

Het deel van de Gendarmendreef tussen de Eikenlaan en de Fort-Jacolaan zal binnenkort heraangelegd worden, waarschijnlijk in 2023 of uiterlijk in 2024. Aangezien de diensten van Vivaqua aangegeven hebben dat ze er niet ingrijpen om een riolering aan te leggen, kan de heraanleg van de openbare ruimte eindelijk overwogen worden in dit deel van de dreef.

Aangezien het wegdek van het betrokken deel zich in erbarmelijke staat bevindt, werd er onlangs een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning ingediend. Het project voorziet om het wegdek in straatstenen te behouden en er comfortstroken voor de fietsers in te integreren en dat dit deel als eerste omgevormd wordt tot een «woonerf» (20 km/uur), waar alle weggebruikers (voetgangers, fietsers, motorvoertuigen, ...) dezelfde ruimte delen. Het wordt de komende maanden onderworpen aan een openbaar onderzoek (naargelang de behandelingstermijnen van het gewestbestuur urban.brussels).

In het kader van deze heraanleg zou de volledige dreef een eenrichtingsstraat worden.

Voor elke duurzame heraanleg leek het verstandig om een scenario van eenrichtingsverkeer «kop aan staart» in dit deel van de dreef te testen. Het geteste scenario, meer bepaald de invoering van eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting tussen Eiken en Maarschalk en van eenrichtingsverkeer in de richting van de stad tussen Fort-Jaco en Maarschalk, komt overeen met het scenario dat voorzien is in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan van 2006 (dat nog andere maatregelen in de wijk voorzag).

Ter herinnering: de geteste maatregel heeft de volgende doelstellingen:

- **De zwakke weggebruikers (voetgangers/fietsers) op deze weg zonder trottoirs beter beschermen, en dit rekening houdend met de aanwezigheid van een school en een sportclub (verkeersveiligheid);**
- **Het doorgaand verkeer van voertuigen die de Waterlooosesteenweg in de richting van Brussel vermijden via de Fort-Jacolaan, de Gendarmendreef en de Eikenlaan beperken en zo de wijk rustiger maken.**

Er werden exacte tellingen aangevraagd aan de firma Geomobility op 7, 8 en 11 juni 2022 (2 wekdagen en een zaterdag), tussen 6 en 22 uur, op 5 locaties voor een totaal van 10 verkeersstromen. De studie toont aan dat het drukste kruispunt datgene is van de Landvoogddreef met de Eikenlaan, en dit ondanks het feit dat dit kruispunt rustiger gemaakt werd door het eenrichtingsverkeer in de Gendarmendreef. Op het kruispunt van de Maarschalklaan met de Gendarmendreef, zeer significant in de beoordeling van deze maatregel, blijft het verkeer beperkt. De studie toont aan dat tijdens de spitsuren op ditzelfde kruispunt het maximumaantal gedetecteerde voertuigen 79 voertuigen per uur 's morgens en 59 voertuigen per uur 's avonds bedraagt.

De politie, die hierover aangesproken werd, bevestigt dat het geteste circulatieplan geen verkeershinder veroorzaakt heeft op de betrokken wegen en dat er geen problemen waren inzake ongevallen in de wijk.

Tijdens de openbare vergadering op 21 juni 2022 in school Decroly toonden sommige buurtbewoners zich (zeer) tevreden over de geteste voorziening, anderen hebben zich er (sterk) tegen verzet en vroegen dat er andere scenario's getest werden. Ingevolge deze vragen hebben de cel Mobiliteit en de politiediensten andere potentiële te testen scenario's onderzocht. Ze zijn ze niet gunstig gezind aangezien ze menen dat elk scenario nadelen vertoont die het reeds geteste en huidige scenario kan vermijden.

GETEST EN HUIDIG SCENARIO



- 👍 **Oplossing die nooit meerdere keuzes biedt aan de voertuigen die van de Waterloosteenweg komen, elke uitweg op de Gendarmendreef maakt het mogelijk een enkele richting te volgen.**
- 👍 **De twee delen met tegengestelde rijrichting zijn lang genoeg om de bestuurders te ontmoedigen in tegenrichting te rijden.**
- 👍 **De Maarschalklaan, de Vossendreef en de Fort-Jacolaan zijn bereikbaar en tweerichtingsstraten. In de drie straten rijdt bijna uitsluitend bestemmingsverkeer.**

ALTERNATIEF SCENARIO 1



-  **Oplossing die nooit meerdere keuzes biedt aan de voertuigen die van de Waterloosesteenweg komen, elke uitweg op de Gendarmendreef maakt het mogelijk een enkele richting te volgen.**
-  **Het deel in tegenrichting tussen de Vossendreef en de Fort-Jacolaan is zeer kort, dat kan bestuurders ertoe aanzetten om de eenrichtingsstraat in tegenrichting in te rijden en dit met een hoge snelheid. Dit fenomeen zou een mogelijk noord-zuidtraject evenwijdig met de Waterloosesteenweg heropenen.**
-  **Er is een verhoogd risico dat veel verkeer zal uitwijken naar de Vossendreef, die smal is en zich in slechte staat bevindt (renovatieproject moeilijk uit te voeren wegens kwesties die verband houden met de eigendom van het terrein). Het kruispunt met de Waterloosesteenweg is helemaal niet comfortabel en twee voertuigen kunnen er niet gemakkelijk kruisen.**






ALTERNATIEF SCENARIO 3



- 👍 **Oplossing die in de Gendarmendreef kleine delen met tegengesteld eenrichtingsverkeer creëert. Dat voorkomt iedere mogelijkheid op een sluiptegengesteld evenwijdig met de Waterlooosesteenweg.**
- 👎 **Het deel in tegenrichting tussen de Vossendreef en de Maarschalkklaan is zeer kort, dat kan bestuurders ertoe aanzetten om de eenrichtingsstraat in tegenrichting in te rijden en dit met een hoge snelheid. Dit fenomeen zou een mogelijk noord-zuidtraject evenwijdig met de Waterlooosesteenweg heropenen.**
- 👎 **Rekening houdend met de breedte en de staat van het wegdek van de Vossendreef zouden we verplicht zijn om deze laatste om te vormen tot een eenrichtingsstraat met de eventuele schrapping van het verkeerslicht op de Waterlooosesteenweg. Desondanks dreigt de druk op deze kleine weg te groot te worden. Hierbij komt het risico dat de buurtbewoners de eenrichtingsstraat in tegenrichting inrijden om rechtstreeks op de Waterlooosesteenweg uit te komen.**

SCENARIO ALTERNATIF 4



-  Oplossing die aan de bestuurders die in de Maarschalklaan rijden de mogelijkheid geeft om een alternatief voor de Waterloosesteenweg te vinden via de Eikenlaan.
-  De delen in tegenrichting zijn telkens zeer kort, dat kan bestuurders ertoe aanzetten de eenrichtingsstraat in tegenrichting in te rijden en dit met een hoge snelheid. Dit fenomeen zou een mogelijk noord-zuidtraject evenwijdig met de Waterloosesteenweg heropenen.
-  Het enige drukke punt volgens de mobiliteitsstudie van de huidige configuratie is de Eikenlaan. De oplossing die hier voorgesteld wordt belast dit kruispunt nog meer met de voertuigen die uit het noorden via de Gendarmendreef komen en die niet meer kunnen doorrijden tot aan de Maarschalklaan.



Rekening houdend met de verschillende voornoemde geanalyseerde elementen zijn de cel Mobiliteit en de politie van mening dat de huidige voorziening bevredigend is en dat het noch wenselijk, noch gepast is om een ander scenario te testen aangezien het niet zo perfect zou voldoen aan de nagestreefde doelstellingen (beveiliging van de zwakke weggebruikers en minder doorgaand verkeer).