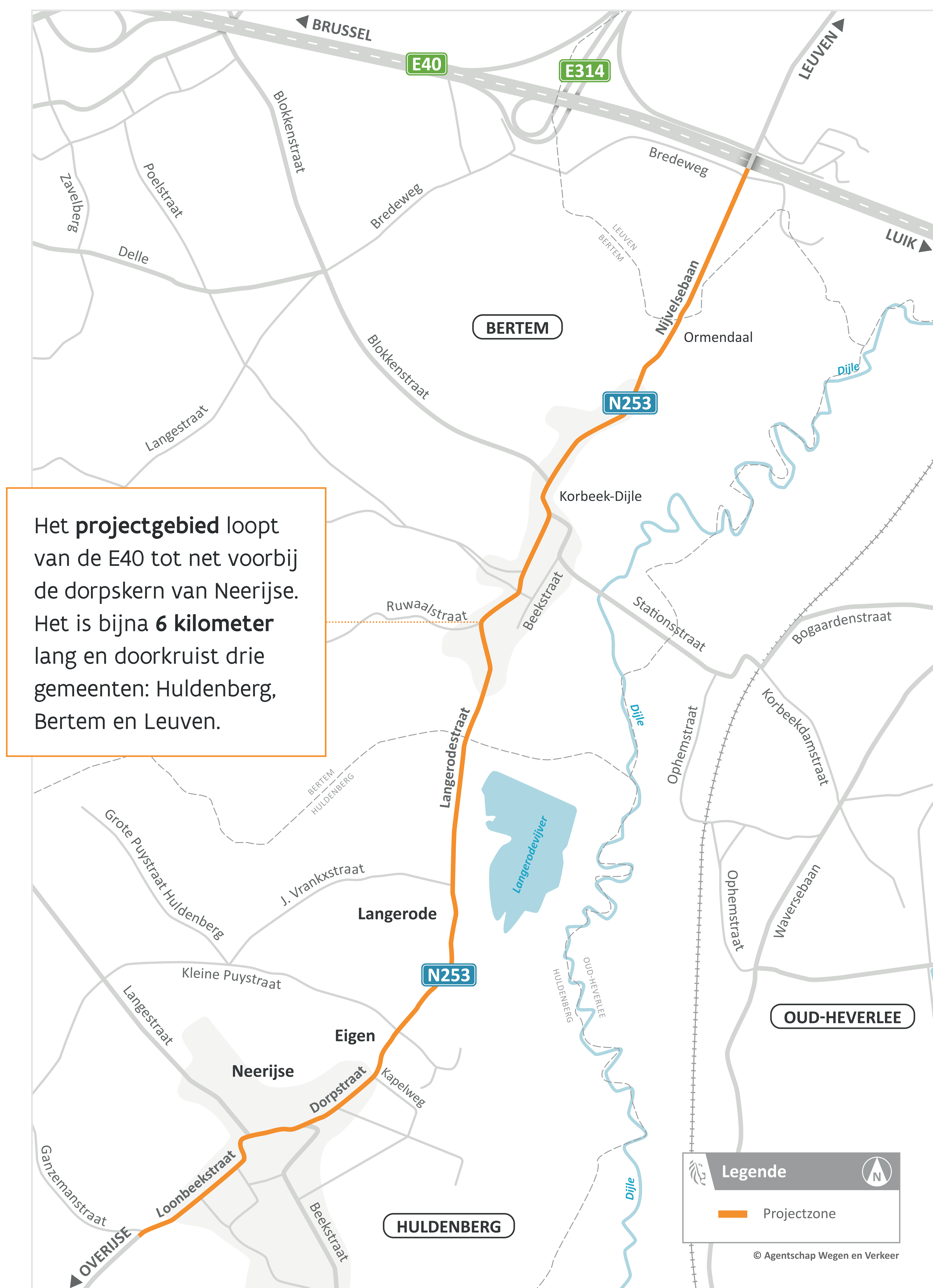


Herinrichting N253 in Huldenberg, Bertem en Leuven

Op deze infopanelen krijgt u een eerste blik op de nieuwe N253. U ontdekt hoe we de weg indelen, krijgt een ruwe planning en leest meer over onze belangrijkste uitgangspunten.



Wat is er al gebeurd?

De herinrichting van de N253 is een project met een lange geschiedenis. In 2006 maakten we de eerste plannen. In 2022 startte het studiewerk opnieuw op.

2006 - 2008 ○ Eerste plannen

In 2006 werkten het Agentschap Wegen en Verkeer en de gemeenten eerste plannen uit voor de nieuwe N253. Die plannen blijven het **uitgangspunt tot op vandaag**.

2015 ○ Onteigeningen

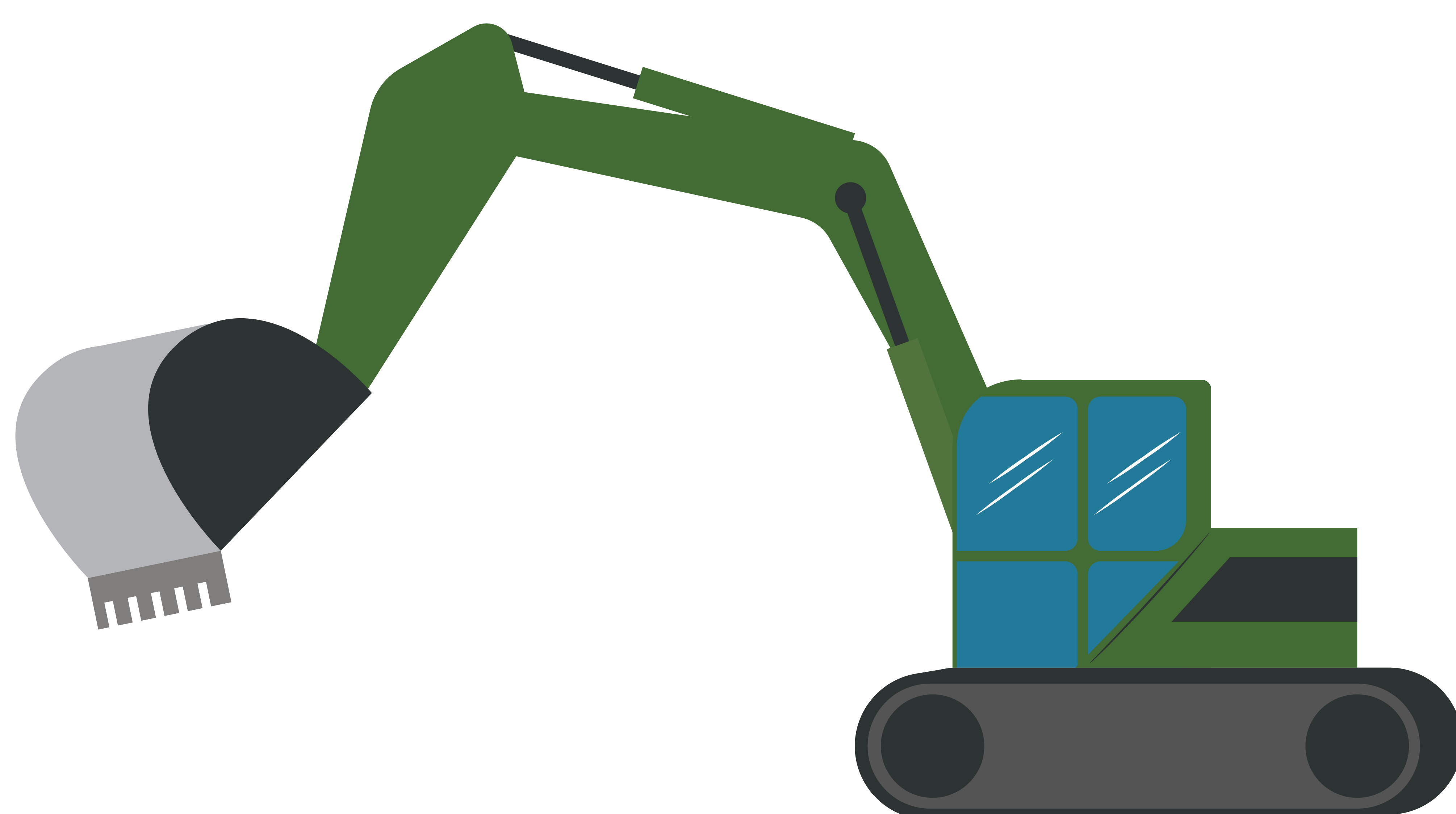
Omdat er extra ruimte nodig is voor nieuwe fietspaden, moesten er heel wat woningen onteigend worden. In totaal kocht de Vlaamse overheid **30 woningen** aan. In 2015 werden ze bijna allemaal afgebroken.

2022 ○ Nieuwe voetpaden

In afwachting van de herinrichting voerden Wegen en Verkeer en de gemeenten Huldenberg en Bertem **kleinere ingrepen** uit op de N253. In 2022 maakten we op verschillende locaties ruimte vrij voor nieuwe, veilige voetpaden. Die graafwerken moesten ook sowieso gebeuren voor de latere herinrichting.

○ Opstart nieuwe studie

In 2022 ging een nieuwe studie van start. We werken verder aan de plannen uit 2006, maar passen ze aan op basis van nieuwe richtlijnen. De eerste stap is **een startnota**. Daarin zetten we de belangrijkste principes van het project op papier en beschrijven we hoe we het de komende maanden gaan aanpakken.



En wat gebeurt er nu?

De komende maanden werken we vooral achter de schermen. We werken de plannen af en bereiden het project verder voor. Een startdatum voor de werken is er nog niet.

2023 - 2024 ○ **Aanpassen plannen**

Sinds de opmaak van de eerste plannen in 2006 zijn er veel **nieuwe richtlijnen bijgekomen**. De normen voor fietspaden, natuur en waterhuishouding zijn veranderd en er zijn nieuwe beperkingen op de hoeveelheid verharding. Op basis daarvan passen we de plannen aan.

○ **Concreet ontwerp**

Over enkele maanden moet er een concreet ontwerp op tafel liggen. We maken **gedetailleerde grondplannen** en dwarsprofielen en kiezen de materialen.

na 2024 ○ **Verdere onteigeningen**

Waarschijnlijk zullen er nog stukjes voortuin onteigend moeten worden door de Vlaamse overheid. Om zeker te weten hoeveel plaats we nodig hebben, maken de landmeters eerst een **onteigeningsplan** op. Daarna neemt een afdeling Vastgoedtransacties van de Vlaamse overheid contact op met de betrokken eigenaars.

○ **Omgevingsvergunning en aannemer**

Voor de werken van start kunnen gaan, moeten we een omgevingsvergunning aanvragen. Tegelijkertijd stellen we een aannemer aan die de werken zal uitvoeren. Samen met hen bereiden we de werken voor en maken we een **concrete planning**.

○ **De werken zelf**

Een startdatum van de werken weten we vandaag nog niet. We weten wel dat de werken meerdere jaren zullen duren. We **beperken de hinder zoveel mogelijk** en communiceren uitgebreid naar alle betrokkenen.



Hier willen we naartoe

De N253 is een drukke verbindingsweg tussen Leuven en Overijse. De weg is smal, bochtig en heel onveilig voor fietsers en voetgangers. Er liggen nauwelijks fiets- en voetpaden. Dat moet beter.



Fietspaden waar mogelijk

We willen fietsers een veilige plek geven. Waar het kan leggen we **veilige en brede fietspaden** aan. Door plaatsgebrek zal dat niet overal mogelijk zijn.



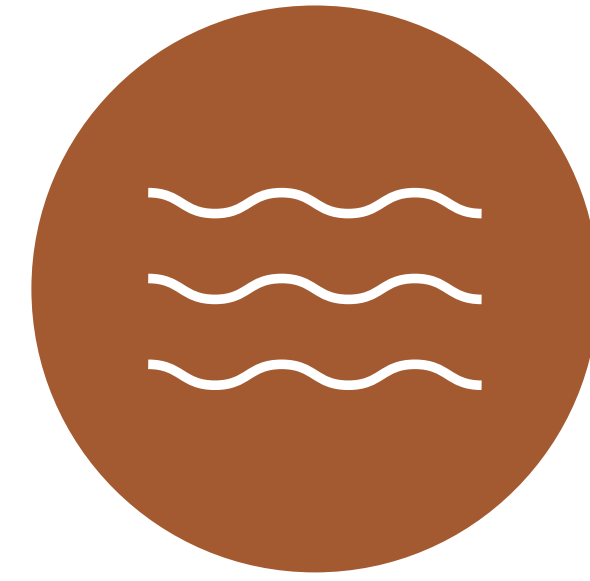
Ruimte voor natuur

De N253 loopt door het groen. In afstemming met het Agentschap Natuur en Bos zorgen we ervoor dat de impact op de natuur zo beperkt mogelijk blijft. Dat doen we onder andere met een **nieuw ecoduct** voor groot wild in Langerode.



Voetpaden waar nodig

Bushaltes, woningen en andere voorzieningen moeten ook **te voet makkelijk bereikbaar** zijn. Waar het nodig is, leggen we extra voetpaden aan.



Nieuwe riolering

In het hele projectgebied leggen we samen met Aquafin een gescheiden riolering aan. Regenwater en afvalwater worden in de toekomst **gescheiden afgevoerd**. Afvalwater gaat naar de zuiveringsinstallatie, regenwater gaat terug naar de natuur. Dat is goed voor het milieu en noodzakelijk tegen wateroverlast.



Veilig oversteken

We willen ervoor zorgen dat fietsers en voetgangers veilig kunnen oversteken. Waar nodig komen er **nieuwe en veilige oversteekplaatsen**.



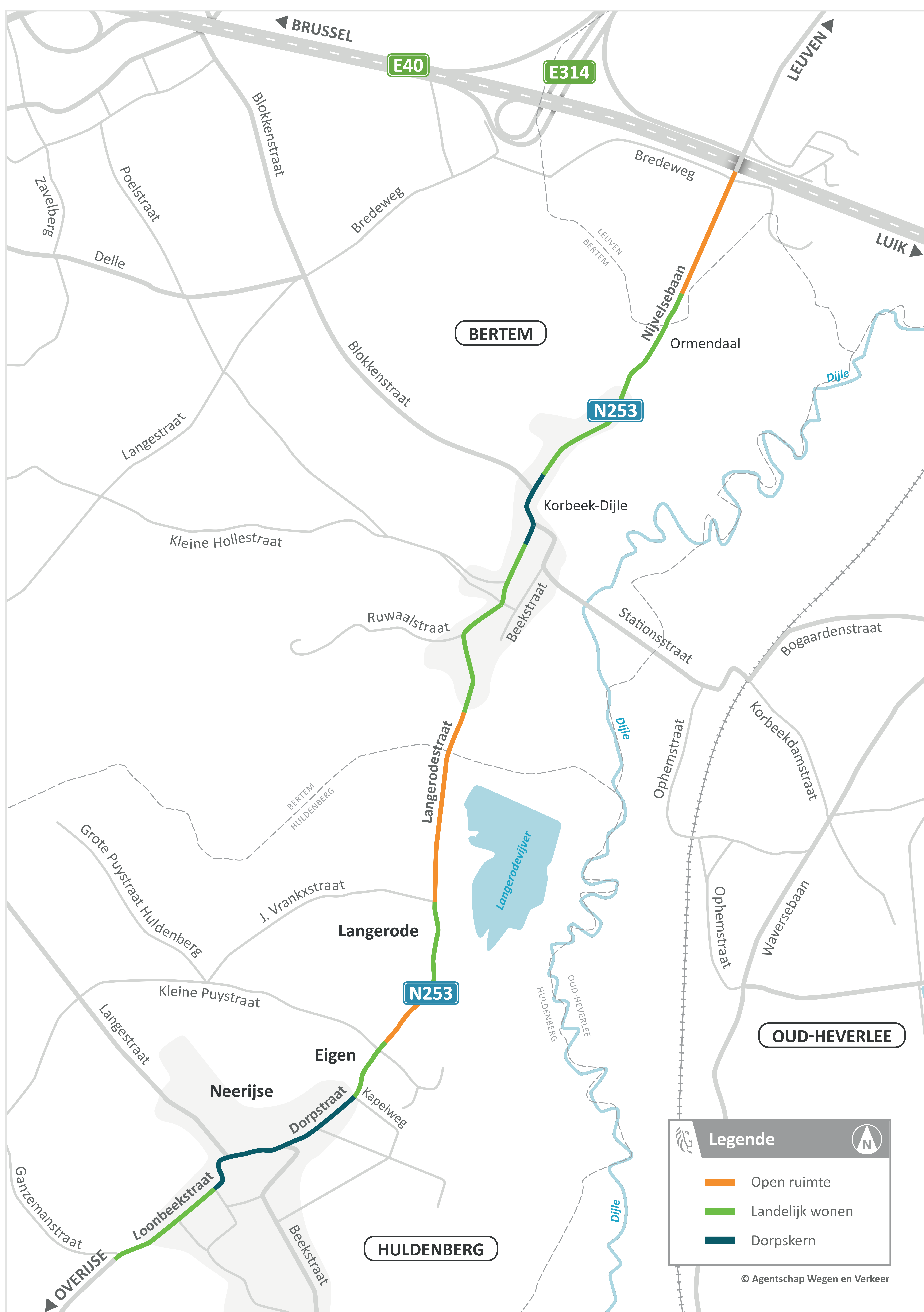
Bredere bochten

De bochten van de N253 zijn vaak te smal voor zwaar verkeer. Door de bochten te verbreden maken we de weg **veiliger voor iedereen**.



De nieuwe N253 in Huldenberg, Bertem en Leuven

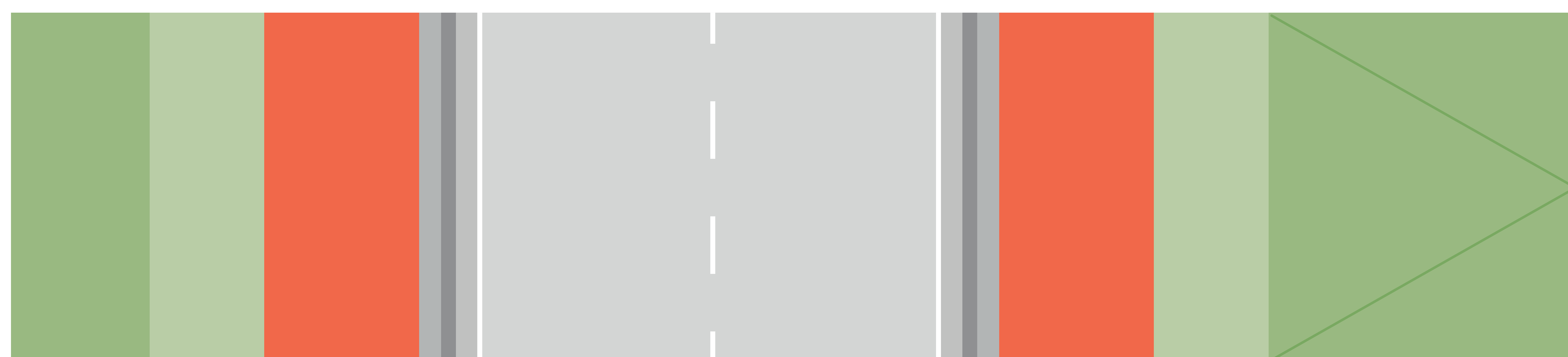
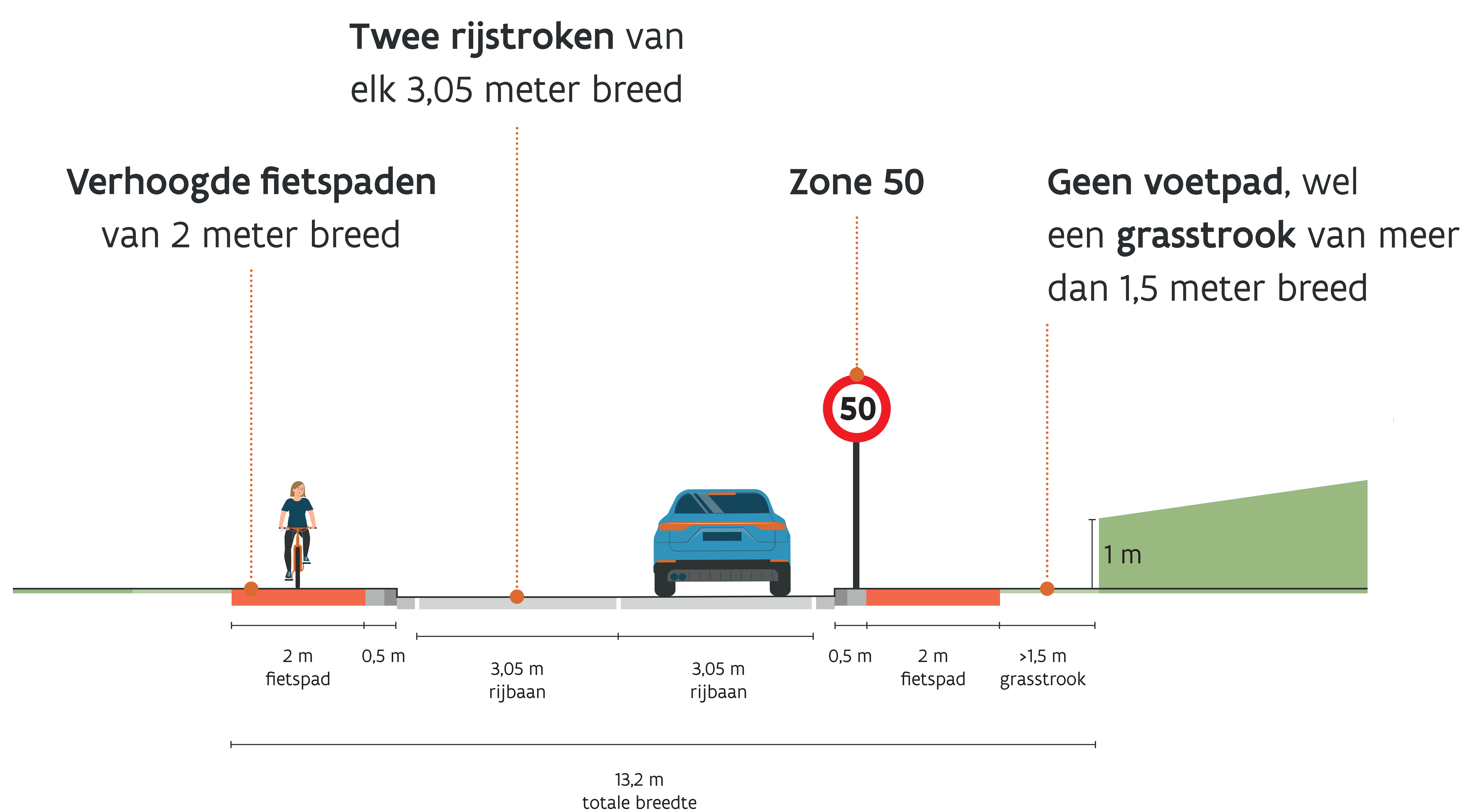
Een gedetailleerd grondplan voor de nieuwe N253 is er nog niet. We weten wel al de belangrijkste principes. Afhankelijk van de omgeving krijgt de weg een andere indeling.



Open ruimte

📍 Omgeving Langerodevijver

In de buurt van de Langerodevijver is genoeg plaats voor nieuwe brede fietspaden en veel groen. Omdat hier weinig bewoning is, komen hier geen voetpaden.



Bovenaanzicht

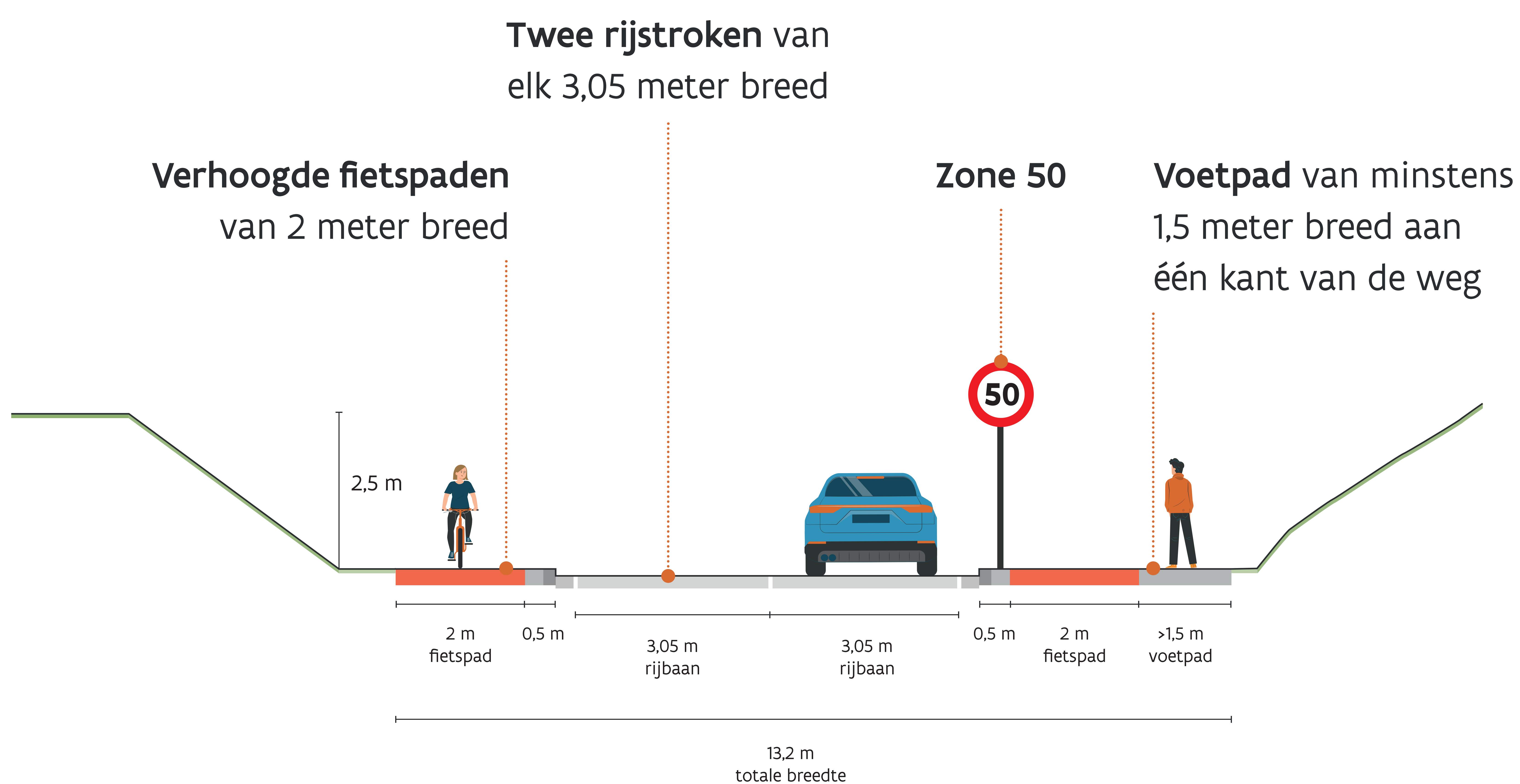
Waarom geen gescheiden fietspaden?

De richtlijnen van het Agentschap Wegen en Verkeer voor veilige fietsinfrastructuur, voorzien gescheiden (vrijliggende) fietspaden voor wegen met een snelheidsbeperking van 70 km/u. Voor wegen met een snelheidsbeperking van 50 km/u volstaan aanliggende, verhoogde fietspaden.

Landelijk wonen

📍 Eigen, Langerode en Ormendaal

In Eigen, Langerode en Ormendaal staan woningen langs één of beide kanten van de weg. Ook hier is genoeg plaats voor fietspaden. Waar nodig komt ook een voetpad.



Bovenaanzicht

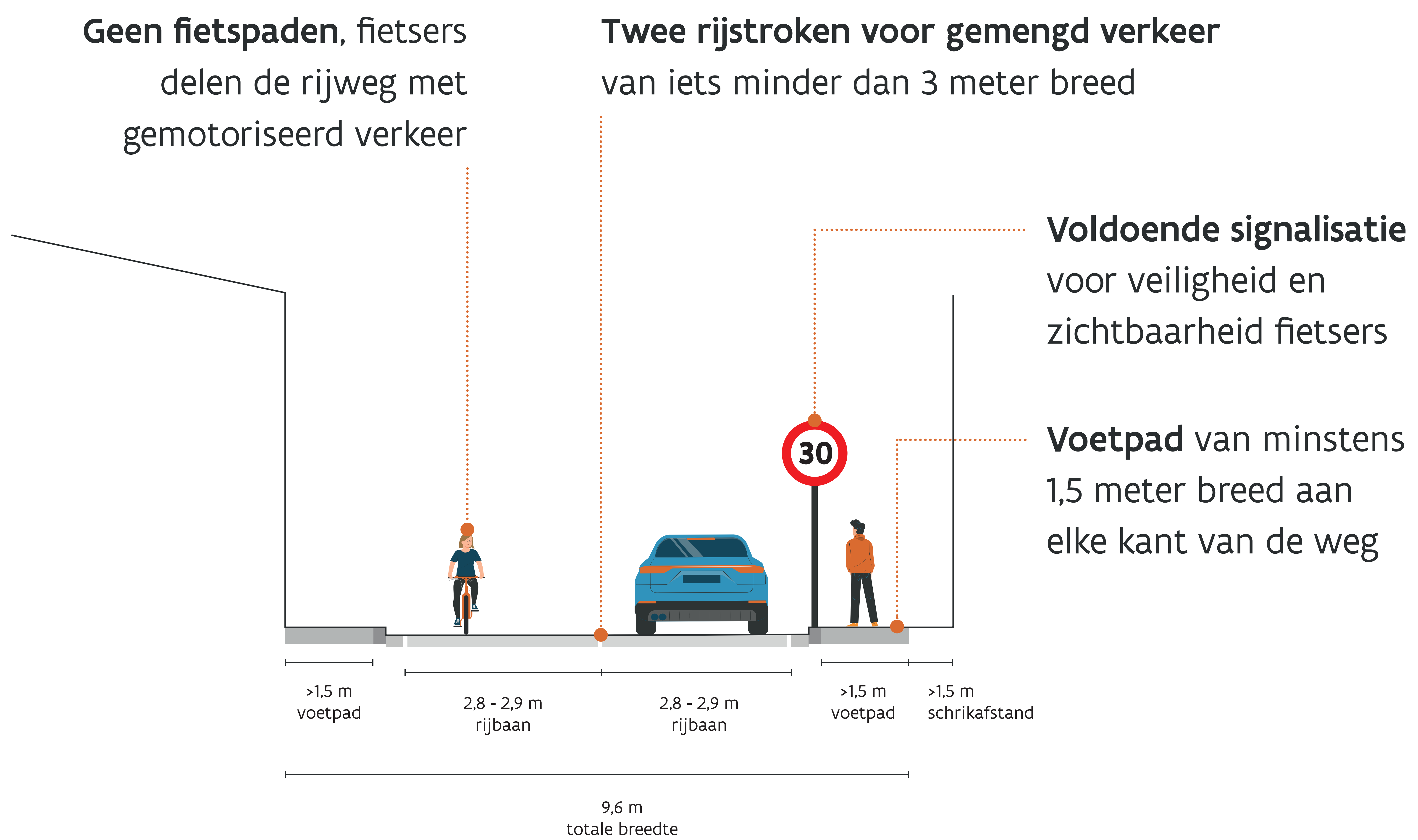
Aan welke kant ligt het voetpad?

We kijken per locatie aan welke kant het voetpad best komt te liggen. Waar nodig zorgen we voor veilige oversteekplaatsen. Een voetpad aan elke kant van de weg zou te veel ruimte innemen en zorgt voor veel extra verharding.

Dorpskernen

📍 Korbeek-Dijle en Neerijse

In Neerijse en Korbeek-Dijle is de ruimte beperkt. Hier delen fietsers de rijweg met gemotoriseerd verkeer. Aan beide kanten van de weg komt een voetpad.



Bovenaanzicht

Waarom gemengd verkeer?

Een indeling met gemengd verkeer was de beste optie. Dat betekent dat fietsers de weg zullen delen met gemotoriseerd verkeer. Om dit veilig te doen verlopen, brengen we de snelheid terug tot 30 km/u. We hebben alle andere mogelijkheden onderzocht, maar die bleken niet haalbaar.

- **Voor fietssuggestiestroken is de weg te smal en te druk.** Bij fietssuggestiestroken wordt het verkeer naar het midden van de weg geleid. Dat kan niet als er zoveel tegenliggers zijn.
- **Voor een fietsstraat is de weg te druk.** In een fietsstraat mag gemotoriseerd verkeer fietsers niet voorbijsteken. Met het drukke verkeer op de N253 zou dat voor lange files zorgen.
- **Een gemengd fiets- en voetpad zou niet veilig zijn.** Schoolgaande kinderen zouden dan een strook delen met snelle speedpedelecs en elektrische fietsen.

Blijf op de hoogte



Meer informatie en updates?

Surf naar wegenenverkeer.be/N253 voor alle actuele info.

Vragen? Contacteer ons via:



meldpuntwegen.be

