

VERSLAG VAN DE PUBLIEKE VERGADERINGEN 3 EN 4 OVER DE MOBILITEIT IN DE BERENKUILWIJK

De gemeente Schaarbeek heeft een derde publieke vergadering over de mobiliteit in de Berenkuiwijk ('beter leven, beter werken') georganiseerd op 17 juni en een vierde op 25 juni 2023.

De vergadering op 25 juni werd echter stopgezet na 45 minuten. De omstandigheden waren niet goed voor een rustige en constructieve uitwisseling tussen de deelnemers.

Dit document is dus het gedetailleerde verslag van de meningen die tijdens de vergadering van 17 juni werden geuit, en is als volgt opgebouwd:

1. KADER VAN DE RAADPLEGING EN VERBINTENIS VAN DE GEMEENTE	1
2. PROFIEL VAN DE DEELNEMERS	4
3. DIAGNOSE & VOORSTELLEN	4
BIJLAGE 1: AANTAL DEELNEMERS EN WOON-/WERKPLAATS VAN DE DEELNEMERS AAN DE PUBLIEKE VERGADERINGEN	16
BIJLAGE 2: EVALUATIE VAN DE VERGADERINGEN	17

1. KADER VAN DE RAADPLEGING EN VERBINTENIS VAN DE GEMEENTE

Na een welkomstwoord nodigen de facilitators van Dreamocracy de deelnemers uit om aan te geven in welke taal ze willen spreken en halen ze de volgende belangrijke punten aan:

- Het doel van de publieke vergaderingen is om inwoners, actieve gebruikers en handelaars de kans te geven hun zegje te doen en hun ervaringen, meningen en voorstellen over de mobiliteit in de wijk te verzamelen.
- De belangrijkste punten uit de eerste twee vergaderingen worden voorgesteld: [...]. De notulen van de eerste twee vergaderingen zijn [online](#) beschikbaar.
- Het verloop van de vergadering wordt enigszins gewijzigd in vergelijking met de eerste twee vergaderingen, om iedereen de gelegenheid te geven zijn of haar mening uitvoeriger te uiten en om voorstellen te doen voor oplossingen voor de vastgestelde problemen. Om dit te doen zullen de deelnemers in kleine werkgroepen worden verdeeld, voordat elke groep zijn bevindingen aan de plenaire vergadering rapporteert.
- De facilitators doen ook de context van het participatieproces nogmaals uit de doeken. Het proces is er gekomen na zeer heftige reacties van sommige buurtbewoners op de invoering van het nieuwe circulatieplan in de Berenkuilwijk in oktober 2022. De Gemeente heeft daarom besloten om de uitvoering op te schorten en in twee fasen opnieuw overleg te plegen met de bewoners:
 - Vier publieke vergaderingen in juni
 - Vier workshops met burgerpanels in september en oktober
 - Twee extra publieke vergaderingen: één vergadering tussen workshop 3 en 4 van het burgerpanel, en één vergadering na afloop van het werk van het burgerpanel waarop de Gemeente de genomen beslissingen zal presenteren.
- De facilitators stellen de engagementen van de Gemeente in het kader van dit nieuwe participatieve proces voor:
 - Echt luisteren
 - De middelen mobiliseren die nodig zijn voor een constructieve en kalme dialoog
 - Een goede follow-up en transparantie

DE VOORSTELLING VAN HET PROCES GEEFT AANLEIDING TOT EEN AANTAL DISCUSSIES:

- **Context:** een deelnemer wijst erop dat het de demonstraties tegen het Good Move-plan in oktober 2022 waren die de Gemeente dwongen om dit nieuwe participatieve proces te organiseren. Een andere deelnemer trekt de eerlijkheid van de Gemeente in twijfel, die "puur toevallig" de bewoners wenst te raadplegen in de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen.

- **Mededelingen van de Gemeente en vergaderdata:** een deelnemer bekritiseert de Gemeente voor de late mededeling en de keuze van de vergaderdata, die onpraktisch zijn, bijvoorbeeld voor studenten in examenperiodes. Er waren veel jongeren bij de demonstraties in oktober 2022. Een andere deelnemer nuanceert deze kritiek echter door erop te wijzen dat er vier verschillende data waren gepland en dat zelfs een examenstudent drie uur van zijn of haar tijd kan vrijmaken.
- **Meervoudige deelnames aan de vergaderingen:** een deelnemer vraagt of de notulen melding maken van de aanwezigheid van dezelfde mensen bij verschillende publieke vergaderingen. Dreamocracy antwoordt van niet, omdat deelname anoniem blijft. De ambtenaren van de Gemeente die bij de publieke vergaderingen aanwezig waren, konden echter vaststellen dat sommige mensen meerdere publieke vergaderingen hadden bijgewoond.
- **Links met vorige vergaderingen:** een deelnemer zegt dat hij het op prijs zou stellen als de notulen van elke vergadering tijdens de volgende vergadering gepresenteerd zouden worden en het werk van de daaropvolgende vergaderingen op die notulen gebaseerd zou zijn. Dreamocracy geeft aan dat dit niet mogelijk is vanwege beperkingen in verband met de vertalingen van de notulen.
- **Organisatie van het burgerpanel:** er worden een aantal vragen gesteld, waarna Dreamocracy aangeeft dat er een eerste brief naar 6.000 willekeurig geselecteerde buurtbewoners zal worden gestuurd. De uiteindelijke loting van 20 tot 30 mensen zal dan gebeuren onder degenen die de brief hebben beantwoord. De leden van het panel worden niet door de Gemeente uitgekozen, maar door een computerprogramma. Tot slot moet Dreamocracy nagaan of de aanbevelingen van het panel zullen worden doorgestuurd naar het Schepencollege of naar de Gemeenteraad.
- **Resultaat van het proces:** er worden een aantal vragen gesteld over de uitkomst van het proces. Allereerst wordt erop gewezen dat de aanbevelingen van het burgerpanel niet als bindend voor de Gemeente zullen worden beschouwd. De Gemeente heeft zich er echter toe verbonden erop te reageren en uit te leggen welke beslissingen ze zal nemen. Sommige deelnemers uiten ook hun grote bezorgdheid over het feit dat er al andere participatieve processen hebben plaatsgevonden en dat de gemeente nooit rekening lijkt te houden met wat er door de deelnemers wordt gezegd. Deze opmerkingen weerspiegelen het diepe wantrouwen van een aanzienlijk aantal deelnemers ten opzichte van de Gemeente.
- **Notities:** Dreamocracy verbindt zich ertoe om alles wat tijdens de vergaderingen wordt gezegd op te nemen in de notulen.

PRINCIPES VAN EEN CONSTRUCTIEVE GEDACHTEWISSELING

De deelnemers nemen de volgende principes in acht:

Vergadering #3

- Luisteren en niet onderbreken
- De hand opsteken om het woord te nemen
- Elkaar respecteren
- Constructief en volledig zijn
- Voorstellen doen
- Vertrouwen hebben dat de discussie goed zal verlopen
- Geen foto's of video's maken

2. PROFIEL VAN DE DEELNEMERS

Vervolgens wordt de deelnemers gevraagd zichzelf even voor te stellen aan de hand van een paar vragen.

WAAR WOONT U?






Elke deelnemer geeft op een kaart aan waar hij of zij woont (zie bijlage).

WAT IS UW FAVORIETE VERVOERMIDDEL?*

(elke deelnemer kan meerdere antwoorden geven)

Vergadering	Openbaar vervoer	Auto/Motor	Fiets/Step	Te voet
17 juni	12	12	13	Bijna alle deelnemers

WAT IS UW GEVOEL OVER GOOD MOVE?*

Vergadering					
17 juni	8	0	3	0	18

* Gezien het grote aantal aanwezigen kunnen sommige van deze cijfers enigszins bij benadering zijn. Ze zijn echter wel representatief voor de reële trends onder de aanwezige deelnemers.

Dreamocracy vraagt elke deelnemer vervolgens om zichzelf voor te stellen aan iemand die er een verschillende mening op nahoudt over het Good Move-plan. Gedurende een minuut of tien kunnen ze meer te weten komen over één eis, zonder over mobiliteit te praten.

3. DIAGNOSE & VOORSTELLEN:

GROEPSWERK

Gedurende 45 minuten werken de deelnemers in vijf groepen aan de identificatie van hun positieve en negatieve ervaringen met de mobiliteit in de buurt en moeten ze oplossingen voorstellen.

De tabellen hieronder tonen wat de deelnemers op hun post-its hebben geschreven.

Ervaringen

Positief	Negatief
Groep 1	
Vermindering van het doorgaand verkeer	Volledige afsluiting van de Stephensonstraat
Meer plaats voor zwakke weggebruikers	Gentrificatie veroorzaakt door Good Move
Het plan uit 2022 omvatte het autoluw maken van het Stephensonplein en een uitbreiding van de openbare ruimte	Zich gevangen voelen in zijn eigen buurt
	Het failliet van de handelaars
	Auto's worden als overlast gezien
	Vergroening neemt ruimte in beslag en veroorzaakt overlast. We moeten onthouden dat we in een stad wonen en dat het geen steek houdt om te proberen er een soort platteland van te maken
	De werkzaamheden veroorzaken alleen maar ongemak (bv: Prinses Elisabethlaan)

	Doorgaand verkeer is een waanbeeld. Het werd niet nauwkeurig beoordeeld
	Er wordt geen rekening gehouden met het gemeenschappelijke gebruik van auto's
	De MIVB neemt te veel openbare ruimte in beslag
	We rekenen op een verdampingseffect dat niet optreedt
	Gevoel van opsluiting in de buurt
	De burgerparticipatie is bevooroordeeld
	Het Good Move-plan is een lege doos die ons ideologisch wordt opgelegd. De groene propaganda verergerd de verkeersdruk
	Lambermontlaan: voorbeeld van de vernietiging van een structurerende as
	Fietsers respecteren de veiligheid van voetgangers niet (ze rijden bijvoorbeeld op trottoirs)
	Fietsers worden onterecht "heilig verklaard" terwijl ze in de minderheid zijn
	Het plan van 2022 omvat rampzalige omwegen met schadelijke ecologische gevolgen
	Het schrappen van parkeerplaatsen voor auto's staat niet in verhouding tot het creëren van fietsparkeerplaatsen
	Auto's die veel te snel rijden (onder meer in de Gallaitstraat)
	Dubbel geparkeerde auto's bij groothandelszaken (dranken). Veel auto's/bestelwagens staan midden op de weg geparkeerd, wat leidt tot chaos en gevaarlijke situaties
	De status-quo van Good Move heeft extra verkeer gecreëerd in de Vanderlindenstraat
	De KADIZI-winkel creëert bestemmingsverkeer in

	<p>een woonwijk</p> <p>Het openbaar vervoer op het Paviljoenplein staat vast in de file, vooral bus 56</p> <p>Geen voetgangersoversteekplaatsen in de Paleizenstraat</p> <p>Smalheid van straten met tweerichtingsverkeer of beperkt eenrichtingsverkeer voor fietsen (Paviljoenstraat, Navezstraat, Vleugelstraat)</p> <p>Doorgaand verkeer via de Vanderlindenstraat, de Navezstraat en de Van Schoorstraat</p> <p>De alomtegenwoordigheid van auto's in de openbare ruimte, waardoor er geen ruimte is voor andere weggebruikers. Er is een gevoel van onveiligheid voor fietsers en voetgangers door het gebrek aan ruimte om te fietsen. Veel auto's stoppen niet voor voetgangers op zebrapaden</p> <p>Te veel getoeter van ongeduldige automobilisten</p> <p>Te veel bewonerskaarten uitgedeeld aan individuele automobilisten (ze zijn te goedkoop)</p>
	<p>Verkeersopstoppingen in de Navezstraat (tussen 15.00 en 18.00 uur): het is onaangenaam om er een venster te openen (slechte luchtkwaliteit) en er is geen ruimte om te fietsen. Fietsen en steps rijden dus op het trottoir</p>
<p>Groep 2</p>	
<p>Toegankelijkheid van het openbaar vervoer (met name in het stadscentrum)</p>	<p>Te veel straten met eenrichtingsverkeer</p>
	<p>Veel verkeer en verslechtering van de bereikbaarheid met de auto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - omwegen - files - stress - nervositeit <p>De verschuivingen van het verkeer veroorzaken luchtvervuiling</p>

en geluidsoverlast

	Niet genoeg parkeerplaatsen meer (voor auto's)
	Het sociale leven is verslechterd: niemand wil meer naar de Gemeente komen: <ul style="list-style-type: none"> - tekort aan parkeerplaatsen - parkeren is te duur - verkeersopstoppingen
	Niet genoeg veilige fietspaden
	Gebrek aan ruimte en veiligheid in bepaalde straten (bijvoorbeeld Navezstraat)
	Te veel verkeer (lawaaï, vervuiling), vooral doorgaand verkeer van vrachtwagens
Groep 3	
Vermindering van het lawaaï	Elke eenrichtingsstraat leidt tot een toename van het verkeer in andere straten, die zelf ook overbelast zijn. Mensen zijn de afgesloten straten (eenrichtingsstraten) en het gebrek aan parkeerplaatsen beu
Langzamer autoverkeer (30 km/uur)	"De Gemeente ontwikkelt geen ruimte, ze richt ze in"
Betere luchtkwaliteit	De straten niet voorgoed blokkeren
Rustigere straten (bijvoorbeeld de Azalealaan)	Groeiend gevoel van onveiligheid door fietsers, die geen rijbewijs hebben
Kinderen voelen zich veiliger	Heropening van de Stephensonstraat (centrale as, verschuiving van het verkeer)
Vergroening	Weinig parkeerplaatsen
	Rotondes worden niet langer gebruikt om de doorstroming te verbeteren, maar om mensen te dwingen zich bij de verkeersstroom aan te sluiten
	De voorrangsregels worden niet nageleefd
	Weerstand tegen de getto's die de gemeente ons oplegt en tegen het extra verkeer dat nodig is om een parkeerplaats te vinden
	Het openbaar vervoer is overvol en niet toegankelijk voor PBM

	Te veel verkeer is gevaarlijk
	Te veel verf op de grond en te veel paaltjes
	Drie onleesbare negatieve elementen
Groep 4	
De wijk is goed bediend door het openbaar vervoer	Steeds minder parkeerplaatsen
Fietspad in de Koninklijke Sint-Mariastraat	Er wordt geen rekening gehouden met de secundaire effecten van de beslissingen ivm. het verkeer op de voornaamste assen (hoofdwegen)
Toegang tot buurtwinkels	Het plan voor 2022 bevat te veel omwegen en opstoppingen
Met Good Move: <ul style="list-style-type: none"> - minder vervuiling - meer gezelligheid - bewoners zijn deelnemers 	Momenteel: <ul style="list-style-type: none"> - veel vervuiling - onveiligheid voor fietsers en voetgangers - slecht gedeelde ruimte - gebrek aan fietspaden
	Vóór Good Move: tegenstrijdigheden in het verkeer, complicaties, een complex en slecht doordacht plan. Na Good Move: erger dan voorheen, omdat sommige straten trechters worden en brede lanen die geen probleem vormden, nu eenrichtingsverkeer hebben
	Verkeersopstoppingen (vooral op het Paviljoenplein)
	Snelheid van straatracers Vrachtwagenverkeer, passerend openbaar vervoer, lawaai van motoren en files. Vooral op het Liedtsplein: tram-, auto- en fietsverkeer
Groep 5	
Autoluwe, kalmere straten	Werken die te lang duren (Prinses Elisabeth, Liedts enz.)
Veiliger fietsen	Openbaar vervoer verstoord omdat het vastzit in de files
Bomen brengen	Winkeliers die geen leveringen meer kunnen ontvangen

frisheid in de stad	
Good Move in zijn geheel	Gevaarlijke inrichtingen en verkeer voor voetgangers
Deel van de werkzaamheden aan de Prinses Elisabethlaan opgeschort	<p>Gebrek aan transparantie en eerlijkheid van de kant van Gemeente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Manipulatie van de cijfers om keuzes te rechtvaardigen - Geen cijfers over het doorgaand verkeer - Geen transparantie in de toegang tot de voorafgaande studies - Geen raadpleging voorafgaand aan de beslissingen - Het doel van minder auto's: vooringenomen en partijdige benadering - Ongedocumenteerd besluitvormingsproces zonder rigoureuze basis
Opstand van buurtbewoners tegen de ingrepen in de 3e wijk (oktober 2022)	Enrichtingsverkeer gepland op de Prinses Elisabethlaan
De snelheidslimiet van 30 km/uur (hoewel werd gezegd dat dit ingewikkeld is voor motorfietsen)	Huidige situatie door eerdere aanpassingen (Van Oost, Gallait, Paviljoen enz.)
"Ik ben blij dat Schaarbeek autovrij wordt"	Doorgaand verkeer is nog steeds mogelijk onder het huidige plan
Het oorspronkelijke plan van oktober 2022 voorzag in het aanplanten van meer bomen en de inrichting van het Stephensonpark	Eugène Demolderstraat: zone met veel snelheidsovertredingen. Er worden vaak "joyriders" in de wijk opgemerkt
Beetje bij beetje wordt er meer aandacht besteed aan fietsers en verkeersveiligheid	Het verkeer in de buurt is gevaarlijk voor fietsers (één persoon spreekt van levensbedreigende situaties), vooral ter hoogte van de Paviljoenschool, de Paviljoenstraat en de Navezstraat. Over het algemeen zijn er geen "echte" fietspaden in de Berenkuil
	Het Paviljoenplein is pure chaos. Is dit echt een plein?

	Weggebruikers worden steeds agressiever
	De kern van het probleem is dat er te veel auto's zijn

Voorstellen*

* De vertegenwoordigers van Dreamocracy merkten tijdens het verzamelen van de posters waarop de voorstellen waren geplakt dat sommige deelnemers bewust voorstellen hadden verwijderd die niet overeenkwamen met hun visie op mobiliteit. De voorstellen in kwestie werden teruggevonden en maken deel uit van deze notulen.

Groep 1

Parkeerplaats en voor auto's	Meer parkeerplaatsen
	Gratis parkeren
	Stoppen met het aanwenden van parkeren als middel voor gentrificatie en voor het saboteren van sociale banden (familiebezoek enz.)
	De prijs van bewonerskaarten verhogen
Gebruik en parkeren van fietsen en steps	Een "rustig" fietspad aanleggen dat leidt naar het Noordstation, het centrum en de voornaamste richtingen
	Onderbenutte fietspaden verwijderen
	Overwegen om parkeren betaald te maken/Fietsers laten betalen voor de kosten van de voorzieningen die voor hen zijn (belasting)
	Fietsers die op een onveilige of gevaarlijke manier rijden of overlast veroorzaken (met name voor voetgangers) beboeten
	Verbod op deelfietsen
	Het aantal fietsbogen verminderen
Verkeersveiligheid	Zorgen voor zebrapaden in de Paleizenstraat
	Infrastructuur aanleggen om straatracers tegen te houden
	De snelheidscontroles verhogen
Circulatieplan	Intrekking van eenrichtingsstraten

Inrichting van de wegen	Eenrichtingsverkeer invoeren in het gedeelte van de Paviljoenstraat tussen het Paviljoenplein, de Vanderlindenstraat en de Vanderlindentunnel
	De werkzaamheden aan de Prinses Elisabethlaan stoppen
	De Stephensonstraat niet afsluiten
	Een ANPR-filter installeren voor de buurtbewoners op het Stephensonplein (Van Schoorstraat)
Openbaar vervoer	Plannen om het openbaar vervoer ondergronds te laten verlopen
Vervoer met de auto	De onmisbaarheid van de auto, zijn economische bijdrage en de flexibiliteit die hij met zich meebrengt niet negeren
	Het gebruik van deelauto's bevorderen
Mobiliteit en Good Move (in zijn geheel)	Het concept van de mazen afvoeren en de bewegingsvrijheid/het bewegingsgemak vergroten
	Het Good Move-plan stoppen (in navolging van de gemeenten die het hebben afgewezen)
	Terug naar de situatie in de jaren 2000
	Rekening houden met de meningen van de bewoners, specifiek voor elke straat

Groep 2

Gebruik van fietsen en steps	Het aantal fietspaden vergroten
	Het parkeren van fietsen/steps regelen
Parkeerplaats en voor auto's	De kosten van parkeermeters verlagen
	Het aantal parkeerplaatsen verhogen
Veiligheid	De problemen met de Aarschotwijk aanpakken De onveiligheid die wordt veroorzaakt door het voorbijgaande verkeer in de Aarschotstraat is een bron van onveiligheid waaraan een einde moet komen, zodat de buurtbewoners het gebied weer kunnen opeisen. Dit zou kunnen gebeuren via de aanleg van een voetgangersgebied (beter gereguleerde en veiligere ruimte voor voetgangers)
	Jongeren voorlichten over de doelstellingen van de toekomstige mobiliteit

	De verbindingen tussen vervoerswijzen verbeteren
Openbaar vervoer	De lijnen van de MIVB verbeteren

Groep 3

Veiligheid	De bekleding van fietspaden gladmaken
	De staat van bepaalde straten verbeteren (bijvoorbeeld de Paviljoenstraat)
	Fietspaden veilig maken en afscheiden om te voorkomen dat er fietsers uit alle richtingen opduiken
Voor een beter gedeelde ruimte	Meer parkeerplaatsen inrichten
	De Stephensonstraat niet afsluiten
	Overwegen om in sommige straten weer tweerichtingsverkeer toe te staan (sommigen pleiten voor zo weinig mogelijk eenrichtingsstraten)
	Fietsboxen verwijderen van parkeerplaatsen
Meer overleg en communicatie	Beter overleg organiseren met de bewoners alvorens de inrichtingen te veranderen, vooral met betrekking tot de problemen op het Stephensonplein
	Luisteren naar het publiek voordat plannen worden uitgevoerd
	Beter communiceren over nieuwe inrichtingen, focussen op het verbeteren van de luchtkwaliteit enz. (met gegevens!)

Groep 4

Gebruik van fietsen	Meer afgescheiden fietspaden aanleggen
Veiligheid en overlast	Meer controles op snelheidsovertredingen en lawaai
Vervoer met de auto	Stimulansen creëren voor autodelen
Mobiliteit/Goed Move in het algemeen	Zorgen voor een gewestelijk mobiliteitsbeheer dat rekening houdt met de impact tussen wijken

Groep 5

Openbaar vervoer	De geluidsoverlast van tram 92 verminderen en het openbaar vervoer verbeteren
Gebruik van fietsen/steps	Fietsen registreren
	Verbod op gedeelde elektrische fietsen en steps
	Veilige fietspaden aanleggen op belangrijke assen zoals de Navezstraat, de Paviljoenstraat en de Fochlaan
Auto-/vrachtwagen-verkeer	Een belasting invoeren bij de ingang van de maas (zoals in Londen) voor de auto's van mensen die niet in de wijk wonen
	Verbod op vrachtverkeer in de wijk
Circulatieplan en inrichting van de wegen	Opnieuw tweerichtingsverkeer in de Van Ooststaat en de Paviljoenstraat
	Minder verkeer voor de Paviljoenschool
	Tweerichtingsverkeer behouden op de Prinses Elisabethlaan
	Het Paviljoenplein en het Stephensonplein voorbehouden voor bestemmingsverkeer
	Het verkeer verbieden op het Stephensonplein
	Autovrije zones invoeren (er zijn er nog geen in Schaarbeek)
	Alle straten inrichten met eenrichtingsverkeer om te voorkomen dat het probleem zich verplaatst/Stoppen met het verplaatsen van het probleem van de ene straat naar de andere
Verkeers-veiligheid	Snelheidscontroles organiseren en verkeersdrempels (echte drempels, geen obstakels die je moet vermijden) aanleggen in de Vleugelstraat
Mobiliteit/Good Move in het algemeen	Het Good Move-plan afschaffen (x3)
	Good Move nu meteen
	Het doorgaand vrachtvervoer stoppen
	Een "congestion charge" invoeren zoals in Londen
	Het fiscale voordeel voor bedrijfswagens afschaffen

Terugkoppeling in plenaire sessie

Elke groep deelt via een of meer rapporteurs een aantal van de bovenstaande voorstellen. Aan verschillende rapporteurs wordt gevraagd om dit te doen in groepen waar de voorstellen niet de steun van alle leden hebben gekregen. De oefening maakt duidelijk hoe moeilijk het is om compatibele en/of consensuele oplossingen te vinden. Het dient opgemerkt dat het tijdens deze feedbacksessie soms moeilijk is om de interventies van bepaalde deelnemers, die elkaar in de rede vallen, te kanaliseren. De oefening is dus niet altijd even constructief.

Er worden wel gesprekken gevoerd tussen de deelnemers en met de gemeentelijke ambtenaren van de dienst mobiliteit. Ook daar brengen sommige van deze discussies grote spanningen aan het licht, maar we nemen nota van de volgende punten:

- Een deelnemer vraagt om te stoppen met het verbreden van trottoirs; ze worden dan te vaak gebruikt door fietsen en steps en vormen geen veilige ruimte meer voor voetgangers, vooral ouderen; voetgangers lopen gevaar door steps en fietsen. In verband met dit punt zegt een andere deelnemer dat gebruikers moeten worden aangezet tot verantwoordelijk gedrag, en ook dat verhuurbedrijven van fietsen en steps hun verantwoordelijkheid moeten opnemen, zodat mensen ze niet meer lukraak op trottoirs achterlaten.
- Een andere deelnemer wijst erop dat auto's meer ruimte innemen dan fietsen; dat de stad is gebouwd in de jaren 1900, in een tijd dat er nog geen auto's waren. Volgens hem is het daarom onmogelijk om overal tweerichtingsstraten in te richten. Een andere deelnemer herinnert zich echter dat er een paar jaar geleden meer tweerichtingsverkeer was en dat het toen goed ging. Vanuit technisch oogpunt laten de gemeenteambtenaren weten dat er minimaal 3 meter ruimte nodig is om een bus door een straat te laten rijden.
- Een andere deelnemer wijst op het feit dat je in werkelijkheid overal auto's ziet en geen fietsen of steps. Als er meer ruimte zou zijn voor fietsers en voetgangers, zou dat beter zijn voor het milieu. Het heeft geen zin om meer auto's te willen; iedereen heeft er baat bij als er minder zijn.
- Tot slot zegt een persoon dat het beter zou zijn om alle vervoerswijzen in het verkeer te reguleren en te controleren, in plaats van de ruimte op te splitsen tussen alle vervoerswijzen. Er wordt voorgesteld om observaties in de Gemeente te organiseren om een beter inzicht te krijgen in de verdeling van de verschillende soorten verkeer (auto's, fietsen, voetgangers).

Slot

Dreamocracy bedankt alle deelnemers en herinnert iedereen eraan dat de volgende en laatste vergadering zal plaatsvinden op 25 juni tussen 14.00 en 17.00 uur, in dezelfde zaal.

BIJLAGE 1: AANTAL DEELNEMERS EN WOON-/WERKPLAATS VAN DE DEELNEMERS

Op elk van de vier publieke vergaderingen werd de deelnemers gevraagd om op de onderstaande kaart aan te geven waar ze wonen en/of werken. De vier kleuren van de stickers komen overeen met de vier publieke vergaderingen.

Aantal deelnemers aan elke vergadering*

* Op basis van de aanwezigheidsformulieren die bij aankomst werden ondertekend

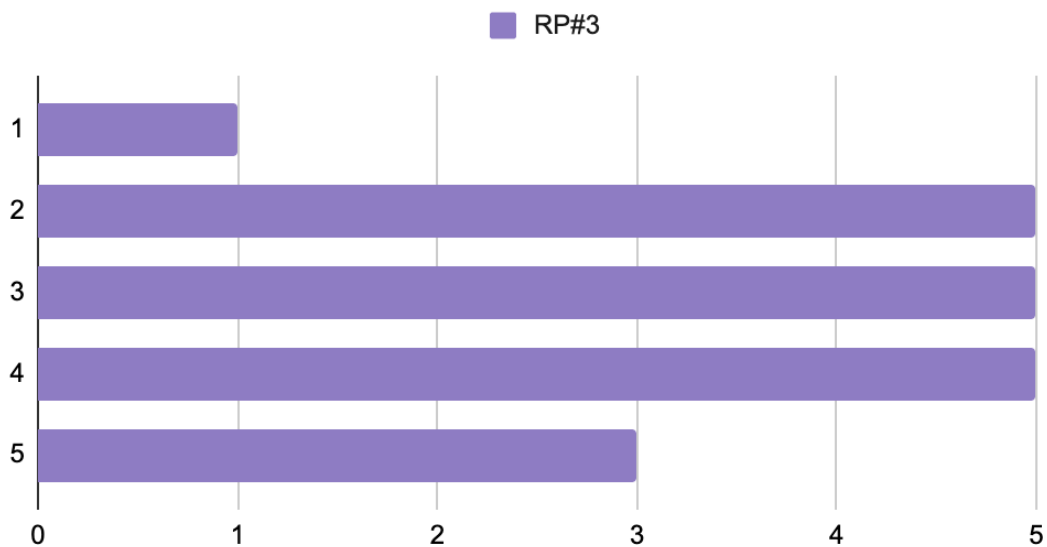
4 juni	8 juni	17 juni	25 juni
14	59	31	60

Kaart

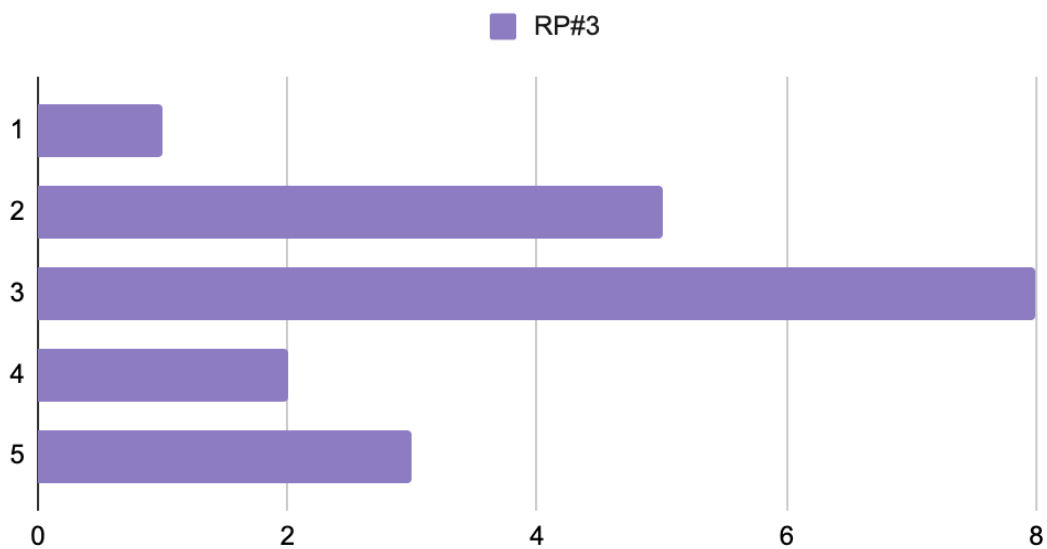


BIJLAGE 2: EVALUATIE VAN DE VERGADERINGEN

1: Ik vond dat er niet naar mij werd geluisterd
5: Ik had het gevoel dat er goed naar me geluisterd werd



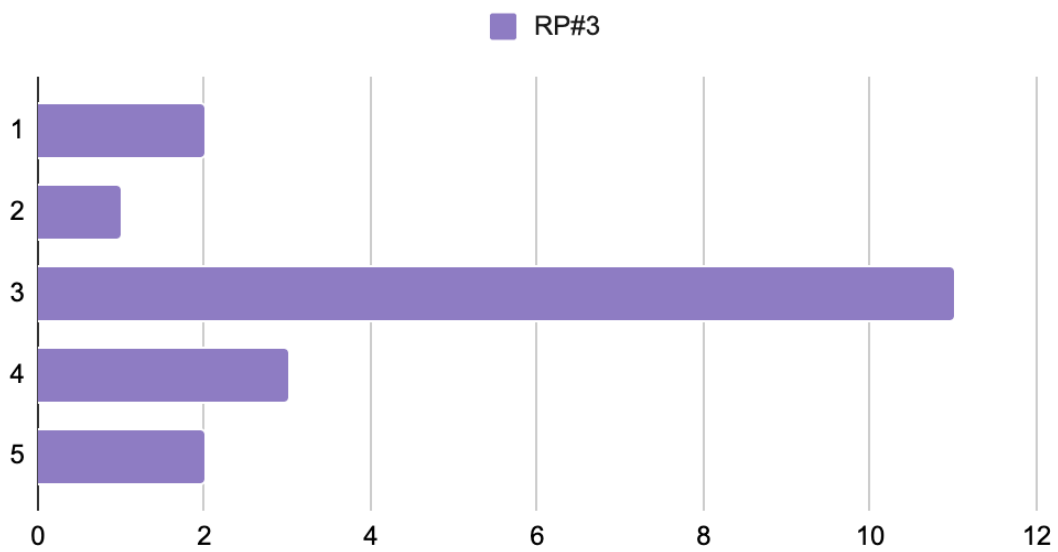
1: Ik heb niet alles kunnen zeggen waar ik mee zat
5: Ik heb zeer goed kunnen zeggen waar ik mee zat



1: Ik heb niets geleerd
5: Ik heb veel geleerd



1: Ik voelde me heel slecht
5: Ik voelde me erg goed



Evaluatie van de eerste drie vergaderingen:

1: Ik vond dat er niet naar mij werd geluisterd
5: Ik had het gevoel dat er goed naar me geluisterd werd



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

