

INTERGEMEENTELIJK OVERLEG ZONES 3,5TON EN ROUTES ZWAAR VERKEER REGIO KORTENBERG

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 16/04/2024

Verslaggever: Veerle Smet

Verslag versie 1

Onderwerp: zones 3,5ton regio Kortenberg

Aard van de beslissing

Tweede overleg

Conclusie in consensus

Aanwezigheidslijst

Naam	Instantie	Telefoon/e-mail	Invullen : aanwezig(A), verontschuldigd (V), afwezig (/)
Dirk Salens	Gemeente Kortenberg		A
Elke Verhoeven	Gemeente Kortenberg		A
Maarten Willems	Gemeente Kortenberg		A
Stefan Imbrechts	Gemeente Kampenhout		V
Ann Verhelst	Gemeente Kampenhout		A
Maarten Forceville	Gemeente Herent		A
Joeri Lauwers	Gemeente Herent		A
Joris Thijs	Gemeente Steenokkerzeel		A
Joris Crols	Gemeente Zaventem		A
Xantha Langhendries	dMOW VVR Vlaamse Rand		V
Anita Jaspers	dMOW VVR Vlaamse Rand		V
Veerle Smet	dMOW VVR Leuven		A
Karl Vermaercke	dMOW VVR Leuven		A
Gaetano Butera	PZ Kastze		A
Jan De Vlam	PZ Herko		A
Wim Mombaerts	Steenokkerzeel		A
	PZ Zaventem		V

Bijlagen

/

Verslag van de vergadering

Conclusie en afspraken uit vorig overleg op 29/02/2024: eerst deze maas tussen N21, N227, N2 en N26 aanpakken met de betrokken gemeenten Kortenberg, Herent, Zaventem, Steenokkerzeel en Kampenhout. Dit fungeert als pilootproject om later de overige mazen in de Vervoerregio te bekijken. Elke gemeente maakt intern deze oefening:

- welke zijn de gewenste routes voor zwaar verkeer
- in welke zones dient dit verkeer geweerd te worden
- op welke manier?
 - o welke verkeersborden (beperking tonnage (hoeveel?), lengte, soort voertuig,...)
 - o uitzonderingen (welk onderbord)
 - o circulatieplannen, enkelrichtingsstraten, knippen van routes,...
- welke lokale bedrijven dienen bereikbaar te blijven en welke routes gebruiken ze/mogen ze gebruiken
- Handhaving? ANPR? In welke mate hangt dit samen met keuze van signalisatie/borden?

Resultaten van deze interne oefeningen worden samengelegd en besproken op een vervolgoverleg op 16/04 om tot een gezamenlijke uniforme aanpak te komen voor de volledige maas. Politiezones Zaventem, Herko en Kastze worden ook betrokken.

Bespreking:

MOW licht nog even kort voorgaande en bedoeling van overleg toe.

Aandachtspunt is de categorisering van de N227 in het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Vlaamse Rand: de N227 wordt hierin op langere termijn gedowngraded, doorgaand verkeer wordt geweerd ifv OV en fiets met als doel een verhoogde leefbaarheid. Joris Crols (Zaventem) verduidelijkt dat dit samenhangt met de werken aan de RO door De Werkvennootschap. Het downgraden van de N227 is pas mogelijk als de doorstroming op de Brusselse Ring verbeterd is. Op kortere termijn kan het verkeer nog wel langs de N227 rijden maar op langere termijn moet het wel richting RO geleid worden. Gaetano Butera (PZ Kastze) meldt dat het kruispunt van de N227 met de N21 een zwart punt is dat recent heringericht werd door AWW met een langere doorstroomtijd als gevolg waardoor het niet wenselijk is om nog meer verkeer langs dit kruispunt te sturen (geen wenselijke route voor doorgaand verkeer). We nemen dit verder op met de buurregio Vlaamse Rand.

Er is consensus om het volledige binnengebied van de maas te verbieden voor vrachtverkeer/zwaar vervoer uitgezonderd plaatselijk verkeer (inclusief bussen van De Lijn en landbouwverkeer).

De voor- en nadelen worden besproken van de verschillende verkeersborden C21 en C23, zoneborden, onderborden en het werken met één grote zone versus meerdere kleinere zones alsook de mogelijkheden tot handhaving. Uit de nummerplaten kan automatisch info verkregen worden van het soort voertuig en het gewicht (onbeladen).

Handhaving is een moeilijk gegeven in combinatie met “plaatselijk verkeer”. Op termijn zal uit evaluatie moeten blijken of er nog problemen opduiken op bepaalde routes. Om doorgaand verkeer te weren kan na evaluatie beslist worden om op een kort stuk van een sluiproute een totaalverbod in te stellen voor vrachtverkeer, een soort virtuele knip. Op die manier kunnen kleinere zones gecreëerd worden zodat ook vrachtverkeer dat zijn bestemming binnen de maas heeft, moet omrijden langs de maas om zo dicht mogelijk bij zijn bestemming pas de maas binnen te rijden en niet de hele maas te doorkruisen.

Er wordt uiteindelijk gekozen voor een zonebord als volgt:



Bussen van De Lijn worden beschouwd als plaatselijk verkeer en hoeven niet apart vermeld te worden. De vermelding van 3,5t is waarschijnlijk overbodig maar verduidelijkt het verbod wel naar de weggebruiker omdat het C23 bord minder gekend is en mogelijks voor verwarring kan zorgen bij bepaalde bestuurders van bv lichte vrachtwagens, bestelwagens ed.

MOW vraagt intern na of dit bord conform de wetgeving is, of er herhalingsborden van mogen geplaatst worden en op welke manier de voorsignalisatie moet gebeuren op de respectievelijke gewestwegen. MOW koppelt dit terug met de overige actoren.

Van zodra hierover duidelijkheid is, maken alle betrokken gemeenten in onderling overleg de benodigde aanvullende reglementen op. Dirk Salens (gemeente Kortenberg) maakt een kaartje met aanduiding waar welk bord moet geplaatst worden op grondgebied Kortenberg en bezorgt dit aan de buurgemeenten zodat iedere gemeente dit verder kan aanvullen voor haar grondgebied.

Er is een nulmeting nodig van het verkeer. De resp. politiezones kijken na welke relevante (recente) verkeerstellingen er reeds beschikbaar zijn en welke nog ontbreken. Een eventuele bijkomende nulmeting moet zeker ingepland worden vóórdat de zoneborden van kracht worden.

Bij uitrol op het terrein zal tevens de nodige communicatie naar weggebruikers en bedrijven bekeken moeten worden.

Op termijn zal dan geëvalueerd moeten worden of er nog knelpunten overblijven. Een mogelijke maatregel is de virtuele knip zoals hoger reeds beschreven. Handhaving is met bovenstaand zonebord ook mogelijk via ANPR. GAS-boetes zijn niet mogelijk omdat het een 3^{de} graad overtreding betreft.

Conclusies en afspraken:

- MOW vraagt intern na of het zonale bord C23 (incl. herhalingsbord) zoals afgesproken op het overleg rechtsgeldig is, vraagt intern en bij AWW na hoe de voorsignalisatie kan voorzien worden op de gewestwegen en koppelt dit terug met de overige actoren
- Iedere gemeente maakt in onderling overleg het benodigde AR op voor haar eigen grondgebied tegen 12/06 (Dirk Salens maakt voor Kortenberg een kaart met aanduiding van waar welke verkeersborden geplaatst dienen te worden en bezorgt deze aan de andere gemeenten om – ieder voor zijn eigen grondgebied - op verder te werken).
- De politiezones kijken na welke verkeerstellingen er reeds beschikbaar zijn en maken een overzicht van nog benodigde tellingen ifv de nulmeting. De nulmeting moet plaatsvinden vóórdát de verkeersborden op het terrein van kracht worden.

Volgend overleg op woensdag 12 juni om 10u in het gemeentehuis van Kortenberg.