten en vzw Trage Wegen.**

Voor contact:



Wim Packet  
[twijg1@gmail.com](mailto:twijg1@gmail.com)  
0497 167150



Frans Van Nevel  
[frans.vannevel@groteroutepaden.be](mailto:frans.vannevel@groteroutepaden.be)  
0479 679570



Peter Bossu  
[info@debron.be](mailto:info@debron.be)  
0485 800769

