

Openbare vergadering van donderdag 27 augustus 2026

- Aanwezig:** Daan VERTONGEN, voorzitter gemeenteraad
Bart LAEREMANS, burgemeester
Jelle DE WILDE, Kirsten HOEFS, Chantal LAUWERS, Trui OLBRECHTS, Philip ROOSEN, Karlijne VAN BREE, Eliane VANCRAENENBROECK, schepenen
Eddie BOELEN, Nicolas BOURGEOIS, Ann DAAMEN, William DE BOECK, Ewoud DE MEYER, Caroline DENIL, Soufian FAROUK, Isabel GAISBAUER, Tom GAUDAEN, Gilbert GOOSSENS, Britt JOHN, Luc KEPPENS, Katrien LE ROY, Luca MATON, Wim MISSOTTEN, Katleen ORINX, Wim ROBBERECHTS, Laurent VANBINST, Bart VAN HUMBEECK, Karin VERTONGEN, gemeenteraadsleden
Muriel VAN SCHEL, algemeen directeur
- Verontschuldigd:** Manon BAS, Randy BUELENS, Dieter GOOVAERTS, Erkut OVALI, gemeenteraadsleden
- Afwezig:** /

AANPASSING AAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN: INVOEREN VAN EEN FUNCTIONELE KNIP OP DE BRUG OVER DE A12 (MEISESTRAAT) - GOEDKEURING

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

Artikels 40 en 41 Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017 (en latere wijzigingen) betreffende de bevoegdheden van de gemeenteraad.

De beslissing wordt genomen op grond van:

- ☐ Artikels 119 en 135, §2 Nieuwe Gemeentewet van 24 juni 1988.
- ☐ Decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens.
- ☐ Besluit van de gemeenteraad van 25 mei 2023 betreffende de goedkeuring van het vernieuwde gemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan met actietabel) (dossierstuk 1).
- ☐ Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 13 juli 2026 betreffende de standpuntbepaling inzake de plaatsing van de verzinkbare paal ter hoogte van de het kruispunt Meisestraat/Beverstraat (dossierstuk 2).
- ☐ Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 13 juli 2026 betreffende de aanpassing aan het gemeentelijk mobiliteitsplan: invoeren van een functionele knip op de brug over de A12 (Meisestraat) (dossierstuk 3).
- ☐ Het verslag inzake de uitgevoerde simulaties met betrekking tot de brug over de A12 (Meisestraat) (BIJLAGE 1).
- ☐ De presentatie die gebruikt werd tijdens het informeel overleg van de gemeenteraadscommissie Ruimte van 29 april 2026 (BIJLAGE 2).
- ☐ Het verslag van het informeel overleg van de gemeenteraadscommissie Ruimte van 29 april 2026 (BIJLAGE 3).

De beslissing houdt rekening met volgende adviezen:

/

De beslissing kent volgende inhoudelijke verantwoording:

1. Probleemstelling en context

In het kader van de evaluatie en actualisatie van het gemeentelijk mobiliteitsplan werd vastgesteld dat de verkeerssituatie in het centrum van Strombeek-Bever onder aanzienlijke druk staat. Een belangrijke oorzaak hiervan is het verkeer dat gebruikmaakt van de brug over de A12 (Meisestraat). Deze brug vervult niet alleen een lokale verbindingsfunctie, maar wordt ook intensief gebruikt als bovenlokale route. Daardoor bestaat een aanzienlijk deel van het verkeer uit voertuigen zonder bestemming of herkomst in Grimbergen. Dit leidt tot een belangrijke hoeveelheid sluipverkeer door woonstraten en door het centrum van Strombeek-Bever, met negatieve gevolgen voor de leefbaarheid, verkeersveiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Eerdere maatregelen binnen het mobiliteitsplan, zoals de knip in de Oude Mechelsestraat en aanpassingen in de Beverstraat (het uitrijden richting Antwerpselaan opnieuw mogelijk maken) en de Villegas de Clercampstraat (omdraaien rijrichting tussen de Burtinstraat en Victor Soensstraat), hadden als doel het doorgaand verkeer door Strombeek-Bever te ontmoedigen en de leefbaarheid te verhogen, zonder de bereikbaarheid te hypothekeren.

Hoewel deze maatregelen op bepaalde locaties een positief effect hebben gehad, blijkt uit de evaluatie dat ze tegelijk aanleiding hebben gegeven tot nieuwe verkeersstromen en alternatieve sluiproutes, onder meer via de Burtinstraat en de Villegas de Clercampstraat. Hierdoor blijft de verkeersdruk in verschillende woonstraten hoog en wordt de onderliggende problematiek slechts gedeeltelijk aangepakt.

2. Resultaten van de verkeerssimulaties

De uitgevoerde verkeerssimulaties tonen aan dat het sluipverkeer zich voornamelijk tijdens de ochtend- en avondspits manifesteert. Daarbij speelt de brug over de A12 een cruciale rol als verbinding tussen het hogere wegennet (R0 en A12) en het lokale wegennet. Tegelijk tonen de simulaties aan dat beperkte maatregelen, zoals het invoeren van eenrichtingsverkeer op de brug, onvoldoende effect hebben om deze structurele problematiek op te lossen, en dat meer ingrijpende maatregelen nodig zijn om het doorgaand verkeer effectief te weren.

Het instellen van eenrichtingsverkeer richting Treft resulteert wel in een gedeeltelijke afname van verkeer op bepaalde sluiproutes, maar zorgt tegelijk voor verschuivingen naar andere omliggende straten, waardoor de globale problematiek niet structureel wordt opgelost.

Uit de verschillende onderzochte scenario's blijkt dat een functionele knip van de brug de meest doeltreffende maatregel is om het doorgaand verkeer aanzienlijk terug te dringen. Deze ingreep resulteert in een duidelijke vermindering van het sluipverkeer in het centrum van Strombeek-Bever en in de meest belaste woonstraten.

Daarnaast tonen de simulaties aan dat een combinatie van een knip op de brug met een geoptimaliseerde lokale ontsluiting via de Oude Mechelsestraat de beste resultaten oplevert op het vlak van zowel verkeersafwikkeling als leefbaarheid. Daarbij is het wel essentieel te vermijden dat opnieuw een aantrekkelijke sluiproute ontstaat via de Oude Mechelsestraat en de Landhuizenlaan.

Hoewel op sommige wegvakken een beperkte verkeerstoename kan optreden, blijven de effecten op het globale netwerk beheersbaar en in overeenstemming met de beleidsdoelstelling om doorgaand verkeer uit woonstraten te weren.

3. Beleidsafweging en overleg

Tijdens het informele overleg van de gemeenteraadscommissie Ruimte van 29 april 2026 werden de resultaten van de verkeerssimulaties besproken en werd van gedachten gewisseld over mogelijke maatregelen om het sluipverkeer via de brug over de A12 terug te dringen.

Binnen de commissie bestond een brede consensus dat de brug een belangrijke rol speelt in het aantrekken van doorgaand verkeer doorheen Strombeek-Bever en dat bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonwijken te verbeteren. In dat kader werd voornamelijk het scenario van een functionele knip van de brug besproken.

Tegelijk werd aandacht besteed aan de impact van deze maatregel op de lokale bereikbaarheid, in het bijzonder voor de bewoners van de wijk Treft. Ook mogelijke neveneffecten op omliggende straten en op bestaande verkeersmaatregelen werden

meegenomen in de afweging. Daarbij werd benadrukt dat een duurzaam mobiliteitsbeleid steeds een evenwicht moet nastreven tussen het weren van sluipverkeer en het garanderen van een goede bereikbaarheid voor inwoners. Daarnaast werd het belang onderstreept van een gefaseerde en proportionele invoering van maatregelen, ondersteund door een duidelijke communicatie, monitoring en evaluatie. Op die manier kunnen de effecten objectief worden opgevolgd en kan waar nodig tijdig worden bijgestuurd.

4. Conclusie

De analyse van de verkeerssituatie, de resultaten van de verkeerssimulaties en het gevoerde overleg leiden tot een duidelijke conclusie: de brug over de A12 in de Meisestraat speelt een centrale rol in het aantrekken van doorgaand verkeer door Strombeek-Bever. Dit veroorzaakt een aanhoudende stroom van sluipverkeer met negatieve gevolgen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonstraten. De simulaties tonen aan dat een functionele knip van de brug de meest effectieve maatregel is om deze problematiek structureel aan te pakken. Tegelijk blijft het noodzakelijk om een evenwicht te bewaren tussen het terugdringen van doorgaand verkeer en het garanderen van een goede bereikbaarheid voor de lokale bevolking, in het bijzonder voor de bewoners van de wijk Treft.

Op basis hiervan wordt voorgesteld om over te gaan tot de invoering van een functionele knip (afsluiten voor gemotoriseerd verkeer tijdens de spitsmomenten) van de brug, aangevuld met passende flankerende maatregelen zoals het behoud van doorgang voor bewoners van Treft en een systematische monitoring van de effecten. Deze aanpak biedt de beste garanties om het sluipverkeer duurzaam te verminderen en de leefbaarheid van Strombeek-Bever op lange termijn te versterken.

Het college van burgemeester en schepenen keurde op 13 juli 2026 de aanpassing aan het gemeentelijk mobiliteitsplan, waarbij een functionele knip op de brug over de A12 (Meisestraat) wordt ingevoerd, principieel goed en legt dit ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad.

Voor het debat en de argumentatie van de stemmingen, wordt verwezen naar het zittingsverslag.

Bijkomende informatie:

/

Stemming:

Met 25 stemmen voor (Bart LAEREMANS, Jelle DE WILDE, Kirsten HOEFS, Chantal LAUWERS, Trui OLBRECHTS, Philip ROOSEN, Karlijne VAN BREE, Eliane VANCRAENENBROECK, Eddie BOELEN, Nicolas BOURGEOIS, Ann DAAMEN, Ewoud DE MEYER, Caroline DENIL, Soufian FAROUK, Isabel GAISBAUER, Tom GAUDAEN, Britt JOHN, Katrien LE ROY, Luca MATON, Wim MISSOTTEN, Katleen ORINX, Wim ROBBERECHTS, Bart VAN HUMBEECK, Daan VERTONGEN, Karin VERTONGEN), 4 onthoudingen (William DE BOECK, Gilbert GOOSSENS, Luc KEPPENS, Laurent VANBINST)

BESLUIT:

Artikel 1.

De aanpassing aan het gemeentelijk mobiliteitsplan, waarbij een functionele knip tijdens de spitsmomenten wordt ingevoerd op de brug over de A12 (Meisestraat), goed te keuren.

Art. 2.

Dit besluit bekend te maken conform de bepalingen van het decreet lokaal bestuur.

In zitting, datum als hierboven

Muriel VAN SCHEL

algemeen directeur

Daan VERTONGEN

voorzitter gemeenteraad

Voor eensluidend afschrift op 25 september 2026

Muriel VAN SCHEL

algemeen directeur

Daan VERTONGEN

voorzitter gemeenteraad