

# BURGERPANEL OVER MOBILITEIT IN DE BERENKUILWIJK

## Verslag van sessie 1

16 september 2023- Bibliotheek Sésame

### Inleiding

Dreamocracy heet de deelnemers welkom. Er werd afgesproken dat er systematisch zou worden vertaald tussen de twee talen.

Na een herinnering aan de context (die later in detail zal worden gepresenteerd), legde Dreamocracy de volgorde van de 4 panelsessies uit en gaf aan dat **deze eerste sessie bedoeld was** om het onderwerp verkeer en mobiliteit in de wijk grondig te behandelen.

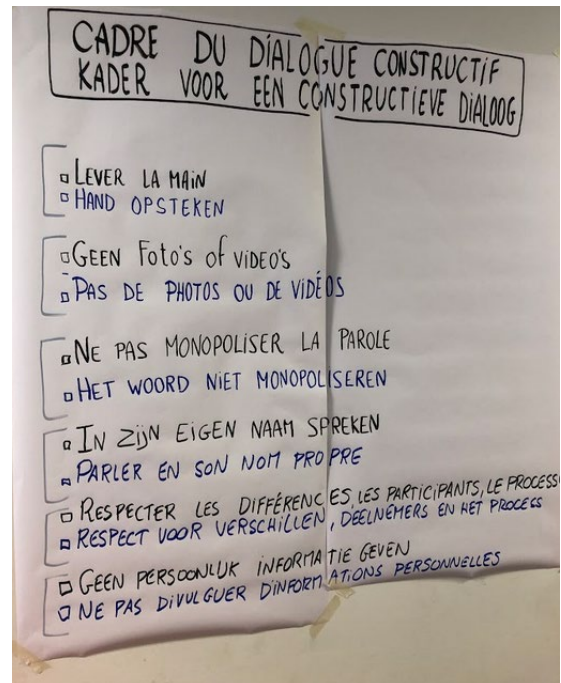
Daarbij werden de **regels die nodig zijn voor een vlot verloop van elke panelsessie** (kader voor constructieve dialoog) gepresenteerd. Na deze presentatie werd opgemerkt dat persoonlijke elementen gedeeld kunnen worden zolang ze verband houden met het onderwerp mobiliteit.

Alle deelnemers waren het erover eens dat deze regels moesten worden nageleefd, hoewel ze zich er ook van bewust waren dat ze in de praktijk strikt zouden moeten worden toegepast. Dreamocracy deelde de panelleden mee dat er bij ernstige problemen een politieagent kon worden gemobiliseerd.

**Opzetten van het panel** Dreamocracy legde uit dat alles in het werk was gesteld om ervoor te zorgen dat de 40 willekeurig gekozen mensen zo representatief mogelijk waren voor de diverse bevolking van de Berenkuilwijk. Er werd echter ook uitgelegd dat dit geen oefening in statistische representativiteit was.

Verschillende deelnemers stelden hierover vragen, met name om te benadrukken dat het feit dat slechts 150 van de 6.000 mensen die een brief ontvingen, zich vrijwillig hadden aangemeld, een vertekend beeld zal opleveren. Dreamocracy gaf toe dat dit een uitdaging is op het vlak van burgerparticipatie. Aangezien die participatie gebaseerd is op de wil van de deelnemers, bestaat de uitdaging erin om de meerderheid van de bevolking die de gevolgen van het project zullen ondervinden, te mobiliseren en erbij te betrekken. Ze wees er ook op dat dit panel een aanvulling is op de bijeenkomsten van burgers.

Aan het einde van deze relatief lange discussie waren de panelleden het erover eens dat er op inhoudelijk gebied nog vooruitgang moest worden geboekt. Tot slot vroegen sommige deelnemers van het panel wat



er met de resultaten van het panel zou gebeuren, of de gemeente zich op dit vlak zou engageren en of ze de conclusies naast zich zou kunnen neerleggen. Dreamocracy antwoordde dat ze niet namens de gemeente kon reageren, maar er werd wel aan herinnerd dat de gemeente een [verbintenishandvest](#) had ondertekend.

## **Historiek - Context - Uitdagingen**

Vervolgens nam een vertegenwoordiger van de mobiliteitsdienst van de gemeente het woord om de historiek, de context en de uitdagingen met betrekking tot verkeer en mobiliteit in de buurt toe te lichten. **De presentatie van de gemeente** kunt u [hier](#) bekijken. De daaropvolgende discussies hadden betrekking op de volgende punten:

- Is GoodMove in het hele gewest of alleen in Schaarbeek van toepassing? (antwoord: dit is een gewestelijk plan, maar dit overlegproject heeft betrekking op het onderdeel ‘Berenkuil’ en niet op de gewestwegen)
- Wordt ook over Colignon gepraat? (Antwoord: ja, het Colignonplein bevindt zich in het deel ‘Berenkuil’)

## **Werkkader**

Het vastleggen van het werkkader was een essentieel onderdeel van de eerste sessie van het panel, omdat de gemeente niet alles kan doen op het vlak van verkeer en mobiliteit. Er zijn enkele belangrijke beperkingen waar de panelleden zich bewust van moeten zijn. De presentatie kan [hier](#) worden bekeken.

Na de presentatie van het werkkader van het panel maakten enkele deelnemers de volgende opmerkingen:

- De veranderingen in het verkeersplan vereisen passende regelingen; borden plaatsen volstaat niet.
- Parkeren: er is een tekort aan parkeerplaatsen; er zijn veel meer bewonerskaarten dan er parkeerplaatsen zijn en de prijs van die kaarten is te hoog; deze manier van werken levert de gemeente veel inkomsten op.

## **Teambuildingoefening - De heliumstick**

Aan de deelnemers werd gevraagd om twee groepen te vormen, rond de stick plaats te nemen en hem telkens met een vingertop op te heffen. Het is een ingewikkelde oefening die coördinatie en cohesie tussen de deelnemers vereist.

## Discussies over de door de gemeente gepresenteerde informatie

Het informatiedocument kunt u [hier](#) bekijken.

### Berekening van doorgaand verkeer:

- Hoe worden de cijfers voor doorgaand verkeer in de wijk verzameld? = De gemeente heeft de twee berekeningsmethoden gepreciseerd die daarbij worden gehanteerd (camera's + gps-gegevens)
- Sommige deelnemers wezen erop dat er veel doorgaand verkeer in de wijk is, aangezien de wegen die als belangrijkste verkeersaders worden beschouwd, al overbelast zijn (bv. Paleizenstraat). Eén deelnemer vroeg ook of men erin was geslaagd om het doorgaand verkeer te verminderen door in verschillende straten eenrichtingsverkeer in te voeren. Op deze vraag antwoordde de mobiliteitsdienst later op de dag dat het eenrichtingssysteem niet was bedoeld om het doorgaande verkeer te verminderen, maar wel om de commerciële snelheid van het openbaar vervoer te verbeteren.
- Hoeveel doorgaand verkeer komt er uit Brussel en hoeveel van buiten Brussel? = De gemeente had op de dag van het panel geen antwoord op deze vraag.

**Op fietsstroken en fietspaden:** Auto's zijn toegestaan op een fietssuggestiestrook, maar niet op een fietspad.

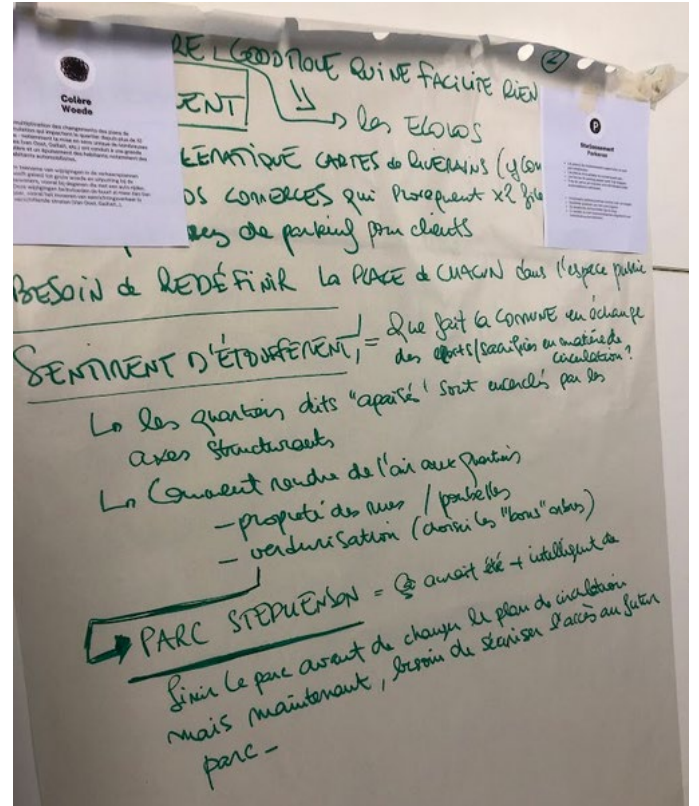
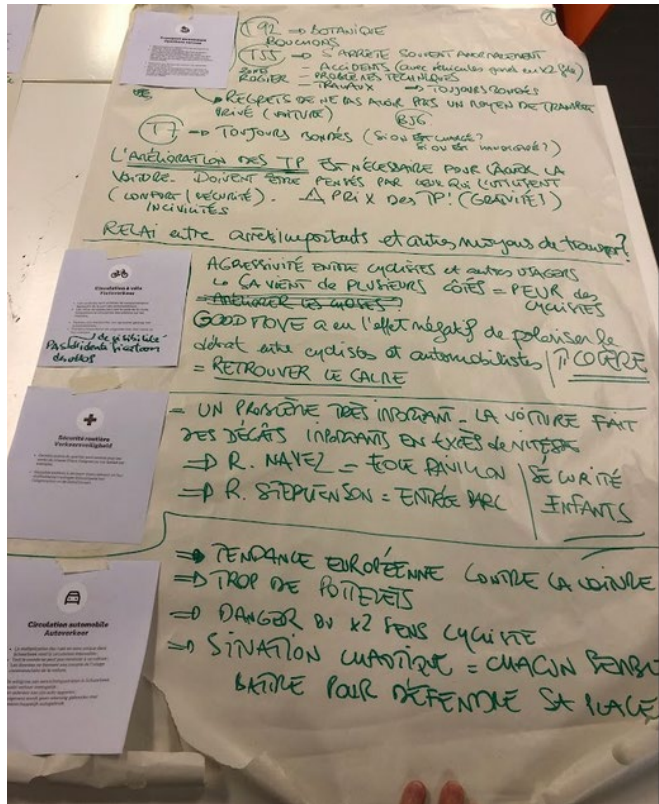
**Aan de rand van de 'grote' winkels:** de Kadizi-winkel, ALDI en bepaalde grote winkels in de Paviljoenstraat worden genoemd als winkels die veel verkeer aantrekken. Volgens sommige deelnemers is het probleem dat deze winkels niet over voldoende parkeerplaatsen beschikken voor klanten die met de auto komen.

## Discussies over de bevindingen van de openbare bijeenkomsten

De deelnemers werden uitgenodigd om deel te nemen aan een van de 3 deelwerkgroepen. Het doel van deze groepen is om deelnemers te laten reageren op de bevindingen van de openbare bijeenkomsten. Die elementen werden op kaarten geschreven en elke deelnemer trok 2 of 3 kaarten die hem of haar aanspraken. Er vond een rondetafelgesprek plaats zodat iedereen zijn mening over de inhoud van de kaarten te kennen kon geven, zijn mening kon geven, zijn ervaringen kon delen, ideeën kon uitwisselen enz.

Merk op dat de Nederlandstalige en de Franstalige deelnemers hadden besloten om zich in elke groep te mengen. De kaarten die beschikbaar werden gesteld aan de deelnemers, kunt u [hier](#) bekijken.

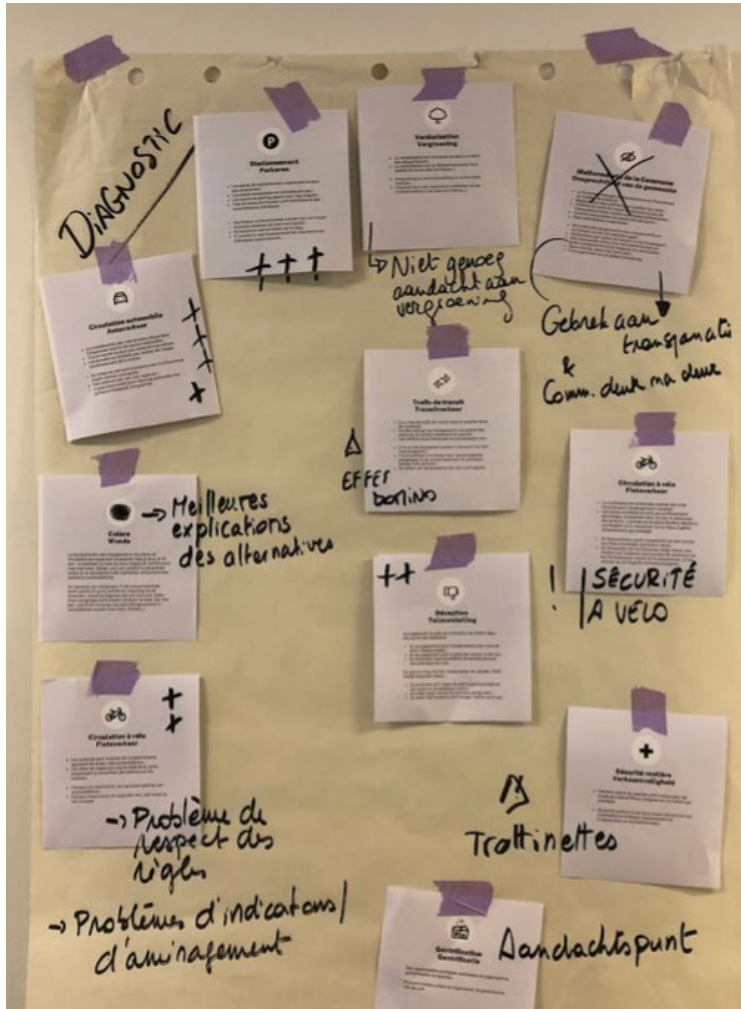
## Groep 1



In deze groep werden de volgende kaarten gekozen:

- Openbaar vervoer
- Fietsen
- Verkeersveiligheid
- Autoverkeer
- Boosheid
- Parkeren

## Groep 2



**Kaart 'Gebrek aan oprechtheid van de kant van de gemeente':** Ik ben het er niet mee eens dat ze niet oprecht is, de gemeente heeft haar best gedaan. Misschien was ze niet transparant genoeg. Ze heeft slecht gecommuniceerd over GoodMove. Zo kunt u uw mening geven over de Lambermontlaan, maar de beslissing is al genomen: "we hebben het al gehoord, nu is het goed". Zoiets is onvriendelijk. De gemeente moet de tijd nemen om het beter te doen. Hoe moet dit worden gecommuniceerd? Er zal van deur tot deur moeten worden gegaan. En er zouden betere instructies moeten zijn over hoe men moet rijden. Het is fundamenteeler: weet iedereen dat er iets gaat veranderen? Er waren ook hoogopgeleide mensen die het niet wisten.

**Kaart 'vergroening':** Het ontwerp is ook belangrijk, want er is niet genoeg ruimte voor vergroening. Er werden heel kleine bomen gebruikt omdat de

grotere bomen te veel vuil maken. Maar op de Lambermontlaan bijvoorbeeld krijgt één kant veel zon, dus zijn er grote bomen nodig.

**Kaart 'parkeren':** Ik ben het ermee eens dat er veel parkeerplaatsen zullen verdwijnen, vooral 's avonds. Er zijn veel te weinig parkeerplaatsen, en we moeten er meer creëren. Ik ben het er ook mee eens dat de parkeertijden te lang zijn; betalen tot 21.00 uur is veel te laat voor mensen die thuis komen van hun werk.

**Kaart 'doorgaand verkeer':** Het verkeer zou zich verplaatsen naar de buitenwegen, maar ik woon aan de rand van de wijk, het is al erg druk in mijn wijk; zal het in de toekomst nog drukker worden? De herinrichting van Lambermont zal ook het doorgaande verkeer in de wijk doen toenemen. De veranderingen hebben het doorgaande verkeer juist doen toenemen, en het feit dat het niet langer mogelijk is om van overal naar Lambermont te komen, heeft ertoe geleid dat ook vrachtwagens door de wijk rijden.

**Kaart 'fietsverkeer':** Ik ben zelf fietser, en de plaatsen die op de kaart worden vermeld, zijn inderdaad gevaarlijk. Er zijn ook veel scholen, en het is er erg gevaarlijk.

**Kaart 'teleurstelling':** Ik heb mijn auto weggedaan, en ik ben erg teleurgesteld dat GoodMove niet is doorggegaan, niet in het minst om het klimaat. We moeten iets doen aan het rijk van 'Koning Auto'. U kunt uw auto gewoon wegdoen. Dat is te gemakkelijk, sommige mensen hebben een auto nodig, mijn moeder woont 120 km van hier.

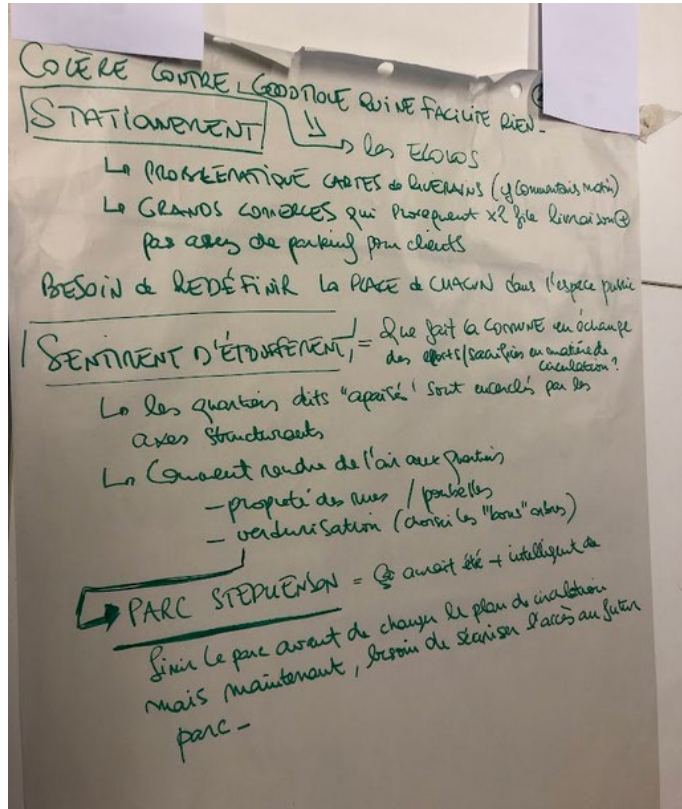
**Kaart 'boosheid':** U kunt iets doen aan de boosheid door voldoende informatie te geven en alles duidelijk op een kaart te zetten, zodat u niet voor een voldongen feit wordt gesteld. Er moeten aan de rand van Brussel parkeerplaatsen worden voorzien, die een vlotte toegang tot het openbaar vervoer bieden. De hoogopgeleiden willen zich met de fiets verplaatsen, terwijl de rest van de bevolking een auto nodig heeft.

**Kaart 'verkeersveiligheid' en 'fietsers':** De twee punten op de kaart zijn correct. Ik ben zelf fietser en ik gedraag me in het verkeer alsof iedereen zich aan de verkeersregels houdt, maar auto's rijden vaak te dichtbij. Fietsers steken soms het zebrapad over zonder af te stappen. De regels worden vaak niet nageleefd.

Dit komt ook door de infrastructuur, die vaak niet goed is, waardoor iedereen zijn eigen oplossing zoekt. Soms is het moeilijk om de regels te volgen.

Ik ben voorstander van een gedeelde vervoersruimte, maar iedereen moet zich aan de regels houden.

Fietsers zijn over het algemeen prima, maar de steps zijn echt gevaarlijk (laat arm in mitella zien), ik heb



er onlangs een ongeluk mee gehad. Toen ik in Brussel aankwam, fietste er niemand, dus we kunnen al een zeer positieve trend zien. Maar er moet nog steeds een mentaliteitsverandering plaatsvinden. Ik wil het vooral hebben over de manier waarop de openbare ruimte door verschillende groepen mensen wordt ervaren. Bijvoorbeeld verkeer, afval en de veiligheid van vrouwen. Het is belangrijk dat we het eens zijn over onze visie op de openbare ruimte. Is het een gedeelde ruimte waar u ook de ruimte van iemand anders betreedt, of is het een plek waar iedereen doet wat hij wil? En om terug te komen op scooters: ze kunnen ook voordelen bieden, maar er moeten regels zijn. We maken te weinig gebruik van openbare ruimten en de parken zijn vaak leeg. Veel parken zijn ook vol, maar het is vooral een kwestie van toegankelijkheid.

### Groep 3

In deze groep werden de volgende kaarten gekozen:

- **Parkeren:** er wordt opgemerkt dat buurtbewoners te lijden hebben onder een gebrek aan parkeerplaatsen, doordat de verwijderde parkeerplaatsen niet zijn vervangen door nieuwe in de beloofde verhoudingen.
- **Verstikkend gevoel:** het woord ‘kalmerend’ wekt irritatie op, omdat het omleiden van verkeer files veroorzaakt. Naast autoverkeer moeten we echter ook rekening houden met dit aspect: netheid van de straten en vergroening.
- **Stephenson:** Het is belangrijk om de toegang tot het toekomstige park veilig te stellen.



## Visies

Dezelfde werkgroepen kwamen bijeen om een visie te ontwikkelen die als leidraad zal dienen voor toekomstige werkzaamheden aan verkeersplanscenario's.

Het idee is om op basis van deze zin te werken: **"Het zou geweldig zijn als over 10 jaar ..."**

Elke groep stelde daarom een visie op en toen ze allemaal samen waren, konden alle deelnemers hun steun voor elke visie uitspreken. Het resultaat van deze uitwisselingen en hun 'stemmen' is als volgt:

