

**INTERGEMEENTELIJK OVERLEG ZONE 3,5TON EN ROUTES ZWAAR
VERKEER
REGIO KORTENBERG ZUID (TEN ZUIDEN VAN N2)**

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 17/03/2025

Verslaggever: Veerle Smet

Verslag versie 1

Onderwerp: zone 3,5ton regio Kortenberg Zuid (ten zuiden van N2)

Aard van de beslissing

Startoverleg

Aanwezigheidslijst

Naam	Instantie	<i>Invullen : aanwezig(A), verontschuldigd (V), afwezig (/)</i>
Dirk Salens	Gemeente Kortenberg	A
Elke Verhoeven	Gemeente Kortenberg	A
Harold Vanheel	Gemeente Kortenberg	A
Kristien Minten	Gemeente Tervuren	A
Marc Charlier	Gemeente Tervuren	A (via Teams)
Filip Delie	Gemeente Bertem	A
Joeri Lauwers	Gemeente Herent	A
Simon Pardon	Gemeente Herent	A
Jos Wouters	Gemeente Wezembeek-Oppem	A
Stien Verlinden	dMOW VVR Vlaamse Rand	A (via Teams)
Veerle Smet	dMOW VVR Leuven	A
Robin Dirix	dMOW VVR Leuven	A
Karl Vermaercke	dMOW VVR Leuven	A (voor inleiding)
Joris Crols	Gemeente Zaventem	V
Lukas Schillebeeckx	Gemeente Zaventem	V
Sara Verstreken	AWV	V
Xantha Langhendries	dMOW VVR Vlaamse Rand	V
Joël Vander Elst	Gemeente Bertem	/
Tim Asperges	Stad Leuven	/

Bijlagen

1. Presentatie
2. kaart voorgestelde zone
3. Input gemeente Zaventem (kon niet aanwezig zijn maar bezorgde voorafgaand schriftelijk input)

Verslag van de vergadering

Dirk Salens (gemeente Kortenberg) geeft toelichting over de aanleiding van dit overleg en het reeds doorlopen proces voor de maas ten noorden van de N2 (N2-N26-N21-N227) (presentatie in bijlage bij verslag).

Het bepalen van het type verkeersborden om de zone ten noorden van de N2 aan te duiden en de voorsignalisatie op de gewestwegen nam het meeste tijd en overleg in beslag. Dirk licht toe hoe men tot deze keuze kwam, handhaving speelde een belangrijke rol in de keuze van het verkeersbord. Door de keuze voor het zonale bord C23, is er geen weegbrug meer nodig om aan handhaving te kunnen doen. ANPR kan tevens ingezet worden.

Bedoeling is om dezelfde borden overal toe te passen. Voor de volgende mazen kan hiervan uitgegaan worden en kan meteen overgegaan worden tot het afbakenen van de maas zelf in overleg met de buurgemeenten.

Bedoeling van dit overleg is dan ook om onderling af te stemmen waar de grenzen van de maas moeten komen, waar (doorgaande) vrachtwagens wél en niet mogen rijden om vervolgens de locaties te bepalen waar er zoneborden geplaatst dienen te worden om de maas sluitend te maken. Voor de handhaving achteraf is het belangrijk dat de maas sluitend is.

Gewenste timing om de zone op het terrein in voege te laten gaan: november 2025.

Dirk toont een kaart met de voorgestelde zone-afbakening (zie bijlage).

Voorstel is om de Wijnegemhofstraat te behouden als verbinding met de E40 en dus ook toe te laten voor vrachtverkeer omdat dit een rechtstreekse verbinding met het op- en afrittencomplex te Bertem geeft. Dit is dan een van de randen van de zone.

Vanuit Tervuren wordt aangegeven dat het verkeer zo snel mogelijk naar de N3 geleid wordt en dat er momenteel geen zware problemen ervaren worden wat betreft doorkruisen van kernen en dergelijke.

Vanuit Wezembeek-Oppem: voorgestelde zone lijkt aanvaardbaar, er zijn geen bijkomende doorsteken meer gewenst. De Grensstraat is sowieso te smal en in de Astridlaan bevindt zich een schoolomgeving.

De vraag wordt gesteld of de zone niet beter uitgebreid zou kunnen worden tot aan de Brusselse Ring maar het lijkt toch beter om deze zone als aparte zone te behouden.

Herent: met welk verkeersbord dient de voorsignalisatie te gebeuren ingeval er een afslagverbod geldt voor zowel links als rechts op dezelfde locatie (tegenover mekaar gelegen zijstraten aan beide zijden van de gewestweg). Eventueel met een verkeersbord “verplicht rechtdoor”? Dit dient nagekeken te worden.

Bertem maakt de bedenking dat voor sommige straten misschien geen verbodsbord nodig is omdat de straat zich niet leent tot doorgaand verkeer (voetwegen, zeer smalle wegen, ...) en/of omdat er zich momenteel geen probleem stelt van vrachtverkeer dat langs daar de maas binnenrijdt. Dit moet geval per geval bekeken worden maar de voorkeur is om toch een bord te plaatsen als het risico bestaat dat deze straat toegang verleent aan de maas waardoor de maas niet meer sluitend zou zijn wat problemen veroorzaakt naar handhaving toe.

Ingeval het over een groot aantal borden zou gaan (met hoge kostprijs tot gevolg), kan het een optie zijn om pas achteraf een bord bij te plaatsen indien dit nodig zou blijken.

De input die Zaventem schriftelijk bezorgde, wordt overlopen en komt overeen met de visie zoals voorgesteld door Kortenbergh.

Wezembeek-Oppem: zullen de gewestwegen die dan misschien meer verkeer te verwerken krijgen ook voorzien worden van conforme fietsinfrastructuur waar dit nu nog niet het geval is?

Antwoord MOW: dit dossier staat daar los van. Het is sowieso de bedoeling om gewestwegen uit te rusten met conforme fietsinfrastructuur maar dat staat los van dit project voor het vrachtwagenennetwerk.

Wordt dit alles ook verder uitgerold in de rest van de Vervoerregio? Ja, dat is zeker de bedoeling als een van de actiepunten uit het Regionaal Mobiliteitsplan.

Conclusie en afspraken: de voorgestelde maasafbakening lijkt in orde te zijn voor de aanwezige buurgemeenten maar dient nog intern teruggekoppeld te worden in elke gemeente. De presentatie zal samen met het verslag bezorgd worden.

MOW zal een doodle uitsturen voor een vervolgoverleg in juni. Bedoeling is om dan de maasafbakening in consensus af te kloppen en de vervolgstappen vast te leggen richting concrete realisatie op terrein. De respectievelijke politiezones zullen daarbij betrokken worden.

Elke gemeente bezorgt aan MOW (Veerle) en Kortenbergh (Dirk) de contactgegevens van hun contactpersonen bij de politie die uitgenodigd moeten worden op het overleg in juni.