



INTERLEUVEN

ONDERNEMEND EN ONDERSTEUNEND

TRAGE
WEGEN >
V



BELEIDSKADER TRAAG NETWERK

GEMEENTE KORTENAKEN

Dienst mobiliteit
In samenwerking met vzw Trage Wegen
Versie januari 2024



Kortenaeken

INHOUDSOPGAVE

1. CONTEXT EN VOORGESCHIEDENIS	5
1.1. Eerdere trage wegenprojecten	5
1.2. Nieuwe regelgeving Gemeentewegen	7
2. BELEIDSKADER 'TRAAG NETWERK'	8
2.1. Visie gewenste ruimtelijke structuur 'traag netwerk'	9
2.1.1. Analyse lokale situatie	9
2.1.2. Beleids- en planningscontext	15
2.1.3. Wensbeeld 'traag netwerk'	17
2.2. Operationele beleidskeuze: uitbouwen van het netwerk	19
2.2.1. Verbinding tussen Miskom en Kortenaken.....	21
2.2.2. Verbinding tussen Kortenaken en Waanrode	24
2.2.3. Verbinding tussen Waanrode en Miskom	25
2.2.4. Verbinding tussen Waanrode en Kersbeek	27
2.2.5. Verbinding tussen Kersbeek en Miskom.....	28
2.2.6. Verbinding tussen Kersbeek en Ransberg	32
2.2.7. Verbinding tussen Miskom en Ransberg	33
2.2.8. Verbinding tussen Kersbeek en Hoeleden	35
2.2.9. Verbinding tussen Hoeleden en Stok.....	36
2.2.10. Verbinding tussen Hoeleden en Ransberg	37
2.2.11. Verbinding tussen Stok en Ransberg	40
2.2.12. Verbinding tussen Ransberg en Kortenaken	43
2.3. Het netwerk verder verfijnen	45
2.3.1. Verfijner tussen verbinding Kersbeek – Ransberg en verbinding Miskom – Ransberg	46
2.4. Missing links.....	47
2.5. Trage wegen als basis voor veilige en belevingsvolle routes in Kortenaken	48
3. AAN DE SLAG.....	49
4. AFWEGINGSKADER	51
5. BIJLAGEN	52
5.1. Bijlage 1: toegankelijkheidskaart trage wegen.....	52
5.2. Bijlage 2a: wensbeeld traag netwerk.....	52
5.3. Bijlage 2b: wensbeeld traag netwerk met trage wegen	52
5.4. Bijlage 3: strategische punten binnen de operationele beleidskeuze: uitbouwen van het netwerk	52
5.5. Bijlage 4: veilige en belevingsvolle routes door Kortenaken (7 kaarten)	52
5.6. Bijlage 5: afwegingskader	52

FIGUREN

Figuur 1: inventarisatiefiche.....	5
Figuur 2: overzichtskaart deelgebied Kortenaken (inventarisatiefase).	6
Figuur 3: voorbeeld van naambordje in de gemeente.	7
Figuur 4: inhoud van beleidskader.	8
Figuur 5: een aantal voorbeelden van trage (gemeente)wegen in Kortenaken.	8
Figuur 6: fysisch-geografische structuur van Kortenaken.....	10
Figuur 7: belangrijkste bovenlokale recreatieve routes of netwerken voor wandelaars.	12
Figuur 8: lokale wandelroutes in Kortenaken	13
Figuur 9: belangrijkste recreatieve routes of netwerken voor fietsers en ruiters.....	14
Figuur 10: kaartuitsnede met de trage wegen naar toegankelijkheid.	14
Figuur 11: trage wegen van Kortenaken in cijfers.	15
Figuur 12: kaartuitsnede van het fiets- en tragewegennetwerk uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.	17
Figuur 13: werksessie wensbeeld traag netwerk met gemeentediensten en Regionaal Landschap op 23-03-2023.	18
Figuur 14: kaartuitsnede van de kaart 'strategische punten binnen de operationele beleidskeuze: uitbouwen van het netwerk' (bijlage 3).	20
Figuur 15: voorbeeld van wandelweg in een akker en een draaipoortje.	20
Figuur 16: foto's van strategische plaats 1.	21
Figuur 17: foto's van strategische plaats 2.	22
Figuur 18: foto's van strategische plaats 3.	23
Figuur 19: foto's van verbinding tussen Kortenaken en Waanrode.	25
Figuur 20: foto van strategische plaats 4.	26
Figuur 21: foto's van strategische plaats 5.	27
Figuur 22: gedeeltelijke afschaffing van voetweg nr. 46 in 1962.....	29
Figuur 23: foto's van strategische plaats 6.	30
Figuur 24: foto's van strategische plaats 7.	31
Figuur 25: foto's van strategische plaats 8.	33
Figuur 26: foto's van strategische plaats 9.	34
Figuur 27: foto's van de verbinding tussen Kersbeek en Hoeleden.	36
Figuur 28: foto's van verbinding tussen Hoeleden en Stok.	37
Figuur 29: foto's van verbinding tussen Hoeleden en Ransberg.	38
Figuur 30: uitvergroting van gedeelte tussen Neerlintersesteenweg en Driesstraat.....	39
Figuur 31: luchtfoto van gedeelte tussen Neerlintersesteenweg en Driesstraat (bron: vansteelandt.obliquo.cloud/#).....	39
Figuur 32: foto van strategische plaats 10.	41
Figuur 33: foto's strategische plaats 11 (links van Neerlintersesteenweg).	42
Figuur 34: foto's strategische plaats 11 (rechts van Neerlintersesteenweg).	42
Figuur 35: voetweg nr. 30 op luchtfoto die het doorkruisen van weides, akkers en plantages laat zien met daarnaast de missing link die door een verlegging kan gecreëerd worden.	44
Figuur 36: begin van het tracé aan de Nachtegaalstraat.....	45
Figuur 37: afdruk van Atlas der Buurtwegen met onderdruk van luchtfoto, winter 2022 (bron: geopunt.be)	47
Figuur 38: voorbeeld van enkele missing links / voorgestelde tracés in het wensbeeld.....	48

KAARTEN

Kaart 1: volledige Velpepad-route van Kortenaken naar Hoeleden.	11
Kaart 2: ligging strategische plaats 1.	21
Kaart 3: ligging strategische plaats 2.	22
Kaart 4: ligging strategische plaats 3.	23
Kaart 5: ligging verbinding tussen Kortenaken en Waanrode.....	24
Kaart 6: ligging strategische plaats 4.	25
Kaart 7: ligging strategische plaats 5.	27
Kaart 8: ligging strategische plaats 6.	28
Kaart 9: ligging strategische plaats 7.	30
Kaart 10: ligging strategische plaats 8.....	32
Kaart 11: ligging strategische plaats 9.....	34
Kaart 12: ligging verbinding tussen Kersbeek en Hoeleden.	35
Kaart 13: ligging verbinding tussen Hoeleden en Stok.	36
Kaart 14: ligging verbinding tussen Hoeleden en Ransberg.....	38
Kaart 15: ligging strategische plaats 10.....	40
Kaart 16: ligging strategische plaats 11.....	41
Kaart 17: ligging strategische plaats 12.....	43
Kaart 18: situeringsplan verfijner	46
Kaart 19: ligging verfijner verbinding Kersbeek - Ransberg en verbinding Miskom - Ransberg.	46

1. CONTEXT EN VOORGESCHIEDENIS

Deze inleiding schetst beknopt de historiek rond trage wegen in Kortenaken en de aanleiding voor de opmaak van dit beleidskader.

1.1. Eerdere trage wegenprojecten

De gemeente Kortenaken zet al sinds 2012 – 2013 in op het thema trage wegen, van inventarisatie en visievorming tot terreinrealisatie. In gefaseerde trage wegenprojecten werd er in het verleden werk gemaakt van volgende onderdelen:

INVENTARISATIE

Het theoretische en potentiële trage wegennetwerk werd opgetekend op basis van (historische) kaartanalyse. De belangrijkste bronnen waren het wegenregister, de Atlas der Buurtwegen (incl. wijzigingen) en topokaarten. Met de hulp van geëngageerde inwoners en vrijwilligers werden de terreingegevens van de wegsegmenten (incl. fotografie) a.d.h.v. terreinbezoeken geïnventariseerd.

INVENTARIS TRAGE WEGEN	
Gemeente:	Deelgebied:
Nummer van de weg:	Datum terreinbezoek: .. / .. / 20..
Je naam:	
1. Omschrijf de ligging van de weg. (vb. Dit pad verbindt de Langestraat met de Broustraat.)	
.....	
Ken je de naam van de weg? (Dit is interessant voor eventuele naamdoorden of kaarten.)	
.....	
2. Kan je de weg of restanten ervan zien op het terrein?	
☐ Ja	☐ Ja, maar het is een straat voor auto-verkeer.
☐ Nee, er is geen enkel spoor van de weg te vinden. Neem zeker een foto.	
Wat is er wel te zien?	
(vb. "Er ligt een industrieterrein"; "De weg is opgegaan in een akker.")	
.....	
.....	
3. Is de weg helemaal toegankelijk?	
☐ Ja	☐ Nee, ik kan de weg niet helemaal afstappen. Neem een foto van het knelpunt en duid aan op de kaart.
Op welke plaats(en) is de weg ontoegankelijk?	
Je kan meerdere antwoorden kiezen.	
☐ Aan het begin- of eindpunt. Je kan de weg wel betreden langs de andere kant.	
☐ Je kan de weg betreden, maar een eindje verderop is de doorgang versperrd.	
☐ Een groter deel van de weg is versperrd (Maak een schets op de achterkant of op de kaart).	
Waarvoor is de weg niet toegankelijk?	
Je kan meerdere antwoorden kiezen.	
☐ De weg is dichtgegroeid, slecht onderhouden, stoet...	
☐ De weg is afgesloten met een poort, hek, draad, hek...	
☐ De weg is verboden in een akker, weil, tuin, gebouw...	
☐ De weg doet eruit als een private oprit, parking...	
☐ Verbodsteken (soortje "privé", "verboden toegang" ...)	
☐ Andere:	
4. Welke verharding heeft de weg? Je kan meerdere antwoorden kiezen.	
☐ Onverhard (aarde, grus...)	
☐ Halfverhard (grind, kiezel, gravel...)	
☐ Verhard (beton, asfalt, tegels...)	
☐ Mengvorm (betonstroken met gras of aarde ertussen...)	
☐ Andere:	
Hoe breed is de weg? Je kan meerdere antwoorden kiezen.	
☐ Smaller dan 2 meter	
☐ Breder dan 2 meter	
5. Omschrijf je foto's. (vb. "Viering de Kapelstraat"; "Modderig ter hoogte van bocht.")	
> Foto 01 -	
> Foto 02 -	
> Foto 03 -	
> Foto 04 -	
Heb je nog andere opmerkingen of informatie over deze weg? Gebruik gerust ook de achterkant van deze fiche.	
.....	

Figuur 1: inventarisatiefiche.



Figuur 2: overzichtskaart deelgebied Kortenaken (inventarisatiefase).

EVALUATIE

In een volgende fase werden verschillende publieke info- en inspraakmomenten georganiseerd. Daar werd het belang van trage wegen besproken en werden de doelstellingen verduidelijkt. Alle deelnemers kregen de kans om hun noden, bezorgdheden, suggesties en aandachtspunten m.b.t. trage wegen te uiten en (potentieel) belangrijke verbindingen (wenslijnen) voor voetgangers en / of fietsers op kaart in te tekenen.

FOCUS OP TERREIN

Gebaseerd op de output uit de voorgaande fasen, werden nadien een aantal quick wins en prioriteiten in uitvoering gebracht. Verspreid over het grondgebied werden naambordjes aan trage wegen geplaatst om ze beter bekend en herkenbaar te maken. Een aantal buurtwegen die in verval waren geraakt, werden opnieuw toegankelijk gemaakt of opgewaardeerd. Met subsidies van provincie Vlaams-Brabant kregen heel wat trage wegen in Kortenaken een naambordje.



Figuur 3: voorbeeld van naambordje in de gemeente.

1.2. Nieuwe regelgeving Gemeentewegen

Met het Vlaams decreet houdende de gemeentewegen oftewel Gemeentewegendecreet (GWD) van 3 mei 2019 kwam er een nieuw reglementair kader m.b.t. gemeentewegen. Het decreet heeft als doelstelling om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren én is gericht op de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen.

De inwerkingtreding van het decreet (sinds 1 september 2019) heeft tot gevolg dat het onderscheid tussen gewone gemeentewegen en buurtwegen verdwenen is. Het decreet bepaalt één juridisch statuut voor alle wegen in beheer van de gemeente en houdt eveneens in dat de procedures en de handhaving vereenvoudigd worden. De gemeenteraad beslist nu zelf over de aanleg, wijziging, verplaatsing en opheffing van gemeentewegen. Gemeenten kunnen hierbij hun visie op (een deel van de) gemeentewegen en zachte mobiliteit vastleggen in een beleidskader.

2. BELEIDSKADER 'TRAAG NETWORK'

In 2021 engageert gemeente Kortenaken zich om, onder begeleiding van Interleuven (projectcoördinator) en Trage Wegen vzw (partner), een 'beleidskader traag netwerk' op te maken, dat voldoet aan de bepalingen van het GWD.

Het beleidskader bestaat uit volgende onderdelen:

- een strategische visie op de gewenste ruimtelijke structuur of wensbeeld voor het 'traag netwerk';
- de rangschikking van ingrepen / maatregelen in een operationele beleidskeuze;
- een afwegingskader voor toekomstige wijzigingen aan het trage wegennetwerk.

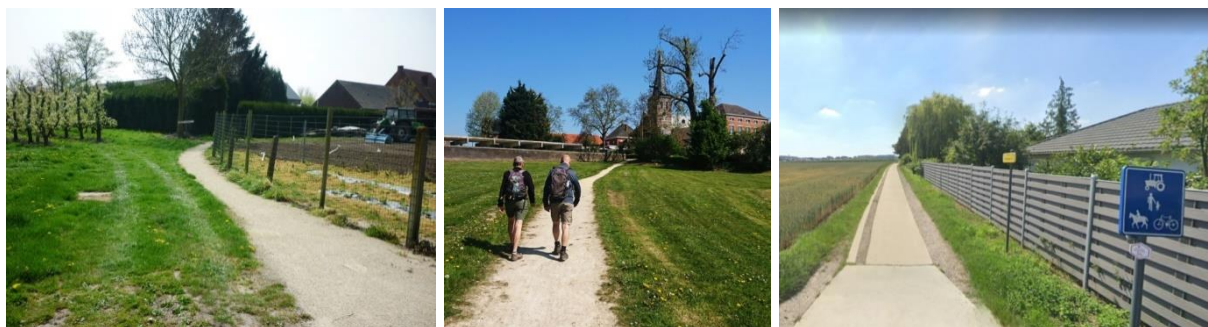


Figuur 4: inhoud van beleidskader.

Het voorliggende beleidskader vormt een visie en leidraad voor de gemeenteraad om gericht beslissingen te kunnen nemen in het kader van de uitbouw van een volwaardig traag netwerk in Kortenaken. Het werpt een licht op de onderbenutte troeven m.b.t. trage wegen en speelt in op kansen en toekomstperspectieven op het vlak van actieve mobiliteit.

Het beleidskader houdt geen beslissingen in over het juridische statuut of de exacte ligging van individuele verbindingen. Concrete acties m.b.t. het trage wegennetwerk dienen steeds weg per weg en met de nodige neutraliteit, transparantie en inspraak bekeken te worden, volgens de regelgeving van toepassing door het GWD.

De fundamenten van dit beleidskader zijn de trage wegen: alle wegen, paden of routes die niet toegankelijk zijn voor gemotoriseerd verkeer. Voetgangers en fietsers voelen er zich thuis en bepalen het ritme. Het zijn schoolvoorbeelden van kleine ruimtelijke elementen met een grote impact. Diversiteit is hun troef. De vorm, functie, uitstraling en inpassing van deze tracés in de omgeving varieert sterk. Ze zijn breed of smal, (half) verhard of onverhard, organisch ontstaan of doelbewust ontworpen, in mindere of meerdere mate aangekleed of uitgerust (met bijv. groenperkjies, zitbanken of verlichting), enz.



Figuur 5: een aantal voorbeelden van trage (gemeente)wegen in Kortenaken.

In de loop van het project werden verschillende gemeentediensten betrokken. Volgende werksessies en contactmomenten maakten deel uit van het proces:

6 december 2022:	startvergadering
23 maart 2023:	werksessie I – wensbeeld
19 juni 2023:	terugkoppeling met gemeente over stand van zaken
20 september 2023:	werksessie II – afstemmen ontwerp beleidskader
26 oktober 2023:	voorlopige vaststelling ontwerp-beleidskader gemeenteraad
3 november tot en met 3 december 2023:	openbaar onderzoek
6 november 2023:	infomarkt + adviesvraag dep. MOW, deputatie provincie en buurgemeenten
3 december 2023:	start behandeling bezwaren door gemeente
25 januari 2024:	definitieve goedkeuring beleidskader

Buiten deze officiële overlegmomenten met de gemeentediensten is er ook op regelmatige basis overleg geweest met Regionaal Landschap Zuid-Hageland, die momenteel bezig zijn met het uitwerken van het Velpepad door de Velpevallei.

2.1. Visie gewenste ruimtelijke structuur 'traag netwerk'

De visie op de gewenste ruimtelijke structuur voor het 'traag netwerk' omvat de ontwikkeling van een streef- of wensbeeld op lange termijn stapsgewijs opgebouwd vanuit de lokale situatie en de bestaande beleids- en planningscontext.

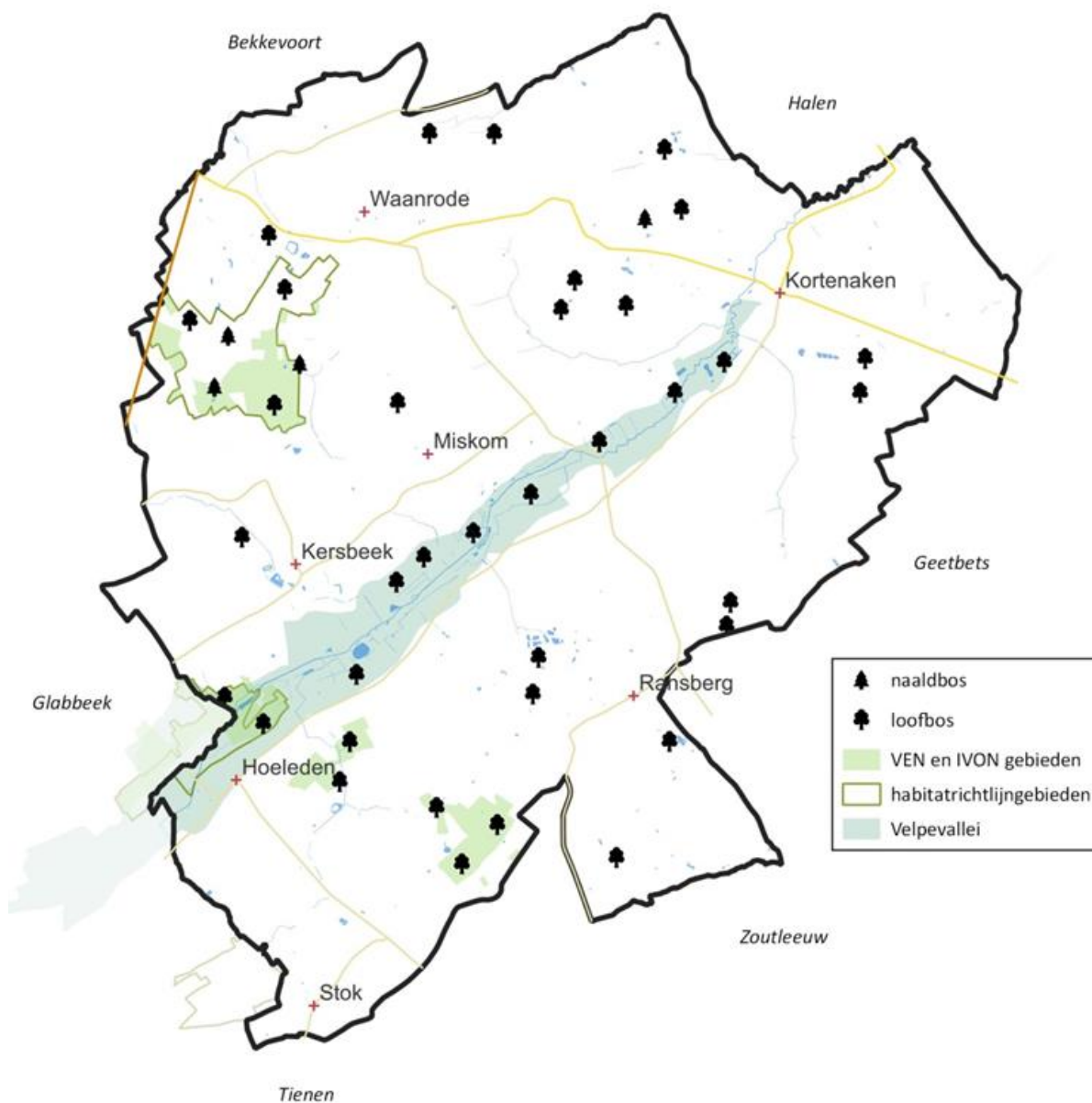
2.1.1. Analyse lokale situatie

Eerst is het belangrijk om de lokale situatie te analyseren om een basisidee te krijgen van: de fysisch-geografische structuur, bestaande niet-gemotoriseerde (routegebonden) recreatie en de status van het trage wegennetwerk.

FYSISCH-GEOGRAFISCHE STRUCTUUR

Naast Kortenaken zelf bestaat de gemeente uit de deelgemeenten Hoeleden, Kersbeek-Miskom, Ransberg, Waanrode en het gehucht Stok. De basisvoorzieningen zoals scholen, winkels en sportcentra bevinden zich in en aan die woonkernen. De buurgemeenten van Kortenaken zijn Bekkevoort, Geetbets, Glabbeek, Halen, Linter, Tienen en Zoutleeuw.

De gemeente wordt verder voornamelijk gekenmerkt door agrarische open ruimte met uitgestrekte akkers en weilanden, een aantal natuur- en bosgebieden (waaronder natura2000/habitatrichtlijngebied en Vlaams Ecologisch Netwerk) en de Velpevallei als belangrijke landschappelijke structuur.



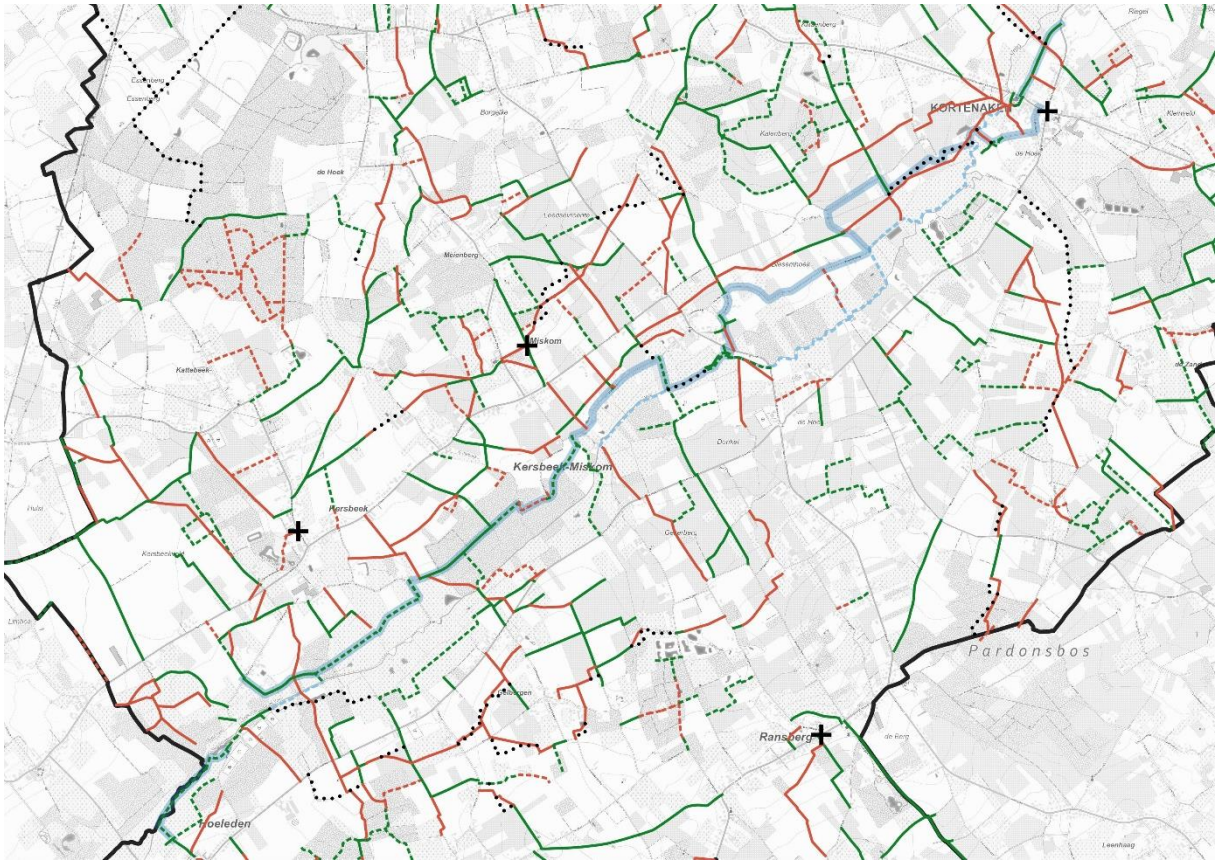
Figuur 6: fysisch-geografische structuur van Kortenaken.

VELPEPAD

Sinds 2017 werken verschillende overheden en organisaties aan een integraal project rond de Velpe, die in Bierbeek ontspringt, onder meer door Kortenaken loopt en uiteindelijk in de Demer in Halen uitmondt.

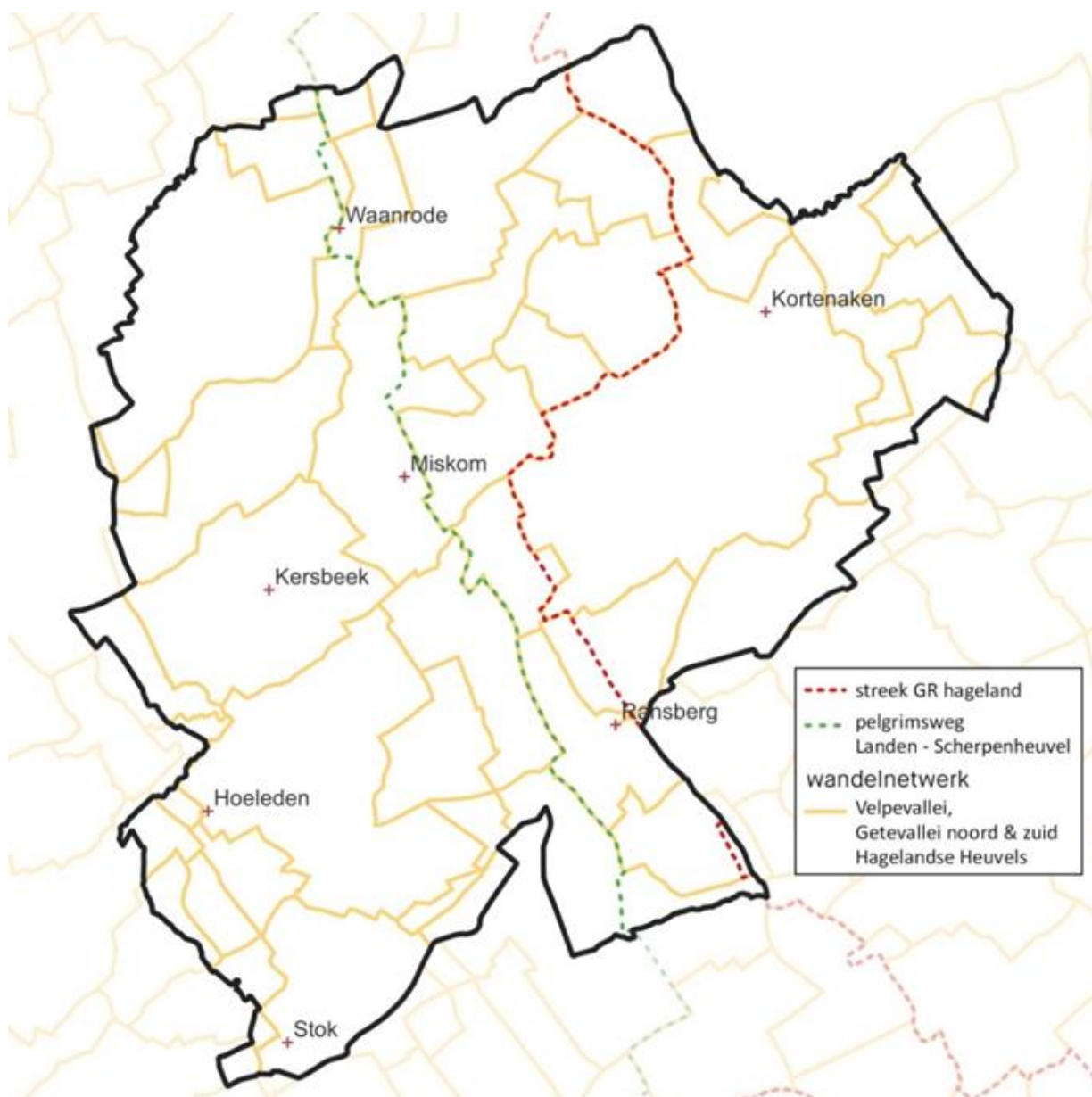
De ambitie van de samenwerking beoogt het ontwikkelen van een klimaatrobuuste vallei met ruimte voor duurzame landbouw en waterbeleving.

Om de vallei van de Velpe open te stellen en mensen meer vertrouwd te maken met dit prachtig stukje natuur, wordt het Velpepad ontwikkeld. Het Velpepad is een beoogd wandelpad dat slingert door de vallei, die op dit moment nog maar weinig ontsloten is voor recreanten. Het Velpepad wordt een overstroombaar wandeltraject, dat historische en nieuwe waterbelevingsplekken langs de beek met elkaar verbindt. Het traject maakt gebruik van bestaande trage wegen en stelt historische verbindingen opnieuw open. Het wordt geen traditioneel verhard wandelpad, maar een natuurlijke, avontuurlijke route waarbij de wandelaar alle aspecten van de vallei kan beleven.

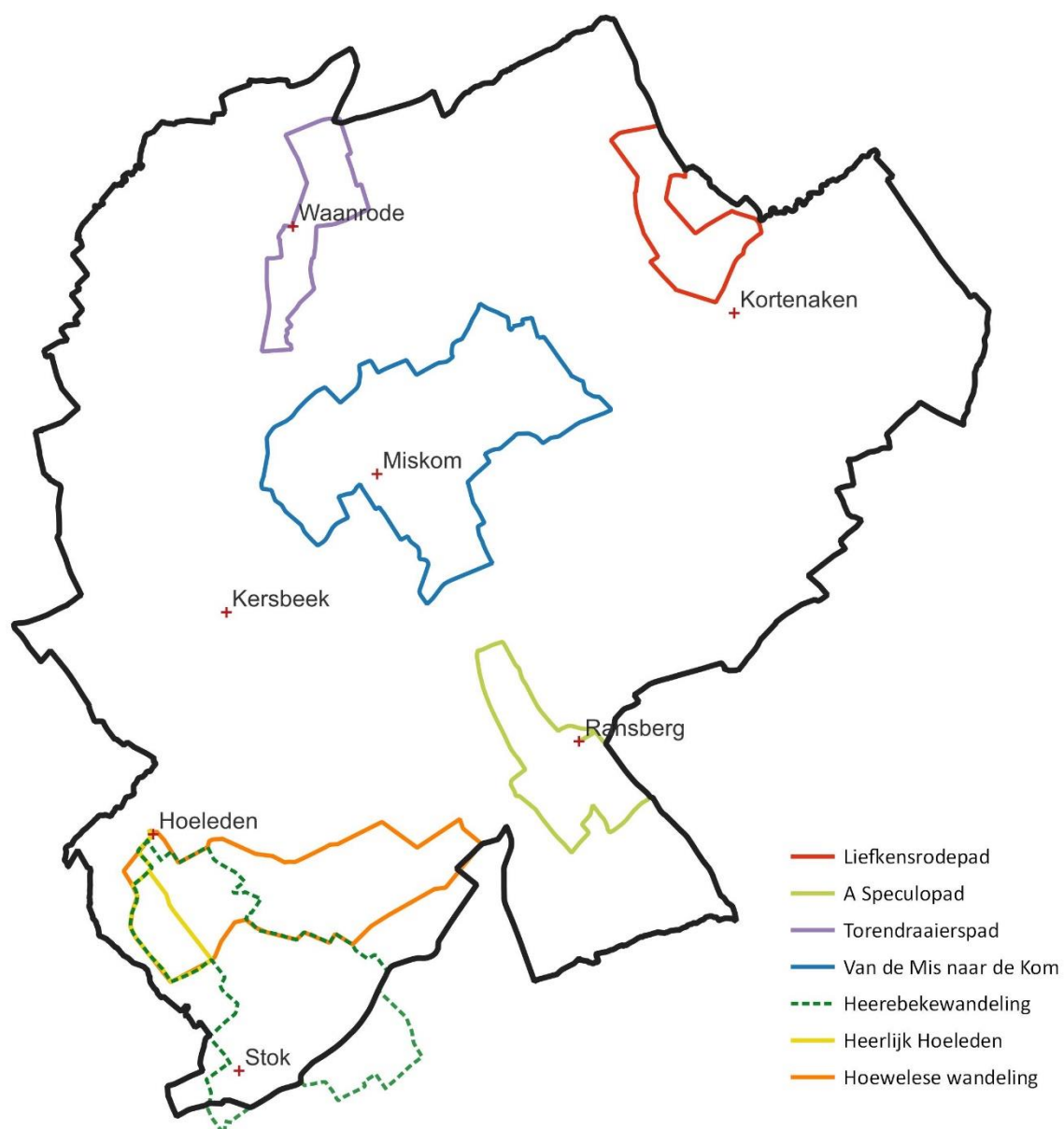


Kaart 1: volledige Velpepad-route van Kortenaken naar Hoeleden.

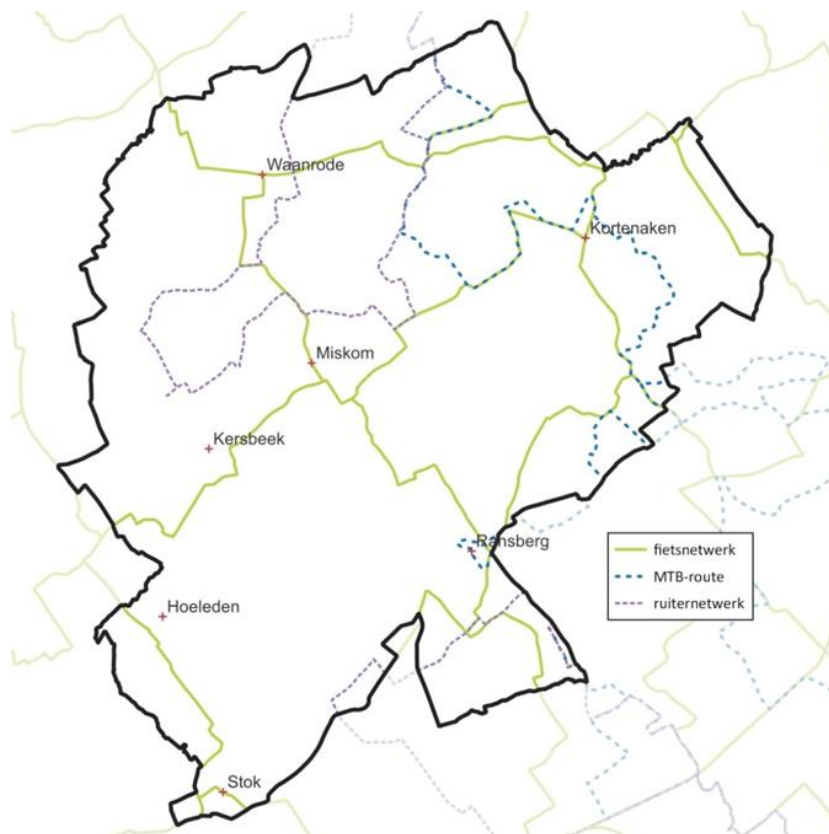
NIET-GEMOTORISEERDE (ROUTEGBONDEN) RECREATIE



Figuur 7: belangrijkste bovenlokale recreatieve routes of netwerken voor wandelaars.



Figuur 8: lokale wandelroutes in Kortenaken.



Figuur 9: belangrijkste recreatieve routes of netwerken voor fietsers en ruiters.

TRAGEWEGENNETWERK

Uit de tragewegeninventaris kunnen aan aantal cijfers afgeleid worden. Hieronder wordt een kaartuitsnede getoond; voor de gebiedsdekkende toegankelijkheidskaart gebaseerd op de gegevens uit 2015 zie bijlage 1.



Figuur 10: kaartuitsnede met de trage wegen naar toegankelijkheid.

De toegankelijkheidskaart (figuur 9) is gebaseerd op terreininventarisatie, (historische) kaartanalyse en op gegevens die ons door de overheid werden verstrekt. Ze vormt een momentopname en heeft geen juridische waarde.

Deze kaart, en met uitbreiding het beleidskader, wijzigt in geen geval het juridisch statuut van de opgenomen wegen. Het betekent niet omdat een weg op de kaart als toegankelijk is aangeduid, dat er ook op de weg een recht van doorgang aanwezig is. Het geeft alleen aan dat de weg op moment van de inventarisatie toegankelijk was. De weg kan wel een opportuniteit zijn om het wensbeeld van de gemeente te realiseren. Maar het wijzigen van het juridisch statuut van een weg kan enkel en alleen door de juiste procedure van het GWD te volgen, zoals beschreven in het afwegingskader (zie 4. Afwegingskader).

Het totale (theoretische of potentiële) trage wegennet in Kortenaken is ongeveer 184 km lang. Maar liefst 70 % van de wegsegmenten is opgenomen in de Atlas der Buurtwegen. De overige trage wegen zijn feitelijke trage wegen zoals trage wegen op openbaar domein, publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van doorgang en andere wegen en paden in feitelijke toestand van trage weg. Twee derde van de trage wegen werd als toegankelijk geïnventariseerd maar van de voormalige buurtwegen is slechts iets meer dan de helft toegankelijk.



Figuur 11: trage wegen van Kortenaken in cijfers.

2.1.2. Beleids- en planningscontext

De bestaande beleids- en planningscontext bevat verschillende – soms rechtstreekse – aanknopingspunten voor het beleidskader. Hieronder volgen een aantal relevante passages in diverse plannen en documenten.

MOBILITEITSPLAN (2018)

“Het potentieel van trage wegen is groot, zowel functioneel als recreatief, in en rond de dorpskernen en tussen de dorpen.”

(p. 5 – 2.1 Lokale mobiliteitstoestand)

“In en rond de kernen biedt het fijnmazig wegennet en potentieel aan trage wegen zeer goede aanknopingspunten voor duurzame verplaatsingen te voet en met de fiets. Hierdoor kan het potentieel voor dagelijkse (functionele) verplaatsingen te voet en met de fiets versterkt worden.”

(p. 9 – 2.2 Toekomstige mobiliteitsbehoeften)

"De afstanden in en rond de kernen en vooral het fijnmazige wegennet en het trage wegennetwerk, lenen zich ertoe om meer lokale verplaatsingen te voet of met de fiets te doen. Om dit te stimuleren, moeten de trage wegen in de nabijheid van de kern worden verbeterd en moet de snelheid in de kern laag zijn. Dit gebeurt door herinrichting en duidelijkere afbakening van de kernen en publieke ruimtes die uitnodigen tot het gebruik ervan."

(p. 25 – 6. Beleidsscenario Kortenaken)

"De gemeente werkt momenteel aan een trage wegenplan dat een inventaris van de staat van de trage wegen, een actieprogramma met prioriteiten en een afwegingskader omvat. Op basis van de inventaris werd een wensnet opgesteld. Hieruit werden de functionele trage wegen geselecteerd. Het trage wegenplan zou tegen de zomer van 2018 klaar moeten zijn. De gemeente geeft een belangrijke rol aan trage wegen voor functionele voetgangers- en fietsverplaatsingen omdat ze de veiligheid en het comfort van de voetgangers en fietsers kunnen vergroten."

(p. 38 – 6.3 Werkdomein B – netwerken per modus)

"Enkele belangrijke lokale fietsroutes voor schooljeugd en woon-werkverkeer lopen over trage wegen. De behoeften van gebruikers kunnen namelijk verschillen naargelang de leeftijd, het geslacht, de fietservaring, etc. Eén zelfde persoon kan zijn/haar routekeuze variëren afhankelijk van de situatie (gehaast of slecht weer: kortste route, nood aan stilte: rustige route in het groen, sociale veiligheid 's avonds: best verlichte route). Op basis van het grote potentieel aan trage wegen en de veiligheid en het comfort dat deze kunnen bieden in verschillende situaties, streeft de gemeente daarom naar een volledige ontvlechting van het fietsnetwerk door in te zetten op trage wegen."

(p. 41 – 6.3.1 B2: Fietsroutenetwerk)

"De gemeente maakt een prioriteit van het inschakelen van trage wegen om de dorpskernen beter bereikbaar te maken voor inwoners die te voet of met de fiets gaan."

(p. 52 – 6.5 Belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het vorige mobiliteitsplan)

GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN (2012)

"selectieve opwaardering van trage wegen: kortere en veiligere school- , werk- en winkelverplaatsingen, aantrekkelijke recreatieve wandel- en fietsroutes, cultureel-historisch waardevolle trajecten"

(p. 34 – 2.8.1 Mobiliteitsplan)



Figuur 12: kaartuitsnede van het fiets- en tragewegennetwerk uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

“Door een evenwicht na te streven tussen gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd verkeer wordt aan iedereen de mogelijkheid geboden zich op een milieuvriendelijke en sociale manier te verplaatsen. Dit wordt onder andere bereikt door het afstemmen van de verkeersstructuur op de globale ruimtelijke structuur, door concentratie van activiteiten, door het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer, door een selectieve opwaardering van trage wegen.”

(p. 107 – 7.2.3.4 *Streven naar een gedifferentieerde bereikbaarheid*)

MASTERPLAN KORTENAKEN (2014)

“Een gedeelte van het trage wegennetwerk in Kortenaak bestaat uit buurtwegen die al dan niet in een slechte staat verkeren. In functie van het stimuleren van lokale verplaatsingen met de fiets of te voet, wenst de gemeente Kortenaak deze buurtwegen terug open te stellen en te herwaarderen.”

(p. 15 – 4.4 *Mobiliteitsplan*)

“Een fijnmazig netwerk van trage wegen zorgt ervoor dat fietsen en wandelen in de kern wordt gestimuleerd.”

(p. 33 – 7.5 *Fijnmazig netwerk van trage wegen*)

2.1.3. Wensbeeld ‘traag netwerk’

Het GWD legt bijzondere nadruk op zachte mobiliteit. Het gemeentelijk beleid moet zich richten op de uitbouw van een veilig en fijnmazig netwerk aan lokale (trage) wegen.

De ontwikkeling van een zogenaamd ‘traag netwerk’ brengt samenhang in het vaak versnipperde geheel aan trage wegen. Het is een kwaliteitsvol geheel van wegen bedoeld voor actieve mobiliteit. Het wensbeeld voor het traag netwerk is een gemeentebreed streefbeeld op lange termijn, als leidraad voor de ontwikkeling en versterking van de lokale trage wegen. Het stapsgewijs opgebouwde wensbeeld is richtinggevend en dynamisch en kan wijzigen in functie van realisaties en toekomstige opportuniteiten.

Voor de kaart met het wensbeeld voor het traag netwerk: zie bijlage 2a en 2b.

OPBOUW & UITGANGSPUNTEN

- Het wensbeeld integreert de aanknopingspunten en de inzichten uit de eerdere trage wegenprojecten (zie 1.1), de analyse van de lokale situatie (zie 2.1.1) en de bestaande beleids- en planningscontext (zie 2.1.2).
- Het wensbeeld is gericht op de verbinding en ontsluiting van de verschillende dorpskernen / basisvoorzieningen.
- Het wensbeeld verbetert de verbinding en ontsluiting van de bos- en natuurgebieden met de Velpevallei als prominente landschappelijke drager.
- Het wensbeeld heeft aandacht voor verbinding met buurgemeenten waarbij bestaande trage wegeninventarissen de leidraad zijn.
- Het wensbeeld is enerzijds opgebouwd uit trage wegen, vrij van autoverkeer (doorsteken, paadjes, veldwegen, steegjes e.d.). Daarbij wordt maximaal ingezet op toegankelijke trage wegen (rekening houdend met een beperkte omrijfactor) en potentieel te herwaarderen trage voet- en buurtwegen.
- Anderzijds, wordt het trage wegennetwerk aangevuld met wegsegmenten waar wel autoverkeer voortkomt, maar waarbij de mobiliteitsfunctie bij voorkeur gericht is op de functies 'toegang geven of verblijven' (autoluwe en wandel- en fietsvriendelijke straten zoals zones 30, erven en woonerven, fietsstraten e.d.). Onaan trekkelijke betonbanen met snel of zwaar verkeer worden zoveel mogelijk vermeden.
- Het wensbeeld kreeg mee vorm op een werksessie met verschillende gemeentediensten (omgeving - milieu – sport – vrije tijd – toerisme) en Regionaal Landschap Zuid-Hageland. Deze werksessie vond plaats op 23 maart 2023 in het gemeentehuis van Kortenaak.



Figuur 13: werksessie wensbeeld traag netwerk met gemeentediensten en Regionaal Landschap op 23-03-2023.

De cartografische weergave van het wensbeeld voor het traag netwerk – zie **bijlage 2a** – is concreet opgebouwd uit:

- **dorpskernverbindingen:** belevingsvolle, veilige verbindingen tussen de kernen die de ruggengraat van het wensbeeld vormen;
- **verfijners:** trajecten die de mazen tussen de dorpskernverbindingen verder verdichten;
- **Velpepad:** continue route doorheen de Velpevallei (verbinding Kortenaken – Kersbeek-Miskom – Hoeleden), met een prioritair te onderzoeken tracé en eventuele alternatieven / uitbreidingen;
- **connecties buurgemeenten:** verbindingen die de kernen connecteren met de omliggende gemeenten, met op sommige locaties voorgestelde opgaves voor de buurgemeenten.

Binnen de gemeente zijn er verschillende wenslijnen waarop de gemeente zich wenst te focussen. Elke wenslijn is een verbinding tussen de verschillende dorpskernen / gehuchten binnen de gemeente:

1. verbinding tussen Miskom en Kortenaken;
2. verbinding tussen Kortenaken en Waanrode;
3. verbinding tussen Waanrode en Miskom;
4. verbinding tussen Waanrode en Kersbeek;
5. verbinding tussen Kersbeek en Miskom;
6. verbinding tussen Kersbeek en Ransberg;
7. verbinding tussen Miskom en Ransberg;
8. verbinding tussen Kersbeek en Hoeleden;
9. verbinding tussen Hoeleden en Stok;
10. verbinding tussen Hoeleden en Ransberg;
11. verbinding tussen Stok en Ransberg;
12. verbinding tussen Ransberg en Kortenaken.

In **bijlage 2b** wordt ook de tragewegeninventaris getoond, met onderscheid naar toegankelijkheid en of de rooilijn al dan niet opgenomen is in de Atlas der Buurtwegen. Zo kan je tegelijkertijd zien waar het wensbeeld samenvalt met een toegankelijke of ontoegankelijke trage (buurt)weg, een straat of een missing link / voorstel tracé.

De trage wegen die samenvallen met het wensbeeld zijn in dit beleidskader als prioritair te beschouwen. Maar verspreid over het grondgebied liggen er nog trage wegen die niet expliciet in het wensbeeld zijn opgenomen. Dit wil niet zeggen dat deze wegen helemaal niet belangrijk zijn of dat er met betrekking tot die wegsegmenten geen acties ondernomen kunnen worden. Stapsgewijze onderhouds- en herstelacties op die plekken zorgen evengoed voor het fijnmaziger maken van het netwerk.

2.2. Operationele beleidskeuze: uitbouwen van het netwerk

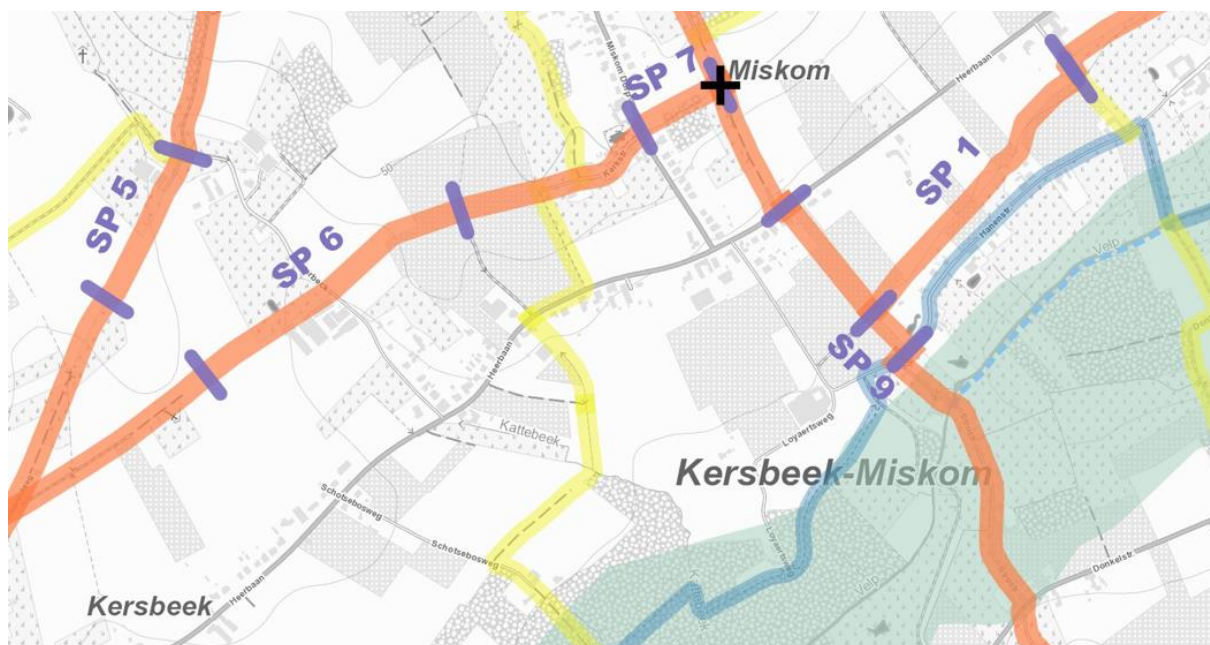
Leggen we het geconcretiseerd wensbeeld naast het actueel traag netwerk, dan wordt al snel duidelijk dat er nog heel wat werk aan de winkel is om deze visie op het traag netwerk van de toekomst in de praktijk te realiseren.

Samen met de gemeente kozen we een operationele beleidskeuze uit waaraan de gemeente stapsgewijs zal werken om de langetermijnvisie van het wensbeeld naar de praktijk te brengen.

Deze operationele keuze focust op het vervolledigen van het netwerk dat bestaat uit de verschillende prioritaire wenslijnen in het wensbeeld.

Per wenslijn overlopen we de strategische plaatsen waar acties nodig zijn om het netwerk daar te vervolledigen of (weer) te herstellen. Telkens worden de ligging, de huidige status en adviezen m.b.t. mogelijke ingrepen beschreven.

De volledige overzichtskaart van de strategische plaatsen wordt gevisualiseerd in bijlage 3.



Figuur 14: kaartuitsnede van de kaart 'strategische punten binnen de operationele beleidskeuze: uitbouwen van het netwerk' (bijlage 3).

Tijdens het onderzoek naar de huidige status van de wenslijnen, is gebleken dat verschillende trage wegen verdwijnen in weilanden en akkers. Er zijn echter op terrein voldoende voorbeelden te vinden waaruit blijkt dat het gebruik van trage wegen tussen weilanden en akkers niet voor conflicten zorgt. Zo zijn er tal van voorbeelden waarbij de landbouwer jaarlijks de wandelwegen omploegt en waar telkens opnieuw terug een smal wandelspoor ontstaat door de akker. Voor een wandelweg in weilanden wordt vaak gebruik gemaakt van draaiportjes, klaphekjes, opstapjes, enz.



Figuur 15: voorbeeld van wandelweg in een akker en een draaiportje.

2.2.1. Verbinding tussen Miskom en Kortenaken

2.2.1.1. Strategische plaats 1 (SP1)

Ligging:



Kaart 2: ligging strategische plaats 1.

Status: het tracé komt overeen met delen van voetwegen 64 en 42 uit de Atlas der Buurtwegen (1,65 m breed). Het is op de perceelsgrens gelegen tussen akkers, plantages en weiland, maar is grotendeels ontoegankelijk of verdwenen.



1



2



3

Figuur 16: foto's van strategische plaats 1.

Advies: in overleg met de eigenaars / aangelanden het tracé herstellen op de perceelsgrens.

2.2.1.2. Strategische plaats 2 (SP2)

Ligging:



Kaart 3: ligging strategische plaats 2.

Status: het tracé komt overeen met een deel van voetweg 42 uit de Atlas der Buurtwegen (1,65 m breed) en is op de perceelsgrens gelegen tussen akkers, plantages en weiland, maar enkel het oostelijk deel is toegankelijk.

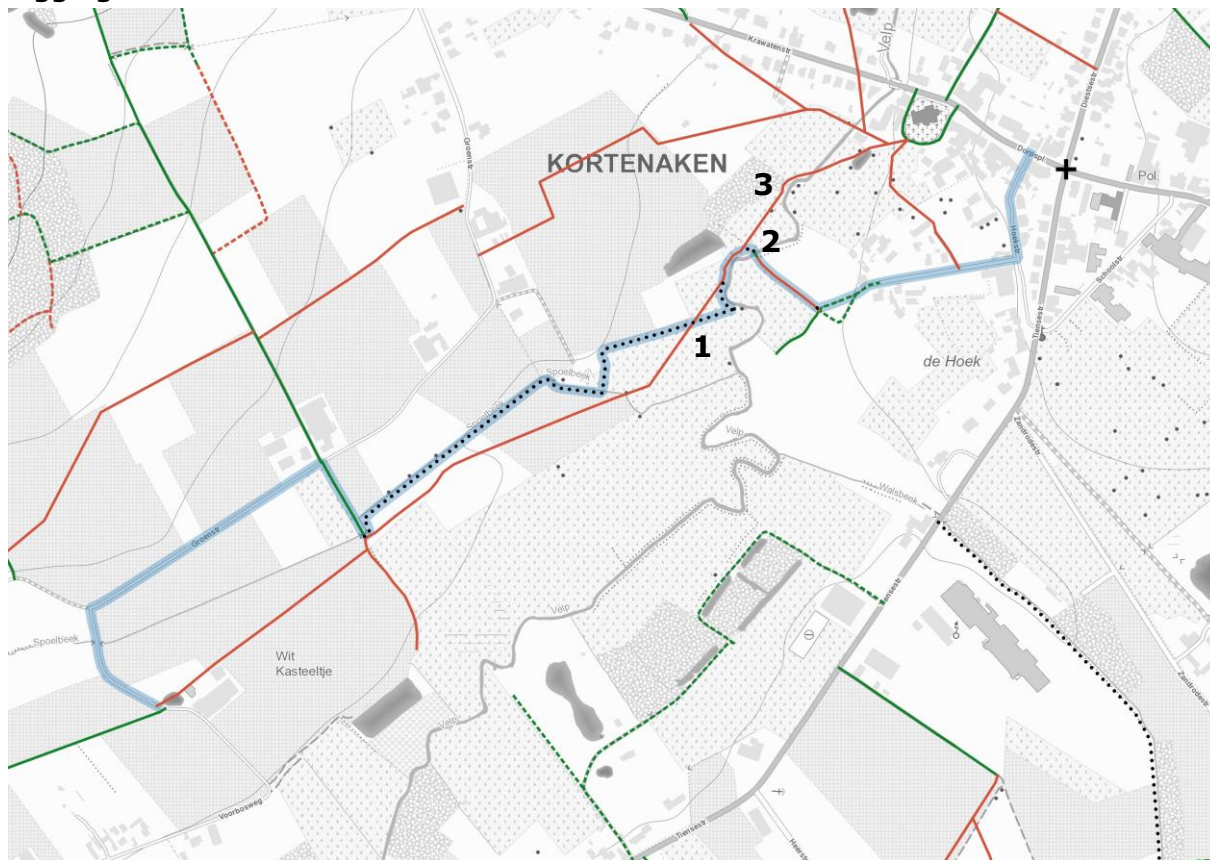


Figuur 17: foto's van strategische plaats 2.

Advies: in overleg met de eigenaars / aangelanden het tracé herstellen op de perceelgrenzen.

2.2.1.3. Strategische plaats 3 (SP3)

Ligging:



Kaart 4: ligging strategische plaats 3.

Status: het (voorgestelde) tracé komt overeen met ontoegankelijke / verdwenen delen van voetwegen 42 en 65 en buurtweg 39 uit de Atlas der Buurtwegen (respectievelijk 1,65 m – 1,60 m – 2,4 m breed), is gelegen tussen akkers, plantages en weiland en kruist oostelijk de Velp naar de Hoekstraat. De verbinding valt samen met een deel van het beoogde Velpepad.



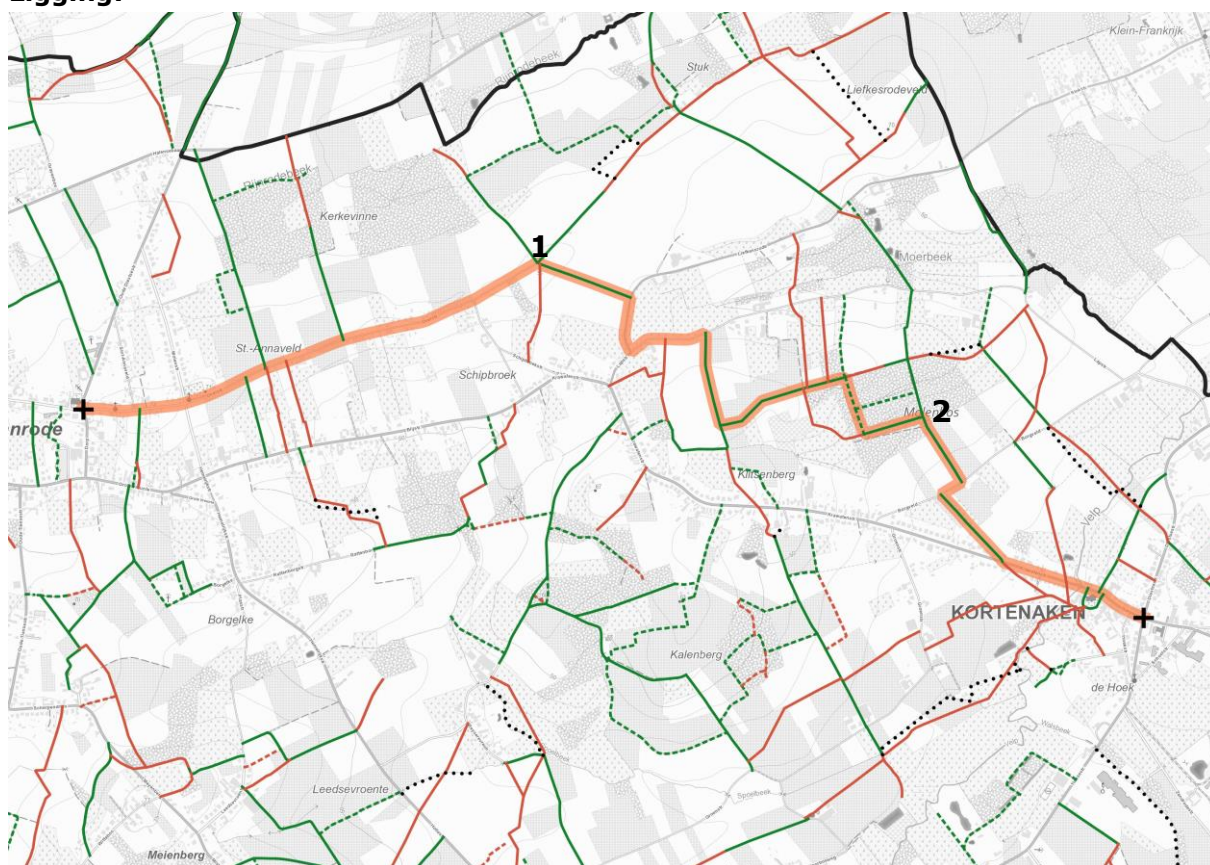
Figuur 18: foto's van strategische plaats 3.

Advies:

- de delen van voetwegen 42 en 65 in overleg met de eigenaars / aangelanden verplaatsen bv. langs de perceelgrenzen (de historische tracés lopen in de huidige situatie dwars door verschillende percelen);
- het deel van buurtweg 39 herstellen langs de perceelsgrens;
- ter hoogte van de kruising met de Velpe lijkt nog een brugje te bestaan dat opgewaardeerd kan worden om de verbinding te sluiten.

2.2.2. Verbinding tussen Kortenaken en Waanrode

De trage wegen die deel uitmaken van deze wenslijn, zijn goed toegankelijk. Bijgevolg is er voor deze wenslijn, buiten het onderhouden van de trage wegen, geen bijkomend advies nodig.

Ligging:

Kaart 5: ligging verbinding tussen Kortenaken en Waanrode.



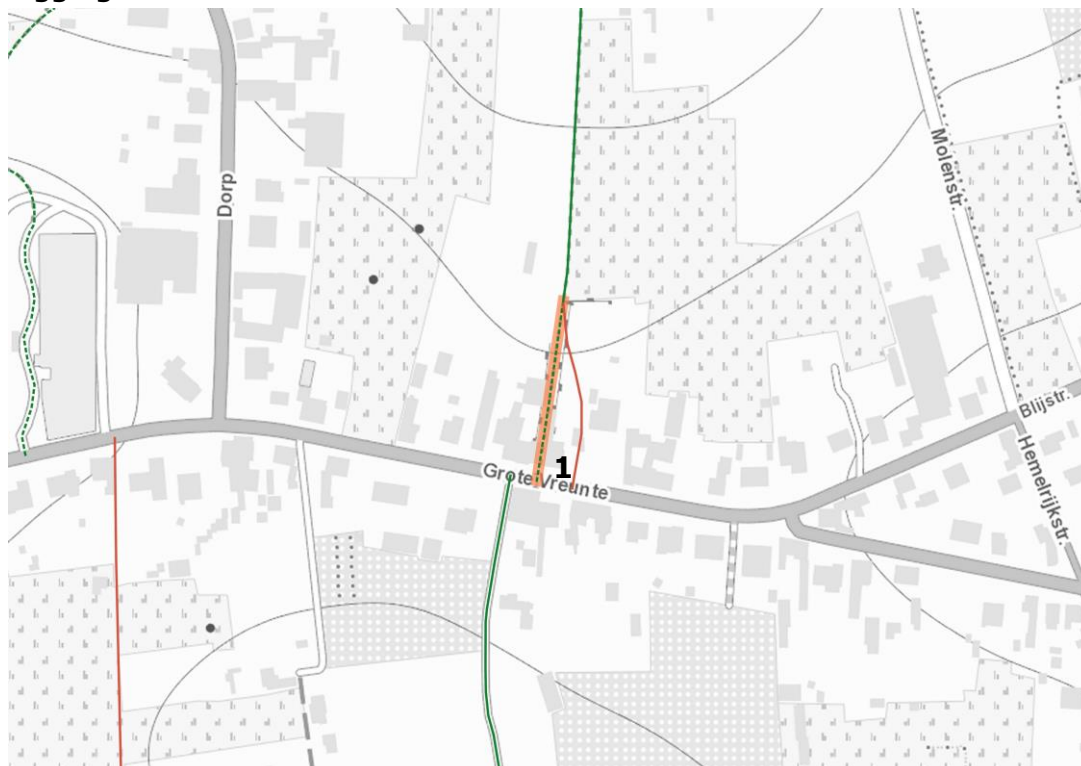
Figuur 19: foto's van verbinding tussen Kortenaak en Waanrode.

2.2.3. Verbinding tussen Waanrode en Miskom

Ook het traject van deze wenslijn is goed toegankelijk. Er is één knelpunt dat juridisch gereguleerd zou moeten worden.

2.2.3.1. Strategische plaats 4 (SP 4)

Ligging:



Kaart 6: ligging strategische plaats 4.

Status: deze verbinding is in de Atlas der Buurtwegen gekend als voetweg 26. Aan de kant van Overstraat is de voetweg toegankelijk. Deze loopt tussen de weilanden over de perceelgrenzen. De aansluiting met de Grote Vreunte loopt oorspronkelijk volgens de Atlas der Buurtwegen meer naar rechts door de tuin van de woning met huisnummer 33 om vervolgens tussen de woningen met huisnummer 33 en 31 de aansluiting te maken met de Grote Vreunte. De voetweg heeft een breedte van 1,60 m.



Figuur 20: foto van strategische plaats 4.

Advies: het laatste gedeelte van dit tracé officieel te verleggen naar het wandelpad dat gebruikt wordt en opgenomen is in het wandelknooppuntennetwerk van de provincie.

2.2.4. Verbinding tussen Waanrode en Kersbeek

2.2.4.1. Strategische plaats 5 (SP5)

Ligging:



Kaart 7: ligging strategische plaats 5.

Status: dit gedeelte van de verbinding tussen Waanrode en Kersbeek Dorp staat in de Atlas der Buurtwegen als buurtweg 18 (3,30 m breed). Het eerste stukje loopt over een landbouwerf. Daarna verdwijnt de weg in een veld. Uiteindelijk wordt de weg terug toegankelijk tot aan het kruispunt met buurtweg 40. Na het kruispunt gaat de weg over in de Slagveldweg. Het tracé loopt over de perceelgrenzen tussen de akkers en de weilanden.



Figuur 21: foto's van strategische plaats 5.

Advies: het ontoegankelijk gedeelte opnieuw openmaken en herstellen volgens de Atlas der Buurtwegen in overleg met eigenaars / aangelanden.

2.2.5. Verbinding tussen Kersbeek en Miskom

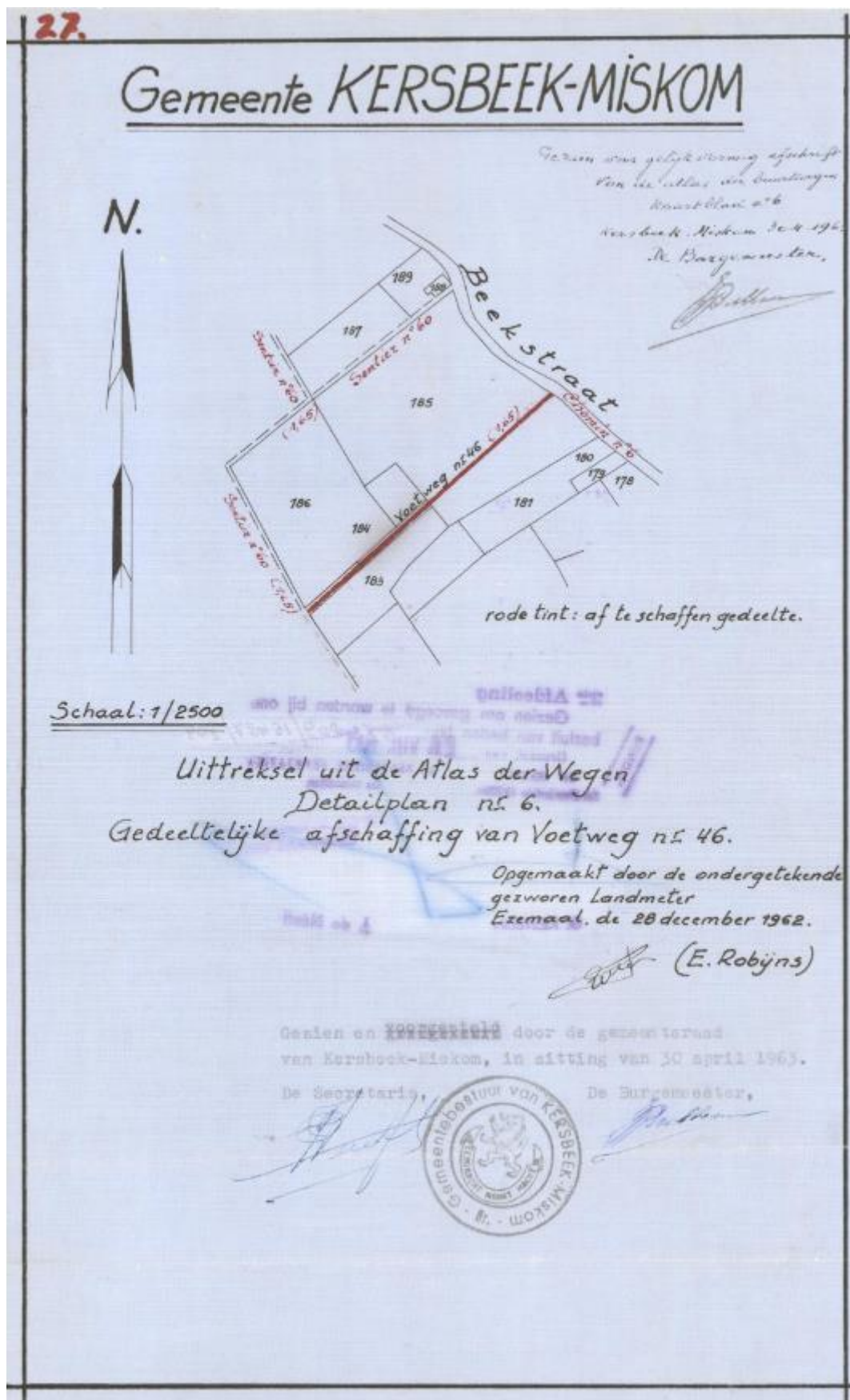
2.2.5.1. Strategische plaats 6 (SP6)

Ligging:



Kaart 8: ligging strategische plaats 6.

Status: het eerste gedeelte, startend aan de Slagveldweg, is buurtweg 40 uit de Atlas der Buurtwegen en heeft een breedte van 3,30 m. Het laatste deel is echter ontoegankelijk, aangezien de weg verdwijnt in een veld. Buurtweg 40 gaat vervolgens over in voetweg 46 (breedte: 1,65 m). Dit gedeelte is echter in 1962 afgeschaft, maar vormt de missing link om een verbinding te maken met de straat Terbeck. Na het oversteken van Terbeck is voetweg 46 nog aanwezig, maar ontoegankelijk, aangezien hij verdwijnt in de omliggende weilanden en akkers. Het grootste deel van het tracé loopt gelijk met de perceelgrenzen.



Figuur 22: gedeeltelijke afschaffing van voetweg nr. 46 in 1962.



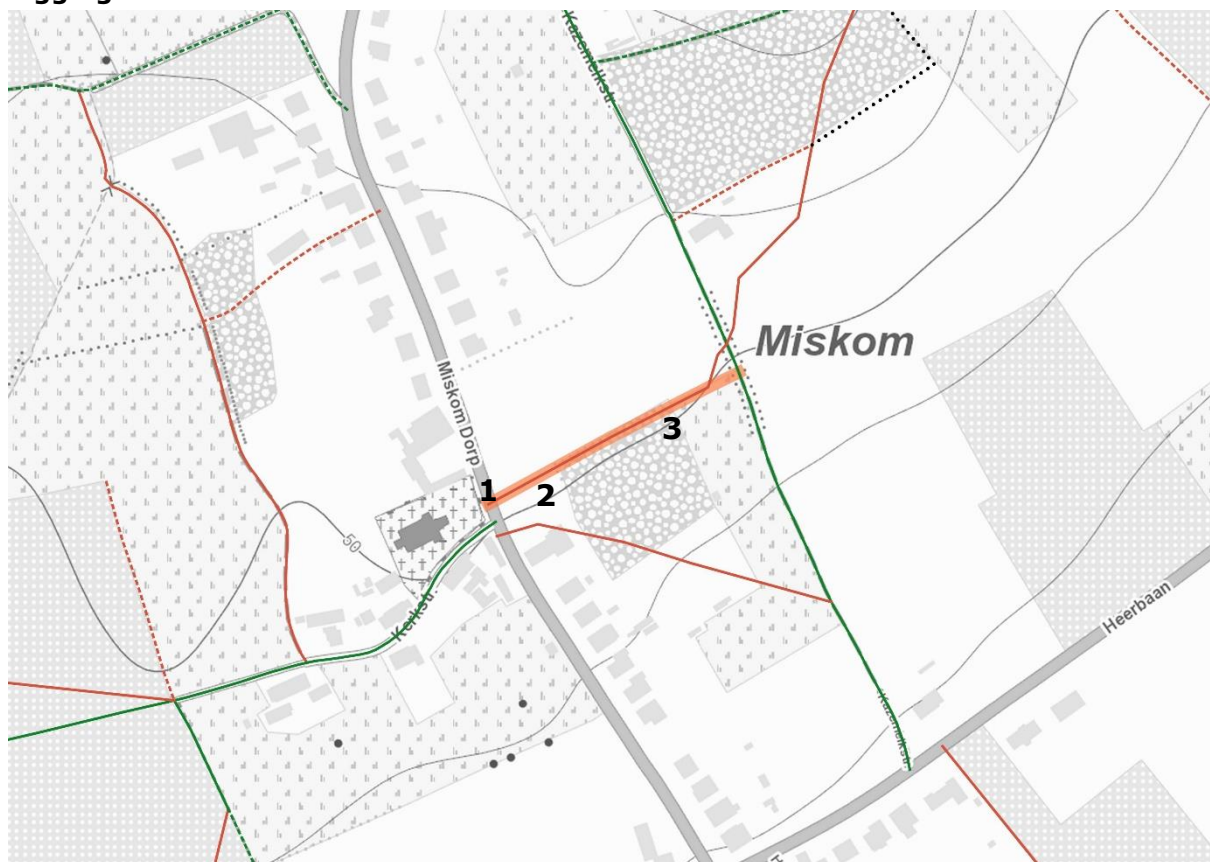
Figuur 23: foto's van strategische plaats 6.

Advies:

- in overleg met de eigenaars / aangelanden het tracé van buurtweg 40 herstellen;
- in overleg met de eigenaars / aangelanden de missing link oplossen langs de perceelgrenzen, m.a.w. een stukje gemeenteweg (opnieuw) aanleggen;
- in overleg met de eigenaars / aangelanden het deel van voetweg 46 ten oosten van Terbeck herstellen.

2.2.5.2. Strategische plaats 7 (SP7)

Ligging:



Kaart 9: ligging strategische plaats 7.

Status: dit gedeelte is in de Atlas der Buurtwegen gekend als voetweg nr. 46. Momenteel is deze voetweg niet toegankelijk. De oorspronkelijke voetweg heeft een breedte van 1,65 m en valt samen met de huidige perceelgrenzen. Enkel op het einde naar buurtweg nr. 17 toe, wijkt de voetweg af van de perceelsgrens. De voetweg verdwijnt in de omliggende akkers en weilanden.



Figuur 24: foto's van strategische plaats 7.

Advies: in overleg met de eigenaars / aangeladen het tracé grondig herstellen langs de perceelgrenzen.

2.2.6. Verbinding tussen Kersbeek en Ransberg

2.2.6.1. Strategische plaats 8 (SP8)

Ligging:



Kaart 10: ligging strategische plaats 8.

Status: dit gedeelte staat in de Atlas der Buurtwegen gekend als voetweg nr. 43 en is momenteel volledig ontoegankelijk. De oorspronkelijke weg heeft een breedte van 1,65 m en valt samen met de huidige perceelsgrenzen. De buurtweg verdwijnt in de omliggende akkers en weilanden.



1



2

Figuur 25: foto's van strategische plaats 8.

Advies: in overleg met de eigenaars / aangelanden het tracé herstellen volgens de Atlas der Buurtwegen om deze wenslijn te sluiten.

2.2.7. Verbinding tussen Miskom en Ransberg

Op de verbinding tussen Miskom en Ransberg valt het knelpunt grotendeels samen met een deel van de reeds besproken strategische plaats 1, op de verbinding tussen Miskom en Kortenaken. Het resterende deel van het knelpunt wordt besproken als strategische plaats 9.

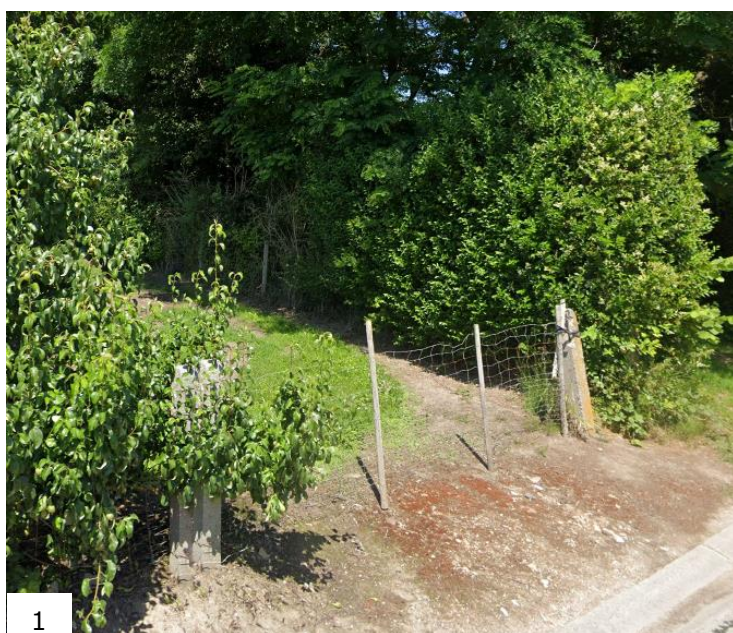
2.2.7.1. Strategische plaats 9 (SP9)

Ligging:



Kaart 11: ligging strategische plaats 9.

Status: dit segment valt samen met de voetweg nr. 64 en heeft een breedte van 1,65 m. De weg loopt langs een plantage en een bebost perceel. Het spoor van de weg lijkt nog aanwezig, maar de weg zelf is niet meer toegankelijk door een afsluiting.



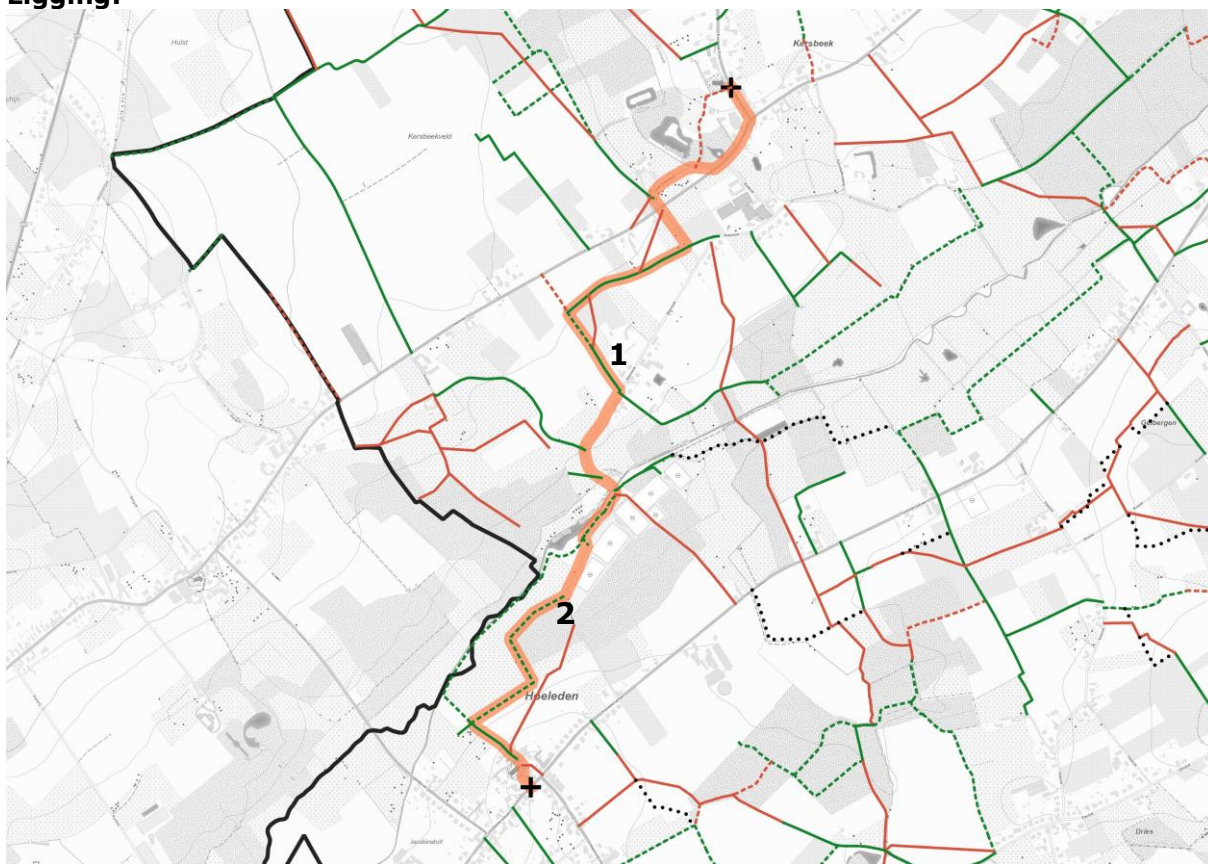
Figuur 26: foto's van strategische plaats 9.

Advies: in overleg met de eigenaars / aangelanden de afsluiting verplaatsen en het tracé opnieuw openstellen.

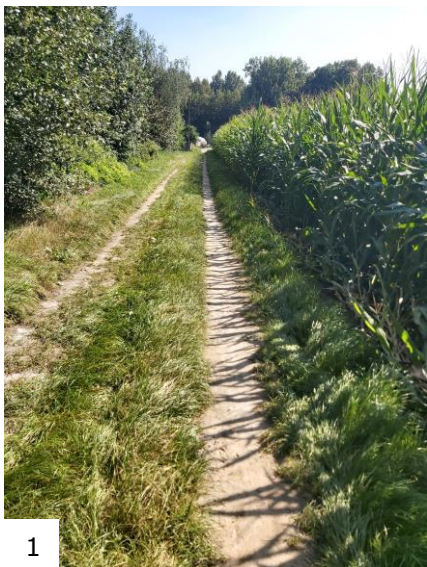
2.2.8. Verbinding tussen Kersbeek en Hoeleden

Deze wenslijn is goed toegankelijk, maar kan aangegrepen worden om een aantal ontoegankelijke (delen van) voetwegen te regulariseren. Een deel van voetweg 52 (gelegen tussen Heerbaan en Nieuwstraat) kan officieel verplaatst worden naar het actueel gebruikte tracé. Hetzelfde geldt voor voetweg 37 (tussen Nieuwstraat en Kerkplein). De procedures hiervoor zijn terug te vinden in het afwegingskader dat als bijlage 5 is toegevoegd bij dit beleidskader.

Ligging:



Kaart 12: ligging verbinding tussen Kersbeek en Hoeleden.



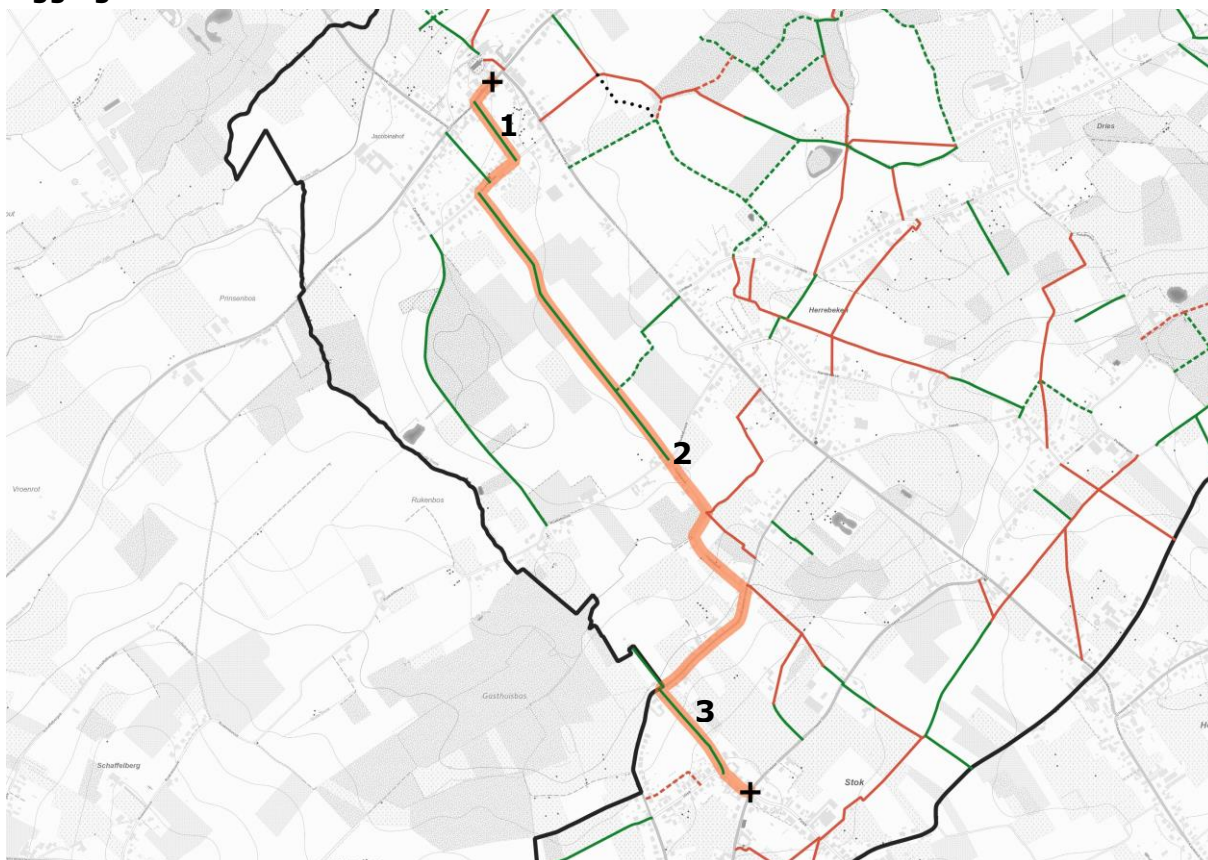
Figuur 27: foto's van de verbinding tussen Kersbeek en Hoeleden.

2.2.9. Verbinding tussen Hoeleden en Stok

Deze verbinding is volledig toegankelijk.

Een deel van het traject dat door de akkers en weilanden loopt, valt samen met buurtweg nr. 15. Over dit gedeelte van de verbinding is een betonspoor aangelegd.

Ligging:



Kaart 13: ligging verbinding tussen Hoeleden en Stok.



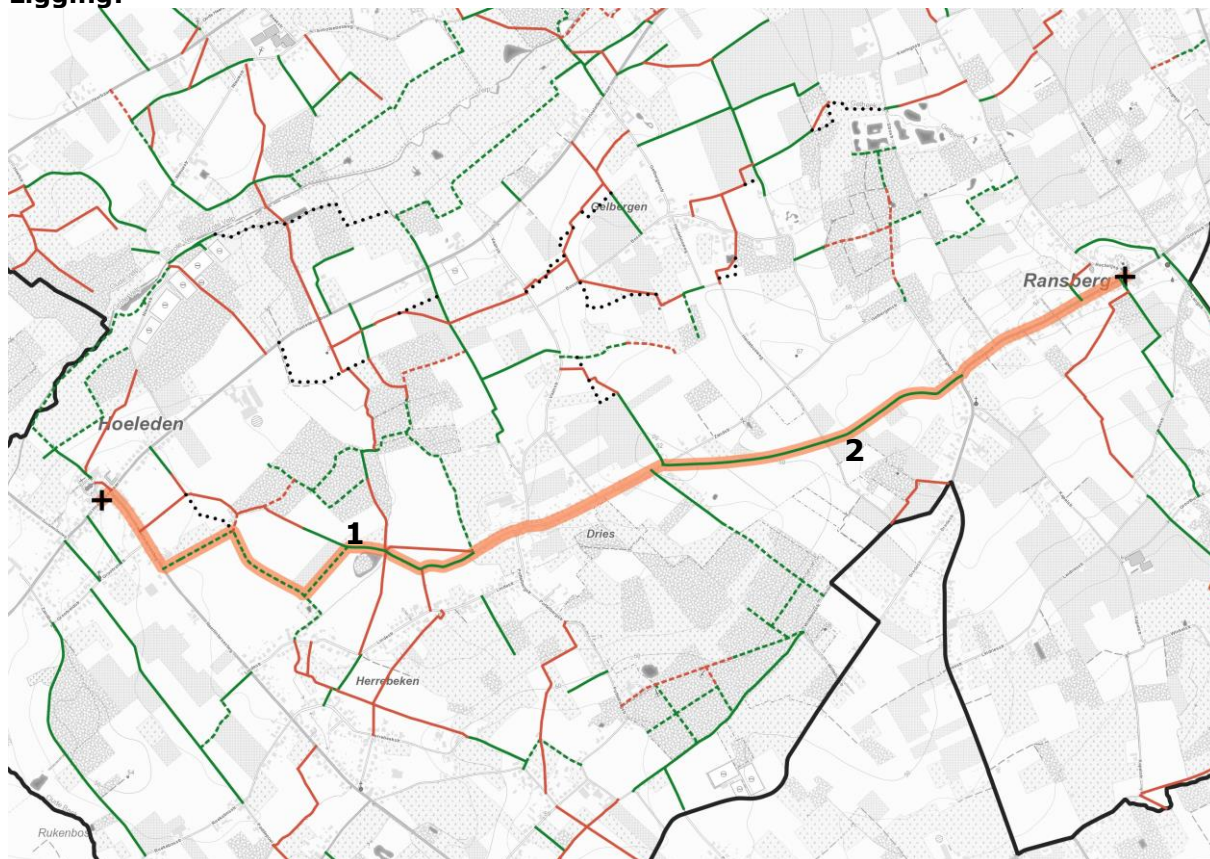
Figuur 28: foto's van verbinding tussen Hoeleden en Stok.

2.2.10. Verbinding tussen Hoeleden en Ransberg

Deze verbinding loopt voor het grootste deel langs wegen gekend in de Atlas der Buurtwegen, namelijk:

- voetweg nr. 52 (breedte: +/- 6,80 m);
- voetweg nr. 31 (breedte: 1,65 m);
- buurtweg nr. 30 (breedte: 3,30 m);
- buurtweg nr. 12 (breedte: 4,00 m);
- voetweg nr. 31 (breedte: +/- 6,60 m);
- buurtweg nr. 11 (breedte: +/- 5,60 m);
- buurtweg nr. 25 (breedte: 3,30 m);
- buurtweg nr. 1 (breedte: +/- 5,60 m).

Ligging:



Kaart 14: ligging verbinding tussen Hoeleden en Ransberg.

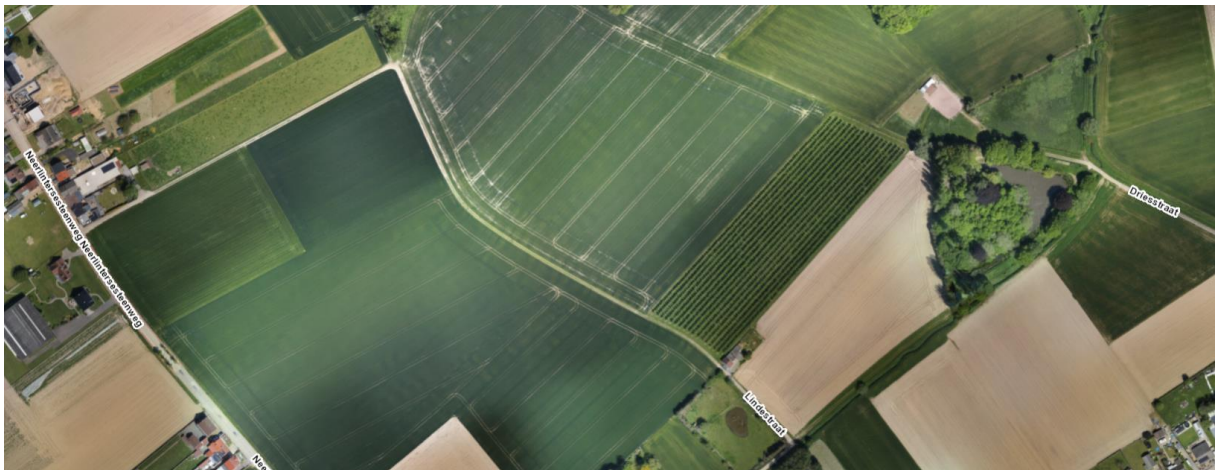


Figuur 29: foto's van verbinding tussen Hoeleden en Ransberg.

Een klein deel aan de Neerlintersesteenweg loopt echter niet via een officiële weg uit de Atlas der Buurtwegen. De gemeente kan onderzoeken of ontoegankelijke delen van voetwegen 36 en 31 officieel verlegd kunnen worden naar de actueel gebruikte tracés of dat deze feitelijke wegen bijkomend als gemeenteweg ingelijfd kunnen worden. De te volgen procedure is terug te vinden in het afwegingskader dat toegevoegd is als bijlage 5 bij dit beleidskader.



Figuur 30: uitvergroting van gedeelte tussen Neerlintersesteenweg en Driesstraat.



Figuur 31: luchtfoto van gedeelte tussen Neerlintersesteenweg en Driesstraat (bron: vansteelandt.obliquo.cloud/#).

2.2.11. Verbinding tussen Stok en Ransberg

2.2.11.1. Strategische plaats 10 (SP10)

Ligging:



Kaart 15: ligging strategische plaats 10.

Status: dit gedeelte is toegankelijk tot aan de woning met als adres Helstraat 38A. Daarna is het tracé dicht gegroeid met gewassen en struiken. In de Atlas der Buurtwegen is deze weg gekend als voetweg nr. 44 met een breedte van 1,65 m. De weg is omringd door weilanden en akkers.



Figuur 32: foto van strategische plaats 10.

Advies: het tracé van de voetweg in overleg met eigenaars / aangelanden opnieuw opmaken en herstellen volgens de ligging en breedte in de Atlas der Buurtwegen.

2.2.11.2. Strategische plaats 11 (SP11)

Ligging:



Kaart 16: ligging strategische plaats 11.

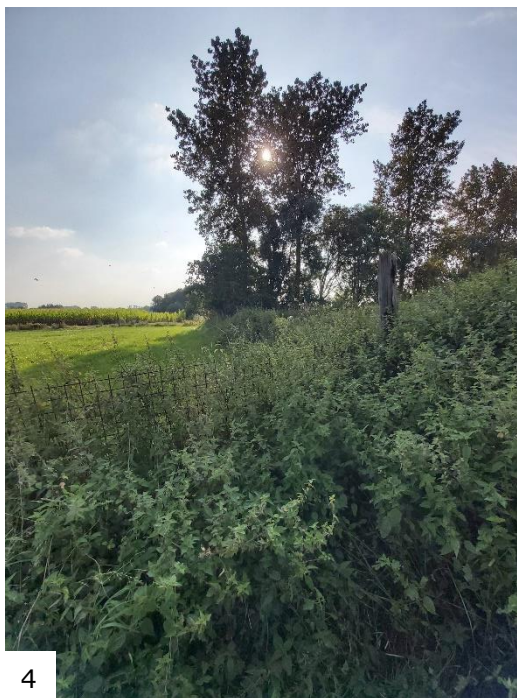
Status: in de Atlas der Buurtwegen is deze weg gekend als voetweg nr. 58. De weg heeft in de Atlas der Buurtwegen een breedte van 1,65 m en is gelegen tussen de akkers en weilanden. Strategische plaats 11 kan opgesplitst worden in 2 delen: het tracé gelegen links van de Neerlintersesteenweg en het tracé gelegen rechts van de Neerlintersesteenweg.

- *links van de Neerlintersesteenweg:* hier zijn nog duidelijk sporen van het tracé zichtbaar, ook omdat het eerste deel wel nog toegankelijk is.



Figuur 33: foto's strategische plaats 11 (links van Neerlintersesteenweg).

- *rechts van Neerlintersesteenweg:* het tracé verdwijnt tussen de weilanden en velden. Hier zijn momenteel geen sporen van de officiële voetweg.



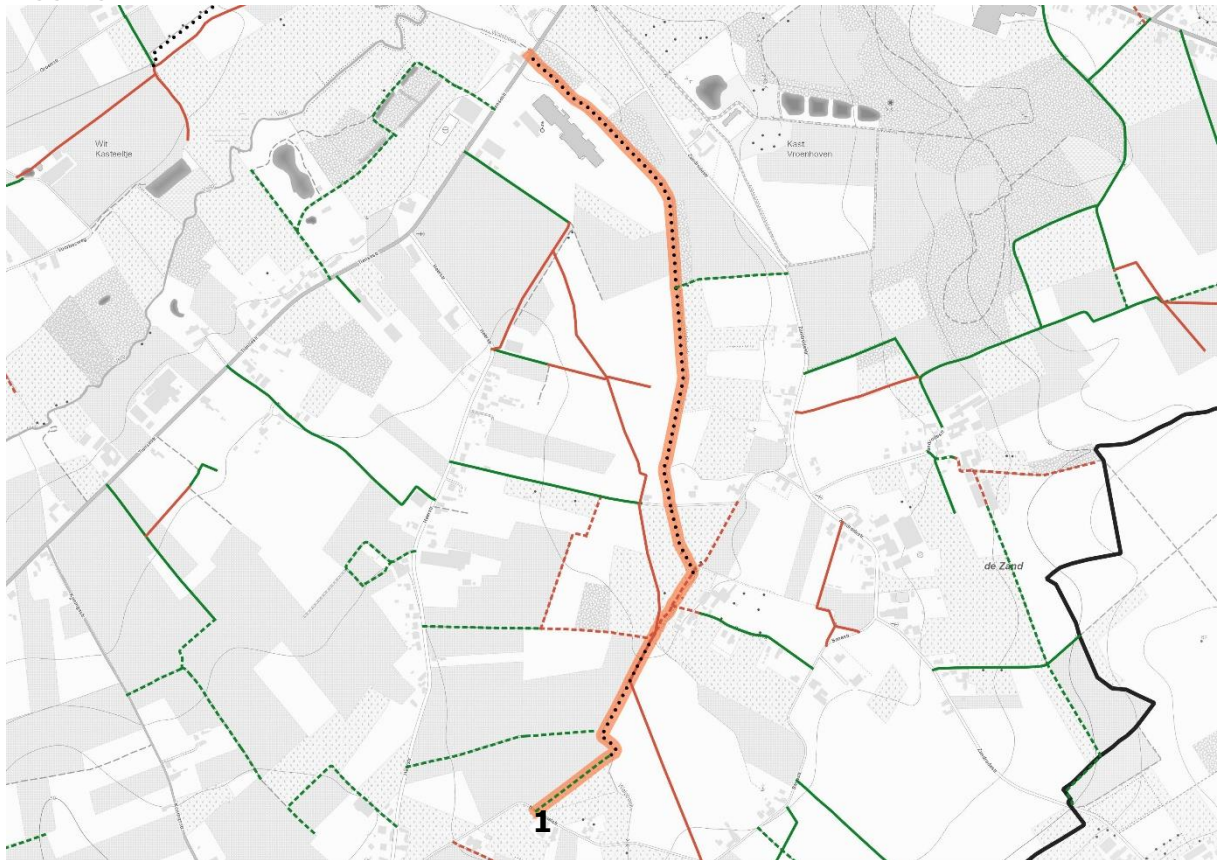
Figuur 34: foto's strategische plaats 11 (rechts van Neerlintersesteenweg).

Advies:

- *links van Neerlintersesteenweg:* het pad weer openmaken, zodat het opnieuw duidelijk herkenbaar wordt. Deze herkenning kan vergroot worden door het plaatsen van een straatnaambord;
- *rechts van Neerlintersesteenweg:* het tracé volledig herstellen in overleg met de eigenaars / aangelanden volgens de ligging en breedte van de Atlas der Buurtwegen.

2.2.12. Verbinding tussen Ransberg en Kortenaken

2.2.12.1. Strategische plaats 12 (SP12)

Ligging:

Kaart 17: ligging strategische plaats 12.

Status: dit gedeelte van de verbinding tussen Ransberg en Kortenaken is een missing link die kan gecreëerd worden door het verleggen van de officiële voetweg 70 (breedte: 1,60 m). Deze voetweg is momenteel over het hele traject ontoegankelijk en zou, indien deze zou hersteld worden, dwars door het midden van weilanden, akkers en plantages lopen. Dit is hoogstwaarschijnlijk ook de reden waarom de voetweg verdwenen is.



Figuur 35: voetweg nr. 30 op luchtfoto die het doorkruisen van weides, akkers en plantages laat zien met daarnaast de missing link die door een verlegging kan gecreëerd worden.



Figuur 36: begin van het tracé aan de Nachtegaalstraat.

Advies:

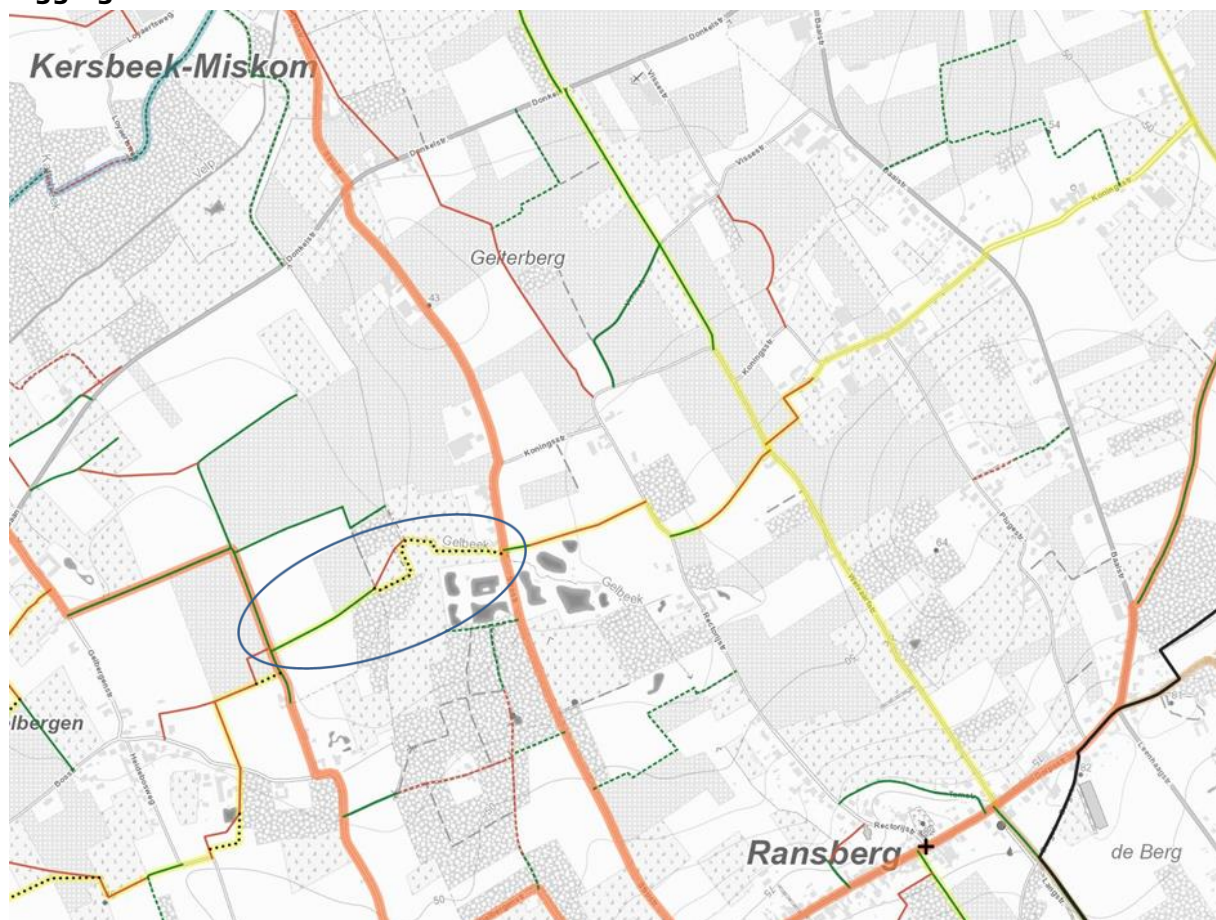
- het verleggen van voetweg nr. 70 in overleg met de eigenaars / aangelanden naar een pad langs de Walsbeek.

2.3. Het netwerk verder verfijnen

Buiten de prioritaire wenslijnen zijn in het wensbeeld ook 'verfijners' aangeduid die de mazen tussen de dorpskernverbindingen verder verdichten. Door bijkomend in te zetten op de ontbrekende schakels die met deze verfijners samenvallen, krijgen actieve weggebruikers nog meer mogelijkheden om zich langs veilige en belevingsvolle trajecten te verplaatsen. Hieronder wordt één voorbeeld uitgewerkt om aan te tonen hoe deze verfijners het wensbeeld verder kunnen verdichten.

2.3.1. Verfijner tussen verbinding Kersbeek – Ransberg en verbinding Miskom – Ransberg

Ligging:



Kaart 18: situeringsplan verfijner.



Kaart 19: ligging verfijner verbinding Kersbeek - Ransberg en verbinding Miskom - Ransberg.

Status: het eerste gedeelte van de verfijner is toegankelijk. Dit wegsegment is buurtweg nr. 22 in de Atlas der Buurtwegen en heeft een breedte van 3,30m. Het ontoegankelijke gedeelte is gekend als voetweg nr. 33 in de atlas en loopt vlak door een weiland.



Figuur 37: afdruk van Atlas der Buurtwegen met onderdruk van luchtfoto, winter 2022 (bron: geopunt.be).

Advies: voor het ontoegankelijke gedeelte (voetweg nr. 33) kan er onderzocht worden om dit gedeelte te verleggen, zodat deze samenvalt met de perceelsgrenzen en dus niet meer door het weiland loopt. Daarnaast kan er een missing link gecreëerd worden om de verbinding te maken tussen de wenslijn van Kersbeek naar Ransberg en de wenslijn van Miskom naar Ransberg. Daarnaast wordt er een voorstel gedaan voor een missing link om de verbinding te maken tussen de wenslijn van Kersbeek naar Ransberg en de wenslijn van Miskom naar Ransberg. Het voorgestelde tracé kan bv. langs de Gelbeek lopen en uitkomen op de Strostraat. Door het verleggen van voetweg nr. 33 en het creëren van het voorgestelde tracé wordt het tracé netwerk verder verdicht.

2.4. Missing links

Zowel binnen de wenslijnen als binnen de verfijners zijn missing links of voorgestelde tracés in het wensbeeld terug te vinden. Dit zijn tracés die onderzocht kunnen worden om bepaalde verbindingen te maken. Vaak zijn er op deze plaatsen geen bestaande trage wegen te vinden of zijn de bestaande trage wegen niet meer toegankelijk of helemaal verdwenen omdat ze bijvoorbeeld dwars door een akker gaan.

Door het creëren van een nieuwe trage weg of het verleggen van een bestaande trage weg kan een nieuwe verbinding ontstaan die het tragewegennetwerk verder verdicht en het netwerk nog aangenamer maakt voor de trageweggebruiker.

Een uitgewerkt voorbeeld van zo'n missing link is strategische plaats 12 op de wenslijn tussen Ransberg en Kortenaken.

Op de kaarten in bijlage zijn de missing links of voorgestelde tracés aangeduid met bolletjes.



Figuur 38: voorbeeld van enkele missing links / voorgestelde tracés in het wensbeeld.

2.5. Trage wegen als basis voor veilige en beleavingsvolle routes in Kortenaken

Tijdens corona werd binnen de gemeente opgemerkt dat mensen nood hebben aan laagdrempelige outdoor sportbeoefening.

In kader van het herstelfonds van Leader groeide het idee om een verbindend routenetwerk tot stand te brengen. Zo werden er fiets-, wandel- en rutterroutes ontwikkeld. Het 'verbindend' slaat dan meer op het sociaal weefsel dat gecreëerd wordt door middel van de vrije tijdssites met elkaar te verbinden.

Voor een groot deel vallen deze routes samen met het wensbeeld dat hierboven wordt besproken en grotendeels ook met trage wegen. Het wensbeeld is immers voor een groot stuk opgebouwd uit trajecten langs toegankelijke trage wegen die nu al in gebruik zijn.

Maar het wensbeeld is een streefbeeld en bevat ook heel wat potentiële verbindingen en wenslijnen waar momenteel kansen, maar ook knelpunten aanwezig zijn. Die verbindingen zouden gerealiseerd kunnen worden door (in overleg met eigenaars) bepaalde historische buurtwegen terug te herstellen of missing links aan te leggen.

Op die manier kan de realisatie van het wensbeeld ook positieve implicaties hebben op recreatieve netwerken omdat zo veiligere en meer beleavingsvolle trajecten aangeboden zouden kunnen worden. Dat zal de komende jaren natuurlijk stapsgewijs en doordacht moeten gebeuren. Hier en daar zullen er quick wins 'klaarliggen', maar andere dossiers kunnen natuurlijk complex zijn en meer tijd vragen.

Bijlage 4 van dit beleidskader bevat de kaarten van deze veilige en beleavingsvolle routes door Kortenaken. De kaarten worden voorgesteld in combinatie met de toegankelijkheidskaart van het tragewegennetwerk.

3. AAN DE SLAG

Het voorliggende beleidskader vormt een visie en leidraad voor de uitbouw van een volwaardig traag netwerk in Kortenaken. Het kader houdt geen beslissingen in over het juridische statuut van individuele verbindingen. Concrete acties zullen geval per geval en altijd in overleg met de betrokkenen bekeken worden, volgens de regelgeving van toepassing door het GWD. Voorgestelde adviezen of ingrepen impliceren dus geen onmiddellijke actie op het terrein en kunnen pas uitgevoerd worden na goedkeuring door de gemeenteraad.

Hoe gaat de gemeente hier nu mee aan de slag?

- De tragewegenreflex (of het zoeken naar kansen voor trage wegen) vindt ingang in de dagelijkse werkpraktijk van zoveel mogelijk gemeentediensten. Het optimaliseren van het traag belevingsnetwerk is immers een proces. De optelsom van vele kleine beslissingen levert geleidelijk aan een robuust traag netwerk op. De gemeente gaat het engagement aan om visietrajecten en komende ontwikkelingen te toetsen aan (de kaarten van) het wensbeeld traag netwerk en de operationele beleidskeuze ('uitbouwen van het netwerk').
- De gemeente zet met dit beleidskader expliciet in op de versterking en uitbreiding van het traag netwerk (in termen van aantal toegankelijke kilometer wegtracé). In onbruik geraakte trage wegen worden opnieuw geactiveerd. Daarnaast breidt het traag netwerk uit door de ontwikkeling van nieuwe wegtracés. Aan de hand van de tragewegenreflex worden bij nieuwe projecten autovrije en verkeersluwe verbindingen opgenomen. De voorgestelde ingrepen en acties die deel uitmaken van de operationele beleidskeuzes kunnen, stapsgewijs uitgevoerd worden.
- Om het gebruik van trage wegen te stimuleren, is het belangrijk dat ze herkenbaar en toegankelijk zijn.
 - Ten eerste op het terrein: trage wegen die uitnodigend zijn voor (toevallige) passanten. Naambordjes helpen bij herkenning en het verduidelijken van hun publieke karakter.
 - Ten tweede: het bekendmaken door de opmaak van een tragewegenkaart of door de opname van de toegankelijke trage wegen op het stratenplan van de gemeente.
- Trage wegen vormen het geknipte decor voor allerhande sport-, wandel- en culturele events. Hiertoe wordt de inventaris van toegankelijke trage wegen gebruikt als onderlegger bij het uitstippelen van wandelroutes, fotozoektochten, familie-uitstappen, sportevenementen, verkenningstochten, communicatie en sensibilisering, 10.000 stappenwandelingen enz. Dergelijke laagdrempelige projecten kunnen ook een hefboom zijn om telkens enkele afgesloten of verdwenen trage wegen weer open te maken of ontbrekende wenslijnen te realiseren.
- Een jaarlijkse activiteit organiseren tijdens de Dag van de Trage Weg (het derde weekend van oktober) brengt het thema trage wegen op een vast moment in het jaar positief onder de aandacht.

- Het bestaande netwerk dient goed beheerd en in stand gehouden te worden. Door op trage wegen achterstallig onderhoud uit te voeren (aangegeven in de adviezen), kunnen bepaalde trajecten (weer) in gebruik genomen worden. Het gaat vaak over vrij eenvoudige ingrepen zoals snoeien en maaien waarbij snel resultaten zichtbaar zijn. Er zullen ook administratieve procedures moeten opgestart worden voor het (opnieuw) openmaken, verplaatsen of opheffen van ontoegankelijke en verdwenen tracés met rooilijnen uit de Atlas der Buurtwegen. Bestaande trage wegen zonder rooilijnplan kunnen 'vastgelegd worden' door ze administratief te erkennen als gemeenteweg (zie hiervoor ook 4. Afwegingskader en bijlage 5).
- Onderhandelingen met eigenaars en aangelanden zijn een gewenste en noodzakelijke stap m.b.t. het bestendigen van bestaande tracés, herstellen van ontoegankelijke paden of realiseren van wenslijnen. Het wensbeeld traag netwerk is ook een praatplan, dat gebruikt kan worden om de dialoog op te starten.
- Het wensbeeld traag netwerk is geen eindbeeld, maar een startdocument om inwoners en bezoekers actief op weg te zetten te voet en met de fiets. Door gaandeweg bestaande trajecten op te waarderen en nieuwe verbindingen toe te voegen, zal een aangenaam en veilig netwerk ontstaan waar de inwoners van Kortenaken steeds meer gebruik van zullen maken. Het wensbeeld zal vanaf nu dus continu in ontwikkeling zijn. Aanpassingen worden best door de verantwoordelijke ambtenaar gemonitord en bijgehouden (GIS).

4. AFWEGINGSKADER

Het afwegingskader is enerzijds een procedureel kader conform het GWD. Anderzijds bestaat het uit een reeks toetsstenen die de gemeente helpen bij het nemen van beslissingen met een impact op het traag netwerk.

In het **eerste deel** van het afwegingskader wordt toegelicht over welke soort beslissingen het gaat. Welke situaties kunnen een aanleiding zijn van een te nemen gemeentelijke beslissing?

Het **tweede deel** geeft een overzicht van de afwegingsgronden voor beslissingen. Deze afwegingsgronden zijn gebaseerd op de doelstellingen en principes uit het GWD, op de gewenste structuur van het traag netwerk en worden aangevuld met een aantal concrete toetsstenen in dit afwegingskader.

Een **derde deel** bevat als annex een overzicht van voorbeelddocumenten.

Het afwegingskader hoort als bijlage 5 bij het beleidskader.

5. BIJLAGEN

5.1. Bijlage 1: toegankelijkheidskaart trage wegen

5.2. Bijlage 2a: wensbeeld traag netwerk

5.3. Bijlage 2b: wensbeeld traag netwerk met trage wegen

5.4. Bijlage 3: strategische punten binnen de operationele beleidskeuze: uitbouwen van het netwerk

5.5. Bijlage 4: veilige en belevingsvolle routes door Kortenaken (7 kaarten)

5.6. Bijlage 5: afwegingskader
