



Vlaanderen  
is omgeving

Gobelin rapport N°3

# Groenblauwe netwerken in Vlaanderen

## Leren uit de praktijk

Bijlage 3: Groenblauwe spoorinfrastructuur in Dilbeek

DEPARTEMENT  
OMGEVING

[omgevingvlaanderen.be](http://omgevingvlaanderen.be)

## INHOUDSTAFEL

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 1   | Beschrijving van de case studie .....                            | 3  |
| 1.1 | Doelstelling case studie   | 3  |
| 1.2 | Ruimtelijke context, bestaande functies en zoom kaart WP2        | 4  |
| 1.3 | Bedrijfscontext  | 4  |
| 2   | Resultaten .....   | 5  |
| 2.1 | Afgelegde traject  | 5  |
| 2.2 | Randvoorwaarden  | 6  |
| 2.3 | Potentiële functies  | 6  |
| 2.4 | Hiërarchie van functies van multifunctionele spoorinfrastructuur | 7  |
| 2.5 | Knelpunten en opportuniteiten                                    | 8  |
| 2.6 | Aanzet voor ontwerp, bouwstenen en verder participatief proces   | 9  |
| 2.7 | Coalities en participatie  | 12 |

### Wijze van citeren:

Smets J., Turkelboom F., De Blust G., Wanner S., Delbecke L., Heylen P, De Blust S., Devisch O., Verhoestraete D. (2020). Gobelin rapport N°3: Groenblauwe netwerken in Vlaanderen - Leren uit de praktijk. BIJLAGE 3 - GBN case studie: Groenblauwe spoorinfrastructuur in Dilbeek. Uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Planbureau voor Omgeving. Rapporten van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek 2020 (5), Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, Brussel.

**Doi:** [doi.org/10.21436/inbor.17834012](https://doi.org/10.21436/inbor.17834012)

**Depotnummer:** D/2020/3241/055

# 1 BESCHRIJVING VAN DE CASE STUDIE

## 1.1 Doelstelling case studie

Infrabel heeft tot doel om de spoorwegbermen en taluds te beheren op een ecologische en maatschappelijk verantwoorde manier. In dit kader zijn al verschillende activiteiten opgestart (<https://infrabel.be/nl/milieu>). Het bedrijf is echter op zoek naar een globalere aanpak en samenwerkingsverbanden met externe partners die samen willen meewerken aan ecologisch beheer. Belangrijke randvoorwaarden voor Infrabel zijn: veiligheid op en langs de sporen, ecologische meerwaarde en bedrijfseconomische haalbaarheid.

Voor de Gobelin case studie werd een gebied op het traject Brussel-Gent ter hoogte van Dilbeek gekozen (Figuur 1). Hier heeft Infrabel reeds een aantal projecten lopende of zitten in de pijplijn, zoals bermbeheer door schapenbegrazing, een zonnepanelenpark, een fietssnelweg, ... In deze case willen we kijken hoe we tot een meer geïntegreerde visie kunnen komen, en met welke partners Infrabel zou kunnen samenwerken. Daarnaast is het de bedoeling om bij andere Infrabel diensten draagvlak te vinden om onderhoud van bermen op een meer ecologische manier te benaderen en win-wins te zoeken met andere maatschappelijke baten, zoals recreatie of energie. Indien succesvol, zou de Dilbeek case een model kunnen worden voor andere Infrabel spoorinfrastructuur locaties.

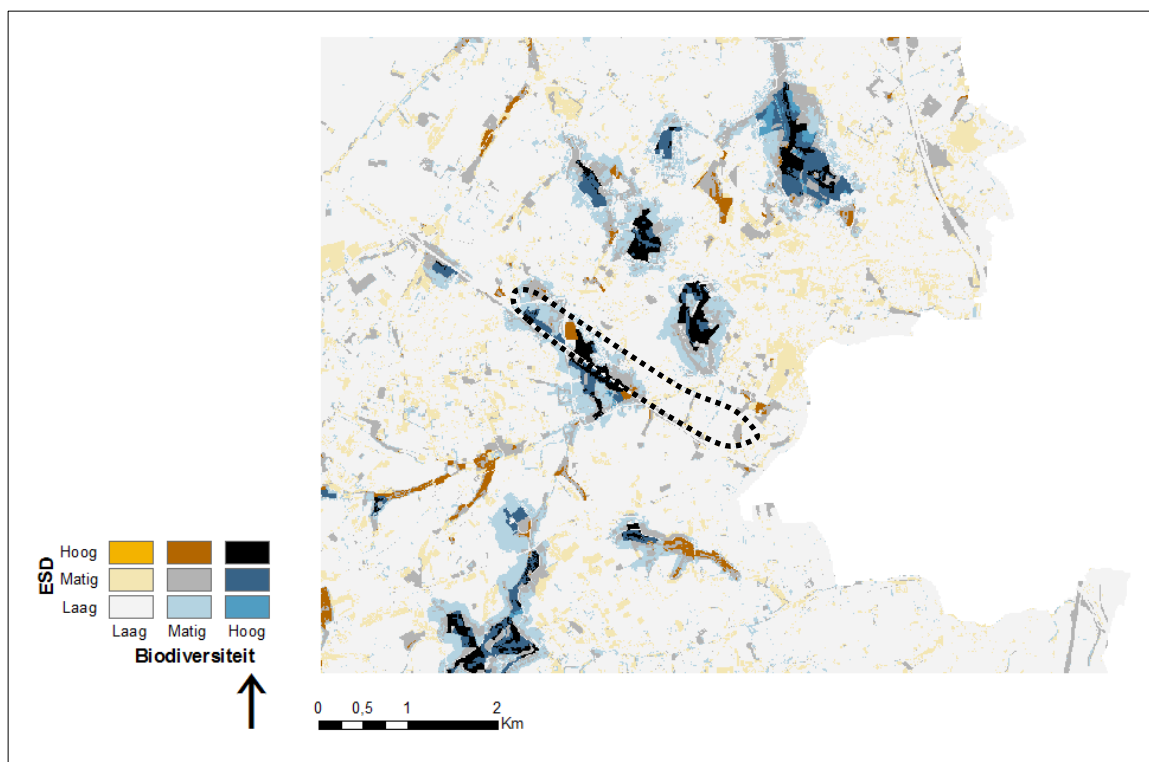


*Figuur 1: Aanduiding van het studiegebied op het traject Brussel-Gent ter hoogte van Dilbeek.*



## 1.2 Ruimtelijke context, bestaande functies en zoom kaart WP2

De omgeving van Dilbeek is een sterk versnipperd landschap aan de rand van Brussel. Dit wordt bevestigd door de GBN-kaart, die enkele versnipperde GBN-gebieden toont met een hoge score voor zowel biodiversiteit als ecosysteemdiensten (Figuur 2). Deze versnippering is te wijten aan o.a. bebouwing en lijninfrastructuur. De spoorwegbermen scoren over het algemeen matig tot hoog. Een beter inzicht in de lokale situatie werd verkregen via de Infrabel medewerkers, het terreinbezoek en Geopunt.



Figuur 2: Een zoom-in van de GBN-kaart voor case studie Infrabel spoorinfrastructuur Dilbeek (voor meer informatie over de opmaak van de kaart verwijzen we naar het Gobelin rapport N°2. (Smets & Stevens, 2019)).

## 1.3 Bedrijfscontext

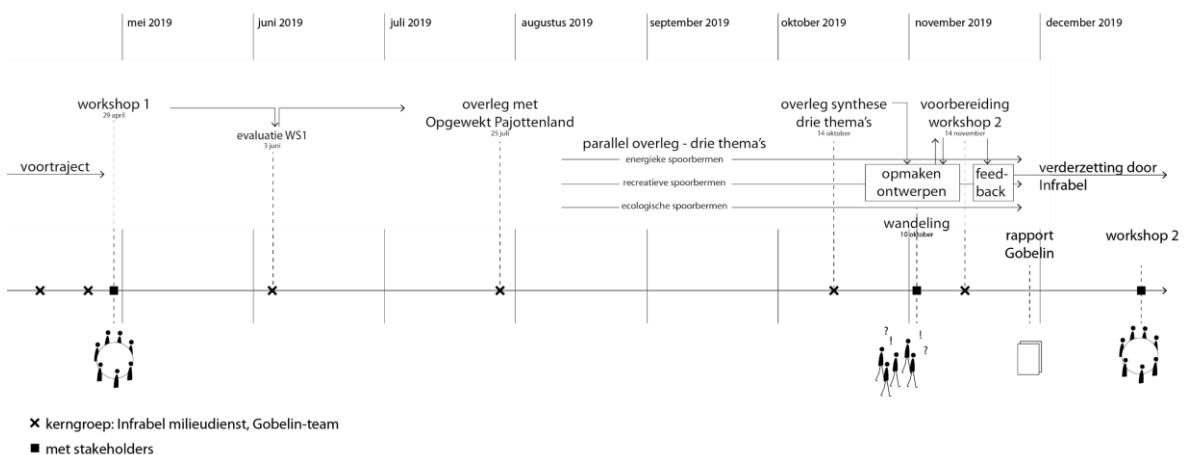
Veiligheid op en langs de sporen is de belangrijkste bedrijfsprioriteit van Infrabel. Dit sluit echter niet uit dat er ook aandacht is voor ecologische en economische aspecten. Via de strategische prioriteit “op een lijn met de samenleving” ontwikkelde Infrabel een concrete *Corporate Social Responsibility-aanpak*. Deze strategie steunt onder meer op de drie pijlers van duurzame ontwikkeling (*People-Planet-Prosperity*) en omvat maatschappelijke engagementen. Milieubeheer krijgt hierin een centrale plaats via de pijler *Planet*.

Vanuit het milieubeleid hecht Infrabel groot belang aan de bescherming van biodiversiteit. De spoorwegbermen zijn voor heel wat fauna en flora een belangrijk habitat. Bij het onderhoud van de bermvegetatie opteert Infrabel daarom - waar mogelijk - voor een bermbeheer dat rekening houdt met de ecologische en esthetische waarden van de spoorwegbermen. Voor onkruidbeheersing streeft Infrabel naar een rationeel en minimaal gebruik van herbiciden, met in de eerste plaats een focus op de reductie van herbiciden en een overgang naar alternatieve herbicide-vrije technieken in natuurgevoelige gebieden. Verder staat Infrabel open voor samenwerkingsprojecten met betrouwbare partners die mee willen werken aan duurzaam beheer van spoorbermen.

## 2 RESULTATEN

### 2.1 Afgelegde traject

Het traject dat werd afgelegd bij de Infrabel case (Figuur 3) wijkt sterk af van het vooropgestelde plan van aanpak voor de cases (zie Gobelin rapport N°3 (Turkelboom et al., 2019)). Tijdens de eerste workshop waren enkel Infrabeldiensten uitgenodigd. Het doel van deze workshop was om intern draagvlak te creëren voor multifunctionele spoorinfrastructuur en voor samenwerking met andere stakeholders. Om het concreet te maken werd deze oefening toegepast op de spoorinfrastructuur van Dilbeek. Eerst werden de randvoorwaarden geïdentificeerd die belangrijk zijn voor Infrabel, en van daaruit werd gekeken naar andere potentiële functies. Na deze eerste workshop bleek dat nog heel wat stakeholders en belangrijke informatie ontbraken om tot een globale aanpak voor de spoorinfrastructuur van Dilbeek te komen.



Figuur 3: Het afgelegde Gobelin-traject bij Infrabel.

Op basis van de workshopbevindingen werd besloten om drie hoofdthema's verder uit te werken in kleine werkgroepen:

- **Energie:** Omdat beheer van de houtige gewassen cruciaal is voor een duurzaam bermenbeheer werd contact gelegd met de Provincie Vlaams-Brabant en het Regionaal Landschap Pajottenland & Zennevallei (RLPZ) die samenwerken aan het project 'Opgewekt Pajottenland'. Dit project heeft tot doel een ideale duurzame energiemix te ontwikkelen voor het Pajottenland. Infrabel startte met dit project gesprekken rond mogelijkheden voor samenwerking voor hakhoutbeheer van de spoorwegbermen, waarbij de geogste biomassa kan gebruikt worden als duurzame energiebron.
- **Ecologie:** Om de ecologische potenties in kaart te brengen, werd een terreinbezoek georganiseerd met Infrabel, INBO, ANB en RLPZ. Dit resulteerde in een visie voor een ecologisch functionerend GBN.
- **Recreatie:** Infrabel heeft gesprekken i.v.m. fietsstrade en recreatie met de bevoegde instanties.

Tijdens een overleg met Infrabel werden de resultaten van de drie werkgroepen bij elkaar gebracht. Het was de bedoeling om een tweede workshop te organiseren met de externe stakeholders ANB, RLPZ, Provincie Vlaams-Brabant, de Gemeente Dilbeek, Natuurpunt, de schaapherder, Van Pamel vzw en VLM. Er werd echter aangevoeld dat er meer informatie nodig



was om de tweede workshop te kunnen organiseren (vooral omtrent de selectie van stakeholders, het uitstippelen van het participatietraject, het scherpstellen van de doelstellingen en visie). Daarom werd beslist om de tweede workshop uit te stellen tot er voldoende informatie beschikbaar zal zijn. Omdat dit buiten de termijn van het Gobelin project zou vallen, werd beslist dat Infrabel deze workshop zelf zal organiseren.

## 2.2 Randvoorwaarden

In een eerste stap werd samen met enkele diensten van Infrabel gepeild naar de randvoorwaarden voor multifunctionele spoorinfrastructuur (MFSI):

### Exploitatie en veiligheid

De veiligheid op en naast de sporen staat steeds voorop. Het spoorwegdomein is enkel toegankelijk voor bevoegden tijdens controles, interventies of onderhoudswerken. Het risico dat bomen, takken of andere vegetatie op het spoor vallen moet zoveel mogelijk beperkt worden. Hiervoor bestaat een wettelijk bepaalde veiligheidsrand. Daarnaast moet de stabiliteit van de spoorbedding gegarandeerd blijven. Een slimme keuze van planten die niet op rotsachtige gronden verder kan groeien, beperkt het risico van onkruid op het spoor.

### Kosten van beheer

De kosten voor beheer van de spoorwegbermen stijgen ieder jaar. Bij nieuwe beheervormen is het belangrijk dat de kosten-baten balans in orde is. Voor Infrabel is het daarom eenvoudiger om beheercontracten te kunnen clusteren. Externe partners hebben vaak een minimale oppervlakte nodig om rendabel aan bermbeheer te kunnen werken. De schaapherder heeft bv. enkele grote percelen of een cluster van aaneengeschakelde percelen nodig om rendabel zijn schapen in te kunnen zetten. Voor het bermbeheer zou het interessant zijn als er een evenwichtig, kopieerbaar model ontwikkeld kan worden.

## 2.3 Potentiële functies

In een tweede stap werd gevraagd welke functies gecombineerd kunnen worden met een veilige spoorinfrastructuur.

### Ecologie

Ruimtelijk kan via de bermen een aansluiting op natuurgebieden gemaakt worden of kan een ecologische corridor tussen Vlaanderen en Brussel ontstaan. Bovendien kunnen de (steenrijke) bermen ook unieke soorten herbergen, bijvoorbeeld de zandhagedis. Wat beheer betreft zijn er heel wat mogelijkheden: begrazing, enten van inheemse planten (in het kader van de exotenbestrijding) of hakhoutbeheer.

### Recreatie en zachte mobiliteit

Lijninfrastructuren zijn geschikt om snelle functionele verbindingen voor fietsers van en naar Brussel te realiseren. Functionele verbindingen stellen minder vereisten van de omgeving in vergelijking met recreatieve verbindingen: vlotte verplaatsingen primeren, het landschap is van secundair belang. Toch kan de lijninfrastructuur ook gebruikt worden om een recreatief netwerk uit te bouwen voor wandelaars, fietsers, mountainbikers, ruiters, ... Toerisme en horeca zouden hiervan gebruik kunnen maken. Onder sommige omstandigheden kunnen er ook speelfuncties gekoppeld worden aan spoorinfrastructuur.

## Hernieuwbare energie

Afhankelijk van de ligging en de oriëntatie zijn bepaalde bermen geschikt voor productie van hernieuwbare energie zoals zonne-energie en energie uit biomassa. De plaatsing van zonnepanelen naast het spoor kan enkel op stabiele oost-, zuid- of west-gerichte bermen. Een geschikte locatie is ook afhankelijk van de afstand tot een tractieonderstation van Infrabel. Verder werd de vraag gesteld in hoeverre zonnepanelen extra randvoorwaarden oplegt aan andere functies. De combinatie met schapenbegrazing zou eventueel mogelijk zijn indien de zonnepanelen hoger gemonteerd worden. De schapen kunnen de vegetatie laag houden en de zonnepanelen kunnen als beschutting dienen voor de schapen. Op erg steile bermen is dit echter geen optie omdat de panelen dan te hoog moeten staan.

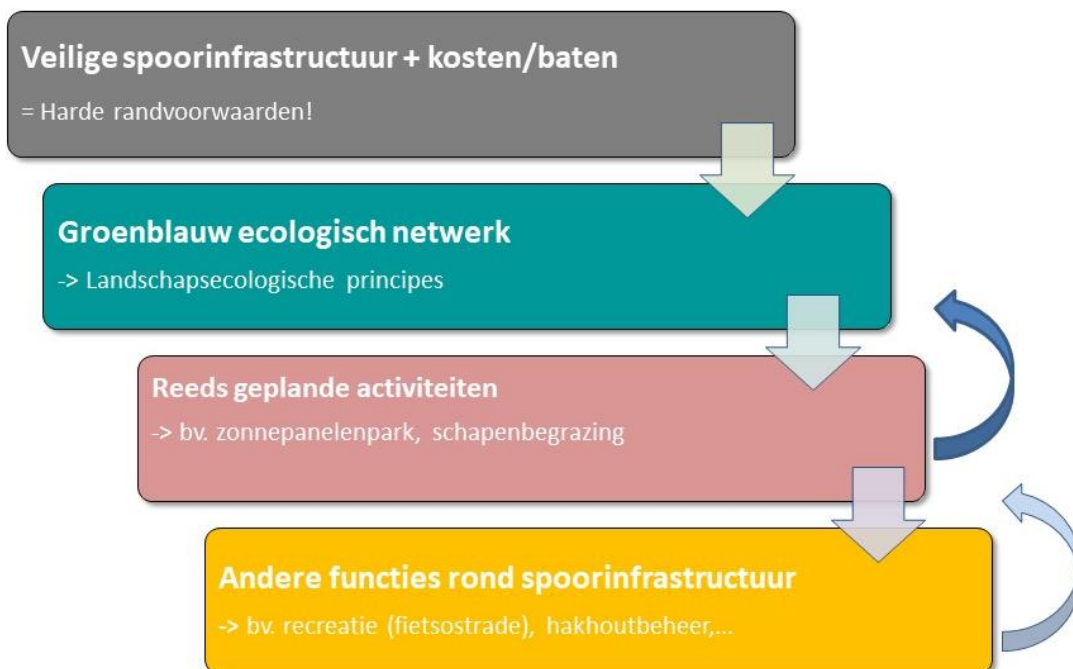
## Andere potentiële functies

Bijdrage aan streekidentiteit, (natuur-)educatieve functies, wetenschappelijk onderzoek, jacht in bepaalde omstandigheden, landbouw, waterafvoer en -infiltratie om onstabiele bermen te vermijden.

## 2.4 Hiërarchie van functies van multifunctionele spoorinfrastructuur

Om de diverse potentiële functies van multifunctionele spoorinfrastructuur (MFSI) te operationaliseren werd er gezocht naar een hiërarchie van functies. Tijdens een overleg met de milieudienst van Infrabel werd onderstaande hiërarchie voorgesteld (Figuur 4). De betekenis van deze hiërarchie is dat eerst de hoogste functie moet gegarandeerd worden vooraleer een volgende functie wordt ontwikkeld, enzoverder. Deze aanpak kan helpen bij het uitwerken van GBN langs spoorwegen.

### Hiërarchie van functies voor Dilbeek spoorinfrastructuur



Figuur 4: Hiërarchie van functies voor multifunctionele spoorinfrastructuur (MFSI).



## 2.5 Knelpunten en opportuniteiten

Tijdens de interne workshop werd gebrainstormd over mogelijke knelpunten en opportuniteiten voor multifunctionele spoorinfrastructuur, toegepast op Dilbeek (Tabel 1).

Tabel 1: Overzicht van knelpunten en opportuniteiten voor multifunctionele spoorinfrastructuur.

| Thema                                  | Knelpunten  | Opportuniteiten  |
|--|---|--|
| <b>Multifunctionaliteit</b>            | De percelen in eigendom van Infrabel zijn vaak beperkt tot een smalle strook waardoor niet alle gewenste functies een plaats kunnen krijgen. Natuur en biodiversiteit wordt bijvoorbeeld verstoord als er te veel andere functies gekoppeld worden. | Multifunctionele spoorinfrastructuur resulteert in een hogere maatschappelijk waarde, en kan andere partners mobiliseren voor bermbeheer.  |
|  | Begrazing combineren met wandel/fietsrecreatie moet doordacht gebeuren. Gebruik van juiste poorten is belangrijk zodat de schapen niet kunnen ontsnappen.   |  |
| <b>Vegetatie</b>                       | Vegetatie mag niet te hoog zijn i.f.v. zichtbaarheid en veiligheid van het spoorverkeer en omwille van het risico van bomen of takken op de sporen.   | Een volledig kale berm is niet wenselijk. Begroeiing van de berm zorgt voor stabiliteit en gaat erosie tegen.  |
|  | Voorkomen van exoten.   | Dilbeek kan een interessante case zijn als testzone om exoten op een ecologische manier te bestrijden.   |
| <b>Recreatie</b>                       | De ring rond Brussel is een barrière.   | Het aanleggen van een fietssnelweg naar Brussel is voor Dilbeek een zeer interessante mogelijkheid.  |
|  |   | Een fietssnelweg die ook toegankelijk is voor voertuigen van aangelanden zorgt meteen ook voor een goede toegankelijkheid voor het personeel en eventueel andere partijen (zoals de herder). |
|  |   | Aantrekkelijke zone voor recreanten en buurtbewoners zou een win/win zijn voor de gemeente.  |
| <b>Spoorweg-beheer</b>                 | De sporen dienen toegankelijk te blijven voor personeel, dit wordt bemoeilijkt door de omheiningen van de (schapen)weiden.  | Afrastering voor begrazing is tegelijk een barrière voor externen.   |
|  | Verhoogd risico van personen op de sporen.  | Meer dynamiek rond het spoor zal voor sociale controle zorgen, waardoor bepaalde problemen sneller gemeld kunnen worden.   |
|  | Kosten voor bermbeheer.   | Beheer door derden kan de kosten drukken.  |
| <b>Participatie &amp; communicatie</b> | Er is een gebrek aan kennis over management en communicatie met stakeholders. Daarnaast zijn er intern ook uitdagingen naar planning, communicatie en interne stroomlijning.  | Intern en extern managementsysteem opzetten rond MFSI.   |
| <b>Imago</b>                           |   | Hogere maatschappelijk waarde kan het imago van Infrabel boosten.  |





|                                 |  |   |
|---------------------------------|--|---|
| <p><b>Voorbeeld-functie</b></p> | <p>Deze situatie in Dilbeek is niet representatief waardoor de kopieerbaarheid van de blauwdruk in vraag gesteld kan worden. Bovendien zal het niet evident zijn om op basis van het eerste project meteen een blauwdruk te maken voor volgende projecten.</p> <p>Er is momenteel geen ervaring in het management van een dergelijk project.</p> | <p>Het is een opportuniteit om de case Dilbeek als basis te gebruiken om een strategie uit te bouwen. Het betreft vrij nieuwe infrastructuur, er is weinig bebouwing tot tegen het spoor en er zijn reeds enkele lopende projecten zoals schapenbegrazing, de Bruegelwandeling, etc.</p> <p>De case Dilbeek heeft enkele specifieke elementen zoals het viaduct of een recente uitbreiding van het spoor waardoor nog niet alle toegangen aanwezig zijn. Er is veel experimenteeruimte om te zoeken naar een nieuwe proces strategie. Dit project kan gezien worden als een leerproces.</p> |
|---------------------------------|--|---|

## 2.6 Aanzet voor ontwerp, bouwstenen en verder participatief proces

Op basis van de input uit de eerste workshop en de parallelle thematische werkgroepen (energie, recreatie en ecologie), werden de gewenste functies gevisualiseerd op een poster (Figuur 6). Hierbij werd rekening gehouden met de hiërarchie van functies zoals aangegeven door Infrabel (Figuur 4).

Tijdens een landschapsecologische scan van het gebied (Figuur 5) werden **vijf verschillende gewenste natuurtypes** voor verschillende deelgebieden geïdentificeerd:



Figuur 5: Veldbezoek rondom spoorinfrastructuur Dilbeek.

### Spoortaluds met schapenbegrazing.

De taluds in het zuidoosten van het projectgebied (de donkerrode aanduidingen op de kaart) worden momenteel reeds door schapen begrazed. Om de berm ecologisch te optimaliseren zou een halfopen parklandschap een potentieel hoge soortenrijkdom kunnen leveren. Idealiter bestaat de berm uit 75% bloemrijk grasland en 25% lage struiken en lage bomen. De uitgangssituatie om dit te realiseren is goed. Verder kunnen enkele bestaande struiken gemaaid en gekapt worden met variatie in tijd en ruimte, gecombineerd met periodes van schapenbegrazing (met eventueel mobiele afsluitingen om de schapen in de juiste delen te houden). Hiervoor is verder overleg met de schaapherder nodig.

### Wei- en hooiland.

In het noordoosten en het oosten van het studiegebied liggen enkele weilanden (licht oranje aangeduid op de kaart). Deze zijn in eigendom van verschillende organisaties, zoals ANB, Natuurpunt en Infrabel zelf. In de gegeven context zou ook hier een gradiëntrijk en soortenrijk grasland in parklandschap een ecologische meerwaarde kunnen betekenen. Het beheer kan bestaan uit maaien met eventueel nabegrazing door runderen of schapen na de hoofdbloei en broedtijd. Gradiënten kunnen gecreëerd worden door zgn. sinusbeheer, vb. door randen minder frequent te maaien en telkens andere vormen van randen te maaien.



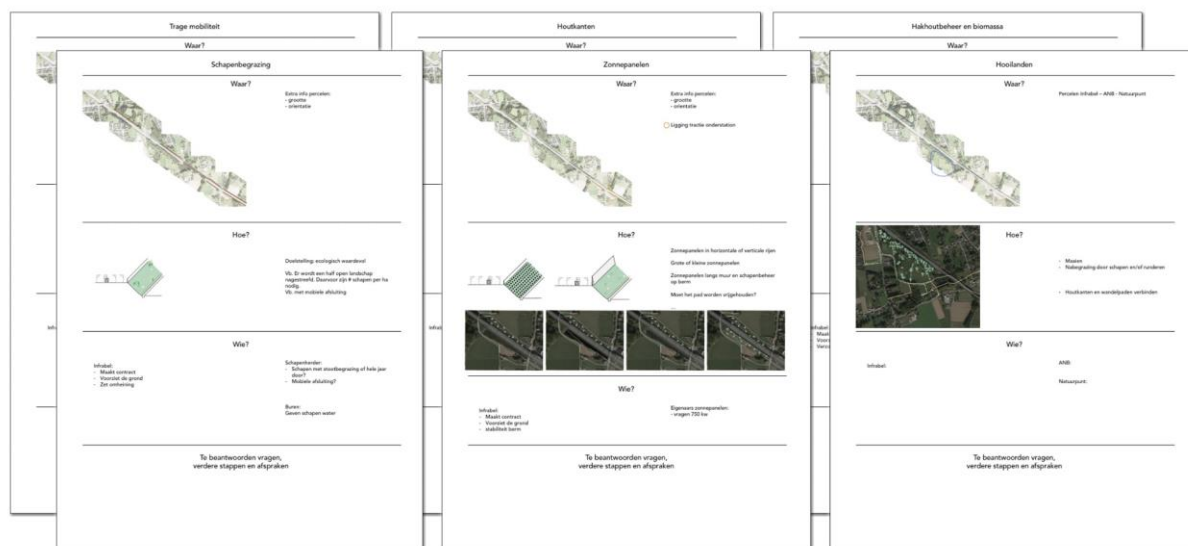




Figuur 6: Gewenste functies, synergiën en fricties rondom de Infrabel spoorinfrastructuur in Dilbeek.

Deze poster werd gebruikt als aanzet voor discussie i.f.v. de voorbereiding van de volgende workshop van Infrabel. Do volgende vragen werden behandeld: Wat is het doel van onze workshop? Welke stakeholders nodigen we uit? Wanneer nodigen we hen uit?

Ook werden reeds fiches opgemaakt per deelgebied of thema om de discussies tijdens de komende workshop te helpen structureren (Figuur 7). Op elk fiche worden de volgen vragen gesteld per deelgebied of thema: Waar?, Hoe?, Wie?, Te beantwoorden vragen, verdere stappen en afspraken.



Figuur 7: Zes fiches per deelgebied of thema om de discussies tijdens de komende workshop te helpen structureren.

## 2.7 Coalities en participatie

Het project ter bevordering van een multifunctionele spoorinfrastructuur in Dilbeek wordt als een **pilootproject** aanzien. Het heeft tot doel na te gaan of het investeren in een versterking van groenblauwe spoorinfrastructuur realiseerbaar is en in te passen is in de bestaande werking van Infrabel en haar exploitatie- en beheermodellen. Het werken vanuit een proefproject legt de focus op het gerealiseerd krijgen van een project met partners, de processtappen voor 'change management' in kaart te brengen, en intern proberen te werken aan een cultuurverandering. Voor dit laatste lijkt het opzetten van een duidelijke monitoring en evaluatie als strategie het meest voor de hand liggend, gezien voor de globale uitrol van zulk een project vooral gekeken zal worden naar een (financieel) kwantificeerbare strategie.

Het werken aan zowel een interne cultuurverandering als het opzetten van pilootprojecten heeft een invloed op de doelstelling van een participatietraject voor multifunctionele spoorinfrastructuur. Tijdens het bespreken van de case studie werden volgende **vier doelstellingen het participatietraject** centraal gesteld:

1. Identificeren van een duidelijke projectgroep en werking, op maat van het pilootproject.
2. In kaart brengen van mogelijk geïnteresseerde (en uitvoerende) actoren voor een groenblauwe bermstructuur.
3. Bouwen aan een lokaal waardenkader waarbinnen het duidelijk wordt welke maatschappelijke winsten er lokaal vallen te halen.
4. Verzamelen van voldoende informatie om de verschillende acties binnen het pilootproject te kunnen monitoren en evalueren.

Uiteraard is het onmogelijk om elk van de vier doelstellingen steeds binnen elke activiteit te integreren. Dit zal afhangen van de processtap en de betrokken actoren.

Samen met Infrabel werd beslist om verder na te denken over een **brede multi-stakeholderworkshop** met als doelstelling om een duidelijke projectstructuur en groep geïnteresseerden te lanceren. Het idee is om de eerder ontworpen fiches (Figuur 7) als ondersteunend materiaal voor de workshop te gebruiken.

Bij het ontwerpen van deze workshop is het belangrijk om volgende zaken mee te nemen.

1. De workshop start best vanuit een duidelijke visie en ambitie van Infrabel. Als trekkende partij en proceseigenaar is het belangrijk dat ze duidelijkheid geven over de mogelijkheden en randvoorwaarden alvorens te kijken hoe hier met een grote verscheidenheid aan partners uitvoering kan gegeven worden. Infrabel geeft dus best aan waar de beperkingen liggen wat betreft veiligheid en welke principes ze hanteren om het project te evalueren (bv. de mate van kostenneutraliteit). De bedenking hierbij is dat er best enkel met harde randvoorwaarden wordt gewerkt wanneer dit strikt noodzakelijk is.
2. Voor het opbouwen van zo'n ambitiekader lijkt het best dat er eerst een ecologische scan van het gebied wordt uitgevoerd om zo te kunnen aangeven wat de grote potenties zijn voor groenblauwe netwerken in het gebied.
3. Na het bevragen en aanvullen van het ambitiekader door de grotere groep aan stakeholders, richt het volgende deel van de workshop zich tot het verder uitwerken van mogelijke onderdelen van het pilootproject. Daarbij kunnen de eerder voorgestelde fiches van bouwstenen worden gebruikt om per onderdeel te kijken hoe:
  - hiervoor een projectstructuur kan worden opgezet,
  - welke ruimtelijke en beheermodellen het sterkst beantwoorden aan de voorgestelde ambities en mogelijke potenties voor een versterkt groenblauwnetwerk, en
  - wat de mogelijke relaties of conflicten met andere bouwstenen zijn.
4. In een volgende stap wordt er gekeken hoe de verschillende bouwstenen met elkaar overlappen en/of ze elkaar kunnen versterken.
5. Een laatste stap is het helder formuleren van volgende stappen en rollen: Wie wilt er op welke manier verder betrokken worden bij het project? Waar is er consensus over? Waar zijn bilaterale gesprekken nodig? Waar zitten we vast?

Het detailleren van de verschillende projectfiches kan over verschillende workshops worden verspreid afhankelijk van de complexiteit van het project. Op de langere termijn is het de bedoeling dat deze verschillende uitgewerkte fiches en bouwstenen kunnen uitgroeien tot een soort van 'best practices' boek, die ook binnen Infrabel kunnen gebruikt worden om een strategie rond groenblauwe spoorinfrastructuur verder uit te rollen. Doordat deze manier van werken sterk vertrekt van het opbouwen van (kleine) successen is het belangrijk dat het opzetten van een pilootproject niet vertrekt vanuit een te nauwe focus, maar dat vanaf het begin voldoende verscheidenheid in rekening wordt gebracht om zo de kans op kleine succes(jes) te verhogen.



