

Verslag cocreatiesessie 1, 27 april 2017, Zaal “Den Grooten Hert”

Projectgebied: Het centrum van Londerzeel, gelegen tussen de Dorpsstraat, Berkenlaan en Kerkhofstraat

Aanwezig: 13 deelnemers

Samenvatting: Op basis van interviews die werden afgenomen in maart en april presenteerde de Lama-coach de uitdagingen voor het projectgebied. De uitdagingen zijn te clusteren in 4 thema's: de plaats van de zwakke weggebruiker, parkeerplaatsen, circulatie van het verkeer, ruimte voor jong en oud. Tijdens ronde 1 zochten de aanwezigen in duo's of trio's oplossingen voor een uitdaging. Tijdens ronde 2 werd verder gewerkt op de ideeën met de meeste stemmen. Dit mondde uit in 3 voorstellen voor aanpassingen en testopstellingen in het centrum van Londerzeel: Kerkstraat autovrij en geen circulatie rond kerk, langparkeren aan rand en kortparkeren in centrum + meer groen, Dorps- en Kerkstraat asfalteren en oversteekplaatsen markeren. Tijdens cocreatiesessie 2 wordt er verder gewerkt om de ideeën en voorstellen uit cocreatiesessie 1, en wordt er één of meerdere testopstelling gekozen.

1. Verslag van het vooronderzoek

Voor het vooronderzoek werden volgende gedaan:

- observatie,
- diepte-interview met schepenen, ambtenaar, buurtbewoner, bewoners aanpalende straten, handelaar, mensen aan de schoolpoort, directie school, leerkrachten, crèche, passanten
- verzamelen fotomateriaal
- analyse

Uit het vooronderzoek kwamen de volgende uitdagingen:

1	Hoe geven we fietsers in de Dorpsstraat en Kerkstraat een duidelijke plaats?
2	Hoe zorgen we ervoor dat fietsers veilig de Kattestraat in- en uitrijden?
3	Hoe kunnen we in het centrum het wegdek met kasseien behouden, maar toch aangenamer en veiliger maken?
4	Hoe geven we in de Berkenlaan de voetganger en de fietser een veilige plek langs beide kanten van de weg?
5	Hoe maken we het kruispunt Berkenlaan -Ursulinenstraat - Beemden veiliger?
6	Hoe verhogen we de veiligheid van de fietser aan het Heldenplein?
7	Hoe zorgen we voor beschikbare en diverse parkeerplekken voor bewoners, laden en lossen, kort winkelen, lang winkelen, terrasbezoekers, werknemers, ouders, ... in en vlakbij het centrum?
8	Hoe zorgen we ervoor dat automobilisten geen rondjes rijden in het centrum op zoek naar een parkeerplek?
9	Hoe moedigen we mensen aan om meer te wandelen en te fietsen naar en in het centrum?
10	Hoe verminderen we de verkeersdruk in het centrum?
11	Hoe vermijden we druk en gemengd verkeer aan de schoolpoort?
12	Hoe maken we van het centrum een aangename plek voor jong én oud om te vertoeven?

Deze uitdagingen kunnen ingedeeld worden in 4 thema's:

1. De plaats van de zwakke weggebruiker, en dan vooral de fietser, in het centrum.
2. Parkeerplaatsen in het centrum voor verschillende gebruikers.
3. De circulatie van het verkeer, plaatselijk en doorgaand, begin en na de school.
4. De inrichting van de ruimte in het centrum als een aangename plek om te verblijven.

2. Ronde 1: de ideeën

Tijdens ronde 1 kregen duo's een uitdaging voorgeschoteld, en uitgedaagd om binnen de 10 minuten een idee te bedenken als oplossing voor de uitdaging. Elke aanwezige behandelde 4 uitdagingen, er werd telkens doorgeschoven. Na ronde 1 kon elke aanwezige 4 stemmen uitbrengen op interessante ideeën. Ideeën die gelijkaardig waren, werden geclusterd. Deze ideeën hebben hetzelfde volgnummer gekregen (zie kolom 3). Het aantal stemmen staat in kolom 4.

uitd	idee	volgnr	aantal stemmen
3	eenheid van beeldvorming in "gans" het centrum, subsidie voor terrassen voor horeca, eenrichting in van Esbroeckstraat, bushalte Dali --> "Go fit", beelden kindvriendelijk	a	8
9	verkeersvrij centrum: een veilige fietsroute tot de school, afsluiting centrum --> bewonerskaart parking, alleen fietsers, voetgangers, bewoners, openbaar vervoer, laden en lossen op bepaalde uren	a	8
12	Autoluw+oplossingen: autoluw maken, meer ondergrondse parking op de Egmontsite (min. 2 verdiepingen), parkeergeleidingssysteem, meer groen, paaltjes in de grond (sluiten op sommige momenten)	a	8
10	laad&los zone tijdens bepaalde tijd	a	8
1	verkeersvrij centrum: afbakening van verkeersvrije zone door knip in Kerkstraat, Gildenstraat en Brusselsestraat, fietspad herinrichten en duidelijk markeren, parkeerplaatsen langs de straat weg => fietspad in twee richtingen	b	8
8	zoek de parking niet in 't centrum: aanduiding van parkeerplaatsen, gratis parking voor handelaars (Burcht), winkelwandelstraat, verkeersvrij van het centrum, parkeerplaatsen centraliseren, bewegwijzering!, alleen parkeren voor winkeliers, al dan niet bewoners	b	8
7	de ring rond de kerk geknipt!: parking voldoende? Geen rondjes rijden voor parking.	b	8
3	Kassei-alternatief: voor fietsers strook maken al dan niet in asfalt (zeker geen klassiek asfalt), rest van de straat materiaal dat aansluit bij wat er vandaag is, Belangrijk: inrichting maken in functie van winkelwandelstraat, parkeerplaatsen kunnen dan terras worden of parkjes of speeltuigen of reclame winkels. Belangrijk: enquête over kleur/keuze materiaal.	c	7

9	De straat is voor de fietser!: 2 voetpaden, geen fietspad, de fietser op de straat, de auto moet traag, zone 30 uitbreiden, snelheidscontrole, parkeren aan één kant van de straat, zorgen voor glooien in de weg waardoor auto's traag rijden.	c	7
6	Virgo Park: parking Heldenplein wordt park, met ondergrondse parking. Ursulinenstraat en rand parking wordt woonef. Aan beide kanten Ursulinenstraat komt tekening op kruispunt. In park en aan kerkhof Beemden staan "deelfietsen virgo".	d	3
11	Kindvriendelijker Heldenplein: Ursulinenstraat wordt afgesloten ter hoogte van Virgo. Verkeer via nieuwe straat aan bestaande woningen op het Heldenplein. Idealiter komt onder Heldenplein een parking, bovengronds een park.	d	3
2	Kattestraat in Kleur. Probleem: fietsers niet goed zichtbaar en zelf ook niet oplettend genoeg. Voorrang veranderen is niet de oplossing. Wat wel: grote tekening over heel dit stuk. Wie: jeugdbeweging --> 1 per maand (mag zelfs reclame zijn). Bijkomend voordeel: dorp fleurt op	e	3
4	Kleur in het verkeer. Aparte fietsstroken langs 1 kant. Duidelijke verkeersremmers. Palen met een tekening op.	f	0
10	HANDEL DOET EEN DORPSKERN LEVEN: Bushalte ong. 20 meter verplaatsen, zone 30 --> Stationsstraat, parking aanduiden voor langparkeren, plaatsen voorzien voor laden en lossen, aanduiden van fietsenstalling, kort parkeren promoten in centrum.	g	2
5	Fietsers knipperlicht. Aangepaste signalisatie tijdens schooluren, knipperlichten, zone 30, voldoende verlichting. Fietspad langs 2 kanten.	h	0
4	Veilig naar school met de tram en met de fiets. Fietspad langs kant parking. Parkeerplaatsen anders oriënteren	i	0
2	Fietspad via Groene Long. Fietsers rijden via de groene long richting Kattestraat, Damveld.	j	3
12	Meer mens minder auto. Groene long doorgang voor voetgangers en fietsers, meer groen, verkeersluw	j	3
8	Dé oplossing. Minder parkeerplaatsen, gescheiden fietsstroken, fietsstraat, betaalde parkeerplaatsen, op T-kruispunten: geen voorrang meer geven, dit leidt tot meer auto's en is zeer gevaarlijk voor fietsers, sensibilisatie om meer de fiets te gebruiken. Het is te gevaarlijk om met een fietskar rond te rijden in Londerzeel --> aparte stroken.	k	1
7	Parkeerplan. 1. Oplijsten beschikbare plaatsen: Berkenlaan parking extra, de Burcht openstellen 24/24, koopcentrum openstellen 24/24. 2. Creatie nieuwe locaties: op site Virgo, in binnengebied Egmont, Vieremeuleken. 3. Organisatie: parkeergeleiding infoborden.	l	0

3. Ronde 2: eerste uitwerking van ideeën richting testopstelling

Na de stemronde werd in groepjes verder gewerkt aan de ideeën met de meeste stemmen (de ideeën met volgnummer a, b, c en d). Na 20 minuten presenteerde ieder groepje een samenvattend voorstel om op verder te bouwen in cocreatiesessie 2.

- A. **SAMENGEVAT: KERKSTRAAT AUTOVRIJ, GEEN CIRCULATIE ROND KERK. DE AUTO BANNEN:** Kerkstraat afsluiten met een knip aan het begin, ter hoogte van De Palm en de Burcht opnieuw open maken. Hiertussen is autovrij. Een aantal parkeerplaatsen gaan weg, om te vermijden dat ze rond de kerk blijven ronddraaien. Verkeer mag enkel langs de Gildenstraat wegrijden. Als de school stopt dan is de stroom van de fietsers met de auto's mee. Stuk tussen kerk en de Burcht enkel plaatselijk verkeer (voor de Burcht). Resultaat is: auto geband in de Kerkstraat en stukje Markt tot aan de Burcht. Wat met garages bewoners → sessie 2
- B. **SAMENGEVAT: LANGPARKEREN AAN RAND met SIGNALISATIE (ref. Waregem), IN CENTRUM GEEN BLAUWE ZONE MAAR MAX. HALF UUR GRATIS + MEER GROEN.** RUN&FUN: Allemaal eens om het centrum autoluw te maken, maar hoe doe je dat en tegelijkertijd het voor de handelaar leefbaar houden? Run = max. half uurtje, brood halen Korte tijd laten parkeren, max. half uurtje, betalend parkeren, eerste half uur gratis. De parkings die er nu zijn gebruiken. Verkeer in centrum afremmen door aanpassingen aan wegdek. Funshoppers = gaan winkelen, iets drinken = Langparkeren. Er is veel parkeerplek, bv. Polderstraat. Signaliseren hoe snel men in het centrum is te voet (ref. Waregem). Of bv. fietsen zetten aan de randparkings. Signalisatie moet overal duidelijker: doorsteekpaden, te voet, in minuten, waar is de ringweg, waar kan ik parkeren. Meer groen in het centrum maar geen bomen (ook het Lode Meeusplein kan groener) → wie doet dit: de gemeente?, maar waarom niet de buurt, buurtwerking, geveltuintjes.
- C. **SAMENGEVAT: ASFALTEREN, FIETSSTRAAT, OVERSTEEKPLAATSEN FIETS MARKEREN. KRIJT:** Herinrichting van dorp doen op manier dat handel zoveel kan doorgaan: Tussen twee parkingstroken asfalteren (kan heel snel gaan, dus winkels moeten niet sluiten) met in twee richtingen fietssuggestiestrook. Kinderen van Kattestraat oversteek laten tekenen, breed genoeg, tekening van 10 meter, op een zondagmiddag, dorp afsluiten om tekening te laten maken met krijt of verf. Als dat goed lukt ook toepassen aan Ursulinenstraat en Berkenlaan, bedoeling is om verkeer daar af te remmen. Lange termijn: Er bestaat een printsysteem op asfalt, om het de indruk te geven van kasseien. Datzelfde systeem kan toegepast worden aan Ursulinenstraat en Kattestraat, als tekening van kinderen weg is, print van kasseien aanbrengen. Nog te bekijken: zoveel mogelijk de groene long openstellen, ook voor fietsers, om de kinderen uit de drukte van het verkeer in het centrum weg te houden. Bestaande parkeerplekken blijven bij dit idee bestaan, maar op termijn kan gedacht worden om meer verkeersluw te maken.



4. Vervolg

Cocreatiesessie 2, donderdag 18 mei om 19 u.

In cocreatiesessie 2 wordt verder nagedacht over mogelijke aanpassingen en testopstellingen om de verkeerssituatie in het centrum van Londerzeel te verbeteren. Hierbij wordt rekening gehouden met feedback vanuit diverse hoeken. Tijdens cocreatiesessie 2 worden de testopstellingen uitgewerkt als maquette en concreter gemaakt. Alle maquettes worden op het einde van cocreatiesessie 2 aan de volledige aanwezige groep voorgesteld en besproken. De verschillende opties worden met elkaar vergeleken en ten opzichte van elkaar afgewogen, om vervolgens gezamenlijk de meest haalbare testopstellingen te kiezen.

Wat is Lama?

— WAT? —

LaMA is een participatief modeltraject dat vertrekt vanuit co-creatie.



De projectzone

We brengen één zone in kaart waarbinnen we werken en testen

Via interviews brengen we de problemen en opportuniteiten van het gekozen gebied in kaart. We gaan na welke de stakeholders zijn, gaan op zoek naar de bestaande netwerken. Deelnemers aan LaMA kunnen wonen of werken in het testgebied, ze kunnen er shoppen of hun hobby's beoefenen.

Co-creatie met alle stakeholders

We gaan participatief aan de slag met alle belanghebbenden

Verschillende en soms conflicterende belangen maakt dat het voor beleidsmakers niet altijd gemakkelijk is om tot gedragen oplossingen te komen. Binnen deze laboratoria komen bewoners en gebruikers samen met mobiliteitsprofessionals en beleidsmakers om van onderuit te werken aan creatieve en gedurfde oplossingen die een wereld van verschil maken.



Expertise Duurzame Mobiliteit

De kennis en ervaring van een hele sector ligt mee op tafel

Voor dit project put het Netwerk Duurzame Mobiliteit uit de expertise, kennis en mankracht van haar 8 kernleden. Dat zijn Trage Wegen vzw, TreinTramBus, Mobiel 21, Fietsersbond, Bond Beter Leefmilieu, Voetgangersbeweging, Taxistop en Autodelen.net. Zitten ze al niet letterlijk mee aan tafel, dan toch symbolisch.

De testperiode met proefopstellingen

Tijdens de Week van de Mobiliteit gaan we uittesten wat werkt

Een LaMA is geen praatbarak, die bestaan er al genoeg. Binnen de co-creatie werken we al snel toe naar zogenaamde prototypes. Dit zijn proefversies- of opstellingen die we gaan uittesten tijdens de Week van de Mobiliteit. Op die manier kunnen we de resultaten direct in de praktijk observeren en evalueren.



Meer info <http://www.laboratoria-mobiele-alternatieven.org/>