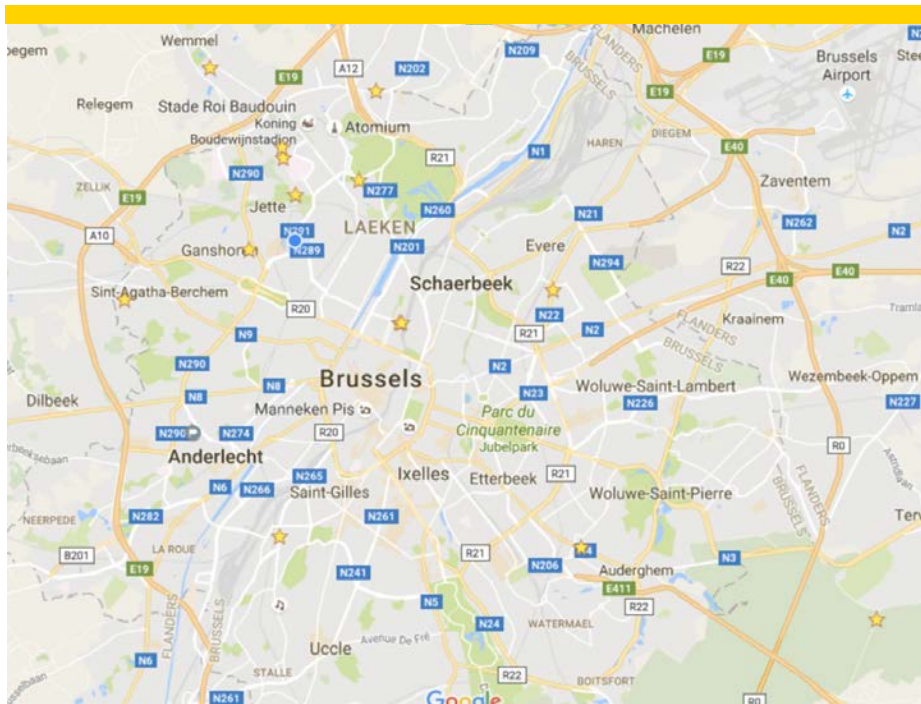
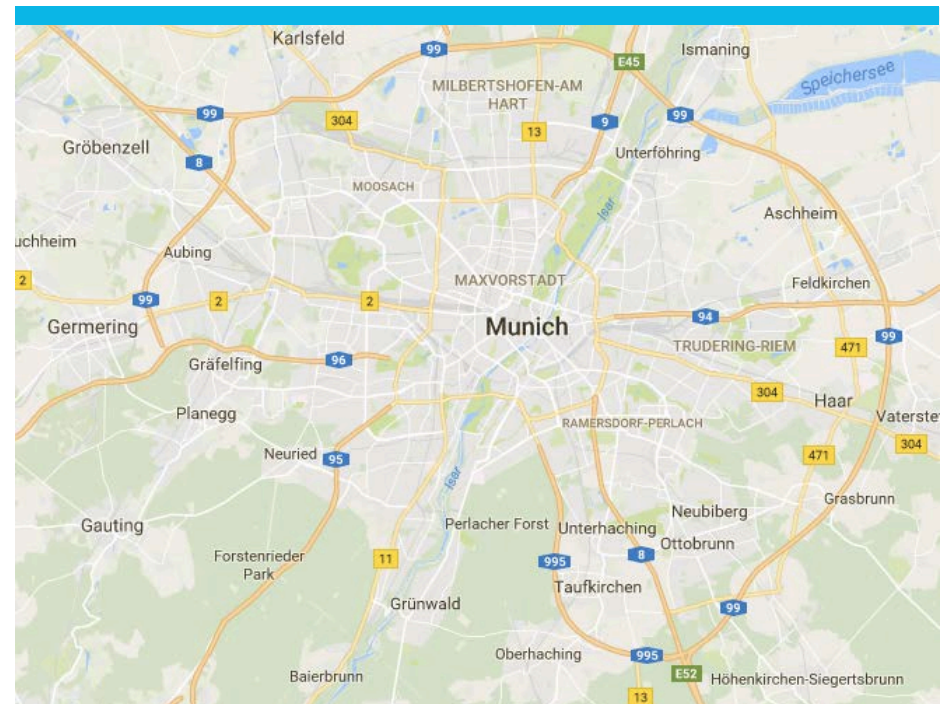


München

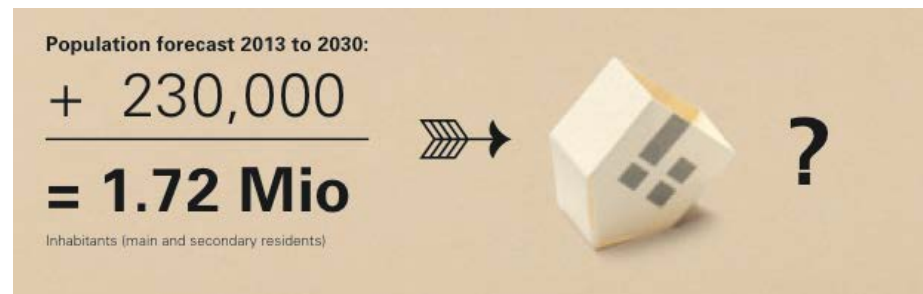
Brussel



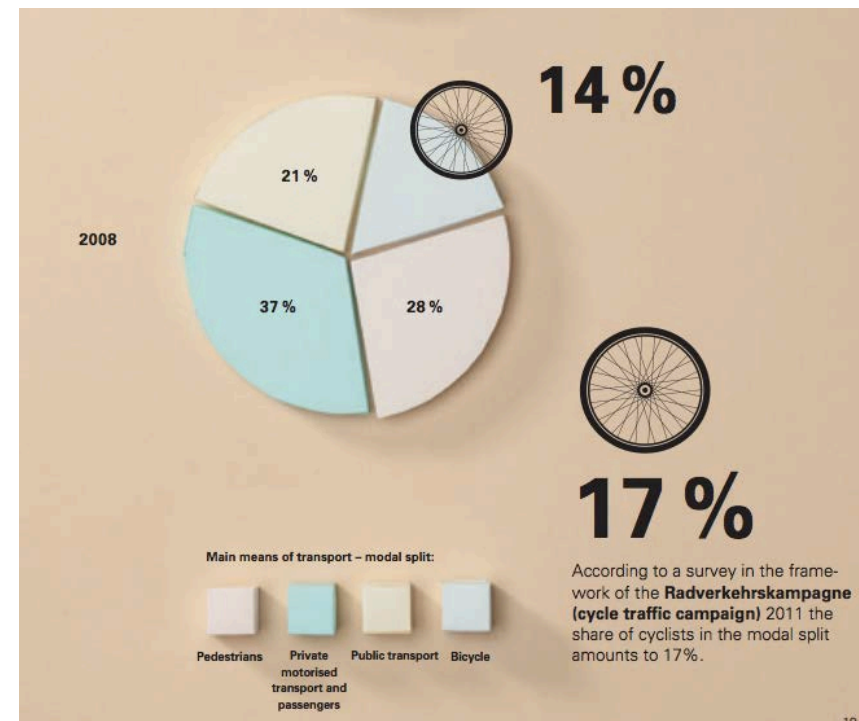
München



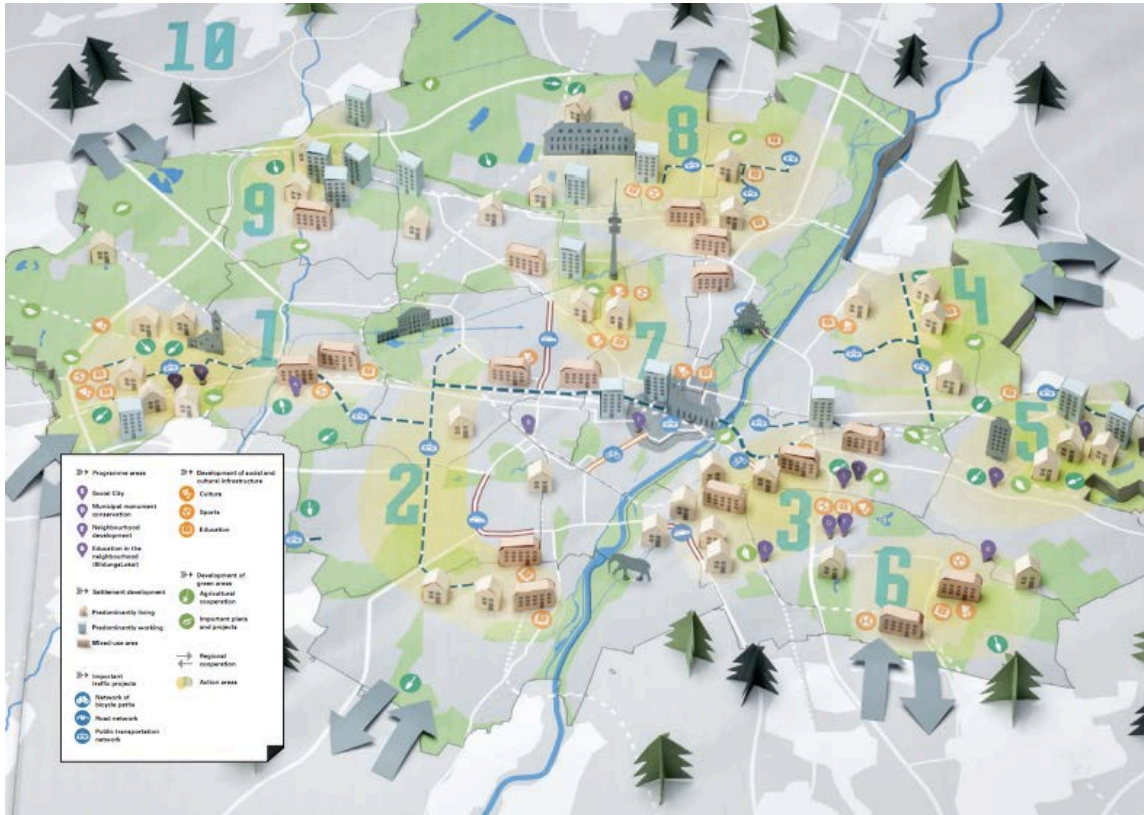
- **Bevolking:**
 - Stad: 1.400.000 (sterke groei verwacht tegen 2030)
 - Grootstedelijk gebied: 5.500.000
- **Netwerk**
 - Regionale treinen: 14 lijnen
 - Metro: 6 lijnen – 100 km
 - Tram: 10 lijnen – 75 km
 - P+R : 25.000 platsen in het grootstedelijk gebied
 - Fietsnetwerk: 1.200 km – 30.000 parkeerplaatsen
 - Bereikbaarheid OV-netwerk: 95%



- **Goed openbaar vervoer maar beperkt door het aandeel van de fiets**
 - 21%
{BHG: alle interne verplaatsingen 26% }
- **Fietsgebruik in opmars en zeer performant**
 - 14% zelfs 17% in 2011
{BHG: alle interne verplaatsingen 2,5% }
- **Hoog percentage voetgangers**
 - 28%
{BHG: alle interne verplaatsingen 37%}
- **Nog hoog autogebruik**
 - 37%
{BHG: alle interne verplaatsingen 32% }



- **De visie van München is in hoofdzaak gebaseerd op een ruimtelijke ordening die duidelijk gericht is op openbaar vervoer en fietsers:**
 - Als voorwaarde voor een goede kosten-batenverhouding voor het openbaar vervoer
 - Als instrument tegen de stedelijke versnippering
 - Om de ruimte voor parkeerplaatsen te verminderen
 - Om de totale uitgaven van de huishoudens en de overheidsdiensten te verminderen
 - Om de afhankelijkheid van de auto sterk te verminderen
 - Om de sociale integratie van de gehele samenleving mogelijk te maken
 - Als het beste antwoord op het energievraagstuk
- **Regionaal ontwikkelingsplan ('Perspective') uitgewerkt op basis van een studie (PLANUNGSVERBAND 2008) medegefinancierd door de stad, de transportoperatoren, de planningsassociatie van Groot München en de Beierse regio**
- **Regelmatige externe evaluatie van het plan door deskundigen waardoor aanpassing aan de veranderende omgeving mogelijk is**
- **In 2013 in grondig bijgewerkt in de vorm van een magazine, met de naam 'Future Perspective'**
 - Didactische en toegankelijke communicatie
 - Verbazingwekkende integratie van verschillende overheidsmaatregelen
 - 16 transversale principes waarvan slechts een voor mobiliteit (plan voor de ontwikkeling van de netwerken, ontwikkeling van de lokale mobiliteit en mobility management)



- **Belangrijke rol voor de planningassociatie van Groot München (Planungsverband Äusserer Wirtschaftsraum München)**
 - Lokale overheidsinstantie opgericht in 1950
 - Vrijwillige samenwerking tussen 8 entiteiten en 150 gemeenten
 - Onafhankelijk ten opzichte van economische belangen
 - Gefinancierd door de leden en de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen
 - 35 werknemers, waarvan 20 stedenbouwkundigen



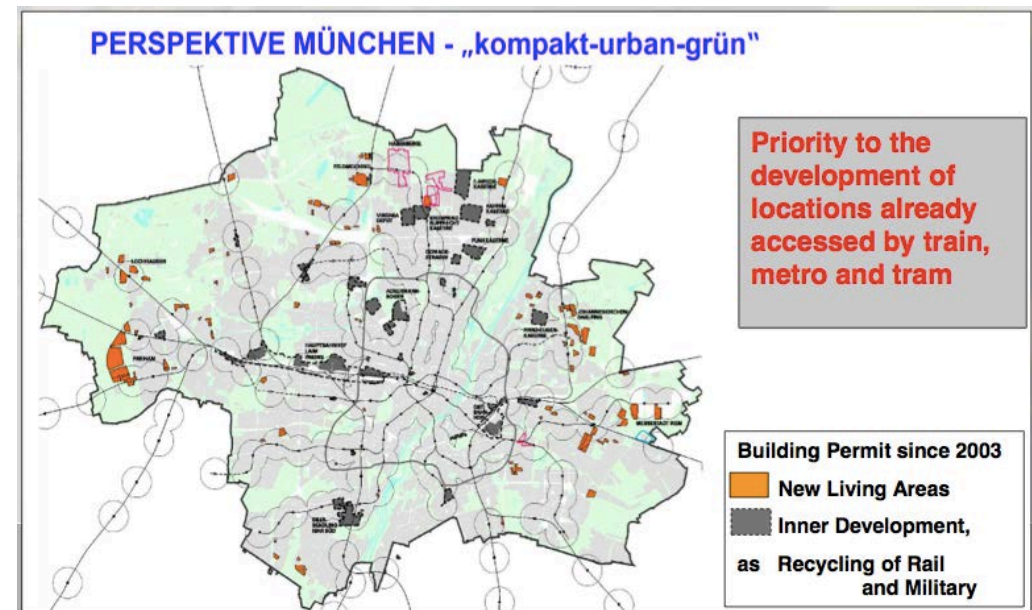
Großraum München



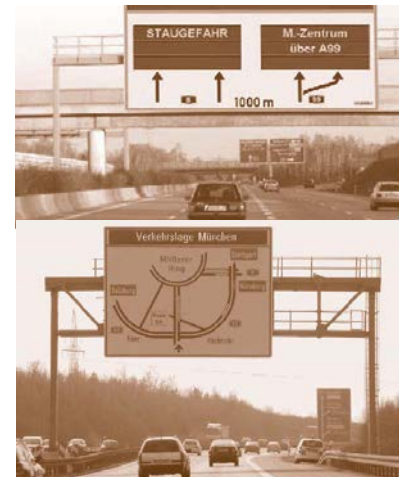
De stedelijke uitbreiding beperken

- **Het regionaal ontwikkelingsplan heeft prioritaire gebieden voor stedenbouwkundige veranderingen aangeduid volgens het concept 'compact, urban, green' en geeft bepaalde terreinen een herbestemming:**
 - Braakliggende gronden rond sporen en luchthavens
 - Militaire terreinen
 - Tentoonstellingscentrum
- **Identificatie van 2.400 ha in het grootstedelijk gebied, verdeeld in:**
 - 1.200 ha op minder dan 2 km van een station = potentieel voor 40.000 woningen = 80% van de behoeften tegen 2020
 - 1.200 ha op minder dan 2 km van een station = potentieel voor bedrijven, diensten en voorzieningen

- **In het stadscentrum :**
 - 800 ha op minder dan 1 km van de S-Bahn, metro of tram = potentieel voor 60.000 woningen



- De stad München en de Beierse regio hebben snel gebruik gemaakt van intelligente vervoerssystemen om het beheer van het autoverkeer maar ook het openbaar vervoer te verbeteren
 - Aanwezigheid van de hoofdzetel van Siemens in München en bekende regio voor Duitse machinebouw
 - Ingebruikname van variabele informatieborden (PMV) op de snelwegen om de snelheden in real-time te regelen
 - Begeleiding van automobilisten via alternatieve routes
 - Bewakingscamera's online toegankelijk
 - 100% van het tramnetwerk uitgerust met voorrangssystemen aan verkeerslichten (commerciële snelheid 19 km/u tegen 16 km/u in Brussel)
 - 55% van het busnetwerk en de ambitie om 100% te halen binnen enkele jaren (elk jaar ten minste een lijn volledig omschakelen)



Staubarometer		
Strecke	Reisezeitverlust	
A3 Würzburg - Nürnberg	+11 min.	■■■■■■■■■■
A3 Würzburg - Aschaffenburg	+4 min.	■■■■■■■■■■
A6 Ansbach - Nürnberg	+4 min.	■■■■■■■■■■
A8 Rosenheim - München	+3 min.	■■■■■■■■■■
A8 Salzburg - Rosenheim	+4 min.	■■■■■■■■■■
A9 Bayreuth - Nürnberg	+2 min.	■■■■■■■■■■
A9 Ingolstadt - München	+7 min.	■■■■■■■■■■
A73 Bamberg - Nürnberg	+3 min.	■■■■■■■■■■
A92 Flughafen - München	+2 min.	■■■■■■■■■■
A99 Ostumfahrung München (Ri. Süd)	+2 min.	■■■■■■■■■■
A99 Ostumfahrung München (Ri. Nord)	+3 min.	■■■■■■■■■■

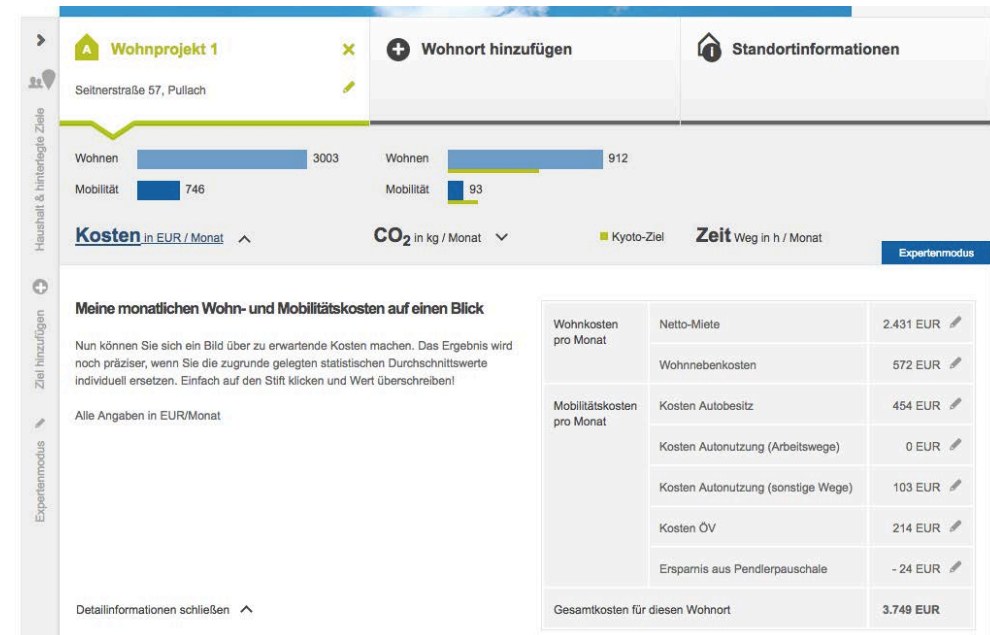


Fiets snelwegen

- **Fietsbeleid al goed ontwikkeld**
 - 80% van de inw. van München heeft een fiets
 - Een staf van een tiental personen sinds 2009
 - Een jaarbudget van 4,5 miljoen €
 - Een permanente evaluatie van de vooruitgang en de bereikte doelen
- **Verdere ontwikkeling van fiets snelwegen**
 - Rechtstreekse routes op 14 potentiële assen waarvan 6 prioritair
 - Afstand tot 20 km en verwachte snelheid: 30 km/u
 - Breedte 3 m indien één richting, 4 m indien twee richtingen
 - Tunnels en bruggen aan de meest complexe kruispunten
 - Verlichte paden, ten minste in de stedelijke omgeving
 - Project beheerd door de planningassociatie van Groot München (zie Bestuur)



- Website om de totale kostprijs van een gekozen woonplaats te berekenen: <http://www.wowohnen.eu/>
 - Gebaseerd op het feit dat 40% van de kosten van een huishouden besteed wordt aan huisvesting en transport
 - Berekening van alle kosten voor de huisvesting en de verschillende mobiliteitskosten (financieringskosten, tijdverlies, milieueffecten,...)
 - Vergelijking tussen verschillende locaties die toekomstige bewoners overwegen



o **Bouw van een station voor langeafstandsbussen**

- Voorgesteld project in het midden van de jaren 2000 en ingehuldigd in 2013 voor 65 miljoen €
- Station met 23 perrons met +/- 900 bussen per dag
- Hoge architecturale kwaliteit en multimodale aanpak van de toegang
- Grenzend aan S-Bahnstation en op 800 m van het belangrijkste station van München
- Gemengd project met kantoren, winkels, parking en een discotheek
- Middel tot stedelijke reconversie van een oude spoorwegsite
- Noodzaak na de liberalisering van het busvervoer in Duitsland
- Project onder leiding van de stad München, maar gefinancierd door een private operator en beheerd door de lokale Rode Kruisafdeling



Station voor langeafstandsbussen



Transversaliteit

- Transversaliteit staat garant voor een hoge levensstandaard
- De volgehouden keuzes in de ruimtelijke ordening worden gedictieerd door het vervoer en niet andersom
- De mobiliteit is daadwerkelijk geïntegreerd in alle planologische besluiten zelfs tot in de keuze van de woonplaats (berekening vervoer/huisvesting)
- Reële belangstelling voor een dynamisch beheer van het verkeer met integratie van een prioriteitenstrategie voor het openbaar vervoer (100% van het tramnetwerk en 55% van het busnetwerk)
- Een daadkrachtig fietsbeleid met de huidige ambitie om fietsers langere afstanden te doen fietsen (op fietssnelwegen)
- Ruim van tevoren (midden jaren 2000 en voor de liberalisering in 2013) werd rekening gehouden met de evolutie van de transportsector en het potentieel van langeafstandsbussen door de bouw van een hoog gewaardeerd busstation