



'Thuis in de Stad'-prijs 2014 Inschrijvingsformulier

Digitaal opsturen naar info@thuisindestad.be

U krijgt een ontvangstmelding.

Waarvoor dient dit formulier?

Met dit formulier dingt u mee naar de 'Thuis in de Stad'-prijs 2014, U kunt per stad één, twee of drie projecten indienen. Gebruik voor ieder ingediend stadsproject een nieuw formulier.

Aan wie bezorgt u dit formulier?

Verstuur dit formulier ten laatste op 10 september 2014 om 17.00 uur online naar info@thuisindestad.be

Waar vindt u meer informatie?

U vindt meer informatie op onze website thuisindestad.be.

Gegevens van de stad die het project indient

1 Vul hieronder de naam in van de stad die het project indient en het bankrekeningnummer

Autoluwe binnenstad Mechelen – knip stadscentrum

Bankrekeningsnummer: BE47 0910 0010 2180 / GKCCBEBB

Gegevens van de contactpersoon van het project

2 Vul hieronder de gegevens in van de contactpersoon van het project.

voornaam en achternaam Els De Deken

functie Projectcoördinator Mobiliteit

straat en nummer Grote Markt 21

postnummer en gemeente 2800 Mechelen

telefoon 015/29.79.78.

faxnummer 015/29.79.15.

e-mailadres els.dedeken@mechelen.be

Gegevens van het project

3 Vul hieronder de gegevens in van het project.

naam Verhinderung sluijperkeer autoluwe binnenstad

startdatum dag maand jaar

einddatum dag maand jaar

naam van de partners Stad Mechelen, politie, BA solutions, MACQ, De Lijn, AWW, Zenitel, N-Allo, str8, image 4 u,
de marketiers, VINCI Park, GD&A advocaten

naam van de coördinator Els De Deken – Stad Mechelen

budget 200.000 euro

4 Geef hieronder een korte beschrijving van het project.

Het project moet al gerealiseerd zijn of moet zo ver gevorderd zijn dat het op zijn waarde en effectiviteit beoordeeld kan worden
Het mag op 10 september 2014 niet meer dan twee jaar geleden gerealiseerd zijn.

Het stadsbestuur heeft het engagement aangegaan om het sluipverkeer in de binnenstad tegen te gaan. Dit verkeer zorgt voor overlast en een gevoel van onveiligheid in de binnenstad. Door dit verkeer een halt toe te roepen, wou de stad een aangename en bereikbare stad creëren voor iedereen.

Dit sluipverkeer tegengaan kon enkel maar door een nieuw circulatieplan te maken voor een autoluwe binnenstad tussen 11 en 18u. Binnen dat circulatieplan vormt de stop ter hoogte van het schepenhuis een cruciale krachtlijn.

5 Beschrijf de rol van de stad in de realisatie van het ingediende project?

De stad was initiator.

6 Kruis hieronder de twee hoofdaspecten aan waarop het project betrekking heeft.

- de huisvesting in de stad
- de stedelijke ruimte
- de mobiliteit in de stad
- het leefmilieu in de stad
- de plaatselijke economie
- de sociale cohesie in de stad
- de cultuurbeleving in de stad
- het democratisch besturen van de stad
- andere, namelijk:

7 Geef kort de karakteristieken weer, indien het project zich uitdrukkelijk richt tot een bepaalde buurt of doelgroep.

Het project richt tot alle bewoners, werknemers en bezoekers van de stad.

De stad wilt voor de bewoners een aangename veilige leefomgeving creëren. De binnenstad is sowieso gecategoriseerd als een woonzone met een uitgesproken verblijfsfunctie. Het is belangrijk dat kinderen maar ook volwassenen de ruimte kunnen gebruiken. En dat bovendien de leefomgeving geen nefaste impact heeft de gezondheid.

Bezoekers willen een attractieve binnenstad. Dit betekent ruimte voor activiteiten, rustplaatsen, groen in de stad,...
Werknemers willen een bereikbare, gezonde werkplaats.

8 Wat zijn de beoogde effecten van het project?

- Optimale bereikbaarheid voor zachte modi zoals fietsers en voetgangers
- Verhogen leefbaarheid
- Verbetering leefkwaliteit:

1. Minder sluipverkeer

De genomen maatregel heeft er voor gezorgd dat automobilisten de stad niet meer als short cut gebruiken. Sommige automobilisten lieten hun wagen zelfs aan de kant staan voor een fiets.

2. Leefbare stad

Te veel autoverkeer (met geluid, stank en trillingen) maakten heel vaak deel uit van klachten die van burgers bij de stad binnenkwamen.

3. Veiligere stad

Op bepaalde plaatsen werden er een aantal conflicten met fietsen en automobilisten vastgesteld.

4. Bereikbare stad

Het mobiliteitsinfarct en de verkeersdruk worden steeds groter. Zo wezen studies uit dat een impasse zou leiden tot een verzadiging van het verkeer in de binnenstad in 2020. Dit zou betekenen dat de stad helemaal onbereikbaar zou worden.

Het is belangrijk dat vooral zachte modi de binnenstad kunnen bereiken. Daarom mogen fietsers en voetgangers overal in de binnenstad vertoeven. Het openbaar vervoer krijgt ook een maximale toegang. De stad heeft in overleg met De Lijn en taximaatschappijen een pendelbus en shuttledienst ingelegde. Zodoende kan iedereen de binnenstad optimaal bereiken.

5. Meer ruimte voor activiteiten en mensen

Openbare ruimte wordt schaars in deze tijden. Een auto neemt al gauw 10 m² ruimte in. In die ruimte kunnen er een aantal mensen bij mekaar staan. Dit betekent dat er meer mensen in de stad kunnen vertoeven zonder wagens.

6. Beter voor gezondheid en milieu

Doordat er minder autoverplaatsingen zijn heeft dit een gunstig effect op het microklimaat.

7. Groene economie

Eveneens was er een positief effect op de lokale economie merkbaar en een bakermat voor nieuwe duurzame opportuniteiten. We merken dat er nieuwe economische initiatieven ontwikkeld worden met een duidelijke ecologische insteek. Zo heeft Mechelen dankzij het ontstaan van de autoluwe binnen een fietskoerier, een fietsherstelbar en zijn er diverse nieuwe duurzame detailhandelaars ontstaan die ook mikken op een progressief doelpubliek.

9 In welke mate zijn de beoogde effecten van het project gerealiseerd?

- Sinds de stop aan het schepenhuis 2012: 70% minder verkeer in de binnenstad.

- De evolutie van het aantal fietsers in de binnenstad doet het goed. Dit valt te constateren aan het tekort aan stallingen. Fietsen worden her en der geplaatst. Hierdoor is de stad genoodzaakt om extra stallingen te voorzien.

- De bezetting van de randparkings is erg hoog. De stad plant in de toekomst nog extra plaatsen op een reeds bestaande randparking te voorzien. We zien dat mensen als ze met de auto naar Mechelen komen de parkeerlussen volgen of aan de rand parkeren om dan op een duurzamere manier de binnenstad te verkennen.

10 Op welke manier werden diverse beleidsdomeinen in het project geïntegreerd?

- Horizontaal: doorheen heel de stad mobiliteit, economie, toerisme, politie, ...

- Heraanleg hele binnenstad, sluitstuk autoluwe maken gedeelte binnenstad,

- Openbare ruimte: camerasysteem gekozen dat het meeste past binnen het karakter van de binnenstad: beeldkwalitatief. Klimaatneutrale stad/milieu: Het is de ambitie om het groeiende Mechelen zijn ecologische voetafdruk te verkleinen. We willen de eerste klimaatneutrale stad worden. We stellen daarvoor een concreet plan op conform de Covenant of Mayors. Er komt een CO₂-nulmeting. Het terugdringen van de uitstoot wordt jaarlijks bepaald met tussentijdse doelstellingen.

- Aanleg zone 30 en veilige schoolomgevingen in het kader van het stedenfonds de afgelopen jaren kadert hierin.

11 In welke mate is het project innoverend en draagt het bij tot stedelijkheid?

Het innoverende binnen dit project zit in de toegangsregeling. Verkeerstops worden traditioneel afgebakend met verzinkbare paaltjes of vaste paaltjes. Maar, dergelijke paaltjes zorgen ervoor dat hulpdiensten en openbaar vervoer moeten omrijden of tijd verliezen door ze te verwijderen. Bovendien staan paaltjes steeds in de weg voor fietsers en voetgangers. Camera's met nummerplaatherkenning bakenen het autoluwe gebied af. Dit betekent dat in principe iedereen het gebied kan inrijden. Anderzijds zijn de camera's multifunctioneel. Andere misdrijven kunnen in die zin geregistreerd worden alsook voetgangersstromen die in beeld gebracht worden.

Het systeem heeft nog een duurzaam effect, omdat dit systeem het aantal verplaatsingen van politieagenten voor handhaving reduceert. Alle registraties van in- en uitgaande voertuigen verlopen digitaal waardoor er geen badges of papieren vergunningen uitgereikt moeten worden.

Het project draagt bij tot de stedelijkheid door het

- autoluwe maken van de binnenstad,

- verminderen van de parkeerdruk te
 - verbeteren van de veiligheid
 - verhogen van de toeristische aantrekkelijkheid.
-

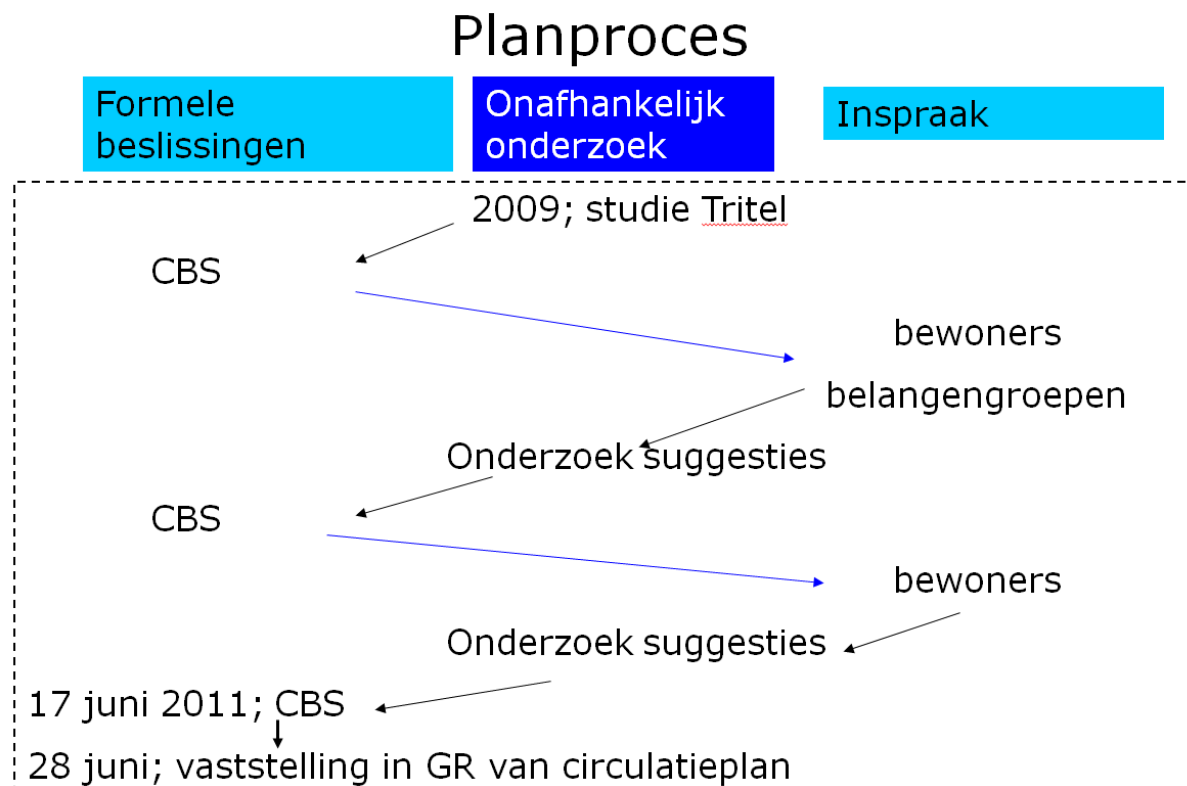
12 Beschrijf waarom en op welke wijze dit project inspirerend kan zijn voor andere projecten?

Het project ligt in de lijn van de klimaatneutrale doelstellingen en de flexibiliteit voor bepaalde doelgroepen. Hulpdiensten en openbaar vervoer lijden geen verliestijden meer. Men kan gewoon de camera passeren zonder zich zorgen te maken of zonder dat zij een hindernis moeten trotseren.

Het is innoverend en past symbiotisch in het hart van onze stad. Het camerasysteem tast het uitzicht van de binnenstad niet aan en bovendien genereert het geen hinder voor de fietsers en voetgangers. Het is autoluw zonder die vervelende paaltjes.

13 Op welke wijze werd de bevolking betrokken bij de voorbereiding en de realisatie van het project?

- i. Door inspraak bij niet geïnstitutionaliseerde groepen (buurtcomités) en adviesraden vóór de invoering van het plan.
- i. De inventarisatie van alle klachten, opmerkingen en suggesties werden opgenomen in de tussentijdse evaluatie autoluwe binnenstad. Op basis van deze evaluatie zijn aanpassingen doorgevoerd.
- i. Voor de nieuwe studie rond binnenstedelijke mobiliteit werd een breed, gefaseerd, participatietraject uitgewerkt.



14 Wie waren de betrokken partners en wat was hun rol en aandeel in het project?

Geef aan of het om een horizontaal (publiek – publiek; publiek – privé) of verticaal (federale, regionale, lokale overheden) partnerschap gaat.

Horizontaal: politie, BA solutions, MACQ, Zenitel, N-Allo, str8, image 4 u, de marketiers, VINCI Park, GD&A advocaten

Verticaal: AWV, De Lijn

15 Hoe werd het project bekendgemaakt?

Middel	Doelgroep
Extern - toelichting: mail en mondeling	Adviesraad SARPH
Extern - toelichting: brief en mondeling	Adviesraad SARS
Extern - toelichting: mail en mondeling	Adviesraad HAR
Extern - toelichting: mail en mondeling	Adviesraad OOM
Extern - toelichting: mail en mondeling	Adviesraad Wijkraad centrum
Extern - toelichting: mail en mondeling	Adviesraad Hoteliers
Extern - toelichting: mondeling	Vinci
Extern - mail/brief	Personen die

	klachten/opmerkingen stuurd aan stad/OCMW
Intern - toelichting mondeling	Politie, verkeerssignalisatie, burgerlijke stand en ombudsman
Intern - intranet	Stadspersoneel
Intern - SPAM (onder voorbehoud)	Stadspersoneel
Extern - infosessie systeem	Handelaars/ondernemers die systeem gebruiken
Extern - filmpje systeem	Bewoners die systeem gebruiken
Extern - kanalen OCMW	Minder mobiele
Extern - e-news handel en horeca	Handel en horeca
Extern - persbericht	Mechelaars en bezoekers
Extern - www.mechelen.be nieuwsbericht	Mechelaars en bezoekers
Extern - www.mechelen.be/autoluw	Mechelaars en bezoekers
Extern - Facebookpagina stad Mechelen	Mechelaars en bezoekers

16 Vermeld hieronder eventuele andere elementen die uw kandidatuur kunnen ondersteunen, bijvoorbeeld een onafhankelijke evaluatie van het project.

Hogeschool Thomas More voerde een onafhankelijk tevredenheidsonderzoek uit. Daaruit bleek dat 85% van de bezoekers tevreden waren met de aanpak van de autoluwe binnenstad.

De centrumpendel die van het station naar de binnenstad rijdt, zit steeds goedgevuld. Uit een recente onafhankelijke passantentelling z er 50.000 voetgangers meer geteld dan twee jaar voordien wanneer de binnenstad nog niet autoluw was.

Nominatie voor de Ashden Eurostar for sustainable travel award: finalist 2014.

17 Omschrijf hieronder waarvoor u de geldprijs eventueel zult gebruiken.

Momenteel werken we aan een uitbreiding van de autoluwe binnenstad. Het prijzengeld zou daarvoor ingezet worden om de uitbreiding van het autoluw gebied te financieren.