

VERSLAG VAN DE PUBLIEKE VERGADERINGEN 1 EN 2 OVER DE MOBILITEIT IN DE BERENKUILWIJK

De gemeente Schaarbeek organiseerde een eerste publieke vergadering over de mobiliteit in de Berenkuilwijk op 4 juni - 'beter leven, beter werken' - en een tweede op 8 juni 2023.

Deze nota is een gedetailleerd verslag van de meningen die tijdens deze eerste twee vergaderingen naar voren werden gebracht en is als volgt opgebouwd:

1.	KADER VAN DE RAADPLEGING EN VERBINTENIS VAN DE GEMEENTE	2
2.	PROFIEL VAN DE DEELNEMERS	3
3.	DIAGNOSE: POSITIEVE PUNTEN, NEGATIEVE PUNTEN	4
4.	IDEAALBEELD VAN MOBILITEIT	12
	BIJLAGE 1: DIAGNOSE PER STRAAT	15
	BIJLAGE 2: EVALUATIE VAN DE VERGADERINGEN	21

Dit verslag werd zo nauwkeurig mogelijk opgesteld door het Dreamocracy-team, dat door de gemeente Schaarbeek werd aangesteld om de dialoog in het kader van deze raadpleging te faciliteren. Dreamocracy is de enige verantwoordelijke voor dit verslag.

1. KADER VAN DE RAADPLEGING EN VERBINTENIS VAN DE GEMEENTE

HANDVEST VAN DE GEMEENTE

De gemeente heeft een **Handvest** gepubliceerd waarin ze haar aanpak en het belang dat ze eraan hecht toelicht.

PRINCIPES VAN EEN CONSTRUCTIEVE GEDACHTEWISSELING

De deelnemers namen de volgende principes in acht:

Vergadering #1	Vergadering #2
<ul style="list-style-type: none">● Luisteren● Respect● De hand opsteken om het woord te nemen● Beloften nakomen● Transparantie	<ul style="list-style-type: none">● Luisteren● Respect● De hand opsteken om het woord te nemen● Een uitspraak bevestigen in plaats van ze volledig te herhalen● Gsm op stil● Niet in naam van anderen spreken● Geen foto's of opnames maken

Tijdens de bespreking over deze principes konden verschillende deelnemers hun opmerkingen delen over de huidige situatie en vragen stellen over de organisatie en methodologie van het nieuwe participatieve proces, met name die van de methode om het burgerpanel te selecteren.

OVER DE HUIDIGE SITUATIE:

- Enkele deelnemers wilden de facilitatoren informeren over de lange geschiedenis die aan deze vergaderingen is voorafgegaan.
- Sommige deelnemers betreurden ook het feit dat de gemeente zo veel tijd nodig had om opnieuw contact op te nemen met de burgers met betrekking tot dit dossier, alsook het gebrek aan transparantie van de burgermeester na de laatste ontmoetingen.
- Tot slot werd vermeld dat de gemeente haar beloften op het vlak van transparantie, opvolging en luisterbereidheid niet was nagekomen, bijvoorbeeld wat het delen van bepaalde studies betreft.

OVER DE ORGANISATIE VAN HET PROCES EN DE METHODOLOGIE:

- Verschillende deelnemers benadrukten de noodzaak om te begrijpen waartoe hun bijdragen zouden leiden. Ze hopen op garanties vanuit methodologisch oogpunt, zodat de gedachtewisselingen doeltreffend zouden zijn en het proces legitiem.

- Tijdens de twee vergaderingen werd verschillende keren gemeld dat de gemeente vertraging had opgelopen bij het meedelen van de data en de locaties van de publieke vergaderingen. Volgens één deelnemer in het bijzonder, die zich voorstelde als vertegenwoordigster van de handelaars van de Berenkuil, had dit tot gevolg dat verschillende mensen de vergaderingen niet konden bijwonen.
- Verschillende vragen en opmerkingen hadden betrekking op de organisatie van het burgerpanel, waarvan de vergaderingen in september plaatsvinden.

ALS ANTWOORD OP DE PUNTEN BETREFFENDE DE METHODOLOGIE

HERHAALDE DREAMOCRACY HET VOLGENDE:

- Het handvest werd op zijn initiatief opgesteld om de aanpak en de verbintenissen van de gemeente toe te lichten.
- Het doel van de vier vergaderingen is een diagnose te stellen en een visie te bepalen waarmee de willekeurig gekozen leden van het burgerpanel aan de slag kunnen.
- Het panel bestaat uit 20 tot 30 willekeurig geselecteerde personen op basis van criteria die openbaar zullen worden gemaakt. Dat aantal is niet bedoeld om in strikt statistische termen representatief te zijn voor de bevolking, maar om de diversiteit ervan te weerspiegelen en ervoor te zorgen dat ook mensen worden geraadpleegd die niet spontaan naar de publieke vergaderingen zouden komen. Om een verband te leggen tussen hun werk en iedereen die bij dit dossier betrokken is, zal er in september een publieke vergadering worden georganiseerd om de voorlopige resultaten van het panel mee te delen en de aanwezigen de mogelijkheid te geven te reageren. In eerste instantie zullen de gegevens uit het rijksregister worden gebruikt om de steekproef samen te stellen die wordt uitgenodigd om deel te nemen aan het panel (bij de loting zal een deurwaarder aanwezig zijn).

2. PROFIEL VAN DE DEELNEMERS

WAAR WOONT U?

Vergaderingen	Stephensonplein	Berenkuil	Schaarbeek buiten Berenkuil	Buiten Schaarbeek
4 juni	0	2	9	1
8 juni*	8	45	4	2

WAT IS UW FAVORIETE VERVOERMIDDEL?

Vergaderingen	Openbaar vervoer	Auto/Motor	Fiets/Step	Te voet
4 juni	4	5	0	3
8 juni*	15	21	17	8

WAT IS UW GEVOEL OVER GOOD MOVE?

Vergaderingen	😊	🙂	😐	☹️	😞
4 juni	0	2	2	1	7
8 juni*	5	10	5	1	22

* Gezien het grote aantal mensen dat aanwezig was op vergadering #2, kunnen sommige van deze cijfers een beetje bij benadering zijn. Ze zijn echter wel representatief voor de reële trends onder de aanwezige deelnemers.

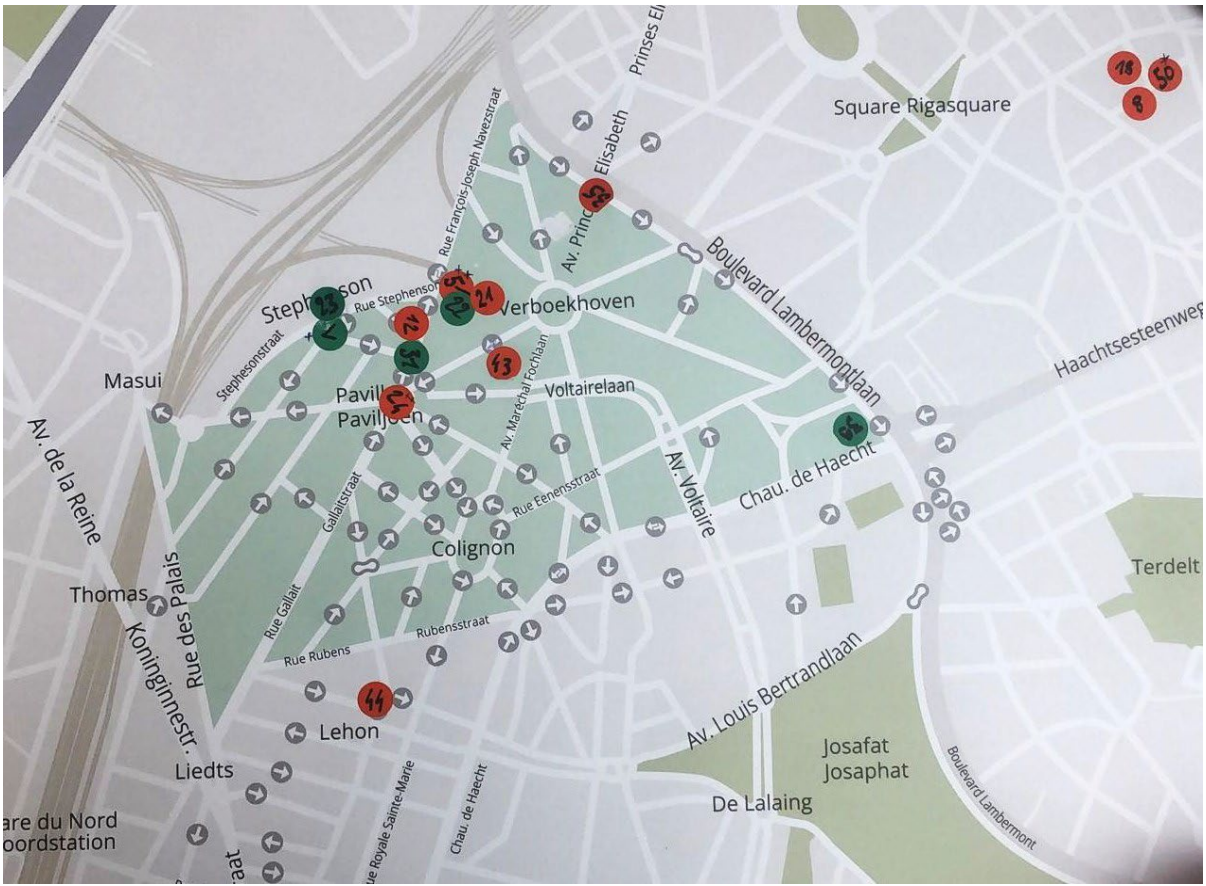
3. DIAGNOSE: POSITIEVE PUNTEN, NEGATIEVE PUNTEN

De deelnemers werden gevraagd om hun positieve en negatieve ervaringen op het vlak van mobiliteit te delen op basis van kaarten.

KAARTEN ALS RESULTAAT VAN HET WERK IN GROEPJES

VERGADERING #1





VERGADERING #2





ALGEMENE OPMERKINGEN

- **WOEDE:** Veel mensen uiten hun woede over de opeenstapeling van veranderingen, het gevoel dat er niet wordt geluisterd, het uitblijven van antwoorden en het gebrek aan toelichting enz. Sommige mensen hebben zelfs het gevoel dat ze gevaar lopen (vervoer van diabetespatiënten of patiënten op weg naar een onderzoek in het ziekenhuis).
- **DE MAATREGELEN DIE IN OKTOBER 2022 WERDEN INGEVOERD, ZIJN "DE DRUPPEL DIE DE EMMER DOET OVERLOPEN":** De opeenstapeling van veranderingen in de afgelopen jaren en de gevolgen daarvan hebben volgens verschillende deelnemers geleid tot een zeer negatief gevoel ten opzichte van de verantwoordelijken bij de gemeente/het gewest, die volgens hen hun speelruimte op het gebied van verkeer geleidelijk hebben verkleind. Als in de huidige context om de een of andere reden een straat wordt geblokkeerd, wordt alles in de wijk geblokkeerd (en dat zorgt voor problemen op het vlak van risicobeheer en veiligheid). Volgens een groot aantal deelnemers heeft dit geleid tot morele uitputting bij de bevolking. Ze gaven hierbij zeer veel voorbeelden uit het dagelijkse leven. De maatregelen die in oktober werden ingevoerd, leken de druppel die de emmer deed overlopen en namen bij de buurtbewoners de laatste beweegruiimte weg om te kunnen leven met de vorige hervormingen. "Het is niet meer leefbaar", is het gevoel dat overheerst. Net om die reden hebben heel wat mensen vorig jaar betoogd.
- **DE DEELNEMERS HADDEN HET OOK OVER EEN VERSTIKKEND GEVOEL BIJ DE HANDELAARS EN OVER GENTRIFICATIERISICO'S:** Het afsluiten van straten wordt beschreven als de "hel voor handelaars" omdat het voor hen onmogelijk wordt om hun activiteiten te blijven uitoefenen. Daarnaast kwam het risico op gentrificatie aan bod. Zo kregen de handelaars bijvoorbeeld geen enkele klant over de vloer tijdens de twee dagen dat de straten waren afgesloten. Zelfs bezorgers weigerden op bepaalde plaatsen te leveren omdat het hen te veel tijd kostte. Handelaars hebben dus moeite om bezorgers te vinden. Sommige aanwezigen vertelden dat ze Franse en Nederlandse klanten verloren door het feit dat er eenrichtingsverkeer werd ingevoerd in de Rogierstraat en de Haachtsesteenweg. Zo zouden alle banden met buitenlandse klanten zijn doorgeknipt. Het is volgens hen ook een economische leugen dat de handel zich rond structurerende assen bevindt, aangezien de handelszaken net wel passage nodig hebben. Een deelnemer vertelde dat hij 40% van zijn klanten verloor omdat ze niet meer naar Schaarbeek willen komen.

- HERVERDELING VAN HET VERKEER OMDAT DE CIRCULATIEPLANNEN AL 10 JAAR VERANDEREN:** De Berenkuilwijk in het bijzonder en meer algemeen ook de omliggende zones (in de nabije omgeving of iets verder gelegen) hebben de voorbije tien jaar een opeenvolging van circulatiemaatregelen gekend: zo werd in verschillende straten eenrichtingsverkeer ingevoerd (d'Anethanstraat, Van Ooststraat, Navezstraat, Paviljoenstraat, Vooruitgangstraat, Generaal Eenensstraat enz.) alsook in toegangswegen naar en uitgangswegen uit Schaarbeek (Antwerpsesteenweg en Koninginnelaan bijvoorbeeld) en werden voorzieningen voor het openbaar vervoer aangelegd. Verschillende deelnemers vertelden dat de opeenstapeling van al die veranderingen het verkeer opnieuw naar de Berenkuil heeft geleid, met name naar de Navezstraat en de Stephensonstraat. Wegen die structurerend zouden moeten zijn, zijn dat niet meer (bijvoorbeeld de Koninginnelaan en de Antwerpsesteenweg) en andere wegen die dat niet zouden moeten zijn, zijn dat wel geworden (zoals de Stephensonstraat, de Gallaitstraat, de Van Ooststraat en de Vleugelsstraat).
- FIETSEN IN DE BERENKUIL:** Ook over dit thema kwamen tijdens vergadering #2 nieuwe elementen aan bod vergeleken met vergadering #1. De wijk vormt een verbinding tussen twee valleien, waardoor fietsen er zeer aangenaam is (gematigde hoogteverschillen). Bepaalde fietsvoorzieningen worden gewaardeerd. Toch zijn de fietspaden niet veilig genoeg (te weinig ruimte tussen fietsen en auto's), met name om te fietsen met kinderen (bijvoorbeeld Eugène Demolderlaan). Over het algemeen vonden veel aanwezige fietsers dat de verkeersveiligheid voor fietsers beter zou kunnen. Bijvoorbeeld wanneer ze het Paviljoenplein oprijden via de Paviljoenstraat of zich in het verkeer op het Eugène Verboekhovenplein begeven. De fietsers betreurden ook dat de tramperrons dicht bij de sporen liggen en er zo voor hen slechts een smalle doorgang is.
- NIET IEDEREEN KAN DE AUTO LATEN STAAN:** Tijdens beide vergaderingen bevestigden de deelnemers dat ze zich ervan bewust zijn dat er veranderingen nodig zijn, maar dat sommige mensen wel degelijk hun auto moeten gebruiken om professionele of persoonlijke redenen. Gezondheids- en mobiliteitsproblemen kwamen meermaals aan bod.
- OPENBAAR VERVOER:** Enkele deelnemers meldden dat sommige mensen het openbaar vervoer niet meer nemen omdat er vertragingen zijn. Voorbeelden zijn bus 56 en tram 55. Tijdens vergadering #2 benadrukten andere deelnemers evenwel dat er nog steeds een groot aanbod aan openbaar vervoer is in de wijk, ondanks het feit dat ze soms vast zitten in de files. Eén deelnemer benadrukte in het bijzonder het belang en de hoge doorstroming van het openbaar vervoer op het Verboekhovenplein.
- HET STANDPUNT VAN DE VOETGANGER:** Vooral tijdens vergadering #2 zeiden bepaalde deelnemers dat ze het leuk vonden om in de wijk te wandelen. Verschillende mensen noemden de mogelijkheid om boodschappen te doen rond het Paviljoenplein.

- **VERKEERSVEILIGHEID:** Hierover werden verschillende opmerkingen gegeven. Sommige deelnemers merkten op dat er op bepaalde punten in de wijk veel te hard werd gereden en dat veel mensen niet weten dat er eenrichtingsverkeer geldt (voor sommigen is dat het bewijs dat het absurd is om in zo veel straten eenrichtingsverkeer in te voeren). Dat probleem kwam ook al aan bod in het vorige punt.
- **PARKEERPROBLEEM:** Tijdens beide vergaderingen – en meer nog tijdens de tweede – kaartten de deelnemers de grote parkeermoeilijkheden in de wijk aan. Er is met name veel kritiek op het feit dat de plaatsen die worden geschrapt voor de nieuwe inrichtingen niet worden vervangen. De uitleg over de gedeelde parkeerplaatsen kon de meest kritische deelnemers niet overtuigen. Ook de betaaltijden voor parkeren werden onder de aandacht gebracht. Betalen tot 21 uur is te lang en zorgt ervoor dat de inwoners geen bezoek van familie of vrienden kunnen ontvangen. Sommigen vonden betalen tot 18 uur meer aanvaardbaar.
- **HET DOOR SOMMIGEN GEDEELDE GEVOEL DAT MOBILITEIT BOVEN BELANGRIJKERE DOMEINEN UITSTIJGT:** Dat geldt met name voor de verkeersproblemen voor voertuigen van veiligheids- en hulpdiensten. Zo kon een ziekenwagen niet door in de Stephensonstraat terwijl er wel een noodgeval was. Het standpunt dat hier wordt verdedigd, is dat het recht op gezondheid en veiligheid belangrijker is dan mobiliteit. Het algemene gevoel is dat de Berenkuilwijk op een gevangenis lijkt.
= Er zijn bijvoorbeeld problemen met drugsdealers vlak bij de school. Die worden niet aangepakt terwijl er wel aan de mobiliteit vlak bij diezelfde school wordt gewerkt.
- **MENSEN VERLATEN DE WIJK OF WILLEN ER NIET MEER KOMEN WERKEN:** Naast de handelaars die hun zaak willen sluiten, meldde een deelnemer ook dat bewoners weggaan uit de Berenkuilwijk en daarbuiten. Volgens hem zijn de bewoners van andere wijken ook ontevreden, bijvoorbeeld in de Rubensstraat en de Lambermontlaan. Volgens diezelfde deelnemer werden er in de Lambermontlaan onlangs verschillende huizen te koop gezet. Bovendien vertelden de deelnemers dat werknemers zoals huishoudhulpen of verpleegkundigen niet meer in de wijk willen komen werken door de files en de parkeerkosten (waarvoor sommigen een vergoeding vragen). Ook andere beroepsgroepen zoals traiteurs zouden al aan deelnemers hebben gezegd dat ze er niet meer in slagen om op tijd in Schaarbeek te geraken.
- **ZORGEN VOOR DE TOEKOMST:** Bovenop dit project spraken een aantal deelnemers hun grote bezorgdheid uit over het eenrichtingsverkeer op de Maarschalk Fochlaan en de voetgangerszone op het Meiserplein.

VOORGESTELDE OPLOSSINGEN

- De Koninginnelaan heropenen zodat de mensen die naar het centrum willen niet meer via Stephenson hoeven te gaan.
- Opnieuw tweerichtingsverkeer invoeren in de Paviljoenstraat en de Rogierstraat.
- Vrachtwagens zouden niet door de Gallaitstraat moeten kunnen rijden (dit kan door paaltjes die het onmogelijk maken te passeren, maar dan is er het probleem dat ook ziekenwagens en de brandweer niet door kunnen...).
- Het autoverkeer in de Navezstraat beperken tot gebruikers van de wijk (merk op dat 80% van de leerkrachten van de school Paviljoen met het openbaar vervoer komt).
- Opnieuw twee rijstroken voor voertuigen aanleggen op het Liedtsplein.
- Tweerichtingsverkeer behouden op de Maarschalk Fochlaan.

FEEDBACK VAN DE EXPERTS

Een ambtenaar van de dienst 'Mobiliteit' van de gemeente woonde het werk in de groepjes bij en deelde vervolgens bepaalde punten met de deelnemers.

- **PARKEREN:** De dienst Mobiliteit denkt goed na voor ze beslist om parkeerplaatsen te schrappen. Zowel de verkeersveiligheid als de doelstellingen om de wijk te vergroenen, verklaren waarom wordt beslist om bepaalde plaatsen te schrappen. Er is geen strategie om de parkeerplaatsen uit principe te verminderen. Om verschillende redenen is het evenwel niet onmogelijk dat bepaalde parkeerplaatsen worden geschrapt. Hier gaat echter een grondige denkoefening binnen de dienst aan vooraf en dit moet ook worden goedgekeurd door het College. Met deze twee controles vermijden we dat parkeerplaatsen onnodig worden geschrapt. Volgens sommigen is de gemeente niet helemaal transparant en eerlijk over dit onderwerp. Een deelneemster wees erop dat er geen 700 parkeerplaatsen werden bijgecreëerd, maar dat het gaat om parkeerplaatsen die worden gedeeld door verschillende personen. Dat is niet hetzelfde. Daarnaast was er kritiek op de bouwplannen voor een ondergrondse parking op de hoek van de Portaelsstraat en de Capronnierstraat waarbij de aankoop van een individuele parkeerplaats mogelijk is.
- **DOORGAAND VERKEER:** Er werd gezegd dat het doorgaand verkeer het verkeer is dat door de wijk rijdt zonder er te stoppen. Het is net dat verkeer dat het Good Move-plan wil terugdringen. Het doorgaand verkeer wordt berekend op basis van gps-gegevens die worden gekocht bij bedrijven als TOMTOM. Al deze gegevens kunnen ook worden aangevuld met camerastudies. In verschillende straten van de Berenkuil zou volgens de gps-gegevens en op basis van de gegeven definitie ongeveer 45% van het verkeer 'doorgaand verkeer' zijn. Vanuit methodologisch oogpunt is er een kleine grijze zone en zijn er enkele uitzonderlijke gevallen die niet correct gecategoriseerd zijn. Deze definitie is echter voldoende relevant om te worden gebruikt in de analyses. Deze problematiek leidde tot heel wat discussies met de deelnemers tijdens de twee vergaderingen. De methoden voor de berekening van het verkeer en de nauwkeurigheid van de gegevens werden ter discussie gesteld. Sommigen beweerden dat de telling van

de voertuigen een vertekend beeld geeft omdat de omliggende straten afgesloten zijn of omdat niet alle wagens over het allernieuwste gps-systeem beschikken. De teldagen moeten ook worden herbekeken.

- **DE EERLIJKE VERDELING VAN DE OPENBARE RUIMTE:** De gemeente is zich bewust van de diversiteit aan mobiliteitsbehoeften. Het is dan ook de bedoeling om een correct evenwicht te vinden tussen alle vervoerswijzen, met voorrang voor de voetgangers.
- **HET PROBLEEM VAN DE EENRICHTINGSSTRATEN:** De dienst Mobiliteit is ervan overtuigd dat het circulatieplan ervoor moet zorgen dat automobilisten de wijk vlot kunnen verlaten, terwijl het voor doorgaand verkeer moeilijker moet worden om de wijk in te rijden. Sommige deelnemers zeiden echter dat ze niet begrepen waarom op de structurerende assen eenrichtingsverkeer werd ingevoerd, omdat ze vonden dat dit net had geleid tot meer doorgaand verkeer in de Navezstraat en de Stephensonstraat.
- **OPENBAAR VERVOER:**
 - Tram 25 op de Rogierlaan: Naar aanleiding van een opmerking van een deelnemer die vond dat de veranderingen aan de Rogierlaan het openbaar vervoer slechter maakten dan voorheen, bevestigde de dienst Mobiliteit dat, op basis van de gegevens van de MIVB, de situatie net verbeterd is.
 - De gemeente is zich bewust van de verkeersproblemen die bus 56 ondervindt op de Paul Deschanellaan. De MIVB had graag een busstrook gewild op de Deschanellaan, maar de gemeente vond dat niet aangewezen gezien de huidige verkeersdrukke. Ze wachten nu op het einde van de heraanlegwerkzaamheden aan de Haachtsesteenweg en het Poggeplein om de maatregelen in de wijk Koninklijke Sinte-Mariastraat te beoordelen.
- **VERKEERSVEILIGHEID:** De ambtenaren gaven aan dat ze zich bewust zijn van het probleem van overdreven snelheid in de wijk.
- **HET GEVAL VAN DE PRINSES ELISABETHLAAN:** De rails moesten worden vervangen en de MIVB (niet de gemeente) maakte van de gelegenheid gebruik om na te denken over een herinrichting van gevel tot gevel die de commerciële snelheid van hun trams zou verbeteren op een route die veel wordt gebruikt door de inwoners van Schaarbeek. De maatregelen werden genomen tijdens de werkzaamheden toen de trams 10 km/u reden.

Enkele deelnemers van de vergadering trokken de conclusies van de gemeente in twijfel en spraken van manipulatie. Ze halen in het bijzonder de studie van SWECO aan, waaruit blijkt dat er geen problemen zijn met het doorgaand verkeer op de Prinses Elisabethlaan. Ze zetten ook vraagtekens bij de bevoegdheid van de gemeente in dit dossier, waarin de MIVB de belangrijkste betrokken partij is. Een andere deelnemer sprak zijn steun uit voor de voorgestelde herinrichting van de laan, met name vanwege de ruimte die vrijkomt voor fietsers. De eerste deelnemers erkenden dat sommige

mensen voorstander zijn, maar benadrukten dat ze in de minderheid zijn. Volgens hen zijn alle handelaars van de laan tegen en een petitie tegen het project heeft bijna 1.000 handtekeningen opgeleverd.

Tijdens de gesprekken tussen de gemeenteambtenaar en de deelnemers kwamen een aantal opmerkingen en reflecties naar boven over de manier waarop de gemeente omgaat met de verwachtingen van de burgers.

Een voorstander van het Good Move-plan, en meer specifiek van de maatregelen waarover in oktober 2022 werd beslist, vertelde ontgoocheld te zijn over de opschorting van deze maatregelen, terwijl het wel veranderingen zijn waar hij – net als veel fietsers – al lang op wacht. Dat benadrukte het gevoel dat er niet naar beide partijen in het debat wordt geluisterd. Voor sommige mensen die tegen het Good Move-project zijn, voldoet het niet aan hun verwachtingen op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de wegen. Ze verwijten de gemeente dat ze van bij het begin een te strikt kader heeft opgelegd, een kader dat ze liever gewoon uitlegt in plaats van echt een debat aan te gaan met de bewoners en handelaars. Veel mensen die aanwezig waren op de vergadering twijfelen dan ook aan de ware motivatie van de gemeente.

4. IDEEAALBEELD VAN MOBILITEIT

De vergadering werd afgesloten met een oefening rond vooruitblikken naar de toekomst. Aan de deelnemers van elke groep werd gevraagd om de volgende zin aan te vullen:

"Over 10 jaar zal Schaarbeek worden gezien als de gemeente met het beste mobiliteitsbeheer, omdat ..."

Tijdens vergadering #1 werd deze oefening uitgevoerd door de deelnemers één voor één aan het woord te laten bij een rondetafelgesprek. Op 8 juni waren er veel meer deelnemers en werd hen gevraagd om groepjes van drie te vormen, de vraag samen te bespreken en de woorden en zinnen die aan bod kwamen uit te schrijven. Dat zorgde voor een andere dynamiek, waarbij in bepaalde gevallen groepjes met mensen met soms zeer uiteenlopende meningen in alle rust van gedachten konden wisselen.

SAMENVATTING VAN DE VISIE-ELEMENTEN

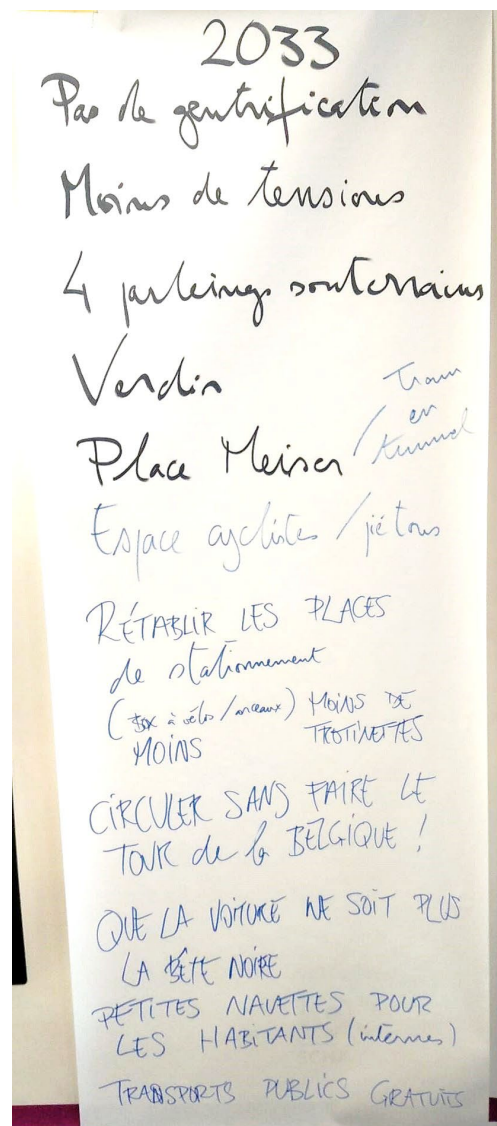
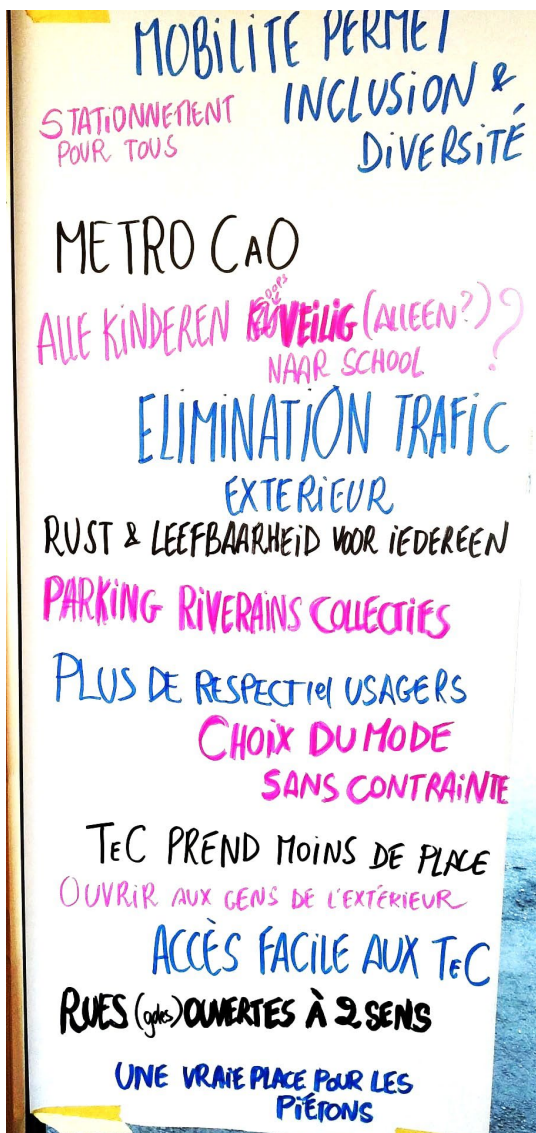
De visie-elementen die uit het groepswork naar voren komen, weerspiegelen uiteenlopende verlangens die soms tegenstrijdig, maar soms ook complementair zijn, op voorwaarde dat er creatieve oplossingen worden gevonden om een evenwicht te bereiken. Dat is een van de taken van het burgerpanel dat in september en oktober zal plaatsvinden.

De belangrijkste punten die naar voren kwamen tijdens de twee vergaderingen:

- Behoefte aan rust en welzijn voor de bewoners.
- Behoefte aan bewegingsvrijheid en keuze in verplaatsingswijzen.
- Vreedzaam naast elkaar bestaan van verschillende soorten straatgebruik.
- Wens om de ruimte op straat minder beperkend te maken, vandaar voorstellen als het ingraven van tramlijnen of ondergrondse parkeerplaatsen.
- Mogelijkheid om vlot te parkeren.
- Groene ruimten.
- Veiligheid voor voetgangers, kinderen ...
- Bezorgdheid over de gentrificatie van de wijk.


Alle visie-elementen staan op de foto's van de borden hieronder.


VERGADERING #1



VERGADERING #2

idée pour l'avenir :
 de véritable bonnes intentions
 plus, quel qu'il soit ...
 plus vert e est mieux
 plus de Tichel, ou de choses
 en sans sel, e'est mieux ...
 Comment pourrait-on faire pour
 que ce soit mieux pour tout le monde ?

2033 
 A management global sans maillon faible
 Parking souterrains
 1 OPTIMISER Le PARKING public
 2 PHOTO OBLIGATOIRE des
 STATIONNEMENT des
 VELOS et TROTTOIRS

 VISION 2033

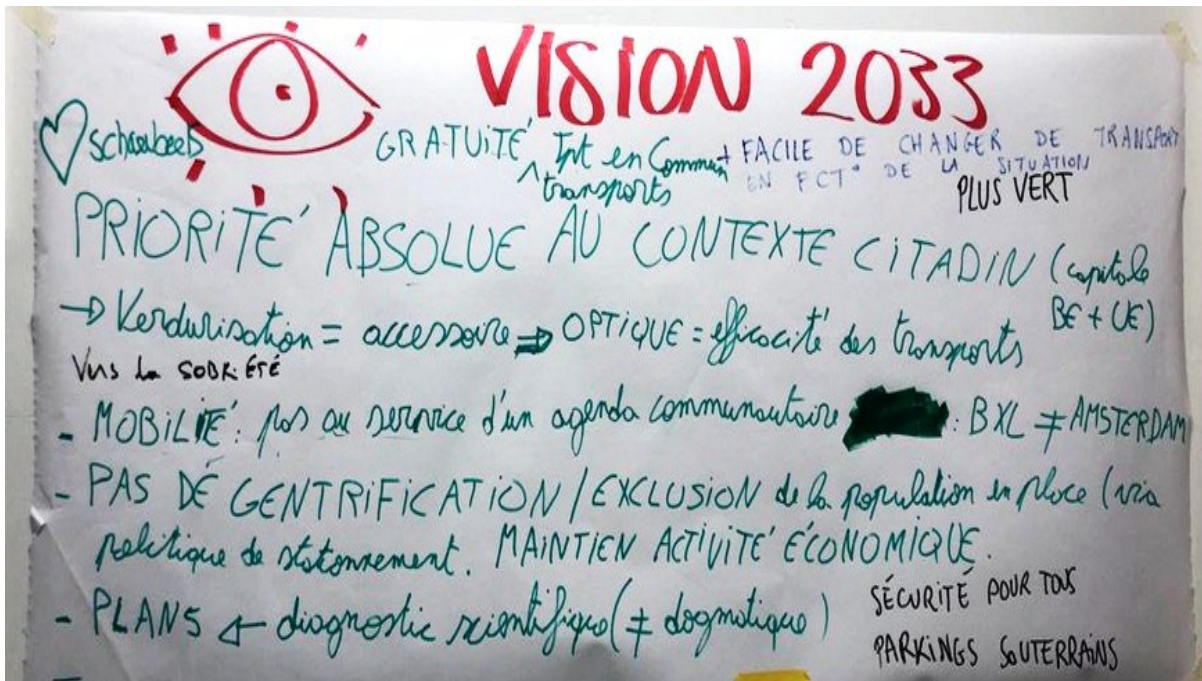
- NE PLUS METTRE LES GENS EN OPPOSITION VÉLOS / VOITURES IL Y AIT UN DIALOGUE MARRÉ
- TRAM / BUS → 24/24 → 7/7
- MORE GREEN (TIGES FLOWERS, ETC)
- BETTER VISIBILE BIKEPATHS.
- VERKEERLICHTEN SATE COORDINER REN VOOR VLORICHT VERKEER GELUKKIG EN ONZE TRAMS

→ ENFANTS PEUVENT SE DÉPLACER (INDEPENDANTMENT) (10-11 jr) ZONDER VOLWASSENEN

- sécurité → routes sûres
- marge pour erreur → pistes cyclables

- Ne pas supprimer la liberté de choisir de se déplacer comme il veut.
- OUVERTURE DES RUES ds les 2 sens
- ACCÈS Stationnement (véhicule privé & commerce)
- CARTE RIVERAINS pour tous les Scherbeléas
- POLITIQUE DE stationnement équilibrée (comme à Paris) → (= vélo aussi! (MAGG))
- PLUS DE PAKING (URGENT)
- + SECURITÉ POUR CYCLISTES, PIÉTONS, USAGERS TRANSPORT COMMUN
- + de diversité, meilleure représentativité et consultation de toutes et tous → + fréquente!
- Plus de méthodes alternatives pour limiter le transport lourd
- EVITER une Gentrification PERMETTRE AU COMMERÇANT DE VIVRE DIGNEMENT.

vivre et travailler localement pour sauver la planète
supprimer la flexibilité



BIJLAGE 1: DIAGNOSE PER STRAAT

DE TERUGKEER VAN TRAM 55

Dit werd beschouwd als een positief punt, hoewel de files op het Eugène Verboekhovenplein een negatieve impact hebben op de verkeersdoorstroming op dit plein.

TOEGANG TOT HET HOGERE GEDEELTE VAN SCHAARBEEK

Via de Marbotinstraat heb je meer dan 30 minuten nodig om aan de Navezstraat te geraken, en vervolgens het station van Schaarbeek te bereiken. Je hebt 40 minuten nodig om van het Prinses Elisabethplein te gaan vanop de Haachtsesteenweg. Vroeger was je daar in 10 minuten.

WERKHUIZENKAAI

Een deelnemer gaf aan dat men het doorgaand verkeer via de Werkhuisenkaai wil sturen. Dat is in tegenspraak met de vermindering van twee rijstroken naar één.

PRINSES ELISABETHLAAN

Sommige deelnemers beschouwden deze laan als een voorbeeld van een dogmatische beslissing en de mislukking van het mobiliteitsbeleid in Schaarbeek. Anderen gebruikten de termen manipulatie en instrumentalisatie.

De huidige werkzaamheden vinden plaats ondanks de mening van een meerderheid van de burgers die zich over het project hebben uitgesproken (het PV van sluiting van het openbaar onderzoek geeft niet alle meningen weer); de noodzakelijke mobiliteitsstudies werden ondanks verzoeken niet uitgevoerd of meegedeeld; de werkzaamheden werden slechts gedeeltelijk opgeschort in tegenstelling tot de beloften van de gemeente enz. Tijdens vergadering #2 beschreef een deelnemer de aanleg van het fietspad op de stoep als een

ramp. Er werd ook gemeld dat het lopende project de situatie van de buurtbewoners van de Prinses Elisabethlaan flink zal bemoeilijken. Wie het laatste deel van de laan wil nemen, zal immers noodgedwongen een grote omweg moeten maken om in de richting van de gemeente te gaan. De tijdelijke bevrozing van het eenrichtingsverkeer werd door sommigen echter als een positief punt gezien.

LAMBERMONTLAAN

De deelnemers uitten hun bezorgdheid over de Lambermontlaan: kan die nog wel een 'structurende as' blijven als de rijstroken voor automobilisten van drie naar twee worden teruggebracht? Het kruispunt Lambermontlaan/Demolderlaan wordt bovendien bestempeld als een gevaarlijk kruispunt omdat auto's de paaltjes omzeilen en met hoge snelheid naar het Verboekhovenplein rijden.

Een deelnemer die zich met de fiets verplaatst, beschrijft het tegenovergestelde en zegt dat hij zich veilig voelt door de ruimte die er is voor fietsers. Een andere deelnemer stelt vast dat de automobilisten zeer geduldig zijn.

DEMOLDERLAAN

De vegetatie wordt beschreven als zeer aangenaam. De straat werd echter ook genoemd als voorbeeld van de parkeerproblemen voor niet-bewoners.

F-J NAVEZSTRAAT

Er is te veel verkeer voor de school op de momenten dat de leerlingen binnenkomen en buitengaan. Dat veroorzaakt veel stress, met name bij de ouders. Tijdens schooluren is er te veel geluidsoverlast voor de klaslokalen die uitgeven op de straat en voor de bewoners van de straat. Door het drukke verkeer kunnen ouders hun kinderen niet alleen naar school laten fietsen. Ze fietsen met hen mee, wat leidt tot agressief gedrag bij de automobilisten wanneer ze naast elkaar fietsen.

Volgens andere deelnemers heeft de invoering van het nieuwe circulatieplan in oktober 2022 niet voor minder verontreiniging of lawaai gezorgd, maar net voor meer chaos. Hier was wat discussie over omdat sommige mensen erop wezen dat deze "chaos" er alleen de eerste dag was. De tweede dag ging het al beter en was de straat veel rustiger. Alle medewerkers van de school zeiden dat het veel beter was om les te geven.

Tijdens vergadering #2 beschreven veel deelnemers de eindeloze files tussen de Navezstraat en het Paviljoenplein. Ze hadden het over de honderden vrachtwagens die er voorbij moeten, waaronder ook die van Net Brussel. Volgens sommigen is dat de schuld van het eenrichtingsverkeer in de Van Ooststraat en de Portaelsstraat. Voor een aanwezige handelaar die actief is in de Navezstraat zou het afsluiten van de Stephensonstraat een ramp zijn omdat zijn bezorgers meerdere keren per dag door deze straat rijden om in Laken te leveren. Via het alternatieve traject zouden ze er 30 minuten over doen in plaats van 3. Een deelnemer wees er ook op dat het okerkleurige fietspad in de Navezstraat vaak moeilijk te gebruiken is door de grote verkeersdrukke.

STEPHENSONSTRAAT/STEPHENSONPLEIN

De oorzaak van het probleem in de Stephensonstraat is de afsluiting van de doorgang via de Koninginnelaan en de Antwerpsesteenweg. Als het nog mogelijk zou zijn om deze twee routes te gebruiken, zou dat prima zijn. In plaats daarvan werd de Stephensonstraat omgevormd tot de hoofdas.

De problemen in de Stephensonstraat zijn vergelijkbaar met die in de Navezstraat (de twee straten worden vaak samen genoemd).

Toen de Stephensonstraat in oktober 2022 werd afgesloten, kwam een vrachtwagen vast te zitten in een aangrenzende straat die te smal was. Sommige deelnemers betreuren echter ook dat de maatregelen niet langer getest konden worden om te bekijken wat de resultaten hadden kunnen zijn.

Een deelnemer betreurt dat zes parkeerplaatsen op het Stephensonplein werden vervangen door fietsenstallingen. Er staan immers nooit fietsen geparkeerd door het risico op diefstal en beschadiging.

Tijdens vergadering #2 waren enkele deelnemers enthousiast over het idee om een ingang naar het park aan te leggen vanop het Stephensonplein. Eén van hen vroeg zich echter af welke toegevoegde waarde dat zou hebben ten opzichte van de huidige situatie.

JAMES WATTSTRAAT

De files in de Navezstraat en de Stephensonstraat zijn volgens een deelnemer ook voelbaar in de James Wattstraat.

KRUISPUNT PAVILJOEN

Het slechte ontwerp van het kruispunt kwam aan bod. Zo wijzen de deelnemers op een heuse samenloop van wagens, trams en voertuigen van hulpdiensten. Ze komen uit de verschillende straten die daar samenkomen en zorgen ervoor dat het verkeer vast komt te zitten. Sommige deelnemers uitten kritiek op de houding van de gemeente die het voorstel om verkeerslichten te plaatsen niet heeft gevolgd. Ze heeft de weg net smaller gemaakt om het fietspad te beschermen. Sommigen verwijten de gemeente dat ze bewust problemen creëert om aanpassingen aan het verkeer te verantwoorden. Volgens anderen is de opeenstapeling van verplichtingen en belemmeringen dan weer niet de juiste manier om de mensen te overtuigen om van vervoerswijze te veranderen. Het kruispunt werd ook omschreven als een voorbeeld van het feit dat te veel straten (met name Van Oost en Gallait) eenrichtingsstraten zijn geworden. Het kan immers enkel worden vrijgemaakt via de Quinauxstraat. Een deelnemer wees op het risico op aanrijdingen tussen auto's op de Paviljoenstraat omdat veel bestuurders het eenrichtingsverkeer niet naleven. Door de lange wachtrijen van auto's in diezelfde straat, is het bovendien moeilijk om fietsers te zien aankomen. Andere fietsers vinden het eenrichtingsverkeer dan weer positief voor het fietsverkeer.

VAN OOSTSTRAAT

Volgens de handelaars staan alle wagens hier dubbel geparkeerd. Daardoor verliezen ze klanten. De verkeersdruk is ook voelbaar in de Paviljoenstraat die op haar beurt verzadigd geraakt. Het eenrichtingsverkeer in de Gallaitstraat heeft ook een impact op de Van Ooststraat.

GALLAITSTRAAT

Opnieuw nemen de handelaars het woord. Zij kaarten de verkeersproblemen aan die worden veroorzaakt door de invoering van het eenrichtingsverkeer in deze straat. Dat eenrichtingsverkeer vormt ook een probleem voor de fietsers. Die moeten de stoep gebruiken omdat het fietspad achter de tramhalte loopt. Verschillende deelnemers van vergadering #2 klaagden over de winkel Kadizi, vlak bij de Gallaitstraat en de de Moerkerkestraat. Op zaterdag parkeren veel klanten dubbel en dat veroorzaakt verkeersproblemen.

VOLTAIRELAAN

De fietsers waren zeer positief over deze straat maar één deelnemer wees er ook op dat er veel verkeer is.

VANDERLINDENSTRAAT

Sinds de Paviljoenstraat een eenrichtingsstraat is, is er tijdens de week veel doorgaand verkeer. Volgens een van de deelnemers is het er tijdens het weekend wel aangenaam om te fietsen.

VAN SCHOORSTRAAT

Deze straat wordt beschreven als zeer rustig.

RENKINSTRAAT

De Renkinstraat wordt beschreven als een rustige straat dankzij het eenrichtingsverkeer. Het kostte even tijd om eraan te wennen, maar nu is het erg aangenaam volgens een deelnemer.

LEHONPLEIN

De signalisatie is niet duidelijk op dit plein.

METSYSSTRAAT

De Metsysstraat is een van de weinige straten waar nog tweerichtingsverkeer geldt. Het is een straat met veel verkeer. Een van de deelnemers omschrijft het lawaai overdag als een hels lawaai. Volgens een andere deelnemer (handelaar) stellen zijn klanten die daar wonen een toename van de vervuiling en de files vast, tot aan de Eenensstraat.

EENENSSTRAAT

De Eenensstraat wordt gezien als een echt succesverhaal op het vlak van fietsvoorzieningen.

VERBOEKHOVENPLEIN

Dit plein wordt omschreven als zeer gevaarlijk voor fietsers en steps. Er zijn namelijk twee rijstroken voor auto's en er wordt dubbel geparkeerd.

COLIGNONPLEIN

Positief is dat er goede verbindingen zijn met het openbaar vervoer. De deelnemers betreuren daarentegen dat automobilisten geen respect tonen voor voetgangers en fietsers. Zij denken soms dat het plein een circuit is.

KONINGINNELAAN – LIEDTSPLEIN

Door de invoering van het eenrichtingsverkeer verschuift het verkeer naar de Masuistraat en het Masuiplein. Je geraakt pas verderop weer op de Koninginnelaan, door onder de brug te rijden waar de tram voorrang heeft. Daardoor mogen auto's er maar druppelsgewijs langs. Het Liedtsplein is een flessenhals geworden met alle voertuigen op één rijstrook.

BRABANTWIJK – LIEDTS – KRUISPUNT PAVILJOEN

Het traject tussen de Brabantwijk (Brabantstraat), het Liedtsplein en het Paviljoenplein is bijzonder druk, vooral in het weekend met zondag als slechtste dag. Verschillende deelnemers wezen erop dat de winkel Kadiri veel mensen aantrekt maar niet genoeg parkeerplaatsen heeft voor zijn grote omvang. Er wordt bijgevolg veel dubbel geparkeerd, met name in de Gallaitstraat waar de ingang naar een ondergrondse parking vaak geblokkeerd is. Op die dagen wordt de situatie in de Florisstraat beschreven als ondraaglijk.

PALEIZENSTRAAT

Nu de werkzaamheden binnenkort van start gaan, staan de voertuigen op de tramsporen. De Koninklijke Sint-Mariastraat mondt enkel nog uit in de Paleizenstraat.

VAN DE MASUISTRAAT NAAR DE HAACHTSESTEENWEG

Een handelaar die aanwezig was op vergadering #1 wilde de verkeersproblemen en hun impact op zijn activiteit illustreren aan de hand van het volgende voorbeeld. Wanneer hij zijn goederen gaat leveren in Laken, doet hij er vaak 1 uur en 40 minuten over (heen en terug) via de Masuistraat, de Rogierstraat, de Rogierlaan en de Paleizenstraat tot aan de Haachtsesteenweg. De invoering van het eenrichtingsverkeer in de Paleizenstraat en de Lefrancqstraat versterken de complexiteit van de situatie. Tijdens vergadering #2 werd een soortgelijke ervaring vermeld (1 uur om Schaarbeek weer binnen te rijden via de Masuistraat, tegenover 15 minuten om Schaarbeek te verlaten via het Colignonplein richting Kruidtuin).

HAACHTSESTEENWEG

Over de Haachtsesteenweg werden verschillende positieve punten vermeld:

- de vlotte doorstroming van tram 55, in combinatie met de aanpassingen op de Koninklijke Sinte-Mariastraat. Een deelnemer omschreef dit stuk als rustig.
- de doorgang van tram 92.

Diezelfde aanpassingen hadden echter ook ongewenste effecten voor de automobilisten, die kunnen uitwijken op de steenweg in de tegenovergestelde richting en daar fietsers als tegenliggers krijgen.

KONINKLIJKE SINTE-MARIASTRAAT

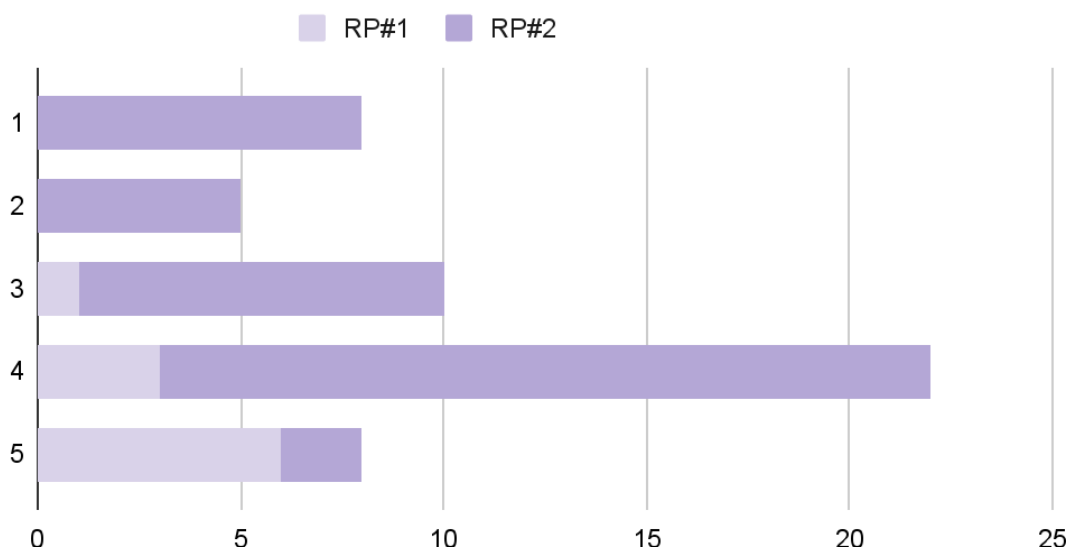
Deze straat wordt beschreven als een rustige, veilige en zeer aangename straat voor veel deelnemers die zich met de fiets verplaatsen. Het eenrichtingsverkeer wordt als zeer positief ervaren.

AZALEALAAN – PAUL DESCHANELLAAN

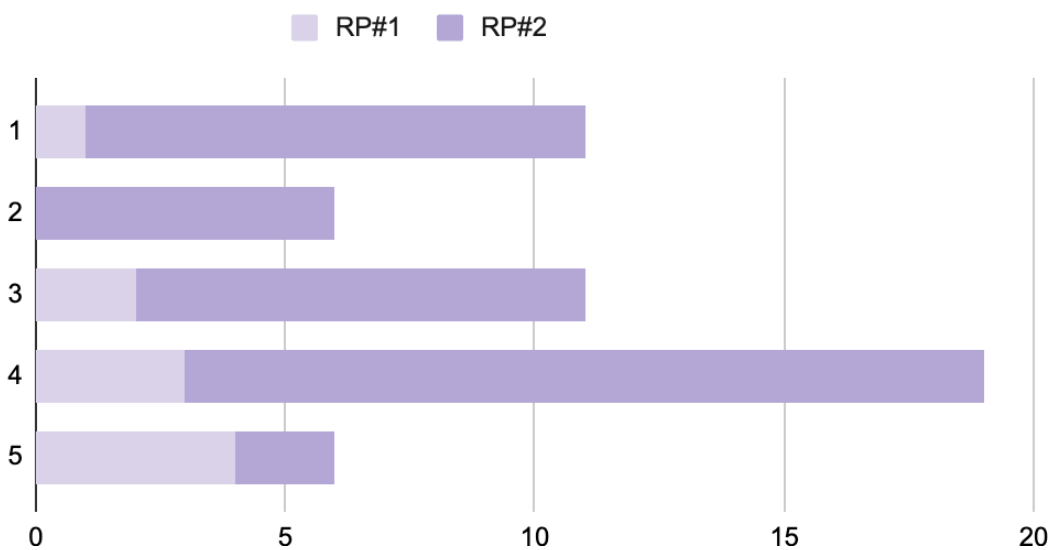
Nu de Azalealaan eenrichtingsverkeer is geworden, wordt het verkeer omgeleid naar de Paul Deschanellaan en de Rogierlaan. Zo wordt die laatste een echt knelpunt tot aan de Wijnheuvelenstraat, waar voertuigen over de sporen rijden. Tijdens vergadering #2 werd de Deschanellaan omschreven als een laan met veel opstoppingen op elk uur van de dag en nacht, een onberijdbare en zwaar beschadigde laan, ook wat de fietspaden betreft.

BIJLAGE 2: EVALUATIE VAN DE VERGADERINGEN

1: Ik vond dat er niet naar mij werd geluisterd
5: Ik vond dat er goed naar mij werd geluisterd

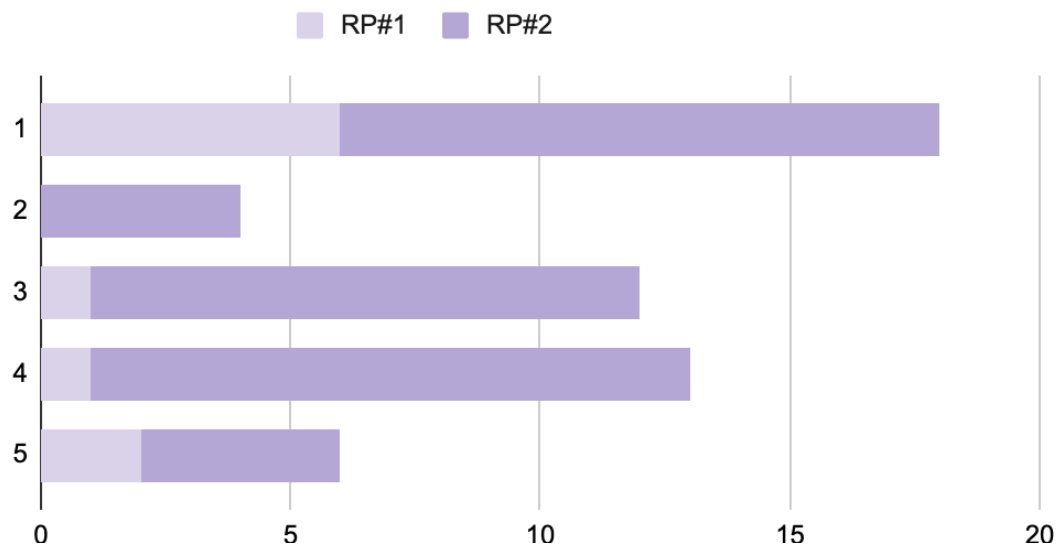


1: Ik heb niet alles kunnen zeggen waar ik mee zat
5: Ik heb zeer goed kunnen zeggen waar ik mee zat



1: Ik heb niets geleerd

5: Ik heb veel geleerd



1: Ik voelde me heel slecht

5: Ik voelde me erg goed

