

# BURGERPANEL OVER MOBILITEIT IN DE BERENKUILWIJK

## Verslag van sessie 2

24 september 2023- Bibliotheek Sésame

De agenda voor sessie 2 van het panel zag er als volgt uit:

### *De agenda van vandaag* **Agenda d'aujourd'hui**

**1. Se remémorer les 3 visions > choisir son sous groupe**

*De drie visies heropfrissen > kies jouw subgroep*



**2. S'appropriier les 4 scénarios de la commune > Identifier les points positifs et négatifs**

*De vier scenario's van de gemeente leren kennen > Identificeer de positieve en negatieve punten*



**3. Travailler le scénario qui intéresse le plus votre groupe : quelles sont vos propositions pour s'approcher de votre vision**

*Werk aan het scenario dat jullie groep het meest interesseert: welke voorstellen hebben jullie om dichter bij jullie visie te komen*

### **1 - Herinnering en bespreking van de visie**

Na de deelnemers welkom te hebben geheten en hen te hebben herinnerd aan de uitwisselingsregels die tijdens de eerste panelsessie waren gedefinieerd, werden de deelnemers herinnerd aan de elementen van de visie die ze de week ervoor hadden bereikt:

## **Steek uw hand op om uw subgroep te kiezen** **Levez la main pour choisir votre sous groupe**

- |   |   |
|---|---|
| <p>A. ...le quartier donnait envie de sortir, il y avait plus de respiration, de place et de calme dans le quartier</p> <p>B. ...on pouvait combiner circulation automobile fluide, facile, en sécurité et ville verte (arbres, parcs, espaces verts) et moins de bruit, et si on maintenait la quiétude et le bien-être des habitants et si le choix était libre d'avoir une voiture pour ceux qui le veulent (stationnement, circulation, accès équitable à la voiture)</p> <p>C. ...il y avait des parkings à l'extérieur du quartier, des modes de circulation doux à l'intérieur du quartier et plus de respect pour les piétons</p> | <p>A. ...de wijk zin geeft om naar buiten te gaan en er meer ademruimte, plaats en rust is in de wijk</p> <p>B. ...we een vlot, makkelijk en veilig autoverkeer kunnen combineren met een groene stad (bomen, parken, groene plekken) en minder geluid, en we de rust en het welzijn van de inwoners kunnen behouden, en de keuze om een auto te hebben vrij is voor degenen die dit willen (parkeren, circulatie, gelijke toegang voor de auto)</p> <p>C. ...er parkings zijn aan de buitenkant van de wijk en zacht verkeer naar de <u>binnenwijk</u>, en meer respect voor voetgangers</p> |
|---|---|

Dit leverde een aantal opmerkingen, vragen en kritiek op die verder gaan dan de visie en waarvan we hieronder verslag doen.

- Een van de deelnemers gaf aan dat de visie niet helemaal was wat hij wilde, in de zin dat hij het had over veiligheid in het algemeen en niet alleen voor automobilisten.
- Een andere deelnemer wees erop dat vlot verkeer gewoon meer verkeer aantrekt. Een ander was het daar niet mee eens en zei dat het huidige labyrint voor de verkeersopstoppingen zorgde.
- Weer een ander vond dat er geen onderscheid hoefde te worden gemaakt tussen de verschillende visies en dat ze konden worden gecombineerd. Een ander panellid uitte zijn bezorgdheid in die zin. Als we een van de twee visies moeten kiezen, bestaat het risico dat er geen debat komt.
- Een ander drong aan op de noodzaak om het doorgaande verkeer te verminderen, zodat de plaatselijke bewoners zich rustiger zouden kunnen verplaatsen
- Weer een andere spreker betreurde het dat er in de visies niets wordt gezegd over 'uitstoot' en parkeren, en dat het debat niet voldoende open werd gevoerd, aangezien de gemeente uiteindelijk slechts één plan zal goedkeuren.
- Een ander panellid verwees naar eerdere beslissingen die de speelruimte van het panel beperken (bv. eenrichtingsstraten en schrappen van parkeerplaatsen).
- Een van de deelnemers die visie B steunde, deelde zijn mening dat het bezitten van een auto een voorrecht moet zijn, het moet niet gratis zijn, want daar is geen ruimte voor

Aan het einde van deze discussies, waaraan ook de Dienst Mobiliteit van de gemeente bijdroeg met verduidelijkingen waar mogelijk en nodig, werden de deelnemers het eens over 2 visies, waarbij de punten A en C in één visie werden samengebracht.

### Resultaten van werk aan visie:

Visie 1	Visie 2
<p>Het zou geweldig zijn als ... <i>de wijk ervoor zorgde dat mensen zin hadden om naar buiten te komen, er meer ademruimte, meer ruimte en meer rust in de buurt was, en er parkeerplaatsen buiten de buurt waren, zachte vervoerswijzen binnen de wijk en meer respect voor voetgangers.</i></p>	<p>Het zou geweldig zijn als... <i>we vrij, vlot en veilig autoverkeer voor iedereen konden combineren met een groene stad (bomen, parken, groene ruimten) met minder lawaai, en als we de rust en het welzijn van de bewoners konden handhaven en degenen die een auto willen, een vrije keuze konden geven (parkeren, verkeer, eerlijke toegang tot auto's)</i></p>

### **2 - Presentatie van de 4 scenario's:**

De Dienst Mobiliteit presenteerde vervolgens de 4 scenario's die ze had opgesteld als basis voor de discussies van de panelleden. Daarbij werden de positieve en de negatieve punten van elk scenario belicht.

# Scenario A



# PLAN SCENARIO A



- 1 Filtre complet sur la place Stephenson  
Volledige verkeersfilter op het Stephensonplein
- 2 Filtre sur la place Pavillon  
Verkeersfilter op het Paviljoenplein
- 3 Filtre sur la rue Vanderlinden  
Verkeersfilter op het Paviljoenplein
- 4 Sens unique sur l'avenue Maréchal  
Eenrichting op de Maarschalk Fochlaan
- 5 Sens uniques en tête-bêche sur la rue Stephenson  
Tegengestelde eenrichtingen op de Stephensonstraat
- Verdurisation de la place Stephenson  
Vergroening van het Stephensonplein
- Filtre laissant passer les vélos et les transports en commun éventuels mais pas les voitures  
Verkeersfilter met doorgang voor fietsers en het eventuele openbaar vervoer, maar niet voor auto's
- Filtre laissant passer les vélos et les voitures des riverains du quartier mais pas le trafic de transit  
Verkeersfilter met toegang voor fietsen en auto's van buurtbewoners, maar niet voor doorgaand verkeer

# Scenario B



# PLAN SCENARIO B



- 1 Sens unique sur la rue Navez  
Enriching op de Navezstraat
- 2 Sens unique sur la rue Stephenson  
Enriching op de Stephensonstraat
- 3 Sens uniques en tête-béc sur la rue du Pavillon  
Tegengestelde senrichting op de Paviljoenstraat
- 4 Double sens sur l'avenue Maréchal Foch  
Dubbele richting op de Maarschalk Fochlaan
- 5 La place Stephenson rest totalement accessible  
Het Stephensonplein blijft volledig toegankelijk

# Scenario C



# PLAN SCENARIO C



E.R. : Collège des bourgmestres et échevins de Schaerbeek - V.U. : Collège van burgemeester en schepenen van Schaerbeek

# Scenario D



# PLAN SCENARIO D



- 1 Sens unique sur la rue Stephenson, depuis la rue Navez  
Eenrichting op de Stephensonstraat, vanaf de Navezstraat
  - 2 Filtre sur le carrefour de la rue Stephenson et la rue Navez  
Filter op het knooppunt van de Stephensonstraat en de Navezstraat
  - 3 Sens unique sur rue Pavillon, depuis la place Pavillon  
Eenrichting op de Paviljoenstraat, vanaf het Paviljoenplein
  - 4 Double sens sur l'avenue Maréchal Foch  
Dubbele richting op de Maarschalk Fochlaan
  - 5 Fermeture de la Place Stephenson sur la partie Nord  
Afsluiting van het Stephensonplein aan noorderzijde
- Verdurisation de la place Stephenson  
Vergroening van het Stephensonplein
  - Filtre laissant passer les vélos et les transports en commun éventuels mais pas les voitures  
Verkeersfilter met doorgang voor fietsers en het eventuele openbaar vervoer, maar niet voor auto's
  - Filtre laissant passer les vélos et les voitures des riverains du quartier mais pas le trafic de transit  
Verkeersfilter met toegang voor fietsen en auto's van buurtbewoners, maar niet voor doorgaand verkeer

E.R. : Collège des bourgmestres et échevins de Schaerbeek - V.11 : Collège van burgemeester en schepenen van Schaerbeek

### **3 - Werken met plannen:**

In deelwerkgroepen die met elke visie overeenstemden, werden de deelnemers uitgenodigd om de 4 gepresenteerde scenario's zorgvuldig te overwegen en er één als basis voor hun werk te kiezen. Nadat die keuze was gemaakt, kon elke deelgroep direct aan de slag met de kaart die overeenkwam met hun keuze: wijziging van de rijrichtingen, toevoegen van begeleidende maatregelen en/of infrastructuur.

Concreet stelden de deelgroepen tijdens sessie 2 van het panel het volgende vast

- De positieve en negatieve aspecten van de 4 scenario's
- kozen elk een scenario (A en D) waarvoor de eerste voorstellen werden geformuleerd



**A - De onderstaande tabellen en foto's geven een overzicht van hun werk:**

**- Scenario A**

+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>- "Het park is welkom zolang het binnen deze grenzen blijft zonder uitbreiding naar het plein"</li> <li>- "De Stephensonstraat afsluiten om het park en het plein met elkaar te verbinden"</li> <li>- "Stephenson en Paviljoen: autoverkeer beperken"</li> <li>- "Lokaal verkeer in de diameter Stephenson + Paviljoen ziet er rustig uit"</li> <li>- "Stephensonplein. Filter -&gt; link met het park in veiligheid"</li> <li>- "Filter van Stephensonpark -&gt; nieuwe groene ontmoetingsplaats in de wijk"</li> <li>- "Filter van Stephensonpark"</li> <li>- "Filter van Paviljoen"</li> <li>- "Meer veiligheid voor de scholen van de wijk"</li> <li>- "Wanneer het doorgaand verkeer wordt geëlimineerd, zullen de straten beter en vlotter worden voor de buurtbewoners. Een route via onze wijk zal niet langer de snelste manier (Google Maps en Waze) zijn om naar een bestemming buiten onze wijk te gaan."</li> <li>- "De levenskwaliteit van de bewoners van de drukke straten (Stephenson en Paviljoen) zal verbeteren dankzij het verdwijnen van het doorgaande verkeer en de vergroening van de wijk"</li> <li>- "Een oplossing vinden voor het probleem van het openbaar vervoer en het verkeer in de wijken"</li> <li>- "Filter op het paviljoen om doorgaand verkeer in de Navezstraat te ontmoedigen"</li> <li>- "Minder verkeer aan de school (Navez)"</li> <li>- "Niets"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- "De routes die worden gekozen voor zwaar verkeer bevatten te veel kleine straatjes met een lokaal karakter (Navez-Stephenson)"</li> <li>- "Voor bewoners binnen de wijk; langere reis om in of uit het huis te komen"</li> <li>- "Volledige blokkering van het Paviljoenplein en te kleine straten en te lange reistijden"</li> <li>- "De Quinauxstraat wordt een verbindingsas"</li> <li>- "Te veel beperkingen voor lokaal verkeer. Het Stephensonplein is al overgeleverd aan de verdorvenheden van kinderen"</li> <li>- "Volledig tegen de sluiting van het Stephensonplein. Dit getto werd door de gemeente opgelegd aan de bewoners van dit plein dat regelmatig wordt overrompeld"</li> <li>- "Geen auto's toelaten op het Paviljoenplein"</li> <li>- "Voertuigen op wielen (basisprobleem)"</li> <li>- "Blijkbaar zijn de files vóór het Stephensonplein en het Paviljoenplein niet opgelost"</li> <li>- "Doordat er lussen worden gecreëerd in de kleine straatjes van de wijk, zullen deze bewoners meer hinder ondervinden van dit plan"</li> <li>- "Verzadiging en blokkeren van Vanderlinden en entourage (geen verandering in dit plan) vergeleken met nu"</li> <li>- "Geen prioriteit voor de bewoners van de wijk"</li> <li>- "Er wordt geen rekening gehouden met de wijzigingen aan de Lambermontlaan"</li> <li>- "Winkels: indien aanwezig → klanten aantrekken → veel verkeer"</li> </ul>
<p>- "Meer verkeer op Lambermont?"</p>	

- Scenario B

+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>- "Het scenario houdt rekening met de belangen van detailhandelaren" (x2)</li> <li>- "Alternatief"</li> <li>- "Het tweede scenario lijkt eenvoudiger en minder beperkend. De verkeersdoorstroming lijkt meer gegarandeerd (minder files)"</li> <li>- "Navezstraat minder overbelast"</li> <li>- "Meer eenrichtingsstraten = meer ruimte voor voetgangers en andere weggebruikers"</li> <li>- "Beperking van het doorgaand verkeer vanuit het noorden. Alternatief voor blokkeren"</li> <li>- "Het verkeersplan is minder opdringerig en wordt waarschijnlijk beter begrepen door de bewoners"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- "Stephenson wordt een belangrijke route voor uitgaand verkeer (avondspits)"</li> <li>- "Complete verkeersopstopping. Te veel eenrichtingsverkeer om niet te zeggen verboden!"</li> <li>- "Verlies van verbinding tussen plein en park Stephensonplein"</li> <li>- "Pas op voor het domino-effect (Vanderlindenwijk)"</li> <li>- "De file op het Paviljoenplein blijft"</li> <li>- "Te doorlaatbaar voor auto's"</li> <li>- "Enorme omleidingen om in de Paleizenstraat te komen en dus Vanderlinden of parallel"</li> <li>- "Geen veilige en beveiligde doorgang tussen het park en het Stephensonplein"</li> <li>- Blokkering "Verboekhovenplein"</li> <li>- "Het probleem met de Navezstraat bestaat uit de auto's die deze straat gebruiken om onze wijk te verlaten. Met andere woorden, in de richting van de Lambermontlaan. Door er eenrichtingsverkeer van te maken, zal de levenskwaliteit voor de omwonenden slechts marginaal verbeteren"</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- "Om doorgaand verkeer tegen te houden, parkeergarages vóór de stad voorzien" -&gt; "leveringstijden aanpassen?"</li> </ul>	

- Scenario C

+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>- “Stephenson zal de situatie voor de bewoners verbeteren door een alternatieve route aan te bieden, en er kan worden voorkomen dat het openbaar vervoer de straat gebruikt door een verkeersfilter te installeren.”</li> <li>- “Filter tussen het Stephensonplein en het te behouden park”</li> <li>- “Open park op het plein”</li> <li>- “De toegang tot het Stephensonplein en het Stephensonpark is gemakkelijk, terwijl de veiligheid van het parkniveau met de aangeboden filtering gewaarborgd blijft.”</li> <li>- “Misschien een beetje meer begrip voor de buurtbewoners”</li> <li>- “Stephensonvariant -&gt; voor buurtbewoners toegankelijkheid van de weg rond het plein; -&gt; houdt toegankelijkheid van het park en verbinding voor park/speeltuinbezoekers.”</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- “Risico op file bij het verlaten van de wijk rond Stephenson”</li> <li>- “Zal veel verkeer blijven aantrekken op Gallait, Paviljoen, Stephenson”</li> <li>- Van het ene tweerichtingsverkeer naar het andere gaan lijkt me een van de elementen die chaos en files veroorzaken”</li> <li>- “Nog steeds te veel eenrichtingsstraten en daardoor meer problemen voor kleine straten; steeds meer files”</li> <li>- “Houd de ingang voor Navezstraat”</li> <li>- “Verdere vermindering van doorgaand verkeer in de Navezstraat. De belangrijkste verkeersader komt uit de Gallaitstraat en de Paviljoenstraat. Dit komt de kwaliteit niet ten goede”</li> <li>- “Ongetwijfeld slecht nieuws voor de bewoners van het straatje achter het Stephensonplein”</li> <li>- “Er wordt te veel nadruk gelegd op de auto's”</li> </ul>
<p>- “Alles is geconcentreerd op Stephenson; hoe zit het met de andere straten? Bv. Fochlaan -&gt; verkeer; vervuiling! “</p>	

- Scenario D

+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>- “De Stephenson-filter biedt buurtbewoners toegang tot de andere kant van de perimeter”</li> <li>- “Toegang tot het park vanaf het plein en vice versa”</li> <li>- “Filter dichterbij Lambermont te plaatsen”</li> <li>- “Filter tussen Stephensonpark en Stephenson Square”.</li> <li>- “Veiligheid voor voetgangers”</li> <li>- “Maakt gemakkelijke toegang mogelijk voor plaatselijke bewoners en andere prioritaire gebruikers”</li> <li>- “Blauwe filter tussen Navez en Stephenson om doorgaand verkeer tegen te houden”.</li> <li>- “Cameratoezicht voor de bewoners van Stephenson (x2)”</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- “Meer eenrichtingsstraten = geen verkeersluwte”</li> <li>- “Opnieuw te veel eenrichtingsstraten”</li> <li>- “Het gebruik van de camera is niet geloofwaardig -&gt; de flitspalen op de Lambermontlaan werken niet eens.”</li> <li>- “Iedereen zal rechtsomkeer maken bij de camera = file”</li> <li>- “Veel uitgaand verkeer in de avondspits!”</li> <li>- “Geen verschil voor buurtbewoners van de Navezstraat. We konden zien dat ze meer zouden verliezen met de komst van de Lidl en het extra verkeer dat de winkel zou genereren. Het verkeer en de verkeersopstoppingen gaan al de andere kant op”.</li> <li>- “Andere straten zijn weggelaten: bv. Foch”</li> <li>- “Project waarin de auto centraal staat -&gt; bredere ruimtelijke planning nodig”</li> <li>- “Geen camera's toegestaan op het Stephensonplein”</li> </ul>
<p>- “Betrokken detailhandelaren en klanten</p>	

## B - De keuze van de scenario's en het ontstaan van eerste ideeën:

Een van de subgroepen koos scenario A en de andere scenario D.

### Scenario A': variant van scenario A ontwikkeld door het burgerpanel

- 1 uur gratis parkeren in de Navezstraat
- Installatie van een ANPR-camera in het laagste gedeelte van de Navezstraat
- Verbreding van de voetpaden op het Verboekhovenplein
- Aanplanten van bomen in het centrum van het Verboekhovenplein
- Filter Stephensonplein: de filter op het Stephensonplein in scenario A blijft bestaan, MAAR we creëren een mogelijkheid voor de buurtbewoners om alleen de eenrichtingsstraat aan het einde van het plein te gebruiken (zoals in scenario C en D).
- Kadazi: de winkel verwijderen om een parkeerplaats te bouwen
- Flitsradar in de Gallaitstraat

In de hele wijk:

- De staat van de verharde voetpaden verbeteren (PBM ...)
- Geen politie meer te voet, op de fiets of te paard
- Minder dubbel geparkeerde auto's

### Scenario D': variant van scenario D ontwikkeld door het burgerpanel

- Verwijder de filter Navezstraat-FJ Navezstraat
- Installeer een filter + ANPR-camera op het hoogste gedeelte van de Navezstraat (kruising met de Lambermontlaan)
- Handhaaf zoveel mogelijk tweerichtingsstraten (of voer ze opnieuw in), met name de Lambermontlaan, de Waelhemstraat, de Eugène Demolderlaan, de Stephensonstraat en de Voltairelaan



