



Successful Travel Awareness Campaigns
& Mobility Management Strategies



Projectnr.: 518368

Projectacroniem: MAX

Projecttitel: Succesvolle bewustwordingscampagnes over mobiliteit en strategieën voor mobiliteitsmanagement

Geïntegreerd project

6.2 Duurzame ontwikkeling

1.6.2 Doelstelling voor duurzaam vervoer over land en zee

3.1.1.1.3 Voortschrijdend inzicht over innovatieve maatregelen in stedelijk vervoer

Titel van rapport:

WP D

Integratie van mobiliteitsmanagement en ruimtelijke ordening aanbevelingen en tips

Verslagperiode:

Opgesteld: **Augustus 2009**

Startdatum project: **1 okt. 2006**

Duur: **36 maanden**

Versie: **1.7**

Opgesteld door: **synergo, ENU**

Gecontroleerd door: **ILS, Uni Maribor**

Geverifieerd door: **ENU, ILS**

Status: **Definitief**

Verspreidingsniveau: **Extern**

Project mede gefinancierd door de Europese Commissie binnen het Zesde Kaderprogramma (2002-2008)

VOORWOORD

Mobiliteitsmanagement (MM) is een krachtig instrument om de wijze waarop mensen reizen te beïnvloeden en zo de negatieve gevolgen van excessief autogebruik te verminderen. Het proces van ruimtelijke ordening biedt belangrijke mogelijkheden voor MM: het kan mede bijdragen aan een stedelijke omgeving die minder afhankelijk is van auto's. MM kan worden geïntroduceerd in essentiële processen als het planningsproces en het bouwvergunningproces om invloed uit te oefenen op de wijze waarop mensen van en naar een nieuwe locatie reizen, vanaf de dag dat het in gebruik wordt genomen. In deze handleiding wordt gebruik gemaakt van voorbeelden uit de dagelijkse praktijk om aan te geven hoe en wanneer MM kan worden geïntegreerd in het proces van ruimtelijke ordening. Ze zijn nuttig voor elke planningsdeskundige, ontwikkelaar of politicus die het planningsproces actiever wil gebruiken om het reisgedrag te beïnvloeden om zodoende files te bestrijden en de toegankelijkheid en levenskwaliteit van onze steden en nieuwe locaties hierin te verbeteren.

De aanbevelingen zijn ontwikkeld in het kader van het project MAX – Succesvolle Bewustwordingscampagnes over Mobiliteit en Strategieën voor Mobiliteitsmanagement als onderdeel van Werkpakket (WP) D – Integratie van Mobiliteitsmanagement en Ruimtelijke Ordening. In de handleiding wordt uiteengezet hoe mobiliteit en MM beter kunnen worden geïntegreerd in het proces van ruimtelijke planning.

MAX liep van 2006 tot 2009 en was het grootste onderzoeksproject over mobiliteitsmanagement binnen het zesde kaderprogramma van de EU. Het MAX-consortium, bestaande uit 28 partners, richtte zich op de uitbreiding, standaardisatie en verbetering van mobiliteitsmanagement en wel op de gebieden van kwaliteitsmanagement, campagnes, evaluatie, modellen en ruimtelijke ordening. Veel van het werk werd direct ondersteund door het Europese Platform voor Mobiliteitsmanagement (EPOMM) en zal ook in de toekomst nog worden ondersteund. Het werk heeft geresulteerd in verschillende producten en diensten die u kunt downloaden via www.epomm.org. Ga voor meer informatie naar www.epomm.org of www.max-success.eu.

De aanbevelingen zijn opgesteld door synergo (Zwitserland), ILS (Duitsland), de Edinburgh Napier Universiteit (Schotland) en de Universiteit van Maribor (Slovenië); met input van de andere partners in MAX WP D: Technische Universiteit Krakau (Polen), Technische Universiteit Vilnius Gediminas (Litouwen), ETT (Spanje), Trivector Traffic (Zweden). De aanbevelingen zijn gebaseerd op de uitkomsten in de bovengenoemde aan WP D deelnemende landen, Ierland en Nederland. Ook is gebruik gemaakt van ervaring in de VS op dit gebied. Een volledige lijst van WP D-rapporten vindt u aan het einde van de tekst.

Auteurs:

synergo: Roberto De Tommasi

ILS: Janina Welsch

Edinburgh Napier Universiteit: Tom Rye

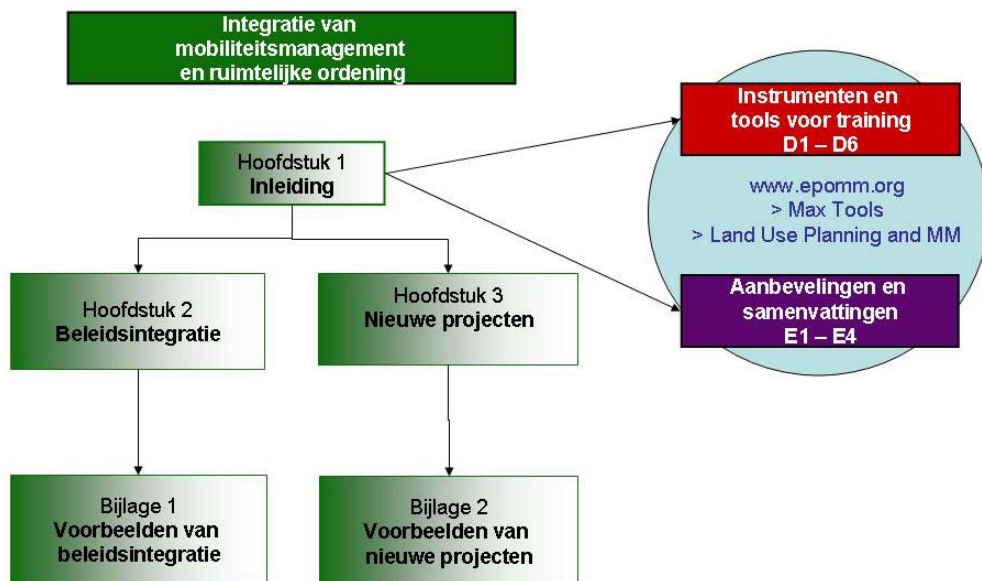
Universiteit van Maribor: Aljaž Plevnik

Samenvatting

Mobiliteitsmanagement (MM) is een manier om het gebruik van duurzaam vervoer te bevorderen door beïnvloeding van gewoonten en gedrag van reizigers. MM richt zich vaak op een specifieke locatie – een kantoor, ziekenhuis, universiteit, winkelcentrum of stadion bijvoorbeeld. Vroeg in het planningsproces, als de ruimtelijke plannen worden opgesteld, kunnen gemeenten ervoor zorgen dat nieuwe projecten op locaties komen waar meerdere vervoersmogelijkheden beschikbaar zijn. Vervolgens, als er een nieuwe locatie wordt gepland of als een bestaande wordt uitgebreid of gewijzigd, is er veelal een vorm van vergunningverlening nodig die gepaard gaat met onderhandelingen tussen de ontwikkelaar(s) van de locatie en de overheden. Dit kan worden gebruikt om MM-maatregelen op de locatie in te voeren voordat deze wordt geopend: parkeerbeheer; infrastructuur voor fietsers, wandelaars en openbaar vervoer; nieuwe busdiensten; of advertenties en promotie om locatiegebruikers aan te moedigen alternatieve vervoersmiddelen te nemen. Bij beide benaderingen hebben locatiegebruikers meerdere mogelijkheden om de locatie te bereiken zodra deze wordt geopend. Op dit moment staan zij ook het meest open voor alternatieven. Deze acties in het plannings- en het bouwvergunningproces voor locaties, worden in dit rapport samengevat onder de noemer **de integratie van MM en ruimtelijke ordening**.

Dit is een goed idee omdat het zal leiden tot minder files en vervuiling bij nieuwe projecten, veroorzaakt door autoverkeer, en omdat het iedereen toegang biedt tot de nieuwe locaties, autobezitters en niet-autobezitters. Bovendien werkt het idee: bij nieuwe ziekenhuizen in Cambridge en Edinburgh, in Groot-Brittannië, maakte MM deel uit van het bouwvergunningproces en nu rijdt slechts 40-50% van het personeel alleen naar het werk. Zonder MM zou dit cijfer dichterbij 90% liggen. Dit betekent minder verkeer, minder files, gezonder personeel en minder CO₂-uitstoot. Uitgaande van het gemiddelde in Groot-Brittannië van 6.200 km voor woon-werkverkeer per jaar en kosten per jaar van 0,18 € per km voor lawaai, CO₂, files, lokale luchtvervuiling, infrastructuur en ongevallen (zie www.webtag.org.uk), vermindert elk personeelslid dat niet meer alleen naar het werk rijdt maar voor een andere vervoerswijze kiest, de maatschappelijke kosten van zijn of haar milieu-impact met 1.100 € per jaar. Bovendien kan de organisatie gemiddeld 350 € per jaar besparen op parkeerplaatsen die ze niet langer hoeft aan te bieden.

Deze aanbevelingen zijn bedoeld voor planners, planningsadviseurs, gemeenten, ontwikkelaars en universitaire opleidingen in ruimtelijke ordening. Ze geven praktisch advies en voorbeelden uit de dagelijkse praktijk hoe duurzaam transport beter kan worden geïntegreerd in ruimtelijke ordening en hoe van MM een centraal onderdeel kan worden gemaakt in het bouwvergunningproces voor nieuwe projecten. Ook kunt u in de appendix 75 casestudies vinden van integratie van duurzaam transport en ruimtelijke ordening en van mobiliteitsmanagement en het bouwvergunningproces. Een volledig overzicht van alle resultaten is onderstaand weergegeven in afbeelding 1.



Afbeelding 1: resultaten van het MAX WP D-project

Duurzame mobiliteit integreren met ruimtelijke ordening betekent: een beleidscentrische stedelijke structuur bereiken met lokale toegang tot lokale behoeften; middelgrote en grotere bevolkingsconcentraties met meerdere gebruiksmogelijkheden; ontwikkeling concentreren op knooppunten van openbaar vervoer en/of bij haltes op verbindingen; hergebruik van brownfields in stedelijke gebieden en meting van vervoerseffecten als onderdeel van het planningsproces. Manieren waarop dit beleid kan worden nagestreefd, worden onderstaand beschreven:

Beleidsrichtlijnen

Richtlijnen voor planningsbeleid worden in veel landen opgesteld door regionale of nationale overheden om ruimtelijke plannen en besluiten over bouwvergunningen van de lokale overheid te beïnvloeden. Er kunnen richtlijnen worden opgesteld om de integratie van ruimtelijke ordening en duurzaam transport aan te moedigen en om de lokale overheid te stimuleren om maatregelen te bedenken voor mobiliteitsmanagement voor nieuwe projecten.

Milieuwetgeving

In sommige landen bestaan er milieuwetten die een sterke invloed hebben op de inhoud van lokale plannen en/of besluiten over bouwvergunningen. EU-wetten schrijven bijvoorbeeld voor dat de luchtkwaliteit in steden moet voldoen aan bepaalde niveaus; MM-maatregelen voor een nieuw project kunnen hieraan bijdragen.

Locatiekeuze en planning

In lokale plannen worden locaties bepaald voor nieuwe projecten en ook soms voor nieuwe infrastructuur voor vervoer. Plannen kunnen zo worden opgesteld dat ze het gebruik van duurzaam transport stimuleren / aanmoedigen. De locatie van bebouwing zoals woningen of winkels en het ontwerp van het gebied (voetpaden, een beperkt aantal parkeerplaatsen in de straat enz.) hebben bijvoorbeeld invloed op de vervoerskeuze van mensen. Dus via deze plannen kunnen ruimtelijke ordening en transport beter worden geïntegreerd.

Functionele en organisatorische integratie

Als we willen dat ruimtelijke ordening invloed heeft op de manier waarop mensen reizen, is het belangrijk dat ruimtelijke planners begrijpen hoe dit proces werkt en dat ze bewust worden van vervoerstema's. Dit kan worden bereikt door vervoersplanners en ruimtelijke planners te laten samenwerken zodat ze elkaars werk van commentaar kunnen voorzien en kunnen beïnvloeden.

MM kan worden geïntegreerd in het bouwvergunningproces als er bouwvergunningen worden verleend aan individuele projecten of als lokale plannen worden opgesteld, bijvoorbeeld in een ontwikkelingsplan. Integratie kan worden bereikt op verschillende manieren, zoals hieronder weergegeven:

Advies over mobiliteitsmanagement tijdens het plannings- of bouwvergunningproces

Voordat een vergunningsaanvraag voor een ontwikkelingsplan of een nieuw gebouw wordt ingediend bij de overheidsinstantie voor onderzoek, is er contact tussen de overheden en de indiener van de aanvraag. Tijdens deze contactperiode kunnen de lokale overheden mondeling of schriftelijk informatie geven over mobiliteitsmanagement aan de indiener van de aanvraag om de ontwikkelaar bewust te maken van de problematiek.

Mobiliteitsmanagement via onderhandeling

Door het thema mobiliteitsmanagement als onderwerp op te nemen in de onderhandelingen neemt de kans toe dat ontwikkelaars deze strategie overnemen bij de organisatie van het vervoer dat wordt gegenereerd door het nieuwe project. De lokale overheid kan bijvoorbeeld bereidheid tonen om concessies te doen bij het aantal gewenste parkeerplaatsen als de ontwikkelaar bereid is om parkeergeld te heffen en een groot aantal parkeerfaciliteiten voor fietsers wil inrichten.

Mobiliteitsmanagement opnemen in de parkeerverordening

In de lokale parkeerverordeningen kan een nieuw artikel worden opgenomen waarin wordt vastgelegd dat de ontwikkelaar bij nieuwe projecten van een bepaalde grootte een mobiliteitsplan moet voorleggen (inclusief bindende doelstellingen, maatregelen en monitoring en evaluatie). Hierdoor wordt de implementatie van mobiliteitsmanagement direct verbeterd.

Mobiliteitsmanagement opnemen in planningsvoorwaarden

In veel lidstaten is het een normaal proces dat een indiener van een aanvraag van een bouwvergunning moet voldoen aan bepaalde planningsvoorwaarden en –verplichtingen. Mobiliteitsmanagement kan ook een onderdeel zijn van dergelijke voorwaarden. Om te garanderen dat alle gemeenten mobiliteitsmanagement verlangen, is het raadzaam om het, indien mogelijk, op te nemen in planningsvoorwaarden die worden ontwikkeld op het supra-lokale niveau.

Autovrije woningen

Om gemeenten de mogelijkheid te geven om autovrije wijken te promoten, dienen de desbetreffende wetten en normen (parkeerverordeningen, bouwverordeningen en ruimtelijke ordeningswetten) speciale regelingen te bevatten voor autovrije of autoarme woongebieden. Hier kan het aantal beschikbare parkeerplaatsen veel lager zijn dan normaal zolang er voldaan wordt aan bepaalde voorwaarden. Lokale plannen zijn belangrijke voorwaarden om een dergelijke reductie toe te staan in de bouwvergunning omdat hierin de potentiële locatie en het ontwerp van dergelijke gebieden wordt vastgelegd (bijv. bij ov-haltes, met een goed fietsnetwerk).

Toegangsquotering bij multifunctionele projecten

Toegangsquotering is een veelbelovende strategie ter vermindering van het autoverkeer bij grote locaties als winkelcentra of sportstadions, die normaal gesproken voor grote aantallen autoritten zorgen. Het idee is om het maximale aantal autoritten naar en van de locatie te begrenzen door een quotum vast te stellen, dat gedurende een bepaalde periode niet mag worden overschreden. De sancties die worden toegepast als het aantal ritten is overschreden, moeten worden vastgelegd in een contract tussen de ontwikkelaar en de gemeente. Het contract maakt deel uit van de bouwvergunning.

Mobiliteitsmanagement aanmoedigen via milieuwetgeving

In sommige landen schrijft de milieuwet voor dat de indiener van een aanvraag bij een project van een bepaalde grootte of een bepaald aantal gewenste parkeerplaatsen een milieueffectrapportage indient samen met de aanvraag voor de bouwvergunning of met de aanvraag voor goedkeuring van een ontwikkelingsplan. MM-maatregelen kunnen worden ingezet om deze effecten te verminderen.

Maximale parkeernormen

Parkeernormen worden veelal vastgelegd in parkeerverordeningen van planningsinstanties en leggen normaal gesproken het *minimum* aantal parkeerplaatsen per gebruikstype in een project vast. Voor een ontwikkelaar vormen zij het uitgangspunt bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen bij het nieuwe project. Als dit minimum aantal in een maximum wordt omgezet, kan dit het aantal autoritten aanzienlijk terugbrengen met name bij projecten die worden gepland in dicht bevolkte stedelijke gebieden met goede alternatieven voor de auto en geen alternatieve parkeerplaatsen.

Parkeercompensatie

Bij parkeercompensatie gaat het om een procedure die wordt toegepast als een ontwikkelaar niet de vereiste parkeerplaatsen kan creëren bij het project zelf of in het omliggende gebied. In dit geval moet hij een geldbedrag betalen aan de gemeente. Normaal gesproken wordt dit geld gebruikt om parkeerplaatsen in te richten maar in sommige Europese landen wordt het ook gebruikt voor openbaar vervoer of infrastructuur voor fietsers. Een andere optie is het geld te gebruiken voor slimme MM-maatregelen voor het nieuwe project.

Zal integratie van MM en ruimtelijke ordening in uw land werken? Deze handleiding en andere resultaten van MAX dragen bij aan meer bewustwording over de mogelijkheden van integratie. Voorbeelden uit Slovenië en Spanje laten zien dat het zelfs in landen zonder eerdere ervaring met integratie van MM en planning kan werken.

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1 Inleiding	8
1.1 <i>Waar deze brochure over gaat</i>	8
1.2 <i>Inperking</i>	9
1.3 <i>Doelgroep</i>	11
2 Beleidsintegratie	12
2.1 <i>Waarom integratie nodig is</i>	12
2.2 <i>Beleidsmaatregelen</i>	14
2.2.1 <i>Samenvatting</i>	14
2.2.2 <i>Beleidsrichtlijnen</i>	15
2.2.3 <i>Milieuwetgeving</i>	18
2.2.4 <i>Locatiekeuze en planning</i>	20
2.2.5 <i>Functionele en organisatorische integratie</i>	22
3 Nieuwe projecten	23
3.1 <i>Inleiding</i>	23
3.2 <i>Het ontwikkelingsplan</i>	25
3.3 <i>Het bouwvergunningproces</i>	26
3.4 <i>Beleid</i>	28
3.4.1 <i>Inleiding</i>	28
3.4.2 <i>Samenvatting</i>	29
3.4.3 <i>Advies over mobiliteitsmanagement</i>	31
3.4.4 <i>Mobiliteitsmanagement via onderhandeling</i>	33
3.4.5 <i>Mobiliteitsmanagement opnemen in de parkeerverordening</i>	35
3.4.6 <i>Mobiliteitsmanagement opnemen in planningsvoorwaarden</i>	36
3.4.7 <i>Autovrije woningen</i>	38
3.4.8 <i>Toegansquotering bij multifunctionele projecten</i>	40
3.4.9 <i>Mobiliteitsmanagement aanmoedigen via milieuwetgeving</i>	43
3.4.10 <i>Maximale parkeernormen</i>	46
3.4.11 <i>Parkeercompensatie</i>	50
3.5 <i>Monitoren en bijsturen van afspraken</i>	52
4 Diversiteit in planningssystemen	53
4.1 <i>Overdraagbaarheid</i>	53
4.2 <i>Stap voor stap naar integratie</i>	54
Bijlage I: Voorbeelden van beleidsintegratie	57
Bijlage II: Voorbeelden van nieuwe projecten	78

1 Inleiding

1.1 Waar deze brochure over gaat

Mobiliteitsmanagement is een concept om duurzaam vervoer te bevorderen en de vraag naar autogebruik te sturen door verandering van de gewoonten en het gedrag van reizigers. Kern van MM vormen slimme maatregelen als informatie en communicatie, organisatie van diensten en coördinatie van activiteiten van verschillende partners. Slimme maatregelen kunnen zelfstandig werken maar kunnen ook de effectiviteit van “harde” maatregelen in stedelijk vervoer verbeteren (bijv. nieuwe tramlijnen, nieuwe wegen en nieuwe fietspaden). Voor MM-maatregelen zijn (vergeleken met “harde” maatregelen) geen grote financiële investeringen nodig en ze kunnen een hoge kosten-opbrengstratio hebben.

In veel landen is MM voornamelijk een locatiegebonden activiteit die is verbonden met vervoersgenererende locaties als bedrijven, scholen, concertgebouwen, sportarena's, ziekenhuizen, volledige administraties gehuisvest op verschillende locaties, recreatiegebieden en woongebieden. In deze gevallen probeert MM de manier te sturen waarop mensen van en naar de locatie in kwestie reizen. Het belangrijkste doel hierbij is dat de ritten van en naar een locatie zoveel mogelijk worden gemaakt op andere wijzen dan in een privéauto met één inzittende.

Bij locatiegebonden MM zijn de eigenaren of de huurders van een locatie de belangrijkste partij. Zij dienen MM te stimuleren en te implementeren zodat locatiegebruikers kunnen profiteren van de maatregelen. De rol van de overheid, meestal de gemeente, die de bij de locatie betrokken partijen kan aanmoedigen of van hen kan vragen om MM te overwegen, is daarom belangrijk. Wat betreft het tijdstip van interventie door de overheid zijn hierbij twee situaties te onderscheiden:

- **Als een locatie al in gebruik is:** in dit geval liggen de gedragspatronen van mobiliteit over het algemeen vast en zijn ze zeer moeilijk te veranderen. De eigenaren of huurders van de locatie zijn moeilijk aan te moedigen, met name als ze zich niet bewust zijn van problemen in verband met het verkeer dat wordt gegenereerd door de activiteiten van hun locaties. Waarom zou bijvoorbeeld een werkgever MM implementeren als er genoeg parkeerplaatsen beschikbaar zijn op de locatie? De overheid kan wellicht voor actieve betrokkenheid zorgen via strategieën als het vergroten van de bewustwording, via prikkels of gratis adviezen. Slechts zelden kunnen overheden in landen eisen voor MM-activiteit afdwingen voor een locatie die al in gebruik is.
- **Bij locatie-ontwikkeling:** Er vindt interactie plaats tussen de eigenaar (of ontwikkelaar) van een locatie en de overheid omdat de planningsfase pas eindigt als er een bouwvergunning wordt verleend en er voldaan is aan de voorwaarden hierin nadat het project is ontwikkeld. Vervoersgerelateerde aspecten van de locatie vormen een onderwerp in de planningsfase. Hieronder vallen eisen die voortkomen uit wetgeving (bijv. parkeerverordeningen, milieueffecten), waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor een bouwvergunning. In deze hele procedure draagt het opnemen van MM in de vorm van richtlijnen, tips maar ook voorwaarden bij aan een grotere betrokkenheid van de partijen op de locatie bij planning van MM. De planningsfase vormt ook het juiste moment om locatiegebruikers te prikkelen of te ontmoedigen om bepaalde vervoersmiddelen te gebruiken, omdat hun reisgewoonten nog niet vast liggen en ze daarom ontvankelijker zijn voor beïnvloeding.

Deze handleiding richt zich veel meer op de tweede fase, waar het planningsproces de mogelijkheid van een hefboomeffect biedt om MM vanaf het eerste begin te garanderen: en wel in de planningsfase ter ondersteuning van duurzame stedelijke ontwikkeling met locaties die toegankelijk zijn met meerdere middelen. De integratie van mobiliteitsmanagement in het proces van ruimtelijke planning (LUP) richt zich op de mogelijkheden die overheden hebben binnen het bouwvergunningsproces om de bij de locatie betrokken partijen ertoe te brengen om dergelijke slimme maatregelen te overwegen voordat een project in gebruik is.

Wil MM op locatieniveau effectief worden geïntegreerd in dit proces, is het belangrijk dat locaties zoveel mogelijk worden gepland op plaatsen waar ze op meerdere manieren bereikbaar zijn. MM op de locatie is bijvoorbeeld eenvoudiger als de locatie dicht bij belangrijke openbaar vervoerroutes wordt geplaatst. Dit is een taak van ruimtelijke ordening en wordt uitvoeriger besproken in hoofdstuk 2 van deze handleiding. Als niet wordt voldaan aan deze voorwaarde, betekent dit niet dat MM niet kan werken op locatieniveau maar het wordt moeilijker en maatregelen als het bevorderen van fietsen en openbaar vervoer kunnen minder relevant zijn dan bijvoorbeeld autodelen of shuttlebussen.

Zoals in hoofdstuk 2 wordt getoond is de integratie van MM en planning eenvoudiger in gebieden waar er een keuze in vervoersmogelijkheden is, dit impliceert stedelijke gebieden. Er zijn echter gevallen waarin MM is geïntegreerd in het bouwvergunningproces voor projecten in landelijke gebieden. De handleiding is dus relevant voor alle gebieden.

1.2 Inperking

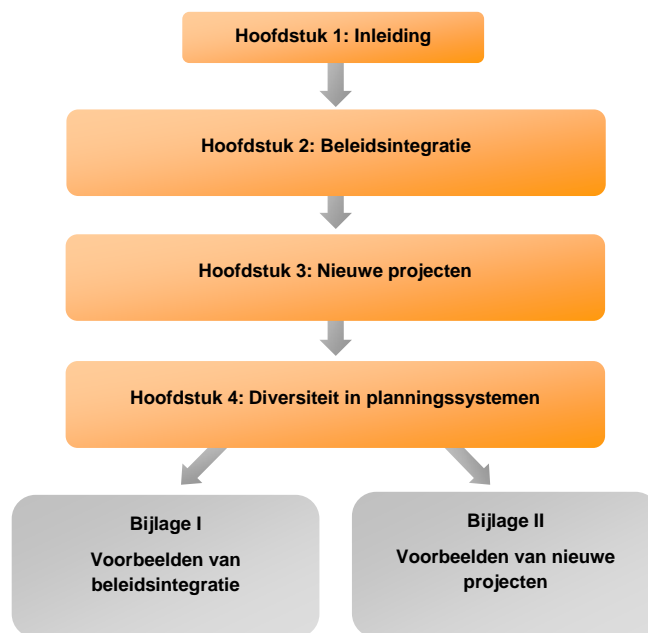
Met deze aanbevelingen levert het MAX-team praktische input bij de volgende vragen:

- Hoe kan planning van duurzaam transport en ruimtelijke ordening beter worden geïntegreerd?
- Hoe kunnen mobiliteitsmanagement en ruimtelijke planning beter worden geïntegreerd?

Het MAX-team is ervan overtuigd dat deze doelen het beste kunnen worden bereikt door heldere voorbeelden uit de dagelijkse praktijk te geven van beleid en de implementatie hiervan. U krijgt praktische voorbeelden als uitgangspunt. Het is aan u om te bepalen of dit in uw situatie toepasbaar is, of dat er bijvoorbeeld politieke randvoorwaarden zijn die dit onmogelijk maken.

In dit opzicht kan de vraag of de ideeën kunnen worden toegepast, slechts in grote lijnen in deze aanbevelingen aan de korte komen. Het zou namelijk te ver voeren om wetgeving, planningsvoorwaarden of andere randvoorwaarden van elk land, elke regio of gemeente in Europa te behandelen teneinde op maat gesneden beleid te vinden. Het is aan de lezers zelf om te beoordelen of de suggesties in hun situatie toepasbaar zijn.

De structuur van het document is weergegeven in het volgende stroomdiagram:



Afbeelding 2: structuur van deze brochure

De structuur van het document is als volgt:

- **Hoofdstuk 2: integratie van ruimtelijke ordening en vervoersplanning**
In dit hoofdstuk worden de belangrijkste doelstellingen uiteengezet die met een succesvolle integratie van vervoersplanning en ruimtelijke planning bereikt dienen te worden en wordt een reeks beleidsmaatregelen en bestaande voorbeelden hiervan gegeven.
- **Hoofdstuk 3: integratie van mobiliteitsmanagement in het plannings- en bouwvergunningproces voor een nieuw project**
Dit hoofdstuk laat zien hoe een ontwikkelingsplan wordt uitgewerkt en hoe een bouwvergunning wordt verkregen. Een reeks beleidsmaatregelen, geïllustreerd met voorbeelden uit de praktijk, laat de verschillende manieren zien waarop ontwikkelaars van nieuwe projecten in de planningsfase kunnen worden aangemoedigd om mobiliteitsmanagement te overwegen.
- **Hoofdstuk 4: Hoe integratie om te zetten en toe te passen in verschillende planningssystemen?**
In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven hoe de beleidsmaatregelen uit de vorige hoofdstukken kunnen worden omgezet en toegepast.
- **Bijlage I: voorbeelden van beleidsmaatregelen en implementaties hiervan voor betere integratie van ruimtelijke planning en vervoersplanning (alleen beschikbaar in het Engels)**
In bijlage I wordt een serie voorbeelden getoond van beleidsmaatregelen uit de praktijk die de integratie tussen ruimtelijke ordening en vervoersplanning ondersteunen. Elk voorbeeld wordt gedetailleerd beschreven in de vorm van een sheet.

- **Bijlage II: voorbeelden van beleidsmaatregelen en implementaties hiervan voor de integratie van MM in het plannings- en bouwvergunningsproces van nieuwe projecten (alleen beschikbaar in het Engels)**

In bijlage II wordt een reeks voorbeelden getoond van beleidsmaatregelen uit de praktijk die de integratie van mobiliteitsmanagement in het plannings- en bouwvergunningsproces ondersteunen. Elk voorbeeld wordt gedetailleerd beschreven in de vorm van een sheet.

1.3 Doelgroep

Deze aanbevelingen zijn bedoeld voor verschillende doelgroepen die betrokken zijn bij stedelijke planning en ontwikkeling:

- **Planners** werkzaam op planningsafdelingen voor ruimtelijke ordening, vervoer of milieu van nationale, regionale of lokale overheidsdiensten.

De weergegeven beleidsmaatregelen dienen als uitgangspunt voor verdere ontwikkeling van bestaand beleid of lancering van nieuw beleid, voor de betere integratie van ruimtelijke planning met vervoersplanning en ook voor de aanpassing van bestaande wetten, planningsinstrumenten enz. die reeds de inzet van mobiliteitsmanagement bij nieuwe projecten bevorderen.

- **Ambtenaren** in lokale en regionale overheidsdiensten die betrokken zijn bij het plannings- en bouwvergunningsproces van projecten.

Met behulp van deze aanbevelingen kunnen deze mensen inzien waar ze het proces waarmee ze werken, kunnen aanpassen, vaak met weinig administratieve inspanning, om vervoer en MM beter te integreren met ruimtelijke planning – en zo de vervoersproblemen te verminderen die vaak ontstaan als er nieuwe projecten worden ontwikkeld.

- **Adviseurs voor stads- en vervoersplanning en experts in mobiliteitsmanagement** werkzaam voor overheidsdiensten of voor projectontwikkelaars / -eigenaren.

In het kader van ontwikkeling van nieuwe of herziening van bestaande ruimtelijke plannen, parkeerverordeningen, mobiliteitsmanagementstrategieën of andere soorten beleid vertrouwen overheidsdiensten vaak op de expertise van commerciële adviseurs. Zowel stads- en vervoersplanners als MM-experts helpen projectontwikkelaars of projecteigenaren om aanvragen voor een bouwvergunning of ontwikkelingsplannen voor te bereiden. Voor planners en voor MM-experts vormen deze aanbevelingen een bron voor verdere verbetering van hun werk voor hun cliënten.

- **Universiteiten, hogescholen op het gebied van planning** of andere educatieve instellingen.

Voor faculteiten van universiteiten die zich bezig houden met ruimtelijke ordening, vervoersplanning of mobiliteitsmanagement vormen deze aanbevelingen een bron voor de ontwikkeling van op maat gesneden studievakken of seminars. Voorbeeldmateriaal voor onderwijs gebaseerd op MAX WP D is ook beschikbaar op www.epomm.org

2 Beleidsintegratie

2.1 Waarom integratie nodig is

Als ruimtelijke ordening en vervoersplanning worden geïntegreerd, zorgt dit voor een patroon van ruimtelijke ordening dat het eenvoudiger maakt om mobiliteitsmanagement te integreren met het planningsstelsel van ruimtelijke ordening. In eerder EU-onderzoek is aangetoond dat MM waarschijnlijk sneller wordt geïmplementeerd bij een project dat dicht bij hoogwaardig openbaar vervoer ligt dan bij een locatie aan de rand van de stad en dat alleen via de weg bereikbaar is; bij een dichter bevolkt gebied worden waarschijnlijk meer ritten per fiets en te voet gemaakt dan bij een minder dicht bevolkt gebied. Het doel van dit hoofdstuk is voorbeelden van beleid te presenteren die deze integratie van ruimtelijke ordening met transportplanning bevorderen. Uiteindelijk moet dit beleid een of meer van de volgende doelstellingen bereiken:

- **Een polycentrische stedelijke structuur** waar basisbehoeften toegankelijk zijn in lokale centra, met eenvoudige bereikbaarheid via openbaar vervoer van en vervoer per fiets naar andere centra van hogere orde.
- **Middelgrote en grote concentraties in ruimtelijke ordening met een mix van gebruiksmogelijkheden** in plaats van het streng scheiden van deze mogelijkheden. Als deze namelijk gescheiden zijn, moeten mensen verder reizen om ze te bereiken.
- **Locaties**, met name met een hoge ritgeneratie (bijv. kantoren, winkels – maar ook woningen), dienen te worden **geconcentreerd op knooppunten en langs verbindingen van het openbaar vervoersnet** of op zijn minst op plaatsen die knooppunten van openbaar vervoer kunnen worden. Deze gebieden (knooppunten en verbindingen) moeten worden geïdentificeerd in strategische en lokale plannen, indien mogelijk via het gebruik van bereikbaarheidsonderzoek. Vervolgens kunnen er bereikbaarheidsdrempels (van openbaar vervoer) worden opgesteld waarbij bepaalde projecten worden ontmoedigd of niet toegestaan in gebieden waar de bereikbaarheidsniveaus onder de drempel liggen.
- **Hergebruik van brownfields** (die terreinen die vroeger industrieel of commercieel zijn gebruikt maar nu opnieuw moeten worden ontwikkeld) in plaats van nieuwe projecten op greenfields toe te staan, aangezien de eerste optie minder bijdraagt aan verstedelijking.
- Als er een **nieuw project wordt gepland, moeten de vervoerseffecten ervan worden bepaald** en bij de locatie dient rekening te worden gehouden met de bijbehorende vervoersbehoeften. Als de vervoerseffecten van het project te groot zullen zijn voor de gekozen locatie, moet er wellicht een andere locatie worden geselecteerd. Onafhankelijk hiervan moet het ontwikkelingsproces van de locatie rekening houden met verbindingen voor voetgangers en fietsers naar nabijgelegen locaties, toegang tot haltes en terminals van openbaar vervoer, accommodatie voor autodelers en parkeerplaatsen op de meest praktische locaties.
- **Begrenzing van het aantal private parkeerplaatsen** dat wordt verlangd bij nieuwe projecten om zodoende het autogebruik van en naar nieuwe projecten te beperken, en tevens begrenzing van parkeergelegenheid op de openbare weg in het hele plangebied.

In veel delen van veel landen worden zulke doelstellingen echter niet altijd gedeeld door ontwikkelaars en maken ze *geen* onderdeel uit van het normale planningsbeleid. Het gevolg is een patroon van ruimtelijke ordening dat neigt naar willekeurige uitbreiding, wat minder bevorderlijk is voor mobiliteitsmanagement.

Als planning en vervoer bovendien beter moeten worden geïntegreerd in institutioneel en organisatorisch opzicht, kan het noodzakelijk zijn om **organisatorische wijzigingen** door te voeren zodat **vervoersplanners en**

ruimtelijke planners binnen overheidsdiensten **nauwer samenwerken** en ruimtelijke planners weten wat vervoersplanners trachten te bereiken. Dit kan noodzakelijk zijn zelfs als deze al voor dezelfde organisatie werken. Veelal werken ze namelijk in verschillende secties/afdelingen met verschillende zienswijzen en met verschillende achtergronden en training. In het hoofdstuk worden daarom enkele (beperkte) voorbeelden getoond van dergelijke “functionele integratie”. Het is echter een terrein waarop nog meer onderzoek nodig is.

De beleidsmaatregelen in paragraaf 2.2 dragen bij aan het bereiken van deze doelstellingen; de beleidsmaatregelen hebben het grootste effect als ze gezamenlijk worden ingevoerd, maar een bepaald soort beleid dat onafhankelijk wordt ingevoerd, heeft ook een positief effect.

In het MAX-project zijn planningsystemen in 10 Europese landen bestudeerd. In al deze systemen blijkt de gemeentelijke planning een belangrijk instrument te zijn omdat het op lokaal niveau het ontwikkelingskader vaststelt (dit wordt vaak aangevuld met een gedetailleerder plan voor een specifiek gebied – dit is bijvoorbeeld het geval in Duitsland, Spanje, Litouwen en Zwitserland). In het lokale plan wordt aangegeven welk terrein voor welk gebruik is voorzien en waar vervoersinfrastructuur moet worden aangelegd en (vaak ook) worden er concentraties in ruimtelijke ordening verlangd. Het is daarom een ideaal instrument om een patroon van ruimtelijke ordening te garanderen dat reizen met openbaar vervoer, te voet en per fiets ondersteunt. Of het lokale plan dit ook werkelijk aangeeft, hangt echter af van twee belangrijke factoren:

- Zijn planmakers zich bewust van de mogelijkheid om het plan op deze manier te gebruiken?
- Hoe wordt de vorm van het lokale plan beïnvloed door de lokale politieke situatie? Lobbyisten zullen bijvoorbeeld proberen om hun eigen grondstuk te laten aanwijzen als bestemming voor ontwikkeling in het lokale plan. Ook de persoonlijke visie van de burgemeester kan van invloed zijn op de relatie tussen vervoer en ruimtelijke ordening in het plan.

Zoals ook blijkt uit de volgende paragrafen van dit hoofdstuk, kan een richtlijn van de regionale of nationale overheid ook invloed hebben op de opname van dergelijke doelstellingen in lokale plannen.

2.2 Beleidsmaatregelen

In deze paragraaf wordt eerst een samenvatting gegeven van alle beleidsmaatregelen en vervolgens wordt in subparagrafen elk beleid in detail beschreven en geïllustreerd met een aantal actuele casestudies.

2.2.1 Samenvatting

Beleidsrichtlijnen

Richtlijnen voor planningsbeleid worden opgesteld door regionale of nationale overheden om ruimtelijke plannen en besluiten over bouwvergunningen van de lokale overheid te beïnvloeden. Ze kunnen betrekking hebben op meerdere onderwerpen, niet alleen MM. In sommige landen zijn dergelijke richtlijnen echter opgesteld om de integratie van ruimtelijke ordening en duurzaam transport aan te moedigen en om de lokale overheid te stimuleren om, voordat de bouwvergunning voor nieuwe projecten wordt verleend, maatregelen te bedenken voor mobiliteitsmanagement.

Milieuwetgeving

In sommige landen bestaan er milieuwetten die een sterke invloed hebben op de inhoud van lokale plannen en/of besluiten over bouwvergunningen. EU-wetten schrijven bijvoorbeeld voor dat de luchtkwaliteit in steden moet voldoen aan bepaalde niveaus; MM-maatregelen voor een nieuw project kunnen hieraan bijdragen.

Locatiekeuze en planning

In lokale plannen worden locaties bepaald voor nieuwe projecten en ook soms voor nieuwe infrastructuur voor vervoer. Plannen kunnen zo worden opgesteld dat ze het gebruik van duurzaam transport stimuleren of aanmoedigen. De locatie van bebouwing zoals woningen of winkels en het ontwerp van het gebied (voetpaden, een beperkt aantal parkeerplaatsen in de straat enz.) hebben bijvoorbeeld invloed op de vervoerskeuze van mensen. Via deze plannen kunnen ruimtelijke ordening en mobiliteit beter worden geïntegreerd.

Functionele en organisatorische integratie

Als we willen dat ruimtelijke planning invloed heeft op de manier waarop mensen reizen, is het belangrijk dat ruimtelijke planners begrijpen hoe dit proces werkt en dat ze bewust worden van vervoersthema's. Een manier waarop dit kan worden bereikt is door vervoersplanners en ruimtelijke planners in een gemeente of in een gebied te laten samenwerken zodat ze elkaars werk van commentaar kunnen voorzien en kunnen beïnvloeden.

Begrenzing van het aantal parkeerplaatsen bij nieuwe projecten is een ander soort planningsbeleid dat een indirect effect heeft op de algemene locatie van nieuwe projecten maar omdat dit ook zeer belangrijk is op locatieniveau, wordt dit behandeld in hoofdstuk 3.

2.2.2 Beleidsrichtlijnen

Achtergrond en doelstellingen

In beleidsrichtlijnen wordt sturing gegeven aan doelstellingen, beleid en (waar gepast) aan bestemmingen die in een plan dienen te worden opgenomen. Ze worden ontwikkeld door een overheidsniveau voor gebruik door het lagere overheidsniveau tijdens het schrijven van plannen. Niet alle landen hebben zulke beleidsrichtlijnen. In landen als Nederland, Duitsland, Zweden, Slovenië, Zwitserland, Ierland en Groot-Brittannië wordt er gebruik van gemaakt en worden lokale overheden aangemoedigd om hun lokale plannen zo vorm te geven dat ze concentraties van ontwikkeling bevorderen (met name op vervoersknooppunten) en ontwikkeling concentreren langs vervoersassen. In Polen bestaan er ook beleidsrichtlijnen voor hergebruik van brownfields (eerder ontwikkelde locaties) die kunnen bijdragen aan duurzaam transport omdat zulke locaties zich vaak in oude stadscentra dicht bij openbaar vervoer bevinden.

Ontbreken van richtlijnen

Waar dergelijk beleid niet bestaat of niet is ingevoerd, is het alternatief de ontwikkeling van percelen, vaak aan de rand van de stad in een “willekeurig verspreid” patroon. Hierbij wordt geen rekening gehouden met de relatie van de locatie met vervoer. Er wordt slechts een enkele ontsluiting aangelegd naar de dichtstbijzijnde doorgaande weg. Hierdoor zijn locaties moeilijk te bereiken met openbaar vervoer (voor bussen en trams is een lijn die het gebied doorkruist veel efficiënter) en worden de afstanden groter waardoor lopen en fiets veel minder aantrekkelijk is. Opgeteld dragen deze veranderingen op locatieniveau bij aan een geleidelijke verandering in de regio, waarbij vervoer afhankelijker wordt van auto's.

Hoe kunnen richtlijnen worden opgesteld?

In elk land of elke regio kan dergelijke sturing worden ontwikkeld zolang er politieke belangen zijn om dit te doen. In sommige gevallen zal dit worden aangestuurd door ambtenaren en niet door politici. Bewustwording over dergelijk beleid en de mogelijkheden ervan is een duidelijke voorwaarde voor invoering. In het Verenigd Koninkrijk is dergelijk beleid ontwikkeld om twee redenen: allereerst stonden enkele gemeenten onder politieke druk om verkeersproblemen terug te dringen waarvan men dacht dat ze werden veroorzaakt door nieuwe projecten. Ten tweede zag een nationale minister van de toentertijd conservatieve regering (in 1994) in dat reisgedrag kon worden beïnvloed via het planningsysteem. Deze minister zette zich persoonlijk in voor het terugdringen van files en uitstoot van broeikasgassen. Hoewel deze redenen wellicht zeer specifiek voor Groot-Brittannië zijn, worden ze hier uiteengezet om te laten zien hoe en waarom dergelijk beleid kan worden ingevoerd op nationaal niveau.

Twee voorbeelden van dergelijke beleidsrichtlijnen worden verklaard in de volgende kaders.

PPG13 bestaat uit richtlijnen voor de regionale en lokale overheid opgesteld door de Engelse nationale overheid. De locatie, de mix en de concentratie van projecten komen aan de orde en er worden ondersteunende transportmaatregelen voor nieuwe projecten uiteengezet. In PPG13 wordt aanbevolen dat lokale overheden bij het opstellen van ontwikkelingsplannen beleid en zonering opnemen waarin ze trachten om:

- de concentratie van projecten en het aantal gebruiksmogelijkheden te verhogen
- projecten met hogere concentratie te plannen in gebieden die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer
- projecten te concentreren in gebieden waar zich al een aanzienlijke populatie bevindt om willekeurige stedelijke spreiding te voorkomen en om diensten (winkels, cafés, arts, scholen) lokaal te ondersteunen zodat mensen er niet voor hoeven te reizen.

PPG13, hoewel een planningsdocument, moedigt lokale overheden ook aan om duurzame transportmaatregelen in te voeren om duurzame toegang tot hun locaties te ondersteunen.

Met betrekking tot besluiten over bouwvergunningen moedigt PPG13 gemeenten aan om via dit proces vervoersplannen (locatiegebonden MM-plannen) van ontwikkelaars tot stand te brengen. Tevens kunnen ze planningsverplichtingen op basis van paragraaf 106 gebruiken om voor financiële bijdragen te zorgen voor verbeteringen van transport rondom de locatie (zie hoofdstuk 3).

Belangrijkste doelen en redenen voor implementatie

PPG13 helpt gemeenten om het milieu te beschermen in hun planningsactiviteiten – een wettelijke verplichting. Bovendien kan PPG13 helpen om files te verminderen, sociale integratie te verhogen en de milieueffecten van vervoer terug te dringen. Het kan ook de druk op greenfields aan de rand van steden verminderen door projecten meer te concentreren op brownfields in de bestaande ontwikkelingsgebieden.

Consistentie in toepassing van het beleid

In het Britse planningsstelsel is niet zo veel wettelijk vastgelegd als in andere systemen. Als planningsautoriteiten plannen opstellen en planningsbesluiten nemen, moeten ze hierbij wettelijk rekening houden met planningsrichtlijnen zoals PPG13. Als er echter andere goede redenen zijn om geen rekening te houden met PPG13 en dit kan hard worden gemaakt, kan het gebeuren dat andere overwegingen voorrang krijgen. Bovendien is PPG13 zo geschreven dat het veel ruimte laat voor interpretatie van het beleid – een locatie die in het ene gebied van een gemeente wordt beoordeeld als “goed toegankelijk met openbaar vervoer” kan in een ander gebied anders worden beoordeeld.

De noodzaak tot integratie en coördinatie van ruimtelijke ordening en vervoersplanning is een eis in PPG13 en dient te worden opgenomen in elk bestemmingsplan en elk belangrijk planningsbesluit. Maar hoe sterk dit wordt toegepast en of dit bijvoorbeeld leidt tot projecten geconcentreerd op assen van openbaar vervoer, verschilt van gebied tot gebied.

De nationale Engelse overheid heeft echter de macht (en maakt hier soms gebruik van) om lokale overheden hun ontwikkelingsplannen en besluiten over bouwvergunningen te laten wijzigen als ze niet kunnen aantonen dat ze PPG13 voldoende in acht hebben genomen.

Effectiviteit

Er is geen onderzoek beschikbaar over de effectiviteit van PPG13.

De planningsrichtlijnen voor de regio Dublin bieden de algemene strategische context voor ontwikkelingsplannen van de lokale overheden in de regio en een kader voor toekomstige infrastructuur. Bij het schrijven van hun eigen plannen moeten de planningsautoriteiten in de regio Dublin (GDA) rekening houden met het beleid in de GDRPG. Aangezien deze richtlijnen eerst onder de loep worden genomen door de publieke en centrale overheid voordat ze worden aangenomen, kan met name de nationale overheid om wijzigingen van een plan verzoeken zodat dit beter de nationale en regionale richtlijnen weerspiegelt. Hoewel het bij de GDRPG om richtlijnen gaat, hebben ze wettelijke status. Het zijn echter geen wetten die naar de letter moeten worden gevolgd maar richtlijnen die ruimte voor interpretatie laten.

Belangrijkste doelen en redenen voor implementatie

Volgens de richtlijnen dienen plannen:

- ontwikkeling te consolideren en algehele concentraties te bevorderen voor een compactere stedelijke vorm; en
- mogelijkheden te bieden voor het creëren en gebruiken van een aanzienlijk verbeterd openbaar vervoerssysteem.

Op deze wijze moeten de grote fileproblemen in Dublin worden bestreden en een duurzamere stad worden gecreëerd om bij te dragen aan Ierlands doelstellingen voor terugdringing van CO₂ binnen de EU als geheel.

Effectiviteit

Er is geen systematisch onderzoek gedaan naar de effectiviteit van de GDRPG. De regionale planningsrichtlijnen kunnen geheel verschillend worden toegepast door verschillende overheden maar zo lang de overheden kunnen verantwoorden hoe ze deze hebben toegepast in hun ontwikkelingsplan, is deze inconsistentie in de toepassing volkomen wettelijk.

Zie voor meer informatie de bijlagen

- [B1: Richtlijnen voor planningsbeleid \(PPG13\)](#)
- [B2: Regionale planningsrichtlijnen voor de regio dublin \(GDRPG\)](#)

2.2.3 Milieuwetgeving

Achtergrond en doelstellingen

Soms geven milieuwetten aanleiding om vervoersbeleid op te stellen. Bijvoorbeeld als men via de milieuwet tracht om de milieueffecten van vervoer van nieuwe projecten te reduceren; er is hier een duidelijk verband met het planningssysteem. Onder EU-recht is voor veel nieuwe projecten een milieueffectrapportage (MER) vereist, maar vaak maakt dit deel uit van het bouwvergunningproces en wordt er geen speciale aandacht besteed aan de milieueffecten van vervoer dat wordt gegenereerd door de bouw en het gebruik van het nieuwe gebouw. De bevoegde overheden die de MER inspecteren, hebben echter de mogelijkheid om te verlangen/adviseren dat vervoer wordt behandeld als een sleutelaspect in de MER en het planningsproces – hiervoor is geen wijziging in de primaire wetgeving vereist. Als vervoer meer zou worden opgenomen in de MER, zouden ontwikkelaars gedwongen worden om te laten zien hoe ze de vervoerseffecten van het project willen reduceren en verzachten.

In Europese wetgeving is een strategische milieubeoordeling (SMB) van beleid en plannen vereist. De interpretatie van deze wetgeving varieert echter sterk tussen lidstaten en de wetgeving is niet specifiek genoeg om een beoordeling van de vervoerseffecten van bijvoorbeeld een nieuwe ruimtelijk plan te eisen. Dus of de wetgeving op deze manier wordt gebruikt, hangt af van de interpretatie, vaak op het niveau van het individuele plan, in de verschillende lidstaten. Deze uiteenlopende interpretatie is het gevolg van een gebrek aan consistente criteria (op Europees niveau) op basis waarvan milieueffecten kunnen worden beoordeeld.

Hoe kan het beleid worden ontwikkeld?

Om dit te veranderen dienen de bevoegde overheden er zich bewust van te zijn dat vervoerseffecten inderdaad een soort milieueffect zijn en dat er mogelijkheden zijn om deze effecten te sturen door MM te integreren in het planningsproces. Bovendien vereist dit een verandering in de houding van ontwikkelaars en planningsautoriteiten zodat ze inzien dat het redelijk is om een dergelijke beoordeling uit te voeren. Dit kan wellicht op enige weerstand stuiten bij ontwikkelaars maar dergelijke beoordelingen zijn heel gewoon in Groot-Brittannië, Ierland, Zwitserland, VS, Canada, Australië en Nieuw Zeeland zonder dat dit de ontwikkelingsbranche in deze landen zodanig belast dat ontwikkeling/economische activiteit wordt afgeschrikt.

Een voorbeeld van beleid dat is afgeleid van milieuwetgeving, wordt uiteengezet in het volgende kader.

REGIONAAL STRUCTUURPLAN VOOR LOCATIEKEUZE VAN DRUK BEZOCHTE LOCATIES VAN DE AGGLOMERATIE BIEL - ZWITSERLAND

Dit beleid wordt toegepast in de agglomeratie Biel, Zwitserland, en werd opgesteld door de ruimtelijke planningsorganisatie. Het beleid is van kracht sinds 2004 en is op regionaal en lokaal niveau van toepassing op druk bezochte locaties: locaties die meer dan 2000 autoritten per jaar genereren, zoals grote kantoren en winkelcentra. Het beleid is van toepassing op nieuwe of uitgebreide locaties.

Inhoud

Om te voldoen aan de doelstelling van het kantonale Actieplan voor schone lucht bepaalt het structuurplan van het kanton Bern onder andere een maximumquotum van 575.000 autokilometers per dag dat tussen 2012 en 2015 mag worden gegenereerd door drukbezochte locaties in het hele kanton die worden geacht te zijn gebouwd in dezelfde periode. Voor elk van de 3 agglomeraties Bern, Thun en Biel wijst het structuurplan een “tegoed van auto-km” toe. In het kantonale structuurplan wordt verder vermeld dat het vastgestelde “tegoed van auto-km” moet worden toegewezen aan geschikte locaties: bij dicht bevolkte gebieden en gebieden met een concentratie van werk. Goede toegankelijkheid met de auto en openbaar vervoer is een andere voorwaarde waarmee rekening moet worden gehouden.

Op basis van deze voorwaarden werkten de gemeenten die de agglomeratie Biel vormen, een zogenaamd regionaal structuurplan voor locatiekeuze van drukbezochte locaties uit. Dit bestond uit de volgende stappen:

- Voorselectie van geschikte locaties in de agglomeratie op basis van ruimtelijke planningscriteria.
- Een akkoord inzake coördinatie (2002) tussen de betrokken gemeenten en kantonale overheden over het volgende: –de exacte situering en toewijzing van het tegoed van auto-km aan elke locatie, monitoringsprocedures, wettelijke definitie van drukbezochte locaties in het regionale structuurplan binnen 2 jaar; en de aanpassing van het structuurplan van de stad Bern omdat het betrekking heeft op parkeren.
- ontwikkeling van een regionaal structuurplan voor de situering van drukbezochte locaties in de agglomeratie dat bindend is voor de gemeenten van de gehele agglomeratie en dat gevolg geeft aan de eisen van de bouwwet van het kanton Bern.

Belangrijkste doelen en redenen voor implementatie

In het Actieplan voor schone lucht van het kanton Bern wordt getracht de groei van het verkeer tussen 2000 en 2015 te beperken tot 8 % of 1,3 miljoen autokilometers per dag. Ongeveer 4,5 % (725.000 auto-km per dag) hiervan is toegewezen aan algemene ontwikkeling in de gemeenten en het restant is toegewezen aan de ontwikkeling van drukbezochte locaties in het hele kanton. Het beleid is bindend en is gericht op planningsautoriteiten (regionale en/of lokale) en ontwikkelaars (publiek of particulier).

Effectiviteit

Nadat het beleid in kracht is getreden, hebben in totaal 5 nieuwe locaties een bouwvergunning ontvangen. Het totale aantal autokilometers dat is toegewezen aan de agglomeratie is nu bijna volledig opgebruikt. Dit betekent dat er tot 2015 geen andere bestemmingen zo'n bouwvergunning zullen krijgen.

Zie voor meer informatie de bijlagen (alleen beschikbaar in Engels)

- [B3: Regionaal structuurplan voor locatiekeuze van druk bezochte locaties van de agglomeratie Biel - Zwitserland](#)
- [B4: Locatiekeuze van druk bezochte locaties in de kantonale structuurplannen](#)

2.2.4 Locatiekeuze en planning

Achtergrond en doelstellingen

Plannen kunnen zo worden opgesteld dat ze het gebruik van duurzame mobiliteit stimuleren. De opstellers van plannen kunnen bijvoorbeeld rekening houden met nationale of regionale richtlijnen (zoals die beschreven in paragraaf 0, boven); of simpelweg omdat ze besloten hebben dat een doelstelling van hun plan het terugdringen van de noodzaak van reizen is. Op welke wijze ook, integratie wordt ondersteund door ervoor te zorgen dat in de ruimtelijke plannen enkele of alle doelstellingen worden nagestreefd, zoals opgesomd in de inleiding van dit hoofdstuk. Hoewel verwant wijkt dit af van beleid omdat in plannen wordt gerefereerd aan ruimtelijke ordening in specifieke gebieden en beleid meer algemeen van aard is.

Alternatieve situatie

Het vertrekpunt is hier de “normalere” of gebruikelijke situatie in veel regio’s en landen, waarin gebieden voor nieuwe ontwikkeling worden gepland en de vervoersconsequenties van deze besluiten vervolgens in een later stadium aan de orde komen en waar men de mogelijkheden van ruimtelijke planning om vervoerseffecten te verminderen niet in overweging neemt.

Hoe kunnen plannen worden opgesteld?

Beleid als dit kan worden ingevoerd in elke gemeente, of er nu nationale of regionale richtlijnen bestaan of niet. Onder andere München en Stockholm zijn steden waar dergelijk beleid wordt toegepast zonder een sterke sturende hand van de nationale overheid. Zij konden dit doen omdat politieke besluiten al vele jaren lokaal werden genomen en ook vanwege een sterke lokale economie waardoor deze steden een sterke onderhandelingspositie tegenover ontwikkelaars hadden. De waarschijnlijkheid dat dergelijk beleid wordt aangenomen in plannen neemt echter toe als hun toepassing wordt ondersteund door nationale of regionale richtlijnen. Die kans neemt nog verder toe als hogere overheidsniveaus de actuele inhoud van ruimtelijke plannen kunnen beïnvloeden zoals in Groot-Brittannië en Zwitserland. In onderstaand kader wordt een regionaal ruimtelijk plan uit Groot-Brittannië uiteengezet. Een van de doelstellingen van dit plan is betere integratie van vervoer en ruimtelijke ordening.

Een voorbeeld van een dergelijk plan wordt uiteengezet in het volgende kader.

STRUCTUURPLAN EDINBURGH EN REGIO LOTHIAN (ELSP) – SCHOTLAND, GB

Dit plan wordt toegepast in de regio Lothian (rond Edinburgh), Schotland, Groot-Brittannië. Het is opgesteld door een raad van planningsautoriteiten – lokale gemeenten – maar de definitieve goedkeuring door de Schotse overheid vond plaats in 2004 (elke nationale overheid geeft definitieve goedkeuring aan alle plannen op lager overheidsniveau in Groot-Brittannië). Het wordt toegepast op het regionale en lokale niveau. Het plan is bedoeld voor planningsautoriteiten als ze lokale plannen opstellen en besluiten over bouwvergunningen nemen en ook voor ontwikkelaars (publiek of particulier) als ze aanvragen indienen voor een bouwvergunning.

Inhoud

Het ELSP bevat een aantal beleidsmaatregelen waarmee enerzijds de ontwikkeling van lokale ruimtelijke plannen in de vier gemeenten die het ELSP-gebied vormen, wordt aangestuurd en anderzijds ook besluiten over bouwvergunningen voor individuele grote projecten worden aangestuurd. Het ELSP bevat veel strategische doelen en beleidsmaatregelen ter ondersteuning van randvoorwaarden voor MM.

Een van de strategische doelen van het ELSP is bijvoorbeeld de integratie van ruimtelijke ordening en vervoer door middel van de volgende doelstellingen:

- Nieuwe projecten worden zo gepland dat de noodzaak om te reizen, met name met eigen auto, wordt gereduceerd;
- Woon-werkverkeer naar Edinburgh vanuit de omliggende gemeenten wordt teruggedrongen;
- De toegankelijkheid voor alle bewoners te voet, op de fiets en per openbaar vervoer wordt geoptimaliseerd;
- Waar mogelijk worden brownfields ontwikkeld in plaats van greenfields;
- Werkgelegenheid wordt toegankelijker gemaakt via een evenwichtiger verdeling van terreinen met een werkfunctie, waarbij voorrang wordt gegeven aan nieuwe projecten met een goede bereikbaarheid te voet, op de fiets en per openbaar vervoer;
- Wonen wordt bereikbaarder gemaakt door in lokale plannen, indien van toepassing, de bouw van voordelige woningen te laten voorschrijven;
- Faciliteiten voor winkelen en vrije tijd worden bereikbaarder gemaakt door voorrang te geven aan dergelijke nieuwe projecten met een goede bereikbaarheid te voet, op de fiets en per openbaar vervoer;
- Er worden strategische locaties bepaald die werkgelegenheid bieden en die goed toegankelijk zijn te voet, op de fiets en per openbaar vervoer of zo kunnen worden gemaakt.

Belangrijkste doelen en redenen voor implementatie

De doelstellingen zijn in het voorgaande opgesomd. Via implementatie wordt getracht het gebruik van de eigen auto te verminderen om files en milieueffecten te verminderen. Daarnaast moeten nieuwe projecten bereikbaar zijn voor mensen ongeacht of ze een auto hebben of niet. Tevens is er de wens om willekeurige stedelijke spreiding tegen te gaan en groene gebieden te beschermen.

Effectiviteit

Er bestaat geen officiële monitoring van het plan. Het heeft echter ongetwijfeld geleid tot een concentratie van druk bezochte locaties en woningen in gebieden die onder andere structuurplanscenario's wellicht onontwikkeld zouden zijn gebleven – bijvoorbeeld het oude havengebied ten noorden van het centrum van Edinburgh.

Aanvullend commentaar

Zoals met al het planningsbeleid in Groot-Brittannië, is het plan niet absoluut bindend – als er een sterk argument bestaat om beleidsmaatregelen in het plan niet of slechts gedeeltelijk toe passen, is dit toegestaan. Dus het zit ergens tussen verplicht en vrijwillig.

Zie voor meer informatie de bijlagen (alleen beschikbaar in Engels)

- [B5: Structuurplan voor Edinburgh en de regio Lothian \(ELSP\)](#)
- [B6: Ontwikkelingsplan voor Zuid Dublin](#)
- [B7: Regionaal plan voor ruimtelijke ordening](#)
- [B8: Plan voor ruimtelijke ontwikkeling](#)
- [B9: Kantonaal structuurplan](#)

2.2.5 Functionele en organisatorische integratie

Achtergrond en doelstellingen

Het bereiken van integratie van vervoersplanning en ruimtelijke ordening is niet alleen een technisch maar ook een organisatorisch probleem. Vaak worden deze twee elementen los van elkaar gepland en is er weinig communicatie tussen de afdelingen verantwoordelijk voor vervoer en die verantwoordelijk voor ruimtelijke planning. Soms bestaan de twee in volledig afzonderlijke organisaties. Een belangrijk aspect van integratie is betere communicatie en samenwerking tussen afdelingen zodat elke partij de andere beter begrijpt en eerder bereid is tot samenwerking met de andere. Uiteindelijk kan dit leiden tot betere resultaten. Het hoogste niveau van functionele integratie wordt bereikt als vervoersplanners en ruimtelijke planners samenwerken in gezamenlijke strategieën (een gecombineerd plan voor ruimtelijke ordening en vervoer bijvoorbeeld in plaats van afzonderlijke plannen).

Een voorbeeld van organisatorische integratie is beschreven in onderstaand kader.

SAMENWERKING TUSSEN DIENSTEN VOOR RUIMTELIJKE ORDENING EN VERVOERSPLANNING IN HET BESTUUR VAN HET KANTON AARGAU, ZWITSERLAND

De afdeling voor Bouw, Vervoer en Milieu van het kanton bestaat uit 9 diensten waaronder de twee voor vervoersplanning en ruimtelijke planning. Sinds 1997 is de samenwerking tussen de diensten gestandaardiseerd via een model dat *Verwaltungsinterne Koordination (VIK)* wordt genoemd, ofwel *coördinatie binnen het bestuur*. Voor elk issue waarbij verschillende diensten zijn betrokken, is de VIK-procedure van toepassing (zoals bij de goedkeuring van ruimtelijke plannen van gemeenten, de goedkeuring van wijzigingen van het kantonale structuurplan of bij het opstellen van plannen en projecten in vervoersplanning en ruimtelijke ordening die van belang zijn voor het hele kanton).

Bij de goedkeuring van ruimtelijke plannen van gemeenten heeft de dienst voor ruimtelijke ordening de leidende rol. De dienst toetst eerst het ruimtelijke plan op basis van de vereisten van ruimtelijke ordening zoals die zijn vastgesteld in het kantonale structuurplan en de Wet inzake planning en bouw van het kanton. Vervolgens geeft de dienst het ruimtelijke plan door aan de dienst voor vervoer. Deze dienst toetst het plan vanuit het oogpunt van vervoersvereisten zoals vastgesteld in het structuurplan en het kantonale vervoersplan. Soms moeten ook andere diensten worden betrokken zoals die voor milieu. Alle verschillende verklaringen en vereisten voor aanpassingen worden door de leidende dienst toegevoegd aan een document voor de gemeente in kwestie. De toetsing door de verschillende diensten moet binnen een maand worden voltooid. Tenslotte hebben de vertegenwoordigers van de verschillende diensten een vergadering om eventuele uitstaande problemen op te lossen.

Om er voor te zorgen dat de verschillende vereisten van ruimtelijke ordening en vervoers- en milieuplanning nog meer worden gecoördineerd, heeft het kanton in 2006 een nieuwe functie gecreëerd in het bestuur. Deze persoon moet alle relevante aspecten van integratie van vervoersplanning en ruimtelijke planning coördineren voor projecten waarin het kanton een rol moet spelen. In het werkprofiel wordt vastgesteld dat coördinatie tussen de twee diensten in een vroeg stadium moet plaatsvinden.

Zie voor meer informatie de bijlagen (alleen beschikbaar in Engels)

- [B10: Samenwerking tussen diensten voor ruimtelijke ordening en vervoersplanning in het bestuur van het kanton Aargau, Zwitserland](#)
- [B11: Samenwerking tussen regionaal vervoer en regionale planning in Zuidoost Schotland](#)

3 Nieuwe projecten

3.1 Inleiding

Locatiegebonden mobiliteitsmanagement kan een grote invloed hebben op het duurzamer maken van verkeer dat wordt gegenereerd door een locatie. Elke locatie heeft zijn eigen speciale randvoorwaarden en het aantal gepaste en effectieve maatregelen kan per project verschillen. Veelal wordt een locatiegebonden mobiliteitsplan gebruikt om de vervoerseffecten van nieuwe projecten te verminderen. Een mobiliteitsplan bestaat uit een aantal belangrijke stappen zoals analyse van de randvoorwaarden, het bepalen van de te bereiken doelen in termen van moduswijziging, het aantal te implementeren maatregelen en de verantwoordelijkheden voor het implementeren en hanteren van de maatregelen, het vaststellen van de monitorings- en evaluatieprocedures, het implementeren/uitvoeren van de maatregelen en de monitoring van de effecten. Kern van elk mobiliteitsplan vormen de maatregelen voor mobiliteitsmanagement. De volgende maatregelen, ingevoerd door eigenaars en huurders van locaties, worden veel gebruikt (deze lijst is niet uitputtend):

- **Parkeerbeheer op de locatie** door heffing van parkeergelden en/of verdeling van parkeervergunningen onder werknemers, bezoekers of soms cliënten, volgens vastgestelde regels;
- **Financiële prikkels** door werkgevers aan personeel om het gebruik van duurzame wijzen van woon-werkverkeer te ondersteunen zoals jobtickets, of prikkels zoals combinaties van openbaar vervoer en toegangskaartjes voor belangrijke evenementen (voetbalwedstrijden, beurzen of concerten);
- **Verbeteringen van infrastructuur op de locatie** om het gebruik van fietsen door bezoekers, werknemers en cliënten te ondersteunen, zoals veilige en weersbestendige parkeervoorzieningen voor fietsen dicht bij de ingang van het gebouw, goede verbindingen met het fietsnetwerk en faciliteiten alleen voor werknemers zoals kleedkamers, kluisjes en douches;
- **Bedrijfsinterne plannen voor autodelen of carpoolen** voor werknemers;
- **Meerdere informatiebronnen** hoe de locatie te bereiken: internetinformatie, brochures, kaarten of borden voor alle bezoekers van de locatie, cliënten en werknemers;
- **Gerichte verbeteringen van openbaar vervoer** zoals uitbreidingen van bestaande busdiensten of shuttlediensten die volledig of gedeeltelijk worden gefinancierd door de gebruiker of ontwikkelaar van de locatie;
- **Bewustwordingscampagnes** zoals mobiliteitsweken of actiedagen.

De meest effectieve aanpak bestaat uit een evenwichtige mix van negatieve prikkels voor autogebruik en positieve prikkels voor het gebruik van andere reismogelijkheden. Het is bovendien belangrijk om maatregelen te kiezen die passen bij de omstandigheden van een locatie en de gebruikers. Maatregelen voor fietsgebruik hebben bijvoorbeeld weinig zin in een zeer heuvelachtig gebied waar geen fietsvoorzieningen zijn en werknemers ver moeten reizen naar de locatie. Maatregelen voor carpooling kunnen zeer succesvol zijn als mensen op reguliere tijden werken en relatief weinig verdienen. Het delen van de kosten van woon-werkverkeer kan dan zeer aantrekkelijk zijn. Als de ontwikkelaar (en de overheid) dus maatregelen wil nemen die bij de locatie passen, dient hij iets te weten over de mensen die de locatie gaan gebruiken – normaal gesproken via enquêtes op vergelijkbare nabijgelegen locaties of onder de bestaande gebruikersgroep als ze verhuizen vanuit een ander gebouw.

MM-maatregelen op een locatie worden normaliter geïmplementeerd door de ontwikkelaar van de locatie en, later, de gebruiker. De ontwikkelaar zal er bijvoorbeeld voor zorgen dat er hoogwaardige parkeerfaciliteiten

voor fietsen worden aangeboden en de gebruiker zal reclame maken voor deze parkeergelegenheden en fietsgebruik aanmoedigen. Op grote locaties (bijv. 300 of meer werknemers als het een bedrijf betreft) wordt vaak een part-time of een full-time werknemer aangesteld om de MM-maatregelen op de locatie in te voeren. Voor sommige maatregelen is de medewerking van andere organisaties vereist; een voorbeeld is een buslijn naar de locatie die moet worden onderhouden door een busmaatschappij, soms gecontracteerd door de gebruiker van de locatie. Meer informatie over wanneer en hoe een locatiegebonden MM-plan op te stellen, kunt u vinden in andere publicaties van MAX WP D (www.max-success.eu), of in de *Essential Guide to Travel Planning* in Groot-Brittannië op www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/travelplans/work/essentialguide.pdf

De belangrijkste voordelen voor eigenaars, ontwikkelaars en huurders van locaties van het invoeren van MM zijn de volgende; deze punten kunnen worden gebruikt door gemeenten als ze onderhandelen met ontwikkelaars gedurende het bouwvergunningproces:

- Lagere kosten (bijv. voor parkeerplaatsen en onderhoud hiervan, reistijd/-budgetten, wagenpark);
- Verbeterde toegang tot de locatie met alle vervoersmiddelen voor alle typen locatiegebruikers;
- Gemotiveerde, tevreden en gezonde medewerkers;
- Terreinen momenteel in gebruik voor parkeerplaatsen kunnen productiever worden ingezet;
- De gebruiker van de locatie toont maatschappelijke betrokkenheid (maatschappelijk verantwoord ondernemen);
- Er wordt voldaan aan planningsvoorwaarden en overige voorwaarden van de overheid (bijv. parkeervereisten gekoppeld aan de bouwvergunning, milieuvergunningen).

In sommige planningsystemen kunnen gemeenten ontwikkelaars wellicht toestaan een locatie met een hogere concentratie te ontwikkelen als ze MM introduceren en dus de waarde van het land verhogen; ook kunnen ze ontwikkelaars laten weten dat introductie van MM op een locatie positief kan uitwerken voor toekomstige aanvragen voor bouwvergunningen op andere locaties.

Als de overheid wil dat mobiliteitsmanagement wordt ingevoerd, dienen de partijen op de locatie zelf in een vroeg stadium te starten. Het is een uitdaging voor de overheid om hiervoor te zorgen; maar wanneer en hoe?

Het beste tijdstip om met ontwikkelaars de mogelijkheid van MM op de locatie te bespreken is tijdens het proces van verkrijging van de bouwvergunning. Op dit tijdstip kunnen gemeenten een of meer van de volgende strategieën toepassen:

- **De implementatie van mobiliteitsmanagement brengen als aanbeveling en advies, als een onderhandelingspunt of als een voorwaarde**

Een mogelijkheid om MM in te voeren in nieuwe projecten is te appelleren aan de bereidheid of de maatschappelijke betrokkenheid van een ontwikkelaar: de lokale overheid geeft alleen aanbevelingen en advies in de hoop dat ontwikkelaars zelf zullen handelen. Een andere mogelijkheid is om MM te hanteren als een onderhandelingspunt. De eis om een bepaald aantal parkeerplaatsen te bouwen kan bijvoorbeeld worden gecombineerd met de implementatie van een reeks MM-maatregelen die het gebruik van alternatieve vervoerswijzen om naar de locatie te komen ondersteunen. In sommige systemen tenslotte hebben lokale overheden de mogelijkheid om de ontwikkelaar direct te beïnvloeden. Dat kan bijvoorbeeld door de ontwikkeling en implementatie van een mobiliteitsplan als directe voorwaarde te stellen in het bouwvergunningproces. Deze nogal “drastische” werkwijze houdt in dat mobiliteitsmanagement wordt gesteld als een vereiste voor het verkrijgen van een bouwvergunning.

- **Het aantal parkeerplaatsen bij een nieuw project beïnvloeden**

Het aantal beschikbare parkeerplaatsen bij een project is een belangrijke “hefboom” die een sterke invloed heeft op de wijze waarop mensen naar een locatie reizen. Door gebruik te maken van verschillende beleidsinstrumenten in de planningsfase of tijdens het bouwvergunningsproces heeft de betreffende overheid enige mogelijkheid om het aantal parkeerplaatsen te beïnvloeden. Met een restrictief beleid, door bijvoorbeeld een maximum aantal parkeerplaatsen te stellen in plaats van een minimum of het aantal parkeerplaatsen te verbinden aan de toegankelijkheid via openbaar vervoer, wordt MM sneller overwogen. Een kleiner aantal parkeerplaatsen dan gepland kan ontwikkelaars aanmoedigen om na te denken over andere manieren om het voorspelde verkeer naar en van de locatie te beheren. Dit is het punt waarop ze beginnen na te denken over mobiliteitsmanagement.

In de volgende twee paragrafen worden twee mechanismen beschreven waarmee MM kan worden geïntegreerd in planning: dit zijn het ontwikkelingsplan in paragraaf 3.2 en de belangrijkste stappen in het proces van verkrijging van een bouwvergunning in paragraaf 3.3. Beide worden uiteengezet aan de hand van het voorbeeld Zürich, Zwitserland. Hoewel deze mechanismen duidelijk facetten zijn van het bouwvergunningsproces, is de functionele integratie zoals beschreven in paragraaf □ zeer van nut voor de integratie van MM en planning.

Paragraaf 3.4 geeft een overzicht van actueel beleid uit de praktijk en geeft ook aan door wie het moet worden aangepast en wat de mogelijke invloed is van het beleid op de implementatie van mobiliteitsmanagement op het locatieniveau.

3.2 Het ontwikkelingsplan

Het ontwikkelingsplan is een belangrijk gemeentelijk planningsinstrument hoewel vaak met kleine verschillen in toepassing in verschillende landen. Het ontwikkelingsplan is vaak behoorlijk gedetailleerd en vult het bestemmingsplan of zoneringsplan in. Het is gewijd aan een bepaald gebied en/of een speciaal en complex project, bijv. aan de vraag waar verschillende nieuwe gebouwen worden gepland. Normaal gesproken hebben grote ontwikkelingsgebieden als winkelcentra, sportstadions, grote recreatiefaciliteiten of geheel nieuwe wijken een ontwikkelingsplan nodig. In dit plan worden de randvoorwaarden gesteld voor bijvoorbeeld het ontwerp van straten en infrastructuur of milieu-issues. In sommige landen wordt ook het hele proces van de verkrijging van een bouwvergunning voor elk van de afzonderlijke gebouwen die worden gepland in het plangebied, mogelijk gemaakt in het plan of zelfs vooraf vastgelegd.

Een ontwikkelingsplan wordt daarom opgesteld voordat ontwikkelaars een bouwvergunning aanvragen. Als er grotere projecten worden gepland, worden veel van de issues die het hele complex betreffen, vastgelegd in het bestemmingsplan, zoals de toegankelijkheid van het gebied (via verschillende vervoerswijzen) of het bieden van parkeergelegenheid in zijn geheel. Deze aspecten maken daarom geen deel uit van de latere aanvraag voor een bouwvergunning voor een afzonderlijk gebouw, in tegenstelling tot de “normale situatie” zoals hiervoor beschreven.

Het ontwikkelingsplan kan worden voorbereid door de ontwikkelaars zelf of in nauwe samenwerking met de planningsafdeling van de gemeente. Het bestaat uit een kaart van het ontwikkelingsgebied en aanvullende verklaringen en regelingen. Als de ontwikkelaar wordt betrokken bij het hele planningsproces, biedt het ontwikkelingsplan meer flexibiliteit dan een statische benadering (als het plan wordt gemaakt voordat de toekomstige gebruiker bekend is). Eisen kunnen eenvoudiger worden aangepast: het normale vereiste aantal parkeerplaatsen kan bijvoorbeeld worden gewijzigd voor het hele ontwikkelingsgebied als door omstandigheden een hoger of een lager aantal plaatsen nodig is dan is opgelegd in de gemeentelijke parkeerverordening. Voorwaarden voor elk individueel gebouw kunnen dus worden vermeden. Vaak leidt samenwerking tussen de verschillende belanghebbenden (zoals ontwikkelaars, lokale gemeente, burens) tot een algemeen aanvaarde oplossing.

In sommige landen (zoals Litouwen of Polen) legt het bestemmingsplan behoorlijk strikte regels en voorschriften vast voor het geplande project. Het onderzoek van de bouwvergunning blijft dus beperkt tot de toetsing of het gebouw voldoet aan het ontwikkelingsplan en er is veel minder vrije ruimte dan in andere landen (bijv. Zwitserland). Als eisen voor MM moeten worden geïntegreerd in het planningsproces in dergelijke landen, moet dit gebeuren op het niveau van het ontwikkelingsplan en niet op dat van het bouwvergunningsbesluit voor een individueel gebouw.

In Zwitserland wordt het ontwikkelingsplan opgesteld in een speciale procedure in verband met het publieke participatieproces. Het moet worden goedgekeurd door het kanton en wordt uiteindelijk ingevoerd door de gemeente (of het kanton). In het geval van de stad Zürich is de afdeling voor stadsplanning het coördinerende lichaam en dankzij intensieve interactie tussen de aanvrager, de stad en het kanton wordt voldaan aan lokale en regionale eisen. Zodra het ontwikkelingsplan is ingevoerd, kan het bouwvergunningsproces voor elk gebouw van start.

Een ontwikkelingsplan kan ook een speciale regeling bevatten over mobiliteitsmanagement, maar in veel landen is dit momenteel eerder theorie dan dagelijkse praktijk. In het ontwikkelingsplan kan bijvoorbeeld worden gesteld dat de gemeente en de ontwikkelaar dienen te onderhandelen over de invoering van MM voor de grotere projecten in het plangebied. Het kan de aanvrager bijvoorbeeld worden toegestaan om minder parkeerplaatsen te bouwen (dan normaal vereist in de wet/richtlijnen) als hij of zij mobiliteitsmanagementmaatregelen invoert voor de toekomstige gebruikers van de locatie. Met de besparingen kunnen werknemers worden geprikkeld te voet, op de fiets of per openbaar vervoer te reizen of er kunnen duurzame vervoerswijzen voor bezoekers mee worden gestimuleerd. Of de aanvrager ontvangt alleen toestemming voor het aantal parkeerplaatsen dat hij of zij wil als er mobiliteitsmanagementmaatregelen worden ingevoerd in het gehele plangebied.

3.3 Het bouwvergunningsproces

Het proces voor het verkrijgen van een bouwvergunning kan redelijk ingewikkeld zijn en het kan natuurlijk verschillen van land tot land maar ook van gemeente tot gemeente. Daarom worden alleen de belangrijkste stappen van het proces beschreven. De case van de stad Zürich in Zwitserland wordt gebruikt om aan te geven hoe een dergelijk proces eruit kan zien.

Stap 1: De aanvraag voorbereiden en indienen

Als een aanvrager (eigenaar van een gebouw/ ontwikkelaar) een bouwvergunning wil verkrijgen, dient hij niet alleen technische informatie over het geplande gebouw voor te bereiden maar ook aanvullende documenten als onderdeel van de aanvraag. Afhankelijk van het type, de omvang en de locatie van het project moet er worden voldaan aan verschillende eisen. Deze worden vastgelegd in documenten als het lokale ruimtelijke plan, de bouwvoorschriften en de parkeerverordening van de stad. Normaliter is het de taak van de architecten die het bouwplan voor het gebouw hebben ontwikkeld, om alle noodzakelijke documenten voor te bereiden omdat de gebouweigenaar of de ontwikkelaar geen technische specialist is.

In een van de aanvullende documenten moeten *parkeerplaatsen* voor het nieuwe project aan de orde komen. Het aantal geplande nieuwe parkeerplaatsen wordt aangegeven in verhouding tot de typen gebruik en de omvang van het gebruik zoals huizen, winkels of kantoren. In Zürich worden ook stallingen voor fietsen vereist voor nieuwe projecten. Als onderdeel van het normale onderzoek van de aanvraag voor een bouwvergunning en in overeenstemming met de parkeerverordening van de stad toetst de afdeling voor civiele techniek of de geplande aantallen voor parkeerplaatsen en fietsenstallingen juist zijn.

Mogelijk moet er binnen het proces van de verkrijging van een bouwvergunning ook nog rekening worden gehouden met andere eisen die zijn afgeleid van andere nationale en regionale wetten. Er moet rekening worden gehouden met de nationale milieuwet voor bepaalde grotere projecten zoals projecten met 300 parkeerplaatsen of

meer. In dat geval is er een aanvullende *milieueffectrapportage* (MER) nodig binnen het bouwvergunningproces om de milieueffecten te voorspellen en tegen te gaan.

Informatie over mobiliteitmanagement kan eenvoudig worden opgenomen in gesprekken tussen de gemeente en de ontwikkelaar voorafgaand aan de formele indiening van een aanvraag voor een bouwvergunning. Als de ambtenaren van een dienst echter geen professionele kennis op dit terrein hebben, kunnen ze in ieder geval een lijst van experts en enkele adviezen op papier over mobiliteitsmanagement geven aan de aanvragers en hun architecten.

Stap 2: Onderzoek van de aanvraag voor een bouwvergunning

Zodra alle plannen en documenten voor de aanvraag van een bouwvergunning klaar zijn, worden ze ingediend bij het bouwvergunningsbureau van de stad. Afhankelijk van het type, de omvang en de locatie van het geplande project beslist de coördinator binnen deze dienst (in Zürich is dit de “districtsarchitect”) welke andere diensten bij het onderzoek dienen te assisteren en of de regionale overheid betrokken moet worden. Met betrekking tot vervoersthema’s moet het kanton Zürich worden betrokken zodra er sprake is van een milieueffectrapportage voor het project.

Zodra alle vereiste documenten zijn ingediend, worden ze door alle diensten gelezen en vervolgens dienen deze binnen een bepaalde tijd een verklaring af te geven aan het coördinerende bureau. Zij dienen te beoordelen of aan de verschillende eisen (bijv. wat betreft vervoer, milieu of constructiedetails) is voldaan. Als dit niet het geval is, moet in de verklaring worden aangegeven wat de ontwikkelaar nog dient te doen om de bouwvergunning te verkrijgen. Als er meer parkeerplaatsen worden gepland dan toegestaan in de parkeerverordening, moeten deze uiteraard worden gereduceerd; dit kan ook het geval zijn als in de initiële milieueffectrapportage de negatieve milieueffecten onvoldoende worden verzacht.

Stap 3: Goedkeuring middels de bouwvergunning

Zodra alle verklaringen zijn afgegeven, ontwikkelt het coördinerende bureau een gezamenlijke verklaring die dan naar het hoofd van de dienst stadsplanning gaat en vervolgens naar de „gebouwenraad“ (een politiek lichaam samengesteld uit 3 gemeenteraadsleden) voor formele goedkeuring (met of zonder voorwaarden). Afhankelijk van het type project kan de “gebouwenraad” toestemming geven aan het hoofd van de dienst stadsplanning om de bouwvergunning te verlenen.

Soms wordt de bouwvergunning alleen verleend met aanvullende eisen. In dit geval moet de aanvrager aanvullende documenten indienen die aangeven dat aan de voorwaarden voldaan zal worden. Als de aanvragers het niet eens zijn met de opgelegde voorwaarden, hebben ze de mogelijkheid en het recht om in beroep te gaan tegen het besluit. Er wordt dan een redelijk uitgebreid wettelijk proces gestart, waarbij een ding vast staat: het tijds kader voor het verkrijgen van de definitieve bouwvergunning wordt verlengd.

Een *voorwaarde* voor vervoer of milieu kan de reductie zijn van het geplande aantal parkeerplaatsen voor een nieuw project. Het bureau voor vervoersplanning refereert in dit geval aan de parkeerverordening van de stad en het bureau voor milieubescherming aan de milieuwet. In een voorwaarde kan in plaats van de reductie van parkeerplaatsen ook een verzoek aan de ontwikkelaar worden opgenomen om maatregelen voor mobiliteitmanagement te nemen, bijv. om de negatieve milieueffecten van het nieuwe project te verzachten.

3.4 Beleid

3.4.1 Inleiding

In de volgende paragrafen wordt uiteengezet hoe MM wordt geïntegreerd in het beoordelingsproces van een ontwikkelingsplan of van aanvragen voor een bouwvergunning door aanvragers (ontwikkelaars/ of eigenaren). We tonen methoden die overheidsdiensten kunnen gebruiken om aanvragers aan te moedigen of van hen te eisen om mobiliteitsmanagement in te voeren. Mobiliteitsmanagement is een strategie waarmee het vervoer dat wordt gegenereerd door nieuwe projecten, op een efficiënte, rationele en milieuvriendelijke wijze wordt gestuurd.

We verwijzen naar bestaande werkwijzen. Deze worden gedetailleerd beschreven in specifieke cases in bijlage II. Aangetekend moet worden dat deze cases staan voor “beter of goed beleid“. Ze staan niet voor typisch alledaags beleid in de meeste gemeenten, regio’s en landen. Bovendien zijn de cases voornamelijk geselecteerd uit die landen die de WP D-deelnemers vormen (Spanje, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Polen, Slovenië, Litouwen en Zwitserland). Ongetwijfeld kunnen in andere landen ook goede voorbeelden worden gevonden.

We volgen twee strategieën om de ontwikkelaar te beïnvloeden om mobiliteitsmanagement te overwegen.

- Enerzijds kan *beleid* op een direct wijze de *overweging van mobiliteitsmanagement* beïnvloeden. Dit kan door mobiliteitsmanagement als een voorwaarde te stellen, door de mogelijke toepassing van mobiliteitsmanagement in te voeren als een punt van onderhandeling of door eenvoudig informatie of adviezen te verstrekken aan de aanvrager.
- Anderzijds kan *beleid* primair de *hoeveelheid parkeerplaatsen en het beheer ervan* bij nieuwe projecten beïnvloeden of het aantal gegenereerde autoritten. Het effect op mobiliteitsmanagement is dan indirect omdat de ontwikkelaar de “verkeerssituatie” moet managen in het geval van een gereduceerd aantal parkeerplaatsen. Mobiliteitsmanagement is daarom een waardevolle benadering bij het zoeken naar oplossingen.

3.4.2 Samenvatting

In de samenvatting wordt beleid getoond dat in detail zal worden beschreven in de paragrafen 3.4.3 tot en met 3.4.11.

Advies over mobiliteitsmanagement tijdens het plannings- of bouwvergunningproces

Voordat een aanvraag voor een vergunning voor een ontwikkelingsplan of een nieuw gebouw wordt ingediend bij de overheidsinstantie voor onderzoek, is er contact tussen de overheden en de indiener van de aanvraag. Tijdens deze contactperiode kunnen de lokale overheden mondeling of schriftelijk informatie geven over mobiliteitsmanagement aan de indiener van de aanvraag om de ontwikkelaar bewust te maken van de problematiek.

Mobiliteitsmanagement via onderhandeling

Door het thema mobiliteitsmanagement als onderwerp op te nemen in de onderhandelingen neemt de kans toe dat ontwikkelaars deze strategie overnemen bij de organisatie van het vervoer dat wordt gegenereerd door het nieuwe project. De lokale overheid kan bijvoorbeeld bereidheid tonen om concessies te doen bij het aantal gewenste parkeerplaatsen als de ontwikkelaar bereid is om parkeergeld te heffen en een groot aantal parkeerfaciliteiten voor fietsers wil inrichten.

Mobiliteitsmanagement opnemen in de parkeerverordening

In de lokale parkeerverordeningen kan een nieuw artikel worden opgenomen waarin wordt vastgelegd dat de ontwikkelaar bij nieuwe projecten van een bepaalde grootte een mobiliteitsplan moet voorleggen (inclusief bindende doelstellingen, maatregelen en monitoring en evaluatie). Hierdoor wordt de implementatie van mobiliteitsmanagement direct verbeterd.

Mobiliteitsmanagement opnemen in planningsvoorwaarden

In veel lidstaten is het een normaal proces dat een indiener van een aanvraag van een bouwvergunning moet voldoen aan bepaalde planningsvoorwaarden en –verplichtingen. Mobiliteitsmanagement kan ook een onderdeel zijn van dergelijke voorwaarden. Om te garanderen dat alle gemeenten mobiliteitsmanagement verlangen, is het raadzaam om het, indien mogelijk, op te nemen in planningsvoorwaarden die worden ontwikkeld op het supra-lokale niveau.

Autovrije woningen

Om gemeenten de mogelijkheid te geven om autovrije wijken te promoten, dienen de desbetreffende wetten en normen (parkeerverordeningen, bouwverordeningen en ruimtelijke ordeningswetten) speciale regelingen te bevatten voor autovrije of autoarme woongebieden. Hier kan het aantal beschikbare parkeerplaatsen veel lager zijn dan normaal zolang er voldaan wordt aan bepaalde voorwaarden. Lokale plannen zijn belangrijke voorwaarden om een dergelijke reductie toe te staan in de bouwvergunning omdat hierin de potentiële locatie en het ontwerp van dergelijke gebieden wordt vastgelegd (bijv. bij ov-haltes, met een goed fietsnetwerk).

Toegangsquotering bij multifunctionele projecten

Toegangsquotering is een veelbelovende strategie ter vermindering van het autoverkeer bij grote locaties als winkelcentra of sportstadions die normaal gesproken voor grote aantallen autoritten zorgen. Het idee is om het maximale aantal autoritten naar en van de locatie te begrenzen door een quotum vast te stellen, dat gedurende een bepaalde periode niet mag worden overschreden. De sancties die worden toegepast als het aantal ritten is overschreden, moeten worden vastgelegd in een contract tussen de ontwikkelaar en de gemeente. Het contract maakt deel uit van de bouwvergunning.

De Mobiliteitsmanagement aanmoedigen via milieuwetgeving

In sommige landen schrijft de milieuwet voor dat de indiener van een aanvraag bij een project van een bepaalde grootte of een bepaald aantal gewenste parkeerplaatsen een milieueffectrapportage indient samen met de aanvraag voor de bouwvergunning of met de aanvraag voor goedkeuring van een ontwikkelingsplan. MM-maatregelen kunnen worden ingezet om deze effecten te verminderen.

Maximale parkeernormen

Parkeernormen worden veelal vastgelegd in parkeerverordeningen van planningsinstanties en leggen normaal gesproken het *minimum* aantal parkeerplaatsen per gebruikstype in een project vast. Voor een ontwikkelaar vormen zij het uitgangspunt bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen bij het nieuwe project. Als dit minimum aantal in een maximum wordt omgezet, kan dit het aantal autoritten aanzienlijk terugbrengen met name bij projecten die worden gepland in dicht bevolkte stedelijke gebieden met goede alternatieven voor de auto en geen alternatieve parkeerplaatsen.

Parkeercompensatie

Bij parkeercompensatie gaat het om een procedure die wordt toegepast als een ontwikkelaar niet de vereiste parkeerplaatsen kan creëren bij de locatie zelf of in het omringende gebied. In dit geval moet hij een geldbedrag betalen aan de gemeente. Normaal gesproken wordt dit geld gebruikt om parkeerplaatsen in te richten maar in sommige landen wordt het ook gebruikt voor openbaar vervoer of infrastructuur voor fietsers. Een andere optie is het geld te gebruiken voor slimme MM-maatregelen voor het nieuwe project.

3.4.3 Advies over mobiliteitsmanagement

Gemeenten kunnen tijdens het bouwvergunningproces advies geven aan ontwikkelaars hoe ze mobiliteitsmanagement kunnen toepassen in hun projecten. Dit kan bijvoorbeeld een eenvoudig advies zijn om vervoersmaatschappijen te raadplegen.

Normale situatie

Voordat de aanvrager de documenten voor de aanvraag van een bouwvergunning of een bestemmingsplanwijziging indient, kan hij allerlei adviezen ontvangen van het betrokken bureau of van de diensten van lokale of regionale overheden. Door advies te geven in een vroeg stadium is de kans groter dat wordt voldaan aan alle eisen in bouwvoorschriften, parkeerverordeningen etc. Het proces van onderzoek en goedkeuring is vervolgens korter en loopt zo soepel mogelijk.

Nieuw beleid

Net als bij advies over andere thema's die samenhangen met een project is het denkbaar dat advies over gebiedsgericht mobiliteitsmanagement op een standaard manier wordt aangeboden aan de aanvrager. Tijdens de ontwikkeling van plannen voor complete gebieden of voor losse projecten kan advies over mobiliteitsmanagement zeer nuttig zijn voor de aanvrager. Het bestaan van dergelijke service moet bekend worden gemaakt aan de aanvrager in de begeleidende documenten bij de aanvraag van een bouwvergunning of tijdens het eerste persoonlijke contact tussen de aanvrager en de overheidssdienst.

Als de aanvraag voor een bouwvergunning wordt afgewezen vanwege vervoersgerelateerde issues, moet de aanvrager in dit stadium ook advies kunnen krijgen over mobiliteitsmanagement.

Dankzij dergelijke service is de kans groter dat mobiliteitsmanagement direct in de planningsfase van een project wordt overwogen. Uiteraard zijn ontwikkelaars niet verplicht om van een dergelijke service gebruik te maken. Er moet dus moeite worden gedaan om hen te overtuigen dat ze het beter wel kunnen doen en dat ze er voordeel van hebben.

Het advies of de consults over mobiliteitsmanagement kunnen worden aangeboden door specialisten binnen de afdeling voor vervoersplanning van een regio of gemeente. Als dergelijke mensen niet beschikbaar zijn, is er training nodig of moeten er diensten van externe experts worden ingehuurd.

Randvoorwaarden

Er zijn geen speciale randvoorwaarden waaraan moet worden voldaan om dit advies of deze consults over mobiliteitsmanagement te kunnen geven. Maar het is belangrijk dat relevante kennis intern beschikbaar is binnen de dienst of dat er een beroep op experts in mobiliteitsmanagement kan worden gedaan.

Procedure voor integratie en betrokken belanghebbenden

Om dergelijk advies of consults te kunnen bieden is het niet nodig om een nieuwe functie binnen de overheidssdienst te creëren. Waarschijnlijk kunnen de activiteiten worden toegevoegd aan een bestaand functieprofiel. De andere mogelijkheid is om de activiteit uit te besteden aan reeds actieve experts op dit terrein. In beide gevallen moet de politicus die verantwoordelijk is voor vervoersplanning, waarschijnlijk worden overtuigd over de voordelen van een dergelijke service voor aanvragers van een bouwvergunning.

ADVIES OVER MOBILITEITSMANAGEMENT BINNEN HET BESTUUR VAN AARGAU, ZWITSERLAND

De verkeersdienst van Aargau is actief op het terrein van mobiliteitsmanagement. Dit maakt deel uit van de officiële vervoersstrategie van het kanton. In 2008 heeft de dienst een platform voor mobiliteitsmanagement opgericht dat Aargaumobil wordt genoemd. Tot de taken van Aargaumobil behoort adviesverlening op het terrein van mobiliteitsmanagement gericht op gemeenten en particuliere bedrijven. Een andere specifieke taak van Aargaumobil is het doen van concrete aanbevelingen over mobiliteitsmanagement aan ontwikkelaars die de bouw van nieuwe gebouwen plannen.

Zodoende worden alle aanvragen voor bouwvergunningen die getoetst moeten worden door de dienst voor vervoer en waarin meer dan 60 parkeerplaatsen worden aangevraagd ook getoetst door Aargaumobil. In die situaties waarin dit zinvol is, worden aanbevelingen (en soms) verplichtingen om mobiliteitsmanagement toe te passen toegevoegd.

Zie voor meer informatie de bijlagen

- [C1: Integratie van aanbevelingen voor mobiliteitsmanagement in het bouwvergunningproces](#)

3.4.4 Mobiliteitsmanagement via onderhandeling

In veel landen maken onderhandelingen en compromissen tussen gemeente en ontwikkelaar deel uit van het bouwvergunningproces. MM kan een punt van onderhandeling zijn en ontwikkelaars kunnen dus worden overtuigd om het in te voeren.

Normale situatie

De voorwaarden voor vervoersaspecten waaraan de aanvrager van een bouwvergunning moet voldoen, worden normaliter vastgelegd in de verwante wetten, voorschriften of planningsinstrumenten die een gemeente toepast. Afhankelijk van de speelruimte die wordt toegestaan bij deze instrumenten, zijn er onderhandelingen mogelijk tussen de aanvrager en de gemeente (en soms de regionale overheid). Het is echter ongebruikelijk dat maatregelen voor mobiliteitsmanagement een thema vormen bij dergelijke onderhandelingen.

Nieuw beleid

Als mobiliteitsmanagement een punt van onderhandeling vormt, verhoogt dit de kans dat MM-maatregelen worden ingevoerd als onderdeel van het project, met name als MM niet als voorwaarde is opgenomen in bestaande planningsinstrumenten, wetten en voorschriften of als er weinig politieke wil is om “hard” te zijn tegenover een aanvrager. Het is duidelijk dat beide partijen – aanvrager en overheid – bereid moeten zijn om compromissen te sluiten wil MM op deze manier worden gegarandeerd. De overheid kan bijvoorbeeld ontwikkeling met een hogere concentratie toestaan als de aanvrager en de gebruikers van de locatie MM-maatregelen invoeren.

Randvoorwaarden

Voorwaarde is dat er binnen de wet- en regelgeving onderhandelingsruimte, omdat de aard van ieder project anders is. Dergelijke onderhandelingen waarschijnlijk meer succes in gebieden waar de economie bloeit en gevolgen van autoverkeer als files als een probleem worden beschouwd.

In het ideale geval wordt het thema van de onderhandeling contractueel vastgelegd. Hierbij is het belangrijk dat er een meting wordt opgenomen van de effecten van de ingevoerde maatregelen voor mobiliteitsmanagement. Leg vast dat er een effectmeting plaatsvindt. Gebruik hiervoor de MaxSumo-methode.

De belangrijkste belanghebbenden bij de implementatie

De primaire belanghebbenden die een rol spelen bij de onderhandeling, zijn aan de ene kant de diensten en bureaus die de aanvraag voor de bouwvergunning moeten behandelen en aan de andere kant de ontwikkelaar.

PUBLIEK-PRIVATE SAMENWERKING LLOYD-DISTRICT, PORTLAND, VERENIGDE STATEN

Het Lloyd-district bevindt zich iets oostelijk van het centrum van Portland. Het gebied beslaat ca. 111 hectare en huisvest momenteel iets meer dan 21.000 werknemers (2005). Binnen de grenzen van het Lloyd-district bevinden zich circa 650 bedrijven en 1000 wooneenheden.

Tot 1990 was de aanleg van parkeergelegenheid niet gebonden aan voorschriften. Er was volop ruimte voor commerciële onroerend-goedprojecten en parkeergelegenheid voor automobilisten binnen het district was gratis. Bovendien was de bereikbaarheid van het gebied per openbaar vervoer niet bijzonder goed, wat een vervoersaandeel van minder dan 10 % opleverde voor het openbaar vervoer.

In prognoses van de groei van werkgelegenheid, uitgevoerd halverwege de jaren 90, werd een verdubbeling van de groei verwacht voor de daaropvolgende jaren met als gevolg een aanzienlijke stijging van de files. Dit leidde tot de overtuiging dat de mobiliteitspatronen van het district beter beheerd moesten worden. In 1994 werd een Publiekprivate samenwerking (PPS) voor het Lloyd-district opgericht tussen de stad Portland, de landeigenaren en TriMet (het regionale openbaar vervoersbedrijf). Dit plan bevatte de volgende doelstellingen: Stijging van het percentage gebruikers van openbaar vervoer onder forenzen naar het Lloyd-district van 10 % (1994) tot 42 % (2015). Reductie van het percentage alleenreizende automobilisten onder forenzen naar het Lloyd-district van 72 % (1994) tot 33 % (2005).

De PPS voor het Lloyd-district is een programma met verschillende maatregelen. De belangrijkste punten van het plan (ondersteund door de 3 partners) waren onder andere: Verbeterd openbaar vervoer naar het gebied, verbeterde toegang en betere faciliteiten voor fietsers en wandelaars, maximum aantal parkeerplaatsen voor nieuwe kantoor- en winkelprojecten, beheer en begrenzing van het aantal parkeerplaatsen op grote parkeerterreinen, ondersteuning van de particuliere sector voor invoering van subsidieprogramma's voor werknemers voor het gebruik van openbaar openbaar, oprichting van een financieringsprogramma door de particuliere sector via de vorming van een Business Improvement District (Bedrijven Investeringszone), oprichting van de Lloyd Transport Management Association (LTMA), forum en katalysator voor de invoering van het plan, beheer van gezamenlijke parkeergelden door de LTMA ter ondersteuning van vervoers- en parkeerdiensten in het Lloyd-district, het opstellen van een plan voor de installatie van parkeercontroles en parkeermeters in het district om gratis parkeren door forenzen tegen te gaan.

Maatregelen voor infrastructuur worden gefinancierd door de staat Oregon in het kader van de Business Energy Tax Credits (BETC) (heffingskortingen gericht op bedrijven die investeren in duurzame oplossingen voor mobiliteit).

Zie voor meer informatie de bijlagen (alleen beschikbaar in Engels)

- [C2: Publiekprivate samenwerking Lloyd-district](#)
- [C3: MAXIMA \(gratis busdienst naar winkelcentrum\)](#)
- [C4: Bedrijvenpark Goudse Poort](#)
- [C5: Technologiepark "Phönix-West"](#)
- [C6: Stedelijke ontwikkeling van Aspern Seestadt](#)

3.4.5 Mobiliteitsmanagement opnemen in de parkeerverordening

In het voorschrift of de regeling waarin wordt vastgelegd hoeveel parkeerplaatsen mogen worden aangelegd bij een nieuw project, kan een eis worden opgenomen dat de vervoerseffecten van het project worden gereduceerd door maatregelen voor mobiliteitsmanagement.

Normale situatie

Voor nieuwe projecten wordt in lokale parkeerverordeningen vastgelegd hoeveel parkeerplaatsen er kunnen (of mogen) worden gebouwd per type en omvang van het geplande gebruik. Normaliter wordt de indicatie gegeven als een aantal parkeerplaatsen per m² gebruik, bijv. 1 parkeerplaats per 120 m² woonoppervlak.

Nieuw beleid

Als er in de parkeerverordening een clause wordt opgenomen waarin voor een nieuw project of voor een herontwikkeling de invoering van mobiliteitsmanagement wordt geëist of geadviseerd, stelt dit de invoering van MM veilig. Het voordeel hiervan is dat er vanaf het begin van het planningsproces met MM rekening wordt gehouden. De integratie van MM moet niet alleen leiden tot de invoer van mobiliteitsmanagementmaatregelen maar ook tot doelstellingen zoals bijvoorbeeld het te behalen vervoersaandeel van duurzaam vervoer voor locatiegebruikers.

Randvoorwaarden

De opname van een clause in de parkeerverordening waarin de invoer van mobiliteitsmanagement wordt geëist, wordt met name aangeraden in gebieden met een goede toegankelijkheid voor andere vervoerswijzen dan de auto. Bovendien moet de gemeente in staat zijn om advies of assistentie te geven aan die aanvragers van een bouwvergunning of een ontwikkelingsplan die te maken krijgen met deze nieuwe clause.

Procedure voor integratie en betrokken belanghebbenden

De procedure voor opname van een nieuwe clause in de parkeerverordening/-regels verschilt van land tot land en ook van gemeente tot gemeente. Vaak betreft het een politiek thema en moet het wetgevende orgaan van de gemeente of de gemeenteraad de wijzigingen goedkeuren. Voor het bestuur kan dit betekenen dat ze veel energie moeten steken in het overtuigen van de politici van de voordelen van locatieafhankelijk mobiliteitsmanagement. De clause wordt geformuleerd door het betrokken bestuur, normaal gesproken de dienst vervoer. In sommige landen moeten wijzigingen van parkeernormen ook worden goedgekeurd door een hogere overheid zoals de regio.

PARKEERVERORDENING VAN DE GEMEENTE CHAM, ZWITSERLAND

In 2007 werd de parkeerverordening van de stad Cham in Zwitserland uitgebreid met een nieuw artikel over mobiliteitsmanagement. In het nieuwe artikel wordt gesteld:

Als op een bedrijventerrein (volgens het lokale ruimtelijke plan) een nieuw project de bouw van 50 of meer parkeerplaatsen beoogt, dient de ontwikkelaar samen met de aanvraag voor een bouwvergunning een mobiliteitsplan in te dienen. In het concept moet worden aangegeven hoe het gebruik van andere vervoerswijzen dan de auto wordt gestimuleerd. Daarom dienen er bindende doelstellingen te worden opgenomen, relevante maatregelen om deze doelstellingen te bereiken en een monitoringsinstrument. De inhoud van het plan maakt deel uit van een contract tussen de gemeenteraad en de ontwikkelaar en vormt een onderdeel van de bouwvergunning.

Zie voor meer informatie de bijlagen (alleen beschikbaar in Engels)

- [C7: Parkeerverordening van de gemeente Cham, Zwitserland](#)

3.4.6 Mobiliteitsmanagement opnemen in planningsvoorwaarden

In landen waarin tijdens het bouwvergunningproces planningsvoorwaarden en –verplichtingen kunnen worden opgelegd aan een ontwikkelaar, kan dit worden gebruikt om MM voor het project veilig te stellen. In sommige landen moeten voorwaarden worden gesteld via het ontwikkelingsplan, niet via het vergunningproces voor individuele gebouwen.

Normale situatie

In veel landen is het een normaal proces dat een indiener van een aanvraag van een bouwvergunning moet voldoen aan bepaalde planningsvoorwaarden en –verplichtingen. Als het project bijvoorbeeld wordt gebouwd in een gebied met cultuurhistorische waarde, moet vaak aan bepaalde architectonische voorwaarden worden voldaan. Of een ontwikkelaar kan worden verplicht om een bepaald aantal bomen te bouwen op de projectlocatie voordat het project operationeel is. Een financiële voorwaarde kan luiden dat een ontwikkelaar van een nieuw project bijdraagt aan de kosten van een nieuwe school of een gemeenschapscentrum. Met betrekking tot vervoersthemas dienen particuliere ontwikkelaars in sommige landen financieel bij te dragen aan een vervoersinfrastructuur die verband houdt met de locatie maar in de omgeving van het geplande project ligt.

Nieuw beleid

De integratie van mobiliteitsmanagement kan worden gegarandeerd door de opname van de eis in bestaande planningsvoorwaarden. Net als andere planningsvoorwaarden is gebiedsgericht mobiliteitsmanagement dan een normale vereiste die geldt voor projecten van bepaalde omvang, met bepaalde toepassingen en een bepaalde locatie. Deze dienen exact te worden bepaald door de gemeenten.

Randvoorwaarden

Het is de taak van de gemeente om de eis van mobiliteitsmanagement te integreren. De voorwaarde moet flexibel zijn en rekening houden met de specifieke projectlocatie (in de zin van bereikbaarheid met verschillende vervoerswijzen). Als de gemeente een goede bereikbaarheid wil realiseren met verschillende vervoerswijzen, kan het de ontwikkelaar betrekken bij de cofinanciering van nieuwe diensten van openbaar vervoer via een overeenkomstige verplichting (zoals ze reeds bestaan in landen als Groot-Brittannië en Zwitserland). Een bloeiende economie en fileproblemen kunnen ook belangrijke randvoorwaarden zijn voor acceptatie van MM en het gebruik van regelgeving om MM-maatregelen voor het project te garanderen.

Procedure voor integratie en betrokken belanghebbenden

De opname van mobiliteitsmanagement als een verplichting in het bouwvergunningproces moet op lokaal niveau worden geregeld. Om ervoor te zorgen dat alle gemeenten dit op dezelfde wijze uitvoeren, moeten ze van de nationale overheid de bevoegdheid krijgen om een dergelijke verplichting toe te passen. Hierbij ontvangen ze sterke sturing wanneer en hoe dit toe te passen.

PLANNINGSRICHTLIJN 13, PARAGRAAF 106 VERPLICHTING EN PLANNINGSVOORWAARDE, GB

In PPG13 komen de locatie, de mix en de concentratie van projecten aan de orde en worden er ondersteunende vervoersmaatregelen voor nieuwe projecten uiteengezet. Gemeenten wordt aanbevolen om vervoersplannen (locatiegebonden MM-plannen) te verlangen van ontwikkelaars als deze een bouwvergunning aanvragen, om wettelijke voorwaarden te stellen om ontwikkelaars te laten betalen voor vervoersinfrastructuur en vervoersdiensten voor het nieuwe project en om parkeren op de locatie te begrenzen.

Veel overheden volgen het advies in PPG13 op om locatiegebonden MM-plannen te verlangen. De “kracht” van de MM-plannen varieert echter sterk van plaats tot plaats. In sommige plannen wordt slechts een eenvoudige voorwaarde gesteld dat er een plan moet worden opgesteld voordat de locatie opent. In andere plannen worden voorwaarden en verplichtingen (overeenkomsten) opgesteld om de inhoud van het plan te specificeren en te bewaken, worden straffen vastgelegd bij het niet bereiken van de doelen en moet worden betaald voor noodzakelijke verbeteringen buiten de locatie (bijv. nieuwe busdiensten). In economisch zwakkere gebieden hoeven ontwikkelaars wellicht geen plan op te stellen of het plan dat ze opstellen is slechts een formaliteit.

ZIEKENHUIS ADDENBROOKES, CAMBRIDGE, GB

Addenbrookes is een locatie met een oppervlakte van 27 hectare, 3 km zuidelijk van het stadscentrum en aan de uiterste rand van de stad samen met de universiteit en de medische onderzoeksdienst. Er werken hier ongeveer 7000 mensen en de locatie genereert meer dan 18.000 verplaatsingen per dag. Er bevinden zich nu 365 gebouwen en parkeerterreinen op de locatie. De locatie groeit sinds 1993 (toen er nog ca. 4.000 werknemers waren). De gemeenteraad heeft een aantal wettelijke verplichtingen opgelegd om de mobiliteit te managen.

Er geldt een maximum van 3.900 parkeerplaatsen. Een andere voorwaarde dwong de locatie het percentage alleenreizende automobilisten onder het personeel terug te dringen van 50% in 2000 tot 45% in 2005. De betrokken partijen dienden hiertoe maatregelen uit te werken. Uiteindelijk reed 38% van de werknemers in 2005 alleen naar het werk. In 2004 werd een nieuwe verplichting gesteld: in 2006 diende het percentage autoritten door patiënten/bezoekers te zijn teruggebracht van 90% naar 86%.

De gemeente legde de eisen gefaseerd op om het autogebruik naar de locatie te reduceren door een maximum te stellen aan het aantal parkeerplaatsen, door parkeerbeheer, door parkeergelden te heffen en door verbetering van andere vervoerswijzen als fietsen, busvervoer en park-en-ride. De maatregelen bestonden onder andere uit: herziene buslijnen, een nieuw busstation, aanzienlijke kortingen op wekelijkse buskaartjes, verbindingen naar de nabijgelegen park-en-ridelocatie, parkeergelden en parkeerbeheer (met een vast gedeelte van het inkomen te besteden aan MM-maatregelen), fietsenstallingen en douches en sterk verbeterde fietsverbindingen buiten de locatie van de stad naar de locatie.

Zie voor meer informatie de bijlagen (alleen beschikbaar in Engels)

- [C8: Richtlijnen voor planningsbeleid 13 \(PPG13\), S106 planningsverplichtingen en planningsvoorwaarden](#)
- [C9: Ziekenhuis Addenbrookes](#)

3.4.7 Autovrije woningen

In gebieden met uitstekende bereikbaarheid via openbaar vervoer, per fiets en te voet, vormen huizen met geen of weinig parkeergelegenheid een levensvatbaar commercieel product. Het ontbreken van parkeergelegenheid vormt een belangrijke stimulans voor MM.

Normale situatie

Woningprojecten vereisen normaliter een minimaal aantal parkeerplaatsen net als elk ander type project.

Nieuw beleid

Met autovrije of autoarme wijken worden woningprojecten bedoeld waarbij er minder parkeerplaatsen voor auto's worden aangelegd dan de wet vereist, of helemaal geen. De voordelen zijn duidelijk: mensen die hier wonen gebruiken veel minder auto's dan in conventionele projecten. Mobiliteitsmanagement is geen wettelijke eis bij autovrije wijken maar eerder een faciliteit. Maatregelen als informatie over alternatieven voor de auto, een goede fietsinfrastructuur, toegang tot autodeelprojecten enzovoort, faciliteren het leven zonder auto.

Randvoorwaarden

Een randvoorwaarde voor de ondersteuning van autovrije wijken is vooral de locatie van dergelijke projecten. Het wordt aanbevolen ze te stimuleren in meer stedelijke omgevingen waar het openbaar vervoersnetwerk en ook het fietsnetwerk goede mogelijkheden bieden voor het gebruik van alternatieven voor de auto.

Procedure voor integratie en betrokken belanghebbenden

Bij autovrije woningprojecten is er sprake van bottom-upbenaderingen, waarbij specifieke eigenaren van gebouwen bereid zijn te leven "zonder auto of met minder auto" en bereid zijn dit te ondersteunen. De gemeentelijke overheid kan dit soort projecten ondersteunen door belemmeringen weg te nemen. Dit kunnen ze doen door ervoor te zorgen dat er in parkeerverordeningen of in bouwvoorschriften minder parkeerplaatsen worden toegestaan of helemaal geen parkeerplaatsen. Normaliter kan dit worden geregeld door de opname van zinnen als "onder bepaalde omstandigheden kan het minimum aantal parkeerplaatsen minder zijn dan..." of „onder bepaalde voorwaarden hoeven er geen parkeerplaatsen te worden aangelegd“. Vervolgens kunnen deze speciale voorwaarden en omstandigheden worden opgesomd. Als deze aanvullingen niet reeds bestaan in parkeerverordeningen en bouwvoorschriften, zijn er specifieke aanpassingen nodig, wat veelal een besluit op politiek niveau vereist.

Bovendien dient de gebouweigenaar of de ontwikkelaar er normaal gesproken voor te zorgen dat huishoudens met auto's geen toestemming krijgen om een woning te kopen of te huren in het project. Dit kan worden geregeld via een contract tussen de eigenaar / ontwikkelaar en het lokale bestuur; of door ervoor te zorgen dat bewoners van het project niet in aanmerking komen voor parkeervergunningen voor de openbare weg als het project zich in een „blauwe zone“ of een vergelijkbare zone bevindt. Ook moet de procedure in het geval van niet-naleving worden vastgelegd – de eigenaar moet bijvoorbeeld extra parkeerplaatsen aanleggen of moet extra parkeercompensatie betalen als er te veel huishoudens zijn die de regels niet naleven en een eigen auto bezitten of gebruiken. Om te garanderen dat deze regels ook van kracht blijven als het project van eigenaar wisselt, moeten de voorwaarden verbonden zijn aan de grond waarop het project staat, wat een melding vereist in het kadaster.

AUTOVRIJE WIJKEN IN DE STAD HAMBURG, DUITSLAND

In de deelstaat Hamburg worden parkeervoorschriften voor auto's en fietsenstallingen vastgelegd in de bouwvoorschriften. In de verordening (*Globalrichtlinie*) wordt dit verder uitgewerkt en worden er aantallen parkeerplaatsen en fietsenstallingen vastgelegd op basis van het gebruik en de omvang van gebouwen. Hier worden drie verschillende redenen aangegeven voor de reductie van het aantal vereiste parkeerplaatsen: een voordeliger ticket voor het openbaar vervoer voor werknemers van bedrijven; een combinatie van een OV-kaart en een entreebewijs voor evenementen (sport, cultuur) en een autoarm of autovrij woningproject.

In het geval van autovrije woningen moet het project voldoen aan bepaalde eisen zoals goede bereikbaarheid per OV, meer dan 30 woningen, een concept ter vermindering van autogebruik en een verklaring van elke bewoner dat ze afzien van het bezit van een auto. Als aan deze eisen is voldaan, kan de normale standaard van 1 parkeerplaats per woning worden teruggebracht tot 0,2 parkeerplaats per unit.

AUTOVRIJ WONINGPROJECT "GARTENSTADT SIEDLUNG WEISSENBURG, MÜNSTER, DUITSLAND

Het autovrije project "Gartenstadt Siedlung Weissenburg" bestrijkt een gebied van 3,2 ha en bevindt zich in het stedelijk gebied dat "Geistviertel" wordt genoemd, 2,5 km ten zuiden van het centrum van Münster. Er zijn veel faciliteiten dichtbij en aan de rand van het gebied ligt een voorziening voor deelauto's. Het belangrijkste gebied is bestemd voor woningen en in totaal zijn er of worden er 196 accommodaties gebouwd voor autovrije huishoudens op dit voorheen militaire terrein. De units verschillen in grootte, van studio's tot 5-kamerappartementen. De eerste twee bouwprojecten met 70 en 60 units waren gereed voor bewoning in 2001 en 2003. Het derde en laatste project moet gereed komen in 2012. Alle accommodaties zijn gereserveerd voor sociale woningbouw.

De locatie is verbonden met het stadscentrum via een netwerk van fietspaden; een fietser heeft ca. 10 min. nodig. Binnen loopafstand bevinden zich drie buslijnen die om de 10 min. rijden. Met de bus bereikt men het centraal station in ca. 15 min, het centrum in 7 min.

De gemeente eiste 0,2 parkeerplaats per woning voor autodelers en bezoekers. De invoering van een autodeelproject was een van de eisen voor het verminderde aantal parkeerplaatsen. Deze reductie maakt deel uit van de inhoud van het bestemmingsplan en de woningstichting „Wohnungsgesellschaft Münsterland mbH (WGM) moest samen met de gemeente een contract ondertekenen om de bouwvergunning te verkrijgen. Bewoners ondertekenen een contract met de WGM, waarin ze aangeven dat ze geen eigen auto bezitten en gebruiken.

Raadpleeg voor meer informatie over autovrije wijken en MM voor woonwijken en woningen ook de resultaten van het EU-project [ADD HOME](#)

Zie voor meer informatie de bijlagen (alleen beschikbaar in Engels)

- [C10: Autovrije woningen](#)
- [C11: Gartenstadt Siedlung Weissenburg \(autovrij woningproject\)](#)

3.4.8 Toegangsquotering bij multifunctionele projecten

Bij grote projecten en in sommige regelingen is het mogelijk om, als een voorwaarde in de bouwvergunning, het aantal toegestane voertuigritten van en naar een bepaald project te begrenzen.

Normale situatie

Projecten met een gemengd gebruik zoals winkelcentra gecombineerd met restaurants, sportgelegenheden en andere recreatieve faciliteiten, zijn normaal gesproken behoorlijk groot. Dergelijke projecten genereren hoge verkeersvolumes die vaak geluidsoverlast veroorzaken, extra files enzovoort, met name in de spitsuren. Karakteristiek voor dergelijke multifunctionele projecten is dat ze buiten de steden liggen, veelal met een goede aansluiting op snelwegen en met een groot aantal parkeerplaatsen.

Nieuw beleid

Om de negatieve effecten van het verkeer dat dergelijke gebieden met gemengd gebruik genereren te begrenzen, moeten er verschillende strategieën worden ontwikkeld. Allereerst mogen dergelijke projecten, in Zwitserland worden ze druk bezochte lokaties genoemd, alleen worden gebouwd in zones met een uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer. Ten tweede mogen de projecten niet worden gebouwd op greenfields maar meer op brownfields aan de rand van stadscentra.

Bovendien is als aanvulling op restrictief parkeerbeheer in dergelijke gebieden de invoering van zogenaamde toegangsquotering een waardevolle methode om de verkeersvolumes onder controle te houden. Toegangsquoteringsmodellen houden in dat het volume van het autoverkeer dat wordt gegenereerd door een project met gemengd gebruik, een bepaalde hoeveelheid per dag, maand of jaar niet mag overschrijden. De hoeveelheid is enerzijds gerelateerd aan het maximale verkeersvolume dat kan worden opgenomen door de omliggende straten. Anderzijds is het gebonden aan milieudrempels voor luchtvervuiling en geluidsoverlast. Hoewel in een project met gemengd gebruik verschillende typen gebruik worden geïntegreerd (zoals winkels, restaurants, woningen, kantoren) en het aantal parkeerplaatsen samenhangt met deze soorten gebruik (volgens het aantal parkeerplaatsen per type gebruik, vastgelegd in de parkeernormen), biedt toegangsquotering ook grote voordelen aan de eigenaar van het gebouw. Hij of zij kan beslissen hoe de parkeerplaatsen kunnen worden gebruikt en hoeft zich niet te houden aan de regels die zijn vastgelegd in de parkeerverordening. Essentieel is dat het maximum aantal gegenereerde autoritten niet wordt overschreden. Er worden sancties afgesproken tussen de ontwikkelaar en het stadsbestuur voor gevallen van niet-naleving

Toegangsquotering heeft een indirecte invloed op de invoering van mobiliteitsmanagement. De eigenaar van de gebouwen wil het toegestane aantal gegenereerde autoritten niet overschrijden. Als hij binnen deze limiet wil blijven, moet de ontwikkelaar/eigenaar het gebruik van duurzame vervoersmiddelen naar het multifunctionele project ondersteunen: dus mobiliteitsmanagement.

Randvoorwaarden

Het aantal toegestane autoritten en de sancties bij het niet naleven hiervan worden vastgelegd in een contract tussen de ontwikkelaar / gebouweigenaar en de gemeente en dit contract vormt een essentieel onderdeel van het bouwvergunningsproces. Het gebruik van toegangsquotering is zinvol bij projecten met verschillende typen gebruik die veel ritten genereren in een korte tijdperiode. Dit zijn bijvoorbeeld winkels, restaurants, bioscopen of sportevenementen waar bezoekers normaal gesproken niet langer dan 2 tot 3 uren blijven. Verder moeten er goede alternatieven worden geboden voor het gebruik van de auto. Tenslotte moet het aantal ritten van en naar de parkeerterreinen kunnen worden gemeten, bijv. door de parkeerterreinen uit te rusten met slagbomen.

Procedure voor integratie en betrokken belanghebbenden

Het toegangsquoteringsmodel is een redelijk nieuw planningsinstrument dat zijn nut nog moet bewijzen aan beleidsmakers. Dit betekent dat bewustwording zeer belangrijk is. De invoering van een dergelijk model kan het beste worden bepaald op een regionaal niveau. Binnen een regionaal ruimtelijk plan kunnen de locaties van dergelijke multifunctionele projecten worden bepaald en kan invoering van toegangsquotering worden gesteld als voorwaarde.

TOEGANGSQUOTERING IN DE STAD ZÜRICH, ZWITSERLAND

In het toegangsquoteringsmodel wordt het maximum aantal autoritten vastgelegd, dat mag worden gegenereerd door een project respectievelijk door de verschillende typen gebruik op de locatie. Uitgangspunt voor de berekening van de toegestane autoritten is het aantal parkeerplaatsen dat is vastgelegd in de parkeerverordening van de stad Zürich. In tegenstelling tot de parkeerverordening regelt het toegangsquoteringsmodel niet hoe de parkeerplaatsen worden gebruikt. Hierdoor is een zekere flexibiliteit mogelijk bij het beheer van de parkeerplaatsen binnen de voorgeschreven limiet van autoritten per tijdvak.

Het maximum aantal toegestane autoritten wordt berekend op basis van de volgende factoren: het maximum aantal parkeerplaatsen volgens de parkeerverordening van de stad (waarin ook de kwaliteit van de bereikbaarheid van het gebied met openbaar vervoer wordt beschreven), het specifieke mogelijke aantal ritten per type gebruik (het aantal ritten gegenereerd door een bepaald gebruik in een bepaald tijdvak), de capaciteit van het wegennet in het projectgebied en de drempels voor luchtvervuiling en geluidsemissie zoals vastgelegd in de milieuwet. Om toegangsquotering mogelijk te maken moet de ontwikkelaar of de eigenaar een proces doorlopen. Dit proces omvat onder andere monitoren van de ritten, parkeerbeheer en verslaggeving.

Het proces moet periodiek worden gemonitord door een onafhankelijke instelling die verslag uitbrengt aan de verkeersdienst van Zürich. Als het maximum aantal ritten wordt overschreden, kunnen er sancties worden toegepast. Eerst moeten er infrastructurele of organisatorische maatregelen worden ingevoerd maar als deze aanvullende maatregelen niet het bedoelde effect hebben, is de overheid verplicht op te treden volgens de regels die zijn vastgelegd in de parkeerverordening van de stad. De overheid kan de parkeerplaatsen herverdelen onder de verschillende typen gebruik van het project of het totale aantal toegestane parkeerplaatsen verminderen.

De belangrijkste doelstellingen en redenen voor de invoering van toegangsquotering zijn:

- Ontwikkeling mogelijk maken in dichtbevolkte stedelijke gebieden met een hoge verkeersdichtheid.
- Beheersing van de milieueffecten van grote gebouwen/onroerend goedprojecten.
- Flexibel, veelzijdig gebruik van parkeerplaatsen mogelijk maken.
- Het volume van het autoverkeer managen door het vastleggen van maximum aantallen autoritten.

Met de toepassing van toegangsquotering wordt in de planningsfase en voor het gehele project al een contingent van toegestane autoritten vastgelegd. Het rittencontingent kan stap voor stap worden gebruikt in de vorm van een deellimiet, afhankelijk van de voortgang van de bouw van het gehele project. Als gevolg hiervan hoeft de ontwikkelaar niet elke keer toestemming te vragen voor parkeerplaatsen als hij/zij een deel van het project in gebruik neemt. De gemeente kan met het model bestuderen hoe grote en verkeersintensieve projecten zijn te combineren met de capaciteit van het bestaande wegennet aan de ene kant en het milieu aan de andere kant.

SIHL CITY, ZÜRICH, ZWITSERLAND

Sihlcity is een multifunctioneel project in de stad Zürich dat bestaat uit meerdere gebouwen. Op circa 97.000 m² grondoppervlak zijn verschillende typen gebruik als winkels, diensten, cultuur, bioscoop, hotels, fitness, wellness en enkele woningen gehuisvest. Sihlcity telt circa 19.000 bezoekers per dag en er werken ongeveer 2.300 mensen. Het gebied ligt buiten het stadscentrum dichtbij een belangrijke snelweg die doorloopt tot in de stad Zürich. De locatie is ook goed aangesloten op het regionale treinnetwerk (het treinstation ligt bij een van de belangrijke toegangen tot het gebied) en het lokale openbaar vervoerssysteem (één bus- en twee tramhaltes dichtbij). Het gebied heeft bovendien een recreatieve functie voor de omgeving die bestaat uit bedrijven en woningen. Het totale aantal parkeerplaatsen bij Sihlcity is 850. Dit betekent 1 parkeerplaats per 110 m² bruto grondoppervlak.

Binnen het bouwvergunningproces werden verschillende vervoersoplossingen contractueel vastgelegd: het aantal parkeerplaatsen werd vastgesteld op 850 en het parkeren diende te worden belast. De landeigenaren dienden 600 fietsenstallingen en een thuisbezorgservice per fiets aan te bieden. Bovendien moesten de landeigenaren de verbetering van een tram- en een buslijn voor de eerste twee jaar van gebruik financieren. Verder werd er toegangquotering verlangd, dat een maximum aantal gegenereerde autoritten van 8.800 per dag (te bereiken na 5 jaar) moest toestaan.

Zie voor meer informatie de bijlagen (alleen beschikbaar in Engels)

- [C12: Toegangsquoteringsmodel](#)
- [C13: Sihlcity, multifunctioneel project](#)
- [C28: Irvine Spectrum, Orange County, VS – kantoorontwikkeling](#)

3.4.9 Mobiliteitsmanagement aanmoedigen via milieuwetgeving

In bepaalde landen wordt in milieuwetgeving de invoering en het gebruik van MM voor individuele projecten (via het systeem van ruimtelijke ordening) geëist of aangemoedigd.

Normale situatie

Tijdens het onderzoek van een aanvraag voor een bouwvergunning kan ook milieuwetgeving een rol spelen – er kan bijvoorbeeld worden geëist een inschatting te maken van de negatieve effecten voor het milieu van een gebouw of een heel projectgebied tijdens de bouw en het functioneren.

Nieuw beleid

Een belangrijk aspect gezien vanuit milieuperspectief is de hoeveelheid autoverkeer die zal worden gegenereerd door een nieuw project op basis van de omvang, de locatie en het aantal geplande parkeerplaatsen. Het is daarom van belang een aanvrager te verplichten om een milieueffectrapportage in te dienen samen met de aanvraag voor een bouwvergunning of voor een bestemmingsplanwijziging. Als in de milieueffectrapportage ook vervoersgerelateerde aspecten aan de orde komen, kan het zijn dat het aantal parkeerplaatsen moet worden gereduceerd of dat er aanvullende maatregelen nodig zijn om het gebruik van duurzame vervoerswijzen te ondersteunen.

Milieugerelateerd beleid kan ook invloed hebben op reeds bestaande projecten: als de activiteiten van een bedrijf aanzienlijke impact hebben op het milieu, kunnen er jaarlijks te vernieuwen milieuvergunningen worden verstrekt zodra aan de voorwaarden wordt voldaan. In verband met vervoersthema's kan de invoering van mobiliteitsmanagement een voorwaarde zijn.

Randvoorwaarden

Milieuwetgeving wordt normaal gesproken vastgelegd op nationaal niveau. De inhoud verschilt daarom van land tot land. Eerst moet worden vastgesteld of in de bestaande wet de integratie van nieuwe procedures als milieueffectrapportages of de verlening van milieuvergunningen mogelijk is. Als dit niet het geval is, moet de wet dienovereenkomstig worden aangepast maar dit is veelal een nogal tijdrovende procedure.

Procedure voor integratie en betrokken belanghebbenden

De toepassing van nieuw beleid zoals procedures rondom milieueffectrapportages of de verlening van milieuvergunningen wordt normaal gesproken uitgevoerd op lokaal niveau. Net als bij ander beleid dient rekening te worden gehouden met de competitie tussen gemeentes bij het aantrekken van nieuwe en het behouden van bestaande bedrijven. Als dit het stellen van voorwaarden in de weg staat, is het van belang dat er landelijk beleid wordt geformuleerd, waaraan gemeentes zich moeten houden.

De Wet Milieubeheer (of Wm) van 1993 is bedoeld om “het milieu te beschermen”. Onder de verruimde reikwijdte vallen:

- Verbetering van het milieu;
- Stimulering van de correcte verwijdering van afval
- Stimulering van het efficiënte gebruik van energie en grondstoffen;
- Reductie van de schadelijke effecten voor het milieu van personen- en goederenvervoer binnen steden.

Volgens de voorwaarden van deze wet moet circa een kwart van de Nederlandse bedrijven in het bezit zijn van een milieuvergunning om te mogen functioneren. Als de bedrijven een vergunning willen verkrijgen, moeten ze voldoen aan de eisen van de Wm. In de wet wordt gesteld dat (binnen het door de bevoegde overheden vastgelegde kader) bedrijven zelf verantwoordelijk zijn voor de reductie van hun impact op het milieu. Bedrijven kunnen verantwoordelijkheid nemen voor de reductie van hun impact op het milieu door bijvoorbeeld de impact van hun activiteiten te meten en een plan op te stellen om deze te verminderen (op een vergelijkbare manier bevatten MM-plannen fasen van diagnose en actie). Dergelijke diagnoses en actieplannen kunnen ook aandacht besteden aan specifieke milieuaspecten als: energiebesparing en mobiliteitsmanagement.

Met de wet wordt getracht bedrijven verantwoordelijkheid te geven om zelf redelijke stappen te nemen om hun impact op het milieu terug te dringen. Als bedrijven willen uitbreiden, van locatie willen veranderen of eenvoudig hun activiteiten willen voortzetten, moeten ze eens in de drie jaar een vergunning krijgen van de gemeenten, gebaseerd op een aanvraag waarin de bedrijven aangeven hoe ze hun impact op het milieu willen verzachten en minimaliseren. Zodoende kunnen ook de effecten van vervoer naar, van en op de locatie worden opgenomen, hoewel alleen de stad Amsterdam ooit de wet op deze manier interpreteerde. MM werd niet specifiek genoemd in de wet – de definitie van impact op het milieu was veel breder zodat de bedrijven ruimte hadden om zelf hun belangrijkste impact te kiezen.

De Telegraaf is een van de grootste kranten in Nederland. Het is een onderdeel van de Telegraaf Media Groep (TMG) en is gehuisvest op een zeer bereikbare locatie (zowel met het openbaar vervoer als over de weg) op een bedrijventerrein ca. 800 m vanaf station Sloterdijk in het westen van Amsterdam. Het kantoor en de fabriek bieden werk aan 2100 mensen in opmaak, marketing, verkoop, administratie en printen/verzenden. In 2001 vroeg TMG bij de gemeente de periodieke vernieuwing van haar milieuvergunning aan. Deze aanvraag maakte dus geen deel uit van het planningsproces – het betrof een doorlopend proces. Volgens dit proces moesten veel nieuwe organisaties en organisaties die waren verhuisd of hadden uitgebreid (tot 1/1/08) ook een dergelijke vergunning aanvragen. In het geval van TMG, was mobiliteitsmanagement een voorwaarde voor de verlening van de vergunning. In de eis werden door de gemeente echter geen specifieke maatregelen voor mobiliteitsmanagement geformuleerd.

Zie voor meer informatie de bijlagen (alleen beschikbaar in Engels)

- [C14: De Wet Milieubeheer](#)
- [C15: Dagblad De Telegraaf](#)
- [C16: Procedure voor milieueffectrapportage](#)
- [C17: Onderzoek naar vervoerseffecten \(Estudio de tráfico\)](#)
- [C18: Kwaliteitsstandaarden voor het milieu in de Milieuvoorschriften](#)
- [C19: Het project “Toegang tot de stad”](#)

3.4.10 Maximale parkeernormen

Als het aantal door een ontwikkelaar aan te leggen parkeerplaatsen wordt begrensd en er weinig of geen alternatieve parkeergelegenheid buiten de locatie is, is dit een krachtige stimulans voor MM door ontwikkelaars en gebruikers van de locatie.

Normale situatie

Met parkeernormen wordt het percentage (of het aantal) parkeerplaatsen bedoeld, dat kan of moet worden gebouwd in verhouding tot een bepaald aantal vierkante meters van het geplande gebruik in een nieuw project. Normaal gesproken wordt deze verhouding vastgelegd als een minimaal percentage of een minimum aantal plaatsen dat de ontwikkelaar moet bouwen. Met deze aanpak wordt getracht het parkeren op de openbare weg (met name op openbare parkeerplaatsen) te vermijden. Aan de ene kant is het begrijpelijk maar aan de andere kant leidt het gebruik van minimale normen alleen tot de bouw van zeer grote aantallen parkeerplaatsen. Dit trekt weer meer autoverkeer aan. Veel van de parkeerplaatsen zijn echter vaak onderbezet, wat een verspilling van grond is. Parkeernormen worden vaak door de gemeentes zelf bepaald en opgenomen in de lokale parkeerverordening. Dit kan leiden tot situaties waarin de toegepaste normen in een gemeente nogal afwijken van die van de nabijgelegen gemeente.

Nieuw beleid

In het nieuwe beleid worden de normaal toegepaste minimale parkeernormen omgezet naar maximale normen of een bereik van vastgelegde minima en maxima. Bovendien kan ook rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van de locatie via andere vervoerswijzen dan de auto. Het gaat hier om factoren die de maxima verder kunnen verlagen. Deze “reductiefactoren” kunnen worden ingesteld voor verschillende zones van vergelijkbare bereikbaarheidsniveaus.

Het Zwitserse parkeerbeleid (zie bijlage) stelt dit als volgt voor:

- Onderverdeling in zones waarin het bestaande verkeersvolume aan voetgangers en fietsers meer dan 50%, 25 tot 50% of minder dan 25% van het totale verkeersvolume bedraagt;
- Onderverdeling in zones met stopfrequenties van het openbaar vervoer van 5 of meer per uur, 1 tot 4 stops per uur of helemaal geen stops.

Als een nieuw project wordt gepland in een zone waarin het fietsers- en voetgangersverkeer meer dan 50% van het totale verkeersvolume en het aantal stops van openbaar vervoer 5 of meer per uur bedraagt, kunnen de maximale normen voor parkeerplaatsen (of de normen voor de verdeling tussen minimum en maximum aantal parkeerplaatsen) lager zijn dan de normen voor projecten in andere zones.

Het voordeel van dit omgekeerde beleid is duidelijk: er mogen minder parkeerplaatsen worden aangelegd, met name bij nieuwe projecten in dichtbevolkte stedelijke gebieden met een goed openbaar vervoersnetwerk en met een groot aandeel fietsers- en voetgangersverkeer. Als een gevolg hiervan zullen ontwikkelaars mobiliteitsmanagementmaatregelen overwegen omdat ze minder parkeerplaatsen tot hun beschikking hebben.

Randvoorwaarden

Om het beleid van maximale parkeernormen zo effectief mogelijk te maken, moet aan de volgende randvoorwaarden worden voldaan:

- Ter voorkoming van concurrentie tussen gemeenten moet het nieuwe beleid worden ontwikkeld door de nationale of de regionale overheid in de vorm van richtlijnen of een normen voor gemeenten. Het beleid moet steunen op een stevig fundament dat kan worden gebruikt als een referentie voor de integratie van de normen in lokale parkeerverordeningen.
- In het parkeerbeleid van de gemeente dient geen openbaar parkeerterrein voor lang parkeren te worden gepland en in de nabijheid van de locatie (maximaal 15 minuten lopen, voor een werkplek) mogen ook geen gratis parkeerplaatsen voor lang parkeren liggen
- De kwaliteit van het openbaar vervoersnetwerk dient redelijk hoog te zijn en OV dient een reëel alternatief voor autogebruik te zijn.

De belangrijkste belanghebbenden bij de implementatie

Zoals vermeld in de voorgaande paragraaf moeten de richtlijnen of de norm worden ontwikkeld op regionaal of nationaal niveau. De belanghebbenden die het initiatief moeten nemen, zijn daarom de diensten voor vervoersplanning. De richtlijnen worden geïmplementeerd op het niveau van de individuele gemeente die ze moet opnemen in de eigen lokale parkeerverordening. Voor de aanpassing van de verordening is normaal gesproken een politiek besluit nodig.

MAXIMALE PARKEERNORMEN, ENGELAND, GB

Zoals hun naam al suggereert, worden in de maximale parkeernormen in Engeland landelijk geldende maximum aantallen parkeerplaatsen vastgelegd, die mogen worden aangelegd bij nieuwe projecten. De maximale parkeernormen vormen een bijlage bij Planning and Policy Guidance 13 (PPG13), hoewel ze pas in de laatste versie van PPG13 in 2001 zijn geïntroduceerd. In eerdere versies van PPG13 werd voorgesteld dat gemeenten hun eigen maximale normen zouden instellen op lokaal niveau, maar veel gemeenten waren hiertoe niet bereid uit angst dat buurgemeenten minder restrictieve normen zouden instellen om projecten aan te trekken.

De normen in PPG13 hebben geen betrekking op woningprojecten; deze worden behandeld door een andere PPG (PPG3) en hierbij wordt een maximum gesteld van 1,5 plaats per woning in een gebied – dit houdt in dat sommige kunnen worden gebouwd met meer plaatsen en andere met minder, zo lang het gemiddelde maar 1,5 plaats is. De normen en de minimumomvang van projecten waar ze betrekking op hebben, worden weergegeven in de volgende tabel:

Gebruik	Nationale minimum parkeerstandaard 1 plaats per vierkante meter (m ²) van bruto grondoppervlak tenzij anders vermeld	Drempel in m ² waarboven standaard van toepassing is (bruto grondoppervlak)
Retail food	1 plaats per 14 m ²	1000 m ²
Retail non-food	1 plaats per 20 m ²	1000 m ²
Bioscopen en conferentiefaciliteiten	1 plaats per 5 stoelen	1000 m ²
D2 (anders dan bioscopen, conferentiefaciliteiten en stadions)	1 plaats per 22 m ²	1000 m ²
B1 inclusief kantoren	1 plaats per 30 m ²	2500 m ²
Hoger en voortgezet onderwijs	1 plaats per 2 stafleden - 1 plaats per 15 studenten	2500 m ²
Stadions	1 plaats per 15 stoelen	1500 stoelen

PPG13: planningpolicyguidance/ppg13

Dit betekent dat veel overheden maximale normen voor grote projecten en minimale normen voor kleinere projecten hanteren. De normen hebben een wettelijke status als onderdeel van de planningsrichtlijn. Ze kunnen worden genegeerd maar als dit gebeurt, moet er een zeer goede reden zijn om dit te doen. Als een gemeente een vergunning verleent voor een gebouw met meer dan de nationaal toegestane maximale normen, kan de nationale overheid dit besluit terugdraaien. In het algemeen worden ze echter redelijk consistent toegepast.

ONTWIKKELINGSPLAN VOOR DE STAD CORK (PARAGRAAF 49 BELEID T12), IERLAND

Lokale ontwikkelingsplannen (LDP's – de officiële titel in Ierland) zijn het belangrijkste mechanisme in het Ierse planningssysteem voor sturing en regulering van ontwikkeling. Als een planningsautoriteit moet de gemeenteraad van Cork een ontwikkelingsplan opstellen. In het plan kan de raad beleidsmaatregelen uitwerken die relevant worden geacht voor de ontwikkeling.

Wat betreft de bestrijding van milieu- en vervoerseffecten van ontwikkeling bevat het Ontwikkelingsplan voor de stad Cork een beleid T12 dat luidt „[de raad eist dat] mobiliteitsmanagementplannen worden voorbereid en ingevoerd voor alle significante nieuwe en uitgebreide projecten“. In de ondersteunende tekst voor het beleid worden wat meer details uitgewerkt en wordt uitgelegd wat een MM-plan is, wat het kan bevatten en hoe het dient te worden ingevoerd – inclusief de eis voor een MM-coördinator op de grootste projecten die onder het beleid vallen. Ook wordt de noodzaak benadrukt van doelstellingen, monitoring hiervan en regelmatige rapportage aan de gemeenteraad. Het beleid wordt ondersteund door maximale parkeernormen voor alle nieuwe projecten, waarbij enkele projecten geen extra parkeerplaatsen mogen aanleggen.

Zie voor meer informatie de bijlagen (alleen beschikbaar in Engels)

- [C20: Maximale parkeernormen](#)
- [C21: Ontwikkelingsplan voor de stad Cork \(paragraaf 49 beleid T12\)](#)
- [C22: De Zwitserse Norm voor parkeernormen \(SN 640 281\)](#)
- [C23: Fietsenstallingen als onderdeel van het ruimtelijk plan van een gemeente](#)
- [C24: Parkeerverordening van de stad Krakau](#)

3.4.11 Parkeercompensatie

Soms mogen ontwikkelaars minder parkeerplaatsen aanleggen dan ze normaal zouden moeten bij een project met de geplande omvang of ze worden er toe aangemoedigd. Het geld dat zo wordt verkregen, kan dan soms worden gebruikt voor MM.

Normale situatie

Als ontwikkelaars niet het vereiste aantal parkeerplaatsen kunnen aanleggen op de grond van het geplande project of in een van de aangrenzende gebieden, moeten ze aan de gemeente een bepaald geldbedrag betalen. Normaal gesproken wordt het bedrag vastgesteld in de lokale parkeerverordening en wordt het gebruikt door de gemeente om parkeerplaatsen aan te leggen, bij voorkeur in de nabijheid van het project zodat ze kunnen worden gebruikt door de toekomstige gebruikers van de locatie. Ook wordt het geld gebruikt om park-en-ridefaciliteiten te financieren of in sommige gevallen alternatieve vervoerswijzen.

Nieuw beleid

Het geld kan ook worden gebruikt voor de verbetering van het openbaar vervoer en het fietsnetwerk, met name in nieuwe ontwikkelingszones. Hierdoor kunnen er betere alternatieven worden geboden voor het autogebruik. Een andere mogelijkheid is dat de gemeente een deel van het compensatiebedrag aan de ontwikkelaar geeft onder de voorwaarde dat hij/zij bij het nieuwe project een serie maatregelen invoert om het autogebruik te reduceren. Deze strategie kan een onderdeel vormen van de onderhandelingen tussen ontwikkelaar en gemeente.

Randvoorwaarden

Geld uit parkeercompensatie kan alleen worden gebruikt voor andere doeleinden dan de aanleg van parkeerplaatsen of een punt van onderhandeling zijn als de lokale parkeerverordening wordt aangepast. Mogelijk is aanpassing van de bouwverordening of de wet op de ruimtelijke ordening nodig.

De belangrijkste belanghebbenden bij de implementatie

De procedure voor parkeercompensatie kan alleen worden aangepast door een politiek besluit op lokaal en vaak ook het hogere overheidsniveau. Als de overheid wetgeving aanpast waarin wordt gerefereerd aan lagere wetgeving, kan zij er zeker van zijn dat alle gemeentes in een land of een regio hun lokale regels dienovereenkomstig wijzigen.

PARKEERVERORDENING EN PARKEERCOMPENSATIE IN NOORDRIJN-WESTFALEN (NRW), DUITSLAND

Het wettelijke kader voor parkeren is de nationale Federale Bouwwet (*Baugesetzbuch*). De Bouwwet van de deelstaat Noordrijn-Westfalen (*Bauordnung NRW: BauO NW*) vult dit kader aan. De wettelijke basis voor parkeerverordeningen en parkeercompensatie in NRW is § 51 BauO NW.

De belangrijkste punten:

- Verplichting tot aanleg van parkeerplaatsen in het bouwvergunningsproces (als er autoverkeer wordt verwacht),
- Vergelijkbare verplichting tot aanleg van fietsenstallingen in het bouwvergunningsproces (geen kwaliteitsnormen),
- Mogelijkheid om het aantal parkeerplaatsen te begrenzen (vanwege het stedelijk ontwerp, het vervoer of uit veiligheidsoverwegingen) door een gemeentelijke verordening;
- Mogelijkheid van parkeercompensatie via een akkoord met de gemeente (criteria: aanleg is onmogelijk of niet acceptabel, zelfs op nabijgelegen grondstukken);
- Compensatiegeld is bestemd voor de verbetering van de bereikbaarheid van de locatie; na een aanpassing in 2000 is het ook te gebruiken voor investeringsmaatregelen voor OV of fietsverkeer.

Gemeentes kunnen aanvullende lokale parkeerverordening opstellen om parkeren als onderdeel van het bouwvergunningsproces verder in te vullen of om ontwikkelingsplannen op te stellen.

Parkeercompensatie is mogelijk als vanwege het stedelijk ontwerp en de aangrenzende gebieden (met name in stadscentra) of het vervoerssysteem het onmogelijk is om alle minimaal vereiste parkeerplaatsen op de locatie aan te leggen. Als dit niet mogelijk is, moeten er parkeerplaatsen worden aangelegd op een ander grondstuk in de directe nabijheid. Als dit ook niet mogelijk is, betaalt de ontwikkelaar een bepaald geldbedrag aan de gemeente. Dit bedrag is vastgelegd in een lokale parkeerverordening en moet worden gebruikt voor parkeerfaciliteiten, OV of voor fiets- of andere vervoersinfrastructuur. Zo kan het verwachte autoverkeer cq. de verwachte vraag naar parkeerplaatsen worden opgevangen. Ook kunnen alternatieven voor autogebruik worden verbeterd om de vraag naar parkeerplaatsen te reduceren.

TECHNOLOGIEPARK “PHÖNIX-WEST”, DORTMUND, DUITSLAND

De locatie ligt in het stedelijk gebied van Dortmund, ongeveer op 5 km ten zuiden van het stadscentrum, dicht bij het centrum van het stadsdistrict Hörde. Het hele gebied van Phoenix-West bestrijkt ca. 110 ha en het wordt ontwikkeld als een bedrijvenpark met enkele kleinere diensten, winkels en recreatieve / culturele faciliteiten. Sommige gebouwen zijn al in gebruik maar het belangrijkste gebied diende uiterlijk 2015 te zijn ontwikkeld

In het ontwikkelingsplan staan redelijk restrictieve parkeervoorschriften en er zijn slechts enkele parkeergelegenheden op de openbare weg gepland. Alternatieven op de locatie zijn ondergrondse parkeergarages of parkeergarages met meerdere etages. Omdat die duur zijn, biedt het mobiliteitsconcept van de stad alternatieven: de ontwikkelaars kunnen (deels) compensatiegeld betalen voor parkeerplaatsen die ze niet kunnen bouwen (de overheid bouwt vervolgens openbare parkeergarages) en/of ze kunnen een mobiliteitsconcept opstellen voor hun project en MM-maatregelen invoeren. In dit geval zal de vraag naar parkeerplaatsen afnemen en daarom zal de overheid de verplichting tot aanleg van enkele of alle parkeerplaatsen die anders nodig zijn, schorsen. Dit vormt een punt van onderhandeling en op het moment van schrijven (augustus 2009) waren er hierover nog geen beslissingen genomen.

Zie voor meer informatie de bijlagen (alleen beschikbaar in Engels)

- [C25: Parkeerverordeningen en parkeercompensatie in Noordrijn-Westfalen](#)
- [C5: Technologiepark “Phönix-West”](#)

3.5 Monitoren en bijsturen van afspraken

Zodra MM is vastgelegd in het bouwvergunningproces, kan dit leiden tot het volgende:

- De ontwikkelaar / gebruiker implementeert bepaalde maatregelen bijv. fietsenstallingen, een nieuwe busdienst of carpoolprojecten. Dit noemen we **output**.
- Door MM worden doelen gesteld voor het mobiliteitsprofiel van het project: vijf jaar na opening moet bijvoorbeeld 50% van de ritten naar en van de locatie worden gemaakt met andere vervoersmiddelen dan de auto. Dit noemen we **outcome**.

Output kan worden gemeten door observatie. Ook kan de ontwikkelaar/gebruiker worden verplicht bewijs te overleggen bij de gemeente dat de maatregelen zijn ingesteld.

Outcome moet worden gemonitord door telling of onderzoek. Begeleiding bij het opstellen en uitvoeren van onderzoeken kunt u krijgen van het MAX-instrument MaxSumo (www.max-success.eu). In hoofdlijnen moet in het onderzoek worden gemeten hoe mensen van en naar de locatie reizen. Regelmatige herhaling is aan te bevelen. De onderzoekers moeten onafhankelijk zijn om partijdigheid of beïnvloeding van het onderzoek te voorkomen.

Het is aan te bevelen dat gemeenten regelmatig contact hebben met de ontwikkelaar/gebruiker van de locatie om op de hoogte te zijn van de voortgang van het MM-plan en om mogelijke problemen te helpen oplossen.

Als output of outcome niet worden gehaald, moet er een of andere sanctie worden toegepast anders is er weinig aanleiding voor de ontwikkelaar/gebruiker om het MM-plan sowieso in te voeren. Sancties kunnen (een en ander is afhankelijk van het planningsstelsel):

- Introductie van aanvullende MM-maatregelen op de locatie;
- Een verplichting om het aantal parkeerplaatsen te reduceren;
- Geen terugbetaling van de waarborgsom (geldbedrag) die aan de gemeente is betaald tijdens het bouwvergunningproces. Deze waarborgsom wordt aangehouden door de gemeente en gebruikt om vervoersmaatregelen te financieren als compensatie voor het gebrek aan succes van het MM-plan.

Het is van essentieel belang de verwachte output en outcome, de wijze van monitoring en de mogelijke sancties vast te leggen in een schriftelijke overeenkomst of een contract dat onderdeel uit maakt van de bouwvergunning.

Meer informatie over monitoring en bijsturing vindt u op

<http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/travelplans/tpp/goodpracticeguidelines-main.pdf>

4 Diversiteit in planningssystemen

In dit hoofdstuk worden enkele aanbevelingen gedaan hoe gebruikers deze handleiding kunnen toepassen in hun eigen land. Deze aanbevelingen zijn gebaseerd op waarnemingen hoe MM is geïntegreerd in het planningssysteem in Zwitserland en in Groot-Brittannië en hoe het idee is ontvangen tijdens workshops voor planningssimulatie in landen waar het concept nieuw is, zoals in Spanje, Slovenië, Polen en Litouwen.

Volgens MAX WP D kan integratie van MM en planning per locatie worden vertaald naar een nieuwe context. Dit hangt af van de vraag of er tijdens het planningsproces mensen meewerken die een belang hebben bij integratie en hier kennis over hebben.

Een meer systematische en frequente integratie van MM en planning vergt meer tijd en vereist een voortrekkersrol door de nationale of regionale overheid of ondersteuning.

4.1 Overdraagbaarheid

In veel Europese projecten is het de vraag hoe goede ervaringen in een bepaald land kunnen worden overgedragen naar andere landen. Deze vraag speelde ook in dit onderzoek. Daarom zijn de planningssystemen van een tiental landen onderzocht. Daarnaast zijn in vijf landen workshops georganiseerd om te bekijken wat de mogelijkheden zijn voor het integreren van mobiliteitsmanagement in de ruimtelijke ordening.

Zelfs in landen waar mobiliteitsmanagement nieuw is, blijkt er aandacht voor de integratie van mobiliteit en ruimtelijke ordening. Dit constateerden we in Slovenië, Spanje en Polen.

Het was ondoenlijk om voor ieder land te beoordelen wat de (on)mogelijkheden zijn van de wettelijke kaders. Het is aan de lezer om dit te onderzoeken.

Uit de inventarisatie zijn de volgende conclusies getrokken:

- Er zijn veel overeenkomsten in planningssystemen, met name in de manieren waarop lokale plannen en ontwikkelingsplannen worden opgesteld en in de verantwoordelijkheden van verschillende overheidsniveaus in het planningssysteem.
- **In veel landen zijn er mogelijkheden om MM in het planningsproces te integreren.** In ieder geval via onderhandeling. Iedere gemeente kan zelf bepaalde waar en wanneer dit gewenst is. De integratie van MM in het planningsproces via onderhandeling kan eenvoudig worden ingevoerd en stap voor stap worden uitgebreid.

- Veel methoden **zijn vertaalbaar** maar ze kunnen **in het begin** alleen worden vertaald **naar enkele projecten**. Het gaat hierbij om projecten waarbij een of twee gebruikers van de locatie of lokale politici een bijzonder belang bij MM hebben en er de kennis over hebben of waar het beheer van vervoerseffecten van nieuwe projecten een bijzonder hoge lokale politieke prioriteit heeft. Zo zijn de principes uit het Britse concept geïntroduceerd in Slovenië. Daar is het nu de uitdaging om van eenmalige naar structurele toepassing te komen.
- Het is bijvoorbeeld mogelijk om te onderhandelen over een vervoersplan voor een nieuw project in Slovenië als het idee wordt ondersteund door lokale belangen en als er mensen bij betrokken zijn die over enige kennis/bewustwording van het concept beschikken – maar dit is wellicht slechts het geval voor enkele projecten, in ieder geval in het begin.
- De belangrijkste voorwaarden voor de **vertaling** van ervaring en praktijk van een land naar een ander zijn dus **kennis van die praktijk** (wat is bijvoorbeeld een vervoersplan en waarom kan het voordelen opleveren als het wordt geïntegreerd in een nieuw project) en de **politiek wil of het politieke belang** om de vertaling te maken en iets nieuws uit te proberen. Zoals reeds eerder opgemerkt hebben ambtenaren soms meer belang en een grotere bereidheid dan politici: de eerste stappen in de integratie van MM in het planningsproces in Nottingham, Groot-Brittannië, werden bijvoorbeeld genomen vanwege de belangen en de kennis van lokale ambtenaren.
- Bij de **volgende stap in het vertaalproces** wordt beleid dat voorheen ad-hoc werd toegepast, omgezet in beleid dat **geïstitutionaliseerd is in het planningsstelsel voor ruimtelijke ordening en vervoer**. Hiervoor moeten op **regionaal en nationaal niveau** wellicht **beleid en de wetten** worden gewijzigd. Voor een dergelijke wijziging moet op nationaal en regionaal niveau worden gelobbyd. Hier is enig politiek inzicht voor nodig. In Groot-Brittannië en in Zwitserland worden MM en ruimtelijke plannen geïntegreerd omdat hiervoor beleid bestaat maar ook omdat hogere overheidsniveaus op grond van de planningswet enige controle hebben over gemeentes bij het opstellen van plannen en de verlening van bouwvergunningen. Het is mogelijk dat in landen waar hogere overheidsniveaus minder controle kunnen uitoefenen, de implementatie van nationaal of regionaal beleid op het gebied van integratie – als het bestaat – meer zal verschillen.
- **Er kunnen wettelijke barrières** zijn voor de directe vertaling van beleid: in Slovenië moet bijvoorbeeld de nationale bouwverordening worden gewijzigd om het gebruik van maximale parkeernormen voor woongebieden mogelijk te maken. In dit geval zijn creatieve oplossingen nodig; of het beleid kan eenvoudigweg niet worden omgezet en men moet dit accepteren.

Hoe het beleid of de praktijk aan te passen moet lokaal worden beoordeeld op basis van kennis over de toepassing in het ene land en over de verschillen in het andere land. Op basis van de inzichten uit de plannings simulatie in de MAX-workshops kan beleid zonder veel aanpassing worden vertaald.

Wanneer regionale of nationale overheden zulk beleid ontwikkelen, is het belangrijk vast te leggen dat lagere overheden zich hieraan moeten houden en het beleid overnemen in hun eigen richtlijnen.

4.2 Stap voor stap naar integratie

Als een doelstelling van het vervoersbeleid is de bereikbaarheid te maximaliseren met zo gering mogelijke vervoerseffecten voor milieu en files, is al het beleid dat wordt opgesomd in deze handleiding en samengevat in paragrafen 2.2.1 en 3.4.2 aan te bevelen. Alleen als er een wettelijk obstakel bestaat, kan de invoering van het beleid niet worden overwogen op de korte tot middellange termijn. Welk type beleid bij voorkeur is in te voeren

hangt af van de wettelijke situatie, de bestaande planningsinstrumenten en de politieke wil in een land, een regio of een gemeente.

Overheden die mobiliteitsmanagement willen integreren in ruimtelijk beleid, kunnen het beste de onderstaande volgorde aanhouden:

- Begin met **advies over MM en bewustmaking** over de integratie van MM en ruimtelijke plannen. Advies kan altijd worden gegeven. Op een bepaald punt in de eerste fase van de aanvraag van een bouwvergunning – als een aanvrager contact opneemt met de overheid - krijgt hij of zij advies over de integratie van vervoersthema's en MM. Wat hij of zij doet met deze informatie/ dit advies, daarvoor is geen voorwaarde of een document nodig.
- **Onderhandel bij grote projecten over de integratie van MM en ruimtelijke plannen** met het argument van verbeterde bereikbaarheid voor allen (en daarom een grotere markt) en sociale integratie (niet-commerciële projecten) zonder verplichtingen of voorwaarden te stellen;
- Ga na of u **bestaande regelgeving kunt uitbreiden** in het normale bouwvergunningsproces en gebruik het reeds bestaande systeem van voorwaarden/verplichtingen of aanvullende contracten met ontwikkelaars om hierin de verplichting tot invoering van MM op te nemen.
- Zoek **gemeenten**, bij voorkeur die met zeer grote ontwikkelingsdruk, die **bereid zijn een stap verder te gaan**: om de vertaalbaarheid van beleid naar uw wettelijk systeem na te gaan, om onderhandelingen te sturen, om hun eigen handleiding over MM te ontwikkelen en (waar de wet dit toestaat) om maximale parkeernormen in stellen of contingentmodellen toe te passen. Deze gemeenten vormen de koplopers.
- In sommige landen kan het handig zijn om **externe, nationale of internationale “experts”** in te huren **om het idee van integratie te verkopen** – afhankelijk van de vraag of aan hun mening meer waarde wordt gehecht dan aan die van de lokale mensen;
- **Maak mensen bewust** op alle overheidsniveaus door te wijzen op **de voordelen van wijzigingen in wetten en beleid**.

Dit proces zal zeker niet altijd eenvoudig zijn. Met name door wetgeving in bepaalde deelnemende landen kunnen bepaalde aspecten van de integratie van MM en planning moeilijk uit te voeren zijn. Bovendien is het proces van opbouw van bewustwording en steun voor integratie vooral een communicatieproces gedurende een behoorlijk lange tijd. In tijden van hogere economische groei en in gebieden met hogere ontwikkelingsdruk en meer verkeersknelpunten zal de boodschap beter worden ontvangen, zeker als deze kundig wordt gecommuniceerd door enthousiaste voorstanders die een sterke en duidelijke boodschap hebben.

Achtergrondrapporten

Als u meer informatie wenst over het MAX-onderzoek of wilt weten waarop de aanbevelingen zijn gebaseerd, raadpleeg dan de volgende rapporten:

- *State of the Art report - WPD, Integrating planning and Mobility Management* (2007)
- *Comprehensive State of the Art report – Annex D* (2007)
- *Working Stage Analysis 1: Comparison of integration of sustainable transport, Mobility Management and land use planning in WP D Partner countries* (2008)
- *WP D Working Stage Simulations: Common report on 'planning simulation workshops'* (2008)

Deze en andere rapporten van het project MAX - Succesvolle Bewustwordingscampagnes over Mobiliteit en Strategieën voor Mobiliteitsmanagement – kunt u downloaden via www.max-success.eu. Andere nuttige informatie en MAX-instrumenten voor het gebruik en de integratie van mobiliteitsmanagement op verschillende wijzen kunt u downloaden via www.epomm.org of www.max-success.eu.

Meer ondersteuning en contactgegevens

Als u meer ondersteuning wenst bij de integratie van MM en ruimtelijke plannen in uw stad of regio, neem dan dan contact op met een van onze MAX WP D-partners.

Germany

Janina Welsch
ILS - Research Institute for Regional and Urban
Development gGmbH
P.O. Box 101764
D-44017 Dortmund
janina.welsch@ils-forschung.de
www.ils-research.de

Lithuania

Kristina Gaučė
Vilnius Gediminas Technical University
Saulėtekio al. 11
LT-2040 Vilnius
kris@ap.vgtu.lt
www.vgtu.lt

Poland

Aleksandra Faron
Cracow University of Technology
Warszawska 24
PL-31155 Krakow
ola@transys.wil.pk.edu.pl
www.pk.edu.pl

Slovenia

Aljaž Plevnik
University of Maribor, Faculty of Civil Engineering
Smetanova ulica 17
SI-2000 Maribor
aljaz.plevnik@uirs.si
www.fg.uni-mb.si

Spain

Caroline Mattsson
ETT - Equipo de Técnicos en Transporte y Territorio
S.A.
C/ Explanada, 8, 1º
ES-28040 Madrid
cmattsson@ett.es
www.ett.es

Sweden

Christer Ljungberg
Trivector Traffic AB
Åldermansgatan 13
SE-22764 Lund
christer.ljungberg@trivector.se
www.trivector.se

Switzerland

Roberto De Tommasi
synergo, Mobilität - Politik - Raum
Grubenstrasse 12
CH-8045 Zürich
detommasi@synergo.ch
www.synergo.ch

United Kingdom

Tom Rye
Edinburgh Napier University
10 Colinton Rd
Edinburgh EH10 5DT
t.rye@napier.ac.uk
www.napier.ac.uk

Bijlage I: Voorbeelden van beleidsintegratie

The following case studies provide examples of existing policies which encourage the integration of land use with transport planning to promote more sustainable transport patterns.

<i>Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Applied in</i>	<i>Country</i>
B1	Planning Policy Guidance 13 (PPG13)	England	UK
B2	Greater Dublin Regional Planning Guidelines	Greater Dublin	Ireland
B3	Regional structure plan for the localisation of Heavily Frequented Sites (HFS) of the Agglomeration of Biel	Agglomeration of Biel	Switzerland
B4	Determination of the localisation of Heavily Frequented Sites (HFS) in the Cantonal Structure Plans	Swiss Cantons	Switzerland
B5	Edinburgh and Lothians Structure Plan (ELSP)	Lothian region, Scotland	UK
B6	South Dublin Development Plan	South Dublin	Ireland
B7	Regional Land Use Plan	German regions	Germany
B8	Land Use Development Plan	all parts of Ireland	Ireland
B9	Cantonal Structure Plan	Swiss Cantons	Switzerland
B10	Cooperation between spatial planning and transport planning offices within the administration of the Canton of Aargovia	Canton of Aargovia	Switzerland
B11	Cooperation between regional transport and regional planning in Southeast Scotland	Southeast Scotland/Edinburgh region	UK

B1	Planning Policy Guidance 13 (PPG13)	
Applied in: England	Country: United Kingdom	Produced by: Department of Communities and Local Government
Type of policy: Guideline	In force since: 1994	Level of application: all levels
<p>Content:</p> <p>PPG13 deals with the location, mix and density of development; and with supporting transport measures for new development. It recommends that, when drawing up development plans, local authorities should:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Increase the density of development, • Increase the mix of uses, • Ensure that higher density development is located in areas that are well served by public transport, or capable of being well served by public transport, • Concentrate development in areas where there is already a significant population, to avoid urban sprawl and increase the probability that the settlement is big enough to support services locally, so that people do not have to travel for them, • Take into account their own and other authorities' proposals for new public transport infrastructure and services, so that development can capitalise on these. <p>PPG13, although a planning document, also encourages local authorities to implement sustainable transport measures to support sustainable access to their developments.</p> <p>With regard to decisions on building permission, PPG13 encourages local authorities to secure travel plans (site based MM plans) from developers through this process, to use Section 106 planning obligations to secure financial contributions to off-site transport improvements/measures.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>PPG13 helps to achieve the objectives of the current law governing planning in England, the Planning and Compulsory Purchase Act 2004. In this, local authorities have a duty to protect the environment in their planning activities. In addition, PPG13 is designed to assist the achievement of transport policy objectives, such as reduced congestion, greater social inclusion and a better environmental performance for transport. It is also intended to reduce pressure on greenfield land on the edge of towns, by focusing development more on brownfield sites in existing built-up areas.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>It must be taken into account to at least to some extent in developing plans and making planning decisions.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>The need for integration and coordination of land-use and transport planning is a requirement of PPG13 and should feature in every development plan and major planning decision. But how strongly this is applied and leads for example to development focused on public transport axes differs from area to area.</p>		
Targeted at: planning authorities	How binding is the policy? between mandatory and voluntary (explained in additional comments)	

Influenced by main policies:	
<ul style="list-style-type: none"> • Planning and Compulsory Purchase Act 2004 	
Effectiveness:	
<p>No publicly available monitoring has been carried out of the effectiveness of PPG13. Anecdotally it appears that more development has taken place in town and city centres since the publication of PPG13 than previously; and that it has led to the use of the planning system as a significant trigger to site mobility plans. However, there is no overall analysis of these progress reports that is publicly available.</p>	
Information sources:	
<ul style="list-style-type: none"> • Section 106 planning obligations (agreements) • PPG13 	
Additional comments:	
<p>The British planning system is not as codified as others. Planning guidance such as PPG13 should be taken into account by planning authorities when they are drawing up plans and making planning decisions. However, if there are other good reasons not to take PPG13 into account, and a good case can be made, then other considerations may take precedence. In addition, PPG13 is written in a way that allows a great deal of interpretation of its policies – for example, a location that is judged to be “well-served by public transport” in one local authority area might not be in another.</p>	
Information provided by:	Date:
Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom	17.12.2008

B2		Greater Dublin Regional Planning Guidelines	
Applied in: Greater Dublin		Country: Ireland	Produced by: National Government with input from regional and local authorities
Type of policy: guideline		In force since: 2004	Level of application: regional level
<p>Content:</p> <p>The Greater Dublin Regional Planning Guidelines (GDRPG) are produced in accordance with the requirements of the Planning and Development Act 2002. The Guidelines provide the overall strategic context for the Development Plans for the local authorities in the region, and also provide a framework for future investment in infrastructure including transport. The Greater Dublin Area (GDA) consists of Dublin City and the counties of Dun Laoghaire-Rathdown, Wicklow, Kildare and Fingal ("the metropolitan area") and, in addition, the counties of Meath, Wicklow and Kildare ("the hinterland"). The intention is that the planning authorities take into account the policies in the GDRPG when drawing up their own plans; since the plans go through a period of scrutiny by public and central government before they are adopted, it is possible for national government in particular to require changes to a plan so that it better reflects both national and regional guidance. Although guidance, the GDRPG has legal status since it is required to be produced under the law. However, it is in itself not a law that must be followed <i>to the letter</i>; it is rather guidance that can be interpreted.</p>			
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The Guidelines propose that the strategy will follow a development path that will:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consolidate development and increase overall densities of development which will lead to a more compact urban form, relative to the size of the population; and • Facilitate the provision and use of a considerably enhanced public transport system. <p>The reason for this is to combat the major congestion problems that Dublin suffers, and also to create a more sustainable city to contribute to Ireland's CO2 reduction targets within the EU as a whole.</p>			
Targeted at: planning authorities		How binding is the policy? between mandatory and voluntary (explained in additional comments)	
<p>Influenced by main policies:</p> <p>see additional comments</p>			
<p>Effectiveness:</p> <p>A qualitative review of one Development Plan in the Greater Dublin area shows that there has been considerable interpretation of the GDRPG by the authors of the plan; its intent in terms of sustainable transport and the location of development is significantly watered down. No systematic review of the effectiveness of the GDRPG has been carried out.</p>			
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • South Dublin Development Plan • Regional Planning Guidelines – Greater Dublin Area 			

Additional comments:

The various documents that should have influenced the GDRPG are:

- [The National \[Infrastructure\] Development Plan](#) and [National Spatial Strategy](#),
- [Sustainable Development, a Strategy for Ireland](#)
- [National Anti Poverty Strategy](#)
- [Guidelines on Local Agenda 21](#)
- [National Climate Change Strategy](#)
- [The Dublin Transportation Office's regional transport strategy](#)

The regional planning guidelines can be applied very differently by different authorities and as long as they are able to justify how they have applied them to their development plan, this inconsistency in application is entirely lawful.

Information provided by:

Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom

Date:

17.12.2008

B3	Regional structure plan for localisation of Heavily Frequented Sites (HFS) of the Agglomeration of Biel (<i>Regionaler Richtplan verkehrsentensive Vorhaben in der Agglomeration Biel</i>)	
Applied in: Agglomeration of Biel	Country: Switzerland	Produced by: Spatial Planning Association of the Region of Biel
Type of policy: plan	In force since: 2004	Level of application: regional and local level
<p>Content:</p> <p>In order to fulfil the objective of the cantonal Clean Air Action Plan, the structure plan of the Canton of Berne defines among others a maximum quota of 575,000 car-km per day which are allowed to be generated between 2002 and 2015 from HFS located in the whole Canton. For each of the 3 agglomerations Berne, Thun and Biel the structure plan assigns a "credit of car-km". For the agglomeration of Biel an amount of 45,000 car-km per day within the mentioned time frame is reserved. In the Canton of Berne HFS are defined as buildings, which are generating more than 2000 car-trips per day. Therefore it does not matter if it is a new or an enlargement of an existing building. The cantonal structure plan states furthermore that the defined "credits of car-km" has to be assigned to adequate locations for HFS. They should be placed nearby densely populated areas and areas with a concentrated amount of working places. A good accessibility with car and public transport is another precondition to take into consideration.</p> <p>On the base of the mentioned preconditions by the cantonal structure plan the municipalities enclosed in the agglomeration of Biel elaborated a so-called regional structure plan for the localisation of HFS. Thereby following working steps have been adopted:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pre-selection of adequate sites for HFS within the agglomeration on the base of spatial planning criteria, • Coordination agreement (2002) between the tackled municipalities and the cantonal departments involved with following stipulations: geographical assignment of HFS - localisations, assignment of the credits of car-km to the single localisations, controlling procedures, legal fixation in the regional structure plan within 2 years, adjustment of the structure plan on parking of the city of Biel. • Development of a regional structure plan for the localisation of HFS in the agglomeration, which is legally binding for the municipalities of the whole agglomeration, following the requirements of the building law of the Canton of Berne. 		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The Clean Air Action Plan of the Canton of Berne states that the defined objectives for air and climate protection can (only) be achieved, if the traffic volumes within the canton derived from individual motorized transport between 2000 and 2015 are not augmenting more than 8 % or 1,3 Mio. of car-km per day. Fixed in the cantonal structure plan, 4,5 % (725,000 car-km per day) of the volume is allocated in general for the development of the municipalities. 3.5 % (575,000 car-km per day) are dedicated to the development of HFS within the whole Canton.</p>		
Targeted at: planning authorities (regional and/or local) and developers (public or private)	How binding is the policy? mandatory	
<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Structure plan of the Canton Berne (in German) • Clean Air Action Plan of the Canton Berne (in German) 		

Effectiveness:

The fixation of the localisation of HFS and the procedures in the regional structure plan of the agglomeration and within the coordination agreement was the base of a controlled development of HFS within the tackled area. Since the instrument is in act, totally 5 new HFS have received a building permission. Within the building permit procedure the municipalities have assigned a maximum quota of car-trips to each HFS with the respective controlling procedures to be adopted. The total amount of car-km credits assigned to the agglomeration is depleted nowadays. That means that no additional HFS will receive building permission till 2015.

Information sources:

- [Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, Berner Fahrleistungsmodell, Grundlagen und Anwendung, Bern, 2005. \(in German\)](#)
- [Regionalplanungsverband BS Biel-Seeland, Richtplan Verkehrsintensive Vorhaben, VIV, Agglomeration Biel, Biel, 2004. \(in German\)](#)

Additional comments:

none

Information provided by:

synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland

Date:

28.11.2008

B4	Determination of the localisation of Heavily Frequented Sites (HFS) in the cantonal structure plans (<i>Empfehlung zur Behandlung von verkehrintensiven Vorhaben in kantonalen Richtplänen</i>)	
Applied in: Swiss Cantons	Country: Switzerland	Produced by: Federal Office for the Environment; Federal Office for Spatial Development
Type of policy: recommendation	In force since: 2006	Level of application: regional level
<p>Content:</p> <p>The recommendations show that sites for big developments for buildings and installations need to be determined in the cantonal structure plans because they have considerable impacts on space and environment due to the traffic they generate. For the determination of suitable sites, the relevant criteria are the normative objectives and principles of spatial planning legislation and the principles of sustainable development. All objectives (economic, social and environmental) have to be taken into account in a balanced manner and carefully coordinated. Locations for traffic-intensive installations (heavily frequented sites) and their potential capacities have to be specified in the cantonal structure plan. The recommendations define as good locations for HFS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Locations, which correspond to the requirements of potential investors (good accessibility for clients and huge market potential in the surroundings), • Locations, which after the implementation of an HFS have still enough potential for development, • Locations, which are or can be connected in an excellent way with the existing road network, without creating not resolvable overloads of the street network capacity, • Locations, which are very well accessible by the existing public transport system or where the system can be enhanced in foreseeable time, • Locations, which are or can be made very good accessible with slow modes (by foot, by bike), • Locations, which are located in the surroundings of the potential clients (short distances to main densely populated areas), • Locations, which are situated nearby working areas, leisure sites, etc. and are already good accessible by public transport. <p>For the designation of the potential capacities of a HFS in order to maintain the mentioned objectives the recommendations indicate the parameters to be considered: amount of floor-space and mix of use, amount of car parking for client's employees, amount of car-trips generated by the HFS. The cantons can choose how they define the locations and framework conditions for the use within the cantonal structure plan but it is recommended to fix them geographically.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>In 1998 and 1999 the Swiss Federal Council was committed through two motions of representatives of the National Council to solve possible inconsistencies between the Law on Spatial Planning and the Environmental Protection Act with regard of the location of HFS. The established recommendations to the Cantons to designate the location of HFS within the cantonal structure plans were released with the aim to</p> <ul style="list-style-type: none"> • Improve the coordination within the application of spatial planning and environmental law, • Encourage the Cantons to apply the existent spatial planning instruments, • Consider in a consistent and harmonised way all the related public and private interests. <p>With the early determination of the spatial localisation and the potential capacities of HFS in the structure plans of the Cantons a comprehensive and coordinated planning of all the spatial interest shall be achieved. Furthermore the building permit processes and the zone planning activities of the municipalities shall be deliberated from questions of principle with regard the spatial localisation of HFS.</p>		

Spread of the policy:	
Almost all of the 26 Swiss Cantons have included the theme of HFS within their structure plans.	
Consistency of application of the policy:	
The consistency of the application varies between the different structure plans. Only a few of them defined the localisation of HFS geographically (e.g. Canton of Berne), others have only defined criteria which have to be fulfilled for the localisation (e.g. Canton of Zurich, Aargau, Solothurn). Furthermore the definition of HFS with regard of the amount of maximum car-trips that can be generated from HFS varies also between the cantonal structure plans.	
Targeted at:	How binding is the policy?
planning authorities	voluntary
Influenced by main policies:	
<ul style="list-style-type: none"> • Law on Spatial Planning, 1979 (in German) • Environmental Protection Act, 1985 (in German) 	
Effectiveness:	
A monitoring system to analyse the effectiveness of the policy with regard of the localisation of HFS will be implemented by the Federal Office for Spatial Development in the year 2009. At this stage it can't be stated if the inclusion of HFS in the structure plans has had an influence in such a way that HFS are more often localised in brown-field areas or not. For some cantons like Zurich and Berne this tendency is clearly noticed.	
Information sources:	
<ul style="list-style-type: none"> • Bundesamt für Umwelt, Bundesamt für Raumentwicklung, Verkehrsintensive Einrichtungen im kantonalen Richtplan - Empfehlungen zur Standortplanung, Bern 2006. (in German) 	
Additional comments:	
none	
Information provided by:	Date:
synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland	28.11.2008

B5	Edinburgh and Lothians Structure Plan (ELSP)	
Applied in: Lothian region, Scotland	Country: United Kingdom	Produced by: Committee of planning authorities - local municipalities - approved by Scottish Government
Type of policy: plan	In force since: 2004	Level of application: regional and local level
Content: <p>The ELSP contains a number of policies which guide both the development of local land use plans in the four municipalities that make up the ELSP area, but which also guide decisions on building permission for individual large developments. The ELSP contains a large number of strategic objectives and policies that support framework conditions for MM. For example, one of its strategic aims is to integrate land use and transport, through objectives such as:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Locating new development so as to reduce the need to travel, particularly by private car; • Reducing commuting to Edinburgh from the landward Council areas; • Maximising accessibility for all in the community by foot, cycle and public transport; • Ensuring that, where possible, brownfield land is developed in preference to greenfield land; • Increasing access to employment opportunities through a more balanced distribution of employment land, giving preference to locations for new development with easy access by foot, cycle and public transport; • Increasing access to housing by enabling local plans, where appropriate, to require the provision of affordable housing; • Increasing access to shopping and leisure facilities by giving preference to locations for new development with easy access by foot, cycle and public transport; • Identify strategic employment locations which are, or can be made, highly accessible by foot, cycle and public transport. 		
Main objectives and reasons for implementation: <p>Objectives are listed above. Reasons for implementation are to reduce use of private car for congestion reduction and environmental reasons; and to ensure that people can access new development regardless of whether they have a car or not. There is a desire to reduce urban sprawl and to protect Green Belts.</p>		
Targeted at: planning authorities (local and/or regional) and developers (public or private)	How binding is the policy? between mandatory and voluntary (explained in additional comments)	
Influenced by main policies: <ul style="list-style-type: none"> • SPP17, the Scottish version of PPG13 		
Effectiveness: <p>There is no formal monitoring of the plan. However there is little doubt that it has led to a concentration of high trip generating development and housing in areas that might have been left un-developed under other structure plan scenarios - for example, the old Docklands to the north of Edinburgh city centre.</p>		
Information sources: <ul style="list-style-type: none"> • Edinburgh and the Lothians Structure Plan (ELSP) 		

Additional comments:

As with all UK planning policy, the plan is not absolutely binding - if a case can be made for ignoring or selectively applying policies within the plan, then this is permissible. So it is between mandatory and voluntary.

Information provided by:

Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom

Date:

29.01.09

B6	South Dublin Development Plan	
Applied in: South Dublin	Country: Ireland	Produced by: South Dublin County Council (SDCC)
Type of policy: plan	In force since: 2004	Level of application: local level
<p>Content:</p> <p>The South Dublin County Council Development Plan (SDCCDP) sets out a strategy for development in the County. It then sets out a large number of policies related to that strategy which, if interpreted correctly, will help it to achieve its objective of a better quality of life for its population through encouraging economic growth whilst minimising environmental degradation. These policies cover areas such as housing, employment, environment, urban design, infrastructure and transport. In addition the plan shows which types of development will or may be permitted in which areas of the County, and sets out standards for car parking provision in new developments. It is not stated whether these are set as maxima, minima or guidelines, but it is clearly stated that they could be reduced in areas of higher public transport accessibility and in town and district centres, although at times subject to a payment in lieu of on-site parking by the developer to the council for the provision of parking elsewhere. Development is largely focused on existing areas, so there is a presumption against additional urban sprawl.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>Development plans are a means of using the land use planning system to meet the general objective of sustainable development, as required in the Planning and Development Acts 2000 and 2002. They are the principal means of governing the (re-)development of land in Ireland. The key objectives of the SDCCDP appear to be economic development, coupled with environmental protection. However, there is an important chapter on urban design which emphasises the need to move away from Dublin's traditional low-density sprawling and car based suburbs, to development that is denser, has a greater mix of uses, encourages short trips on foot and so reduces the need to travel by car. In addition, it is one of the aims of the plan overall to “as far as practicable” reduce the need to travel by car, and there is a range of policies related to linking development to new/improved public transport, cycling and walking infrastructure. Policy H2, for example, seeks higher residential densities close to public transport nodes and town and district centres.</p>		
Targeted at: developers (public or private)	How binding is the policy? between mandatory and voluntary (explained in additional comments)	
<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dublin Strategic Planning Guidelines 2000-2016 • Dublin Regional Planning Guidelines 2004-2016 • Dublin Transportation Office regional transport strategy 2000-2016 • National policies and guidelines as listed in the case on Irish development plans in general 		
<p>Effectiveness:</p> <p>The first monitoring report on the implementation of the plan and its effect in achieving its objectives was submitted in 2006. It showed that some progress had been made in accordance with policy H2 and urban design objectives in increasing urban densities, especially in town and district centres. It also showed that transport infrastructure such as park and rides and Quality Bus Corridors was being planned and delivered alongside new transport. However, the scale of this type of development was relatively small alongside more traditional lower density edge of town development. The progress report does not mention the density of employment development nor its location in relation to transport nodes and corridors.</p>		
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • South Dublin Development Plan 		

Additional comments:

The Irish planning system is permissive and so individual development applications can be assessed “on their merits” and if there are good local and/or specific reasons for over-riding or interpreting only very loosely any policies, then this is permitted and development can still go ahead.

Information provided by:

Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom

Date:

17.12.2008

B7	Regional Land Use Plan (<i>Regionalplan</i>)	
Applied in: Germany	Country: Germany	Produced by: Regional planning communities
Type of policy: plan	In force since: not in force yet	Level of application: regional levels
<p>Content:</p> <p>The Regional Land Use Plan is a quite new instrument and was generally introduced or allowed on national level in 1998 within the Federal Spatial Planning act (<i>Raumordnungsgesetz: ROG</i>). It is handled as a subsection of regional spatial planning which is the responsibility of the 16 German federal states (§9 <i>ROG: Regionalpläne</i>).</p> <p>If there are several (highly) functional connected cities within a region and if they are organised in regional planning communities (<i>regionale Planungsgemeinschaften</i>) these organisations can take over parts of the responsibilities of regional planning from the state and incorporate the common local land use plans (<i>gemeinsamer Flächennutzungsplan</i>) into it. The common local land use plan is an instrument of the national building code (<i>Baugesetzbuch: BauGB</i>) (§204 <i>BauGB: gemeinsamer Flächennutzungsplan</i>).</p> <p>The regional land use plan is not a widely used planning instrument and today only two such plans are under development. One is developed for the central Ruhr Area and one for the region Frankfurt; both did not come into force yet (December 2008).</p> <p>In the central Ruhr Area (<i>Städteregion Ruhr 2030</i>) there are 6 municipalities which develop such a commonly agreed regional land use plan for their territories – they belong to 3 different administrative districts (<i>Regierungsbezirk</i>) which means that at present there are 3 different regional plans. They hope to join forces for a better guided land use planning and development in their area. The municipalities take over the regional planning duties for spatial planning and replace in the same step the 'normal' 6 local land use plans (<i>Flächennutzungsplan</i>), which are set up for the administrative area of each municipality. Altogether the regional land use plan will be binding for the administration of the municipalities and will include ~680 km² and 1.8 Mio inhabitants. The plan is supposed to come into force in 2009.</p> <p>For the Frankfurt region (<i>Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main</i>) the regional land use plan will be developed for all 75 municipalities within the region (~2,500 km², more than 2 Mio. inhabitants). Here the organisation works together with the 'Regierungspräsidium Darmstadt'. This plan is supposed come into force in 2009.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The aim is to develop a joint regional land use plan (<i>Regionaler Flächennutzungsplan</i>) which integrates contents from state and from municipal responsibility in one plan. Therefore it replaces the local land use plans. But there is a different in detail of the map scales (local land use plan 1:10,000 – regional land use plan 1:50,000). Those contents which are relevant for the regional planning level are taken over into the (upper level) regional plans.</p> <p>The regional land use plans are expected to coordinate the somehow missing regional context for the land use planning on municipal level. They will integrate some transport planning aspects as well – especially the bigger transport network plans (road / rail).</p> <p>Integration of land use and transport planning takes place but is not the main aim of this instrument. The main advantage is a common understanding and agreement about the future development of the region. This instrument should minimise the competition between the cities and allow a guided development for the whole region.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>This is not a very widely used instrument and currently there are two such plans which are not finally developed and not have come into force yet.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>see above</p>		

Targeted at: planning authorities	How binding is the policy? between mandatory and voluntary (explained in additional comments)
Influenced by main policies: Strengthening regional planning in order to reflect existing regional interdependencies and functional connections between the municipalities.	
Effectiveness: Until now no such plan has come into force. Therefore it is not possible to give any statement on how effective regional land use plans may be.	
Information sources: <ul style="list-style-type: none"> • Städtereion Ruhr 2030 (in German) • Planungsverband Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main (in German) 	
Additional comments: Binding level of policy: Once set up, the regional land use plan is binding for the municipal authorities (like the existing “normal” local land use plans). Setting up such plan is voluntary, the municipalities decide, if they want to join forces and set up a regional land use plan within a regional planning community or if they keep the status quo and produce single “normal” local land use plan on their own.	
Information provided by: ILS, Dortmund, Germany	Date: 03.12.2008

B8	Land Use Development Plan	
Applied in: all parts of Ireland	Country: Ireland	Produced by: Planning authorities, Country Councils
Type of policy: plan	In force since: required since 2000, renewed every 5 year	Level of application: local level
<p>Content:</p> <p>Land use development plans set out the policies for new development in a given area and zoning plans to show where there will be a presumption in favour of certain types of development. Development plans must contain objectives related to the zoning of land; the provision of infrastructure, including transport infrastructure; the protection of the environment and the built heritage; the integration of planning with the needs and characteristics of the community; the protection of landscape and views; and the provision of leisure and other amenities. They have to take into account national policy and guidance when they are drawn up, which can include specific requirements with regard to transport.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>Development plans are a means of using the land use planning system to meet the general objective of sustainable development, as required in the Planning and Development Acts 2000 and 2002. They are the principal means of governing the (re-)development of land in Ireland.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>Every planning authority must have one.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Every planning authority has to have a development plan. Every development plan will not seek to integrate sustainable transport and/or MM with land use planning; however, some do, particularly those in large urban areas where there is regional planning guidance in place (e.g. Cork, Dublin).</p>		
Targeted at: planning authorities	How binding is the policy? voluntary	
<p>Influenced by main policies:</p> <p>- see additional comments</p>		
<p>Effectiveness:</p> <p>Every two years planning authorities must produce a report to their politicians on progress on implementing the plan. However, there is no overall analysis of these progress reports that is publicly available.</p>		
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • South Dublin Development Plan • South Dublin Development Plan Progress Report 2004-2006 		

Additional comments:

There is provision in the law for Development Plans to have sub-area local plans within them in areas of significant development scale or pressure. The various documents that should be taken into account when putting together a Development Plan include:

- [The National \(Infrastructure\) Development Plan](#) and [National Spatial Strategy](#),
- Regional Planning Guidance, where this exists (main urban areas only)
- [Sustainable Development, a Strategy for Ireland](#)
- [National Anti Poverty Strategy](#)
- [Guidelines on Local Agenda 21](#)
- [National Climate Change Strategy](#)

Information provided by:

Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom

Date:

17.12.2008

B9	Cantonal Structure Plan (<i>Kantonaler Richtplan</i>)	
Applied in: all Swiss Cantons	Country: Switzerland	Produced by: Spatial Planning Department of the Cantons
Type of policy: plan	In force since: 1979	Level of application: regional level
<p>Content:</p> <p>According to the federal Law on Spatial Planning (<i>Bundesgesetz über die Raumplanung</i>), the cantons have to draw up a so-called structure plan, which is subject to approval by the Federal Council. As pre-requisite the Cantons define first how they envisage spatial development in their area. This in form of guidelines of the spatial development according to the federal objectives and spatial planning principles. The guidelines include among others the desired urban and transportation development in a time-frame of 10 years. The structure plan itself, which is composed by text and maps, is in a way the operational instrument, which defines how and with which measures the desired spatial development will be achieved. Normally the structure plan consists of several parts: the urban and landscape development plan and the transport plan are always part of it. With regard of transport the structure plan has to describe (by text and with maps) among others the street and railway network of overriding importance and the existing public transport offer within the area. Among others it has also to define the principles of accessibility with public transport (density of network and stops, frequencies) of urban areas in general and concrete developments in detail.</p> <p>The cantonal structure plan also contains instructions on how to proceed: for example, it may be specified how communes should proceed when designating a building zone in accordance with the requirements of federal law, where and when adjustments of the size of building zones are necessary. The cantonal structure plan is therefore not an outline of a “desirable final state” of the cantonal territory, but a process plan for co-ordinating and steering the next stages of spatial development already underway. The map therefore does not constitute the main instrument of the structure plan, but serves to clarify and define the content of the structure plan. The structure plan are constantly adjusted in line with developments (“updated”) and revised at least every 10 years.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The structure plan is the one of the planning instruments which helps to achieve the aim of spatial development stated in the Law on Spatial Planning, which is in force since 1979.</p> <p>Its <i>primary aim</i> is the <i>economical use of the limited land area</i>. The importance of this aim can be understood better if one considers that only 30 percent of the small country area (42,000 km²) is suitable for intensive use by people.</p> <p>The <i>second aim</i> of Swiss spatial planning is the <i>co-ordination of all activities with spatial impact</i> carried out by the federal, cantonal and communal authorities. All activities have spatial impact if they change land use or settlement of the country or are intended to maintain these. The “appropriate land use” and “ordered settlement” laid down in the Federal Constitution requires such co-ordination.</p> <p>The <i>third aim</i> demand that the activities of the authorities which have spatial impact be orientated towards a desired spatial development. The spatial planning concept which this requires is laid down at federal level in the “Swiss Planning Policy Guidelines” with the related implementation programme and at cantonal level in the corresponding “Spatial Development Guidelines” and structure plans. An important element of planning policy expressed there is the orientation “<i>towards decentralised concentration</i>”, i.e. a network of compact settlement areas of different sizes. At federal level this is described as an “interlinked system of towns and rural areas”.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>All 26 Cantons have structure plans, where the desired urban and transport development and the measures to achieve has to be stated.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>The need of integration and coordination of land-use and transport planning is a condition and the way how it is done has to be showed in every structure plan. But how strong this is applied and leads for example to a development of new areas along the existing public transport areas differs from Canton to Canton.</p>		

Targeted at: planning authorities	How binding is the policy? mandatory
Influenced by main policies:	
<ul style="list-style-type: none"> • Law on Spatial Planning, 1979 (in German) 	
Effectiveness:	
<p>So far no monitoring system exists on national level which could tell, how far the stated integration between urban and transport development within the structure plans of the cantons is effective in terms of sustainable urban development. In general Cantons with high concentrations of inhabitants and working places (like Berne, Basel, Geneva or Zurich) apply the integration much stronger than other Cantons. A very advanced canton is Berne, which has defined within the structure plan so-called "concentrated development areas of cantonal importance" along the axes of regional S-Bahn - system. The structure plan of the Canton of Zurich defines "that central areas of urban development as well as important sites for leisure have to be provided with attractive connections into the public transport network." With regard to the regional S-Bahn – system the structure plan states that "the accessibility of development areas that lie further than 400m from an S-Bahn stop must be guaranteed by additional bus and tram services". Furthermore it is written that "public transport stops have to be reachable in a good way by foot or by bike."</p>	
Information sources:	
<ul style="list-style-type: none"> • Law on Spatial Planning, 1979 (in German) • Structure plan of the Canton Berne (in German) • Structure plan of the Canton of Zurich (in German) 	
Additional comments:	
none	
Information provided by: synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland	Date: 28.11.2008

B10	Cooperation between spatial planning and transport planning offices within the administration of the Canton of Aargovia	
Applied in: Administration of Aargovia	Country: Switzerland	Carried out by: Department for construction, transport and environment of the Canton of Aargovia
<p>Content:</p> <p>9 offices compose the Department for construction, transport and environment of the Canton of Aargovia. Thereby the offices for transport planning and spatial planning are included. Since 1997 the co-operation between the offices is standardised through a model called "<i>Verwaltungsinterne Koordination (VIK)</i>", which means "coordination within the administration". For every issue which tackles different offices, like for example the approval of local land use plans, the approval of amendments of the cantonal structure plan or also the elaboration of plans and projects in transport and land use planning of cantonal importance the VIK procedure comes to act. Taken the example of the approval of the communal land use plans the spatial planning office has the leading role. The office checks first the land use plan under the aspect of the requirements of spatial planning defined in the cantonal structure plan and the Law on Planning and Construction of the Canton. Then it submits the land use plan to the transport office. The transport office checks the plan under the point of view of the transport requirements defined also by the structure plan and the Cantonal transport plan. Sometimes other offices have to be involved like the office for environment. All the statements and requirements for amendments are included by the leading office in a document destined to the tackled municipality. The check made by involved offices has to be done within one month. Then as a final step the representatives of tackled offices have a meeting. If there are existing diversities in the comments of the single offices they have to be solved during the meeting.</p> <p>To further assure that the coordination of the different requirements of land use, transport and environmental planning is taking place, the Canton has defined since 2006 a new working position. The assigned expert has to coordinate all relevant aspects of integration of transport and land use planning projects where the Canton has to play a role. The work profile defines that the coordination between the two offices has to be assured in an early stage.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The VIK procedure and also the new work place was installed to assure that all requirements of transport and land use planning are considered in a early stage within the fields of work of the administration.</p>		
<p>Breadth/depth of integration:</p> <p>The installed standardised procedure of co-ordination between the land use planning and transport planning office tackles all projects within the Department where an integration of land use and transport planning is needed.</p>		
<p>Consistency of functional integration:</p> <p>The procedure is strongly applied as described in the section "content".</p>		
<p>Other policies from other levels of government that influenced setting up of functional integration (if any):</p> <p>none</p>		
<p>Effectiveness:</p> <p>see information in the former sections</p>		
<p>Information sources:</p> <p>Personal information from employees of the Department</p>		
<p>Additional comments:</p> <p>none</p>		
<p>Information provided by:</p> <p>synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland</p>		<p>Date:</p> <p>28.11.2008</p>

B11	Cooperation between regional transport and regional planning in Southeast Scotland	
Applied in: Southeast Scotland/Edinburgh region	Country: United Kingdom	Carried out by: local authorities
Content: The Edinburgh and Lothians Structure Plan (ELSP), the current regional plan for the Edinburgh region, was put together by planners and transport planners working together, and a land-use transport interaction model (LUTI) was used to model the effects of various land use scenarios on transport, and vice versa. This led to decisions about the location of new development in order to reduce its impacts on the road network and to support the use of public transport for trips to work and shopping, and from new housing. The new City Region (structure) plan (currently under development to replace the ELSP) is being developed by a team located in the same office as the regional transport body, SESTRAN. The purpose of this is to increase the transport input to the City Region plan - although the areas covered by it and by SESTRAN are different!		
Main objectives and reasons for implementation: The structure plan procedure and the co-location of the organisations was an attempt to ensure that all requirements of transport and land use planning at the regional level are considered together, rather than land-use decisions being made and transport having to adapt to those.		
Breadth/depth of integration: This affected the structure (regional) plan and can be seen in the way it concentrates main employment centres in areas that are capable of being (relatively) well-served by public transport; its effect on the new regional (City Region) plan is unknown as the collocation of the two organisations is a new thing.		
Consistency of functional integration: unknown		
Other policies from other levels of government that influenced setting up of functional integration (if any): <ul style="list-style-type: none"> • SPP17, the Scottish version of PPG13 		
Effectiveness: The co-working has had some influence on the shape of the Edinburgh and Lothian Structure plan - in particular, how major development areas are identified in relation to transport infrastructure.		
Information sources: <ul style="list-style-type: none"> • Edinburgh and Lothians Structure Plan 		
Additional comments: none		
Information provided by: Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom	Date: 29.01.2009	


Bijlage II: Voorbeelden van nieuwe projecten

The following case studies provide examples of existing policies which encourage the integration of Mobility Management at new developments during the planning and/or building permission process.

<i>Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Applied in</i>	<i>Country</i>
C1	Integration of Mobility Management recommendations in the building permission process	Canton of Aargovia	Switzerland
C2	Lloyd District Partnership Plan	Portland	USA
C3	MAXIMA (free bus service to shopping centre)	Vilnius	Lithuania
C4	Business Park Goudse Poort	Gouda	Netherlands
C5	Technology Park “Phönix West”	Dortmund	Germany
C6	Urban Development of Aspern Seestadt	Vienna	Austria
C7	Parking regulation of the municipality of Cham	Cham	Switzerland
C8	Planning Policy Guidance 13 (PPG13), S106 planning obligations and planning conditions	England	UK
C9	Addenbrookes Hospital	Cambridge	UK
C10	Car Free Housing	Hamburg	Germany
C11	Gartenstadt Siedlung Weißenburg (Car-free housing project)	Münster	Germany
C12	Access Contingent Model	Zürich	Switzerland
C13	Sihlcity, multifunctional development	Zürich	Switzerland
C14	Environmental Management Act	Netherlands	Netherlands
C15	De Telegraaf newspapers	Amsterdam	Netherlands
C16	Environmental Impact Assessment Procedure	Switzerland	Switzerland
C17	Traffic Impact Assessment Study	Spain	Spain
C18	Environmental Quality Standards in the Environmental Code	Sweden	Sweden
C19	The “City entrance” project	Malmö	Sweden
C20	Maximum parking standards	England	UK
C21	Cork City Development Plan Section 49 Policy T12	Cork City	Ireland
C22	Swiss Normative on Parking Standards	Switzerland	Switzerland
C23	Bicycle parking standards as a part of the Municipal Spatial Plan	Maribor	Slovenia
C24	Parking regulation of the City of Krakow	Krakow	Poland
C25	Parking Regulations and Parking Pay-Off in North Rhine - Westphalia	North Rhine - Westphalia	Germany
C26	Gelre Hospitals	Apeldoorn, Zutphen	Netherlands
C27	Spatial Development Plan (SDP) and Local Spatial Development Plan (LSDP)	Krakow	Poland
C28	Irvine Spectrum Business Park Development Trip Reduction Program	Irvine	USA

C1	Integration of Mobility Management recommendations in the building permission process	
Applied in: Administration of the Canton of Aargovia	Country: Switzerland	Produced by: Department for Transport of the Canton of Aargovia
Type of policy: procedure	In force since: 2008	Level of application: Regional level
<p>Content:</p> <p>The Department for Transport of the Canton of Aargovia is involved in the building permit procedures of requests which have to pass the evaluation also on the Cantonal level. Therefore the related body within the cantonal administration includes the Department for Transport in order to check if a request of a building permission fulfils transport related issues defined by the cantonal structure plan and the law of planning and construction of the canton of Aargovia.</p> <p>The Department for Transport is very active in the field of Mobility Management. It forms part of the official transport strategy of the canton. Since 2008 the Department has installed a Mobility Management platform called <i>aargaumobil</i>, which is carried on the base of a mandate by two Mobility Management experts on the one hand and by persons from the cantonal administration on the other. The duties of <i>aargaumobil</i> include consulting activities in the field of Mobility Management towards municipalities and private companies. A special issue of <i>aargaumobil</i> is also to include as much as possible recommendations on MM to developers which are planning to construct new buildings.</p> <p>This fact has lead to the consequence that all the requests for building permission which have to be controlled by the Department for Transport and have a request of more than 60 parking spaces, will also be checked by <i>aargaumobil</i>. In those situations where it makes sense, recommendations (and sometimes) obligations to include Mobility Management are given.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The reason for the implementation of this procedure was to assure from the early beginning the inclusion of Mobility Management in the building permit process, sometimes in terms of advices and sometimes in terms of request.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>The procedure is applied only in the Department of Transport of the Canton.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Every request for building permission of a development with more than 60 parking spaces is judged also under the perspective of site bases Mobility Management.</p>		
<p>Targeted at:</p> <p>Planning authorities (local and/or regional) and developers (public or private)</p>	<p>How binding is the policy?</p> <p>voluntary</p>	
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>Every kind of development of which the request of building permission has to be checked by the Department for Transport of the Canton of Aargovia.</p>		
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <p>building permission process</p>	<p>Influenced by main policies:</p> <p>Transport Strategy of the Canton of Aargovia, 2006 (in German)</p>	
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>Since the implementation of the procedure (early 2008) recommendations on Mobility Management have been included in 10 requests for building permission which had to be checked by the Department.</p>		
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobility Management Platform <i>aargaumobil</i> (in German) 		

Additional comments: none	
Information provided by: synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland	Date: 19.12.2008

C2	Lloyd District Partnership Plan	
Applied in: city of Portland	Country: United States	Name of the developer: Association of landowners within the Lloyd District
Status of the development: development in use	Type of developer: private	(Expected Date) where development gets in use: since 1994
<p>Description of the development:</p> <p>The Lloyd District is located just east of Portland's Central Business District in the heart of the city. The area comprises 275 acres and currently employs just over 21,000 employees (2005). Approximately 650 business and 1,000 residential units are located within the Lloyd District boundaries. Up until 1990, the construction of parking wasn't subject to any regulation. Commercial real-estate development space was bountiful and parking was free of charge for car users within the district. In addition the area was not well served by public transport which led to a mode-split of less than 10 % in favour of public transport. The forecasts on employment growth undertaken in the mid-1990's predicted a doubling of growth in the coming years and, consequently, a severe increase in the levels of traffic congestion. This led to the conviction that the district's mobility patterns should have to be more effectively managed. In 1994 the <i>Lloyd District Partnership Plan</i> with the city of Portland, the landowners and the TriMet (regional public transport company) was established with the following main goals: Enhance the Lloyd District commuters' mode-split share of public transport users from 10 % (1994) to 42 % (2015). Reduce the Lloyd District commuters' mode-split share of drive-alone car users from 72% (1994) to 33% (2005).</p>		
 <p>Source: Lloyd TMA</p>		
Type of applied process: •	Main public authorities involved in the process:	
	<ul style="list-style-type: none"> • City of Portland • TriMet (regional public transport company) 	
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <p>ECO (employee commute option) Rule of the State of Oregon (since 1995): Requires that all employers in the Portland metropolitan region with 50 or more employees to implement programs to reduce employee drive alone trips. The program requires that each business in the region develop a trip reduction plan, receive State approval of the plan and measure and report progress toward achievement of that plan.</p>		
<p>Content of the negotiation and influence on establishing Mobility Management measures:</p> <p>The Lloyd District Partnership Plan is a programme with several measures. Among others the key points of the plan (committed by the 3 partners) where: Improved public transport service to the area, improved access and amenities for biking and walking, maximum parking ratios for new office and retail development, managing and limiting the supply of parking spaces on large surface parking lots, agreement by the private sector to support and implement employee public transport subsidy programs, establishment of a private sector funding program through formation of a Business Improvement District (BID), creation of the Lloyd Transport Management Association (LTMA) that acts as a forum and catalyst to implement the plan, sharing of parking meter revenues through the LTMA to support transportation and parking services within the Lloyd District, development of a plan for installing parking controls and parking meters in the district to eliminate free and off-street commuter parking spaces. Infrastructure measures are financed by the State of Oregon in the framework of the Business Energy Tax Credits (BETC) (targeted to businesses investing in sustainable mobility solutions).</p>		

Knowledge of the end-user:

New businesses which are settling down in the Lloyd District Area can become member of the LTMA without paying any membership fee. In 2007 the LTMA has 71 member businesses representing approximately 9'000 employees.

Main Mobility Management measures

<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
Public Transport Store	employees, clients, visitors	in act	TriMet, LTMA	LTMA
PASSport (discounted annual public transport pass)	employees in Lloyd District	in act	TriMet	LTMA
bicycle racks and storage lockers	employees in Lloyd District	in act	BETC (State of Oregon)	LTMA
reserved on-street parking for carpooling	employees in Lloyd District	in act	city of Portland	LTMA
emergency ride-home service	employees in Lloyd District	in act	TriMet	TriMet
awareness rising activities	employees in Lloyd District	in act	LTMA	LTMA
marketing activities	in- and outside Lloyd District	in act	LTMA	LTMA

Organisation of the Mobility Management activities at the development:

The LTMA maintains a program staff of 3 persons. There are 5 standing committees (with representatives of the companies located in the district) at work on projects and programs. All serve under the oversight of the Board of Directors. The annual budget for covering the costs of operation (not infrastructure investments) is around \$ 250,000. The funding is received from BID (tax rate on the value of every commercial building), parking meter revenues (51 % of the whole district amount), commissions (3 % on the sale of transport tickets in the transportation store located in the district) and grants from the regional government.

(Envisaged) effects:

- Transport: drive alone trips: 60 % (1997) to 42 % (2007); public transport trips: 21 % (1997) to 38 % (2007)
- 1,902 t of CO₂ saved (in 2006)
- 210,000 gallons of gasoline saved (in 2006), resulting in annual savings of approx. \$ 627,000

Information sources:

- [Website Lloyd TMA](#)

Additional comments:


none

Information provided by:

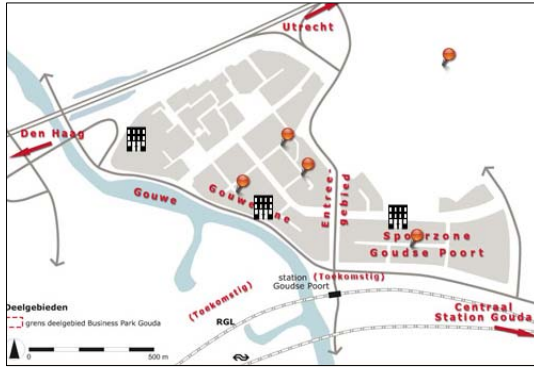
synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland

Date:


16.10.2008

C3	MAXIMA (free bus service to shopping centre)	
Applied in: Cities of Vilnius	Country: Lithuania	Name of the developer: UAB MAXIMA LT
Status of the development: development in use	Type of developer: private	(Expected Date) where development gets in use: since 2000
<p>Description of the development:</p> <p>MAXIMA is a shopping centre, situated in the suburbs of Vilnius. It is still in the boundaries of Vilnius City Municipality, but the distance from MAXIMA to the nearest resident area is around 5 km, to city centre around 10 km. MAXIMA is one of the biggest supermarkets in Lithuania, selling all kinds of manufactured goods, there are some restaurants, bank offices and drugstores located in the same building too.</p> <p>MAXIMA can be reached only by private car using the motorway A1 Vilnius – Kaunas. That’s why the owners decided to have free bus from Vilnius to the shopping centre. Parking spaces had to be designed according to the Building Technical Regulation (BTR), which defines that one parking space has to be built for each 20 m² of the shopping centre hall area. There is no information if more parking spaces than required were built. According to BTR, 90 % of parking spaces were dedicated for visitors.</p>		 <p>Source: Maxima</p>
<p>Type of applied process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Detailed Site Development Plan • building permission process • technical project 		<p>Main public authorities involved in the process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • city of Vilnius • Urban Development Department of the city of Vilnius
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <p>The developer took the decision to implement one of the Mobility Management measures in his initiative.</p>		
<p>Requirements from the public authorities:</p> <p>Building of new site was object for negotiations, but more information about agreement between developer and municipality isn’t available. Planning conditions were prepared according to BTR valid at that time, which means that minimum of parking spaces, connection to motorway, basic requirements for engineering infrastructure and environment protection were set in this document. As far as it is known, there were no special requirements related to MM from the public authorities.</p>		
<p>Additional agreements between authorities and developer:</p> <p>No information available</p>		
<p>Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:</p> <p>No information available</p>		


Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
free bus service	employees and clients	in act	UAB MAXIMA LT	UAB MAXIMA LT
bus information in the Website (time schedules, routes)	clients	in act	UAB MAXIMA LT	UAB MAXIMA LT
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
No information available				
(Envisaged) effects:				
Social: Owners decided to run the bus first of all for the better comfort of the employees; positive feedback from the employees				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> • MAXIMA Website (in Lithuanian) • MAXIMA's representative for press • Municipal enterprise „Vilniaus planas“ 				
Additional comments:				
•				
Information provided by:			Date:	
Vilnius Gediminas Technical University, Lithuania			01.12.2008	

C4	Business Park Goudse Poort		
Applied in: city of Gouda	Country: Netherlands	Name of the developer: Municipality of Gouda	
Status of the development: building permission obtained	Type of developer: private	(Expected Date) where development gets in use: 2008 – 2016	
Description of the development: <p>Goudse Poort is located at the edge of the town of Gouda, close to the A12 and A20 motorways and within one hour travel distance from Rotterdam, Eindhoven or Arnhem. It is a long, narrow piece of land, about 2.5-3 km away from the railway station, which is served by 4 intercity and two local trains per hour. The business park is currently a mixture of manufacturing/warehousing and office functions, with 6,000 people working there. The aspiration of the municipality is to turn it into a modern business park, with only office functions, by 2015, and to double the number of staff. This strategy obviously depends on the existing non-office functions gradually moving away from Goudse Poort.</p>			
<p>The restructuring of the 160 acres area will result in ca. 120,000 m² of new office spaces; ca. 50,000 m² of retail businesses and an increase of employees: from 6,000 workers now to 12,000 workers in the future.</p>		<p>Source: www.goudsepoort.nl</p>	
Type of applied process: <ul style="list-style-type: none"> • building permission process • “park management” 		Main public authorities involved in the process: <ul style="list-style-type: none"> • City of Gouda • Province of South Holland 	
Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management: <p>There are no particular policies at work here but a general desire to capitalise on Goudse Poort's excellent accessibility and to increase the number of jobs on the site. The local plan for the area was changed to limit parking for new businesses to 1 space per 50 m² and to include this as a condition of building permission. The Province of South Holland is also keen to promote sustainable transport for congestion reduction reasons.</p>			
Content of the negotiation and influence in establishing Mobility Management measures: <p>The majority of the developers and owners of the buildings and land at Goudse Poort negotiated an agreement about the pattern of its future development. This included agreement on the concept of central parking (a smaller number of spaces, centrally located rather than dedicated spaces for each building), and the inclusion of transport within “park management”, the service fee that landowners and occupiers pay for centrally-provided services at Goudse Poort. Normally park management covers only items such as the maintenance of common areas, but in the case of Goudse Poort, it includes transport. Further to this, employers pay for their employees to use the Goudse Shuttle, a regular bus service that links the business park to the main intercity station in central Gouda.</p>			
Knowledge of the end-user: <p>The Detailed Site Development Plan (<i>bestemmingsplan for Goudse Poort</i>), including commitments on parking standards, was developed in collaboration with major landowners at Goudse Poort and secured through a negotiated agreement. Knowledge by the municipality of the end-users' requirements is therefore high.</p>			

Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
Goudse Poort Express – shuttle bus links business park to main railway station	employees and visitors	in act	until 2007 by OPTIMUM2 project; thereafter by province and some employer contribution	park management association with province of South Holland
Mobility Card – various mobility services available on one card	employees	in act (for Goudse Poort Express only) until 1.1.2009	until 2007 by OPTIMUM2 project; thereafter by province and some employer contribution	as above, with consultancy support. Plan to put more mobility services on one card will not now go ahead.
cycle facilities to link site to rest of town	employees	in planning	Municipality	Municipality
public transport bicycle	employees	in act	Province, rail operator	Park manager for publicity; rail operator for bikes
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
This is now carried out largely by the park manager's office although prior to 2007 the Province of South Holland played a bigger role due to the subsidy and consultancy support available through the OPTIMUM2 project.				
(Envisaged) effects:				
no information available				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> • Goudse Poort website (in Dutch) • OPTIMUM2 cookbook 				
Additional comments:				
The Goudse Poort website states (Jan 2009) that due to the economic downturn the agreement between site owners/developers and the municipality and province regarding the future development of Goudse Poort has been abandoned.				
Information provided by:			Date:	
Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom			01.01.2009	

C5		Technology Park "Phönix-West"	
Applied in: city of Dortmund	Country: Germany	Name of the developer: general: state owned development agency LEG in cooperation with city of Dortmund, single projects: different developers	
Status of the development: development in construction	Type of developer: private and public	(Expected Date) where development gets in use: some buildings are already in use, main area is planned to be developed until 2015	
<p>Description of the development:</p> <p>The site is located within the city area of Dortmund, about 5km to the south of the city centre. It is a brown field area with 150 years of steel production history, the first blast furnace came into use in 1852. The former industrial site is divided into two re-development areas (Phoenix-West closed down in 1998; and Phoenix-East closed down in 2001). They are located in close vicinity to the district centre of Hörde. The whole area of Phoenix-West has about 110ha. Thereof, 40 ha are reserved for commercial uses. The detailed site development plan (<i>Bebauungsplan</i>) identifies most of it as an area of the special use (<i>Sondergebiet</i>) 'technology park'. It will be developed as a business park. Therefore no housing is permitted (mainly due to potential limit exceeding noise exposure). On this special use area the land use is mainly restricted to 'future' technology industries, laboratories, offices and start-ups. The area is designed for attracting branches like micro system and nano technologies, production engineering, software development and other IT-industries and corresponding services. Furthermore there will be some smaller service, shopping and leisure / cultural facilities. Some former industrial buildings are listed (heritage-protected) and will be redecorated.</p>			
			
		<p>Source: PhoenixDortmund</p>	
Type of applied process: building permission process	Main public authorities involved in the process:		
	<ul style="list-style-type: none"> • City of Dortmund, Department for business development • City of Dortmund, Department for town planning and architectural control • City of Dortmund, Department for Transport 		
Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:			
<ul style="list-style-type: none"> • Local Parking Charter (in German) • Detailed site development plan: <i>Bebauungsplan Hö-253</i> (not yet published or online available; draft version locally available) • Bauordnung NRW (in German) • Mobility concept & guidance for developers for Phoenix-West (<i>Mobilitätshandbuch Zukunftsstandort PHOENIX West</i>, editor: LEG Stadtentwicklung GmbH & Co.KG /Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt; 1. edition, Dortmund, June 2008) 			
Content of the negotiation and influence on establishing Mobility Management measures:			
<p>Quite restrictive parking regulations within detailed site development plan, only a low number of on-street parking is planned. An indirect restriction of surface parking exists: due to regulations like building density or building lines only few ground level parking spaces can be build on the parcel itself. Alternatives are underground or multi-storey parking, but these would be expensive solutions. Offered alternatives within the city's mobility concept: the developers can (partially) pay-off parking spaces that cannot be built (then the public authority will built public parking garages) and/or they can set up a mobility concept for their business and implement MM measures. In this case, the need for parking will be reduced and therefore the public authority will suspend the duty.</p>			

Knowledge of the end-user:				
The detailed site development plan and the mobility guidebook were produced without knowing the developers of the single parcels and buildings. The developer may not even be the user of the building. In consequence, the activities are seen sceptical by the developers yet known and the department of business development of the City of Dortmund.				
Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
new bus lines	employees, clients,	planned	public transport company, city of Dortmund	public transport company
suspend duty to construct parking spaces in case of MM concept	developers	option for developers in negotiation process	City of Dortmund (consulting)	City of Dortmund
pre-defined measure: high quality bicycle parking to reduce number of car parking spaces	employees, clients,	option for developers in negotiation process	developers / tenants	Developers
pre-defined measure: shower & changing facilities – save one parking space	employees	option for developers in negotiation process	developers / tenants	developers / tenants
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
Handling the building permission process lies within the responsibility of the city's department for town planning and architectural control. Negotiations about the minimum number of requested parking spaces and the implementation of MM will be done with administrative assistance of the transport development department, and will be organised by the existing staff.				
(Envisaged) effects: no information available				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> • Dortmund Project (in German) • City of Dortmund (in German) • Draft of the detailed site development plan (internal document: Stadt Dortmund 2007: Entwurf des Bebauungsplanes Hö-253 - Phoenix-West) • results from ILS planning simulation within MAX 				
Additional comments:				
Ref to "Status of Development": Despite of the fact that the corresponding detailed site development plan (Bebauungsplan Hörde 253 – Phoenix-West) is about to come into force in early 2009 (depending on the extend of public approval or disapproval of the existing plan), parts of the site are already developed (e.g. main road 'Konrad-Adenauer-Allee' and MST-factory). By end of 2008, beginning of 2009 it is planned to finish all basic (road) infrastructure as well as the decontaminating and restructuring of surfaces for those areas, which are designated for construction.				
Information provided by:			Date:	
ILS, Dortmund, Germany			03.12.2008	

C6		Urban development of Aspern Seestadt	
Applied in: City of Vienna	Country: Austria	Name of the developer: Wien 3420 Aspern Development AG	
Status of the development: Development in construction	Type of developer: Public and private	(Expected Date) where development gets in use: The first phase for 7000 inhabitants is to be developed until 2015, estimated completion year: 2025	
<p>Description of the development:</p> <p>Vienna is developing a new city district – Aspern Seestadt – construction of which is planned to start in 2009, the first inhabitants will come in 2012. In 2025 the new district is to have 20.000 inhabitants and 20.000 jobs. The distance from the city centre is over 10 km, however, it will be connected to the city centre by underground from 2014 on.</p> <p>A Masterplan of the city was made in a concourse. The Masterplan was accepted in 2006 by the Vienna city government. It contains the aim to have a modal share of only 30% motorised traffic. However, there are no provisions for Mobility Management contained in the Masterplan. To close this gap, the consultant in charge was commissioned to develop a mobility guidebook in an interactive process with many stakeholders, including city planners, traffic planners, chambers of commerce and of labour, politicians and public transport companies.</p> <p>The developed mobility guidebook provides detailed guidance for the Aspern Seestadt development company on how to proceed during the coming years to achieve the high level goal of less than 30% motorised traffic. The process of developing the mobility guidebook through a series of workshops has resulted in broad support by all major stakeholders for very innovative Mobility Management and general sustainable transport measures. The workshops were conducted according to the methodology used within the MAX research project. This resulted in a joint development of for Vienna totally new measures. The process and the measures are exemplary for planning processes in Austria and beyond.</p>		 <p>Source: Aspern Development AG</p>	
Type of applied process: pre-development planning		Main public authorities involved in the process:	
		<ul style="list-style-type: none"> • Wien 3420 Aspern Development AG • Several municipalities of the city of Vienna 	
Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:			
<ul style="list-style-type: none"> • RVS 3.931 - <i>Stadtstrassen, Querschnitte, Querschnittsgestaltung von Innerortsstrassen</i> (Guidelines and regulations for road construction, Vienna, January 2001) • Garage law, City of Vienna (in German) • Master plan Traffic Vienna 2003 (in German) 			
Content of the negotiation and influence on establishing Mobility Management measures:			
The process to make a mobility guidebook was carried out in a series of 5 full-day workshops, which had between 10 and 30 participants.			
Knowledge of the end-user:			
Detailed information on how to organise transport will be available for potential new inhabitants. At time of move-in, inhabitants will receive a Mobility Guidebook with all information on walking, cycling and Public Transport. With money of a “Mobility Fund”, all inhabitants will receive a PT-ticket for a period of at least one year to generate sustainable transport behaviour from the first moment. A Mobility Centre located directly in the middle of the housing area will be the main venue for all questions concerning Mobility for both, daily purposes and leisure needs.			

Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
Reduction of parking spaces by 50 %	developers	Negotiation process	Wien 3420 Aspern Development AG	Wien 3420 Aspern Development AG
Integrated communication, marketing and Mobility Management concept	For developers, future inhabitants, future employers, future employees and schools	Planned	Mobility fund	Wien 3420 Aspern Development AG
Mobility Centre	future inhabitants, future employers, future employees and schools	Planned	Mobility fund	Wien 3420 Aspern Development AG
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
<p>The Mobility Management activities are managed by the Wien 3420 Aspern Development AG. Co-operations with the public transport provider of Vienna (Wiener Linien), CarSharing.at guarantee a customer orientated outcome of all measures. In addition, the development AG negotiates with developers as well as with companies, developing a new business location, to reduce the parking spaces by half. With a big part of the savings of this “not-construction”, a “Mobility fund” will be fed with whom the first MM activities can be paid.</p>				
(Envisaged) effects:				
<p>Achieving ambitious modal split of overall generated traffic in a peripheral new city district:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 40% Public Transport • 30% Cycling, Walking • 30% MIT (Motorised Individual Transport, mainly car) 				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> • Wien 3420 Aspern Development AG (in German) • Aspern Seestadt (in German) • Masterplan of the detailed site development plan (in German) • Mobility guidebook for Aspern (<i>MOBILITÄTSLEITFADEN für Aspern, die Seestadt Wien, Februar 2009</i>) (German, available at Wien Aspern Development AG and FGM-AMOR) 				
Additional comments:				
<p>This sort of strategy – putting mobility issues central – could even have been implemented in an earlier stage in the project – in that case the master plan might have looked quite different, the goals could have been even more ambitious.</p> <p>The methodology and the developed measures can be applied anywhere in Europe where there is the will to bring stakeholders and experts of varying disciplines to work together to achieve sustainable mobility.</p>				
Information provided by:			Date:	
FGM-AMOR, Graz, Austria			9.04.2009	

C7		Parking regulation of the municipality of Cham	
Applied in: municipality of Cham		Country: Switzerland	Produced by: Municipality of Cham
Type of policy: law		In force since: 2007	Level of application: Local level
<p>Content:</p> <p>The new parking regulation of the municipality of Cham includes an interesting article in favour of Mobility Management:</p> <p><i>If in a business zone (according to the communal land use plan) a new development foresees the construction of 50 or more car parking spaces a Mobility Management concept has to be delivered together with the request for building permit by the developer. The concept has to show how the use of alternative modes to car will be promoted. It has to include binding objectives therefore, relevant measures to achieve the objectives and a controlling instrument. The content of the concept is subject of a contract between the council and the developer and is part of the building permit (Article 9).</i></p> <p>The regulation also refers to car-free and car-reduced housing areas and to the application of access contingent models:</p> <p><i>The council is allowed to reduce the normal requirement of the amount of parking spaces (defined in the parking regulation) in case of "special circumstances". A reduction at planned car free or car reduced housing areas is possible as long the rules to be adopted are assured by contract and inserted in the cadastral register of the municipality... At developments used for business purposes the council is authorised in accordance with the cantonal authorities to fix a maximum of allowed car trips instead of the number of parking (Article 10).</i></p>			
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>In the last years the municipality was exposed to a increased development in terms of buildings. In order to keep negative impact in terms of traffic development under control the parking regulation was adapted. The inclusion of a new article referring on Mobility Management and car free / car reduced housing is an expression of political willingness to promote sustainable transport.</p>			
<p>Spread of the policy:</p> <p>Since the new parking regulation came into force only in 2007 no request for building permission, where article 9 or 10 had to come into force, was submitted at the municipality.</p>			
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>see above</p>			
Targeted at: Developers (public or private)		How binding is the policy? Mandatory	
<p>Designated to which kind of development?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Article 9: business developments with a request of more than 50 parking spaces. • Article 10: requests of "housing developers" where the amount of parking spaces is below the normal rate; business developments where the application of an access contingent model makes sense 			
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <ul style="list-style-type: none"> • building permit process 		<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Building Law of the municipality of Cham, 2006 (in German) • Planning and Building Law of the Canton of Zug, 1998 (in German) 	

Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:

Both articles have a direct influence on the set-up of Mobility Management at the site level. Article 9 defines directly the need of a Mobility Management concept with defined objectives, measures to achieve the objectives and controlling instruments.

Article 10 is directly related to the number of parking spaces. Indirectly the construction of a car free / reduced housing area or the application of a access contingent model at business sites leads to the implementation of Mobility Management in order to manage the generated traffic in a sustainable way with a reduced number of parking spaces available.

Information sources:

- [Einwohnergemeinde Cham, Parkplatzreglement, 2007 \(in German\)](#)

Additional comments:

None

Information provided by:


synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland

Date:

19.12.2008

C8	Planning Policy Guidance 13 (PPG13), S106 planning obligations and planning conditions	
Applied in: England	Country: United Kingdom	Produced by: National Government (Ministry responsible for spatial planning)
Type of policy: guideline	In force since: 1994 (but modified since)	Level of application: Regional and local level
<p>Content:</p> <p>PPG13 deals with the location, mix and density of development; and with supporting transport measures for new development. It recommends that local authorities should secure travel plans (site based MM plans) from developers through the process of applying for building permission, and that they should use planning conditions and Section 106 planning obligations to secure financial contributions to off-site transport infrastructure and services, and to limit on-site parking at new developments. Under planning legislation since at least the 1970s, local authorities have had the legal power to impose conditions on the granting of planning permission and to enter into legal agreements (S106 obligations) with developers to secure more complex contributions. For example, a condition might require a developer to plant a certain number of trees within the development site before it becomes operational; an obligation could secure a financial contribution from the developer to the costs of providing a new school or community centre. Thus conditions and obligations are not necessarily transport-related and were not designed with transport in mind. However, they are used by some local authorities to secure MM. A condition, for example, could regulate the opening hours of a car park at a new development; an obligation could secure money to pay for a new bus service (for a number of years) or for a new junction to access the development, or for a site MM plan (travel plan) with specified targets and financial penalties for not achieving those. However, the legalities of using obligations in this way are not completely certain and some local authorities are reluctant to do so, but others use the law in this way.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>PPG13 helps to achieve the objectives of the current law governing planning in England, the Planning and Compulsory Purchase Act 2004. In this, local authorities have a duty to protect the environment in their planning activities. In addition, PPG13 is designed to assist the achievement of transport policy objectives, such as reduced congestion, greater social inclusion and a better environmental performance for transport. It is also intended to reduce pressure on greenfield land on the edge of towns, by focusing development more on brownfield sites in existing built-up areas.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>It must be taken into account to at least some extent in developing plans and making planning decisions.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Many authorities follow the advice in PPG13 to secure site based MM plans. However, the “strength” of the MM plans that they secure varies significantly from place to place because some will simply place a condition that a plan should be prepared before the site opens, whilst others will use conditions and obligations to specify the plan content, monitoring, penalties for non-achievement and to pay for necessary improvements off-site (e.g. new bus services). In less economically successful areas, developers may not be asked to prepare any plan, or the plan that they prepare will just be a formality.</p>		
Targeted at: Local and regional planning authorities	How binding is the policy? Between mandatory and voluntary (explained in the additional comments)	
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>Policy is targeted at all types of developments but consistency/severity of application perhaps at its highest in commercial and retail development, although location of housing also influenced by PPG13.</p>		

<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <p>Applied at building permission stage, backed up with policy in local plans that larger developments should have site MM plans.</p>	<p>Influenced by main policies:</p> <p>Planning and Compulsory Purchase Act 2004</p>
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>Strong influence – principal reason why MM at site level has been encouraged through the planning process since 1999 in England and Wales (and by similar guidance in Scotland).</p>	
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PPG13 • Section 106 planning obligations 	
<p>Additional comments:</p> <p>Existence of policy recognised in law; it is a secondary law, but as it is not codified it is applicable only as guidance. This means that its application is interpreted in relation to local circumstances, and if there is a good reason not to apply it, that is allowable. Hence although it has legal status it can be applied in various ways, or not at all, depending on the situation.</p>	
<p>Information provided by:</p> <p>Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom</p>	<p>Date:</p> <p>04.12.2008</p>

C9		Addenbrookes Hospital	
Applied in: city of Cambridge	Country: United Kingdom	Name of the developer: Cambridge University Hospitals NHS Foundation Trust	
Status of the development: development in use	Type of developer: public	(Expected Date) where development gets in use: • -	
<p>Description of the development:</p> <p>Addenbrookes is a 27 hectare site, 3 km south of the city centre and on the very edge of the city, shared with the university and medical research council. Some 7,000 staff work there and the site generates over 18,000 vehicle trips each day. There are now 365 on-site buildings and car parks. The site has been growing since 1993 (when there were only 4,000 staff) and has been subject to a number of S106 agreements with the City Council (advised by the County Council, which is the transport authority) to manage transport impacts. The Hospital Trust's S106 obligations with the planning authorities committed it to a cap of 3,900 parking spaces and to reducing single occupant car commuters from 50 % of staff in 2000 to 45 % in 2005, using measures to be worked out between the various parties involved.</p> <p>The actual achievement was 38 % of staff driving alone in 2005. In 2004 a further S106 set a target for reducing patient/visitor trips by car from 90 % to 86 % by 2006.</p>		 <p>Source: presentation by travel coordinator (see below)</p>	
<p>Type of applied process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • building permission process • S106 agreement • planning condition 		<p>Main public authorities involved in the process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • City of Cambridge • Cambridgeshire City Council 	
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <ul style="list-style-type: none"> • East of England Regional Spatial Strategy • Cambridgeshire Structure Plan • S106 planning obligations • PPG13 • Cambridge City Local Development Framework 			
<p>Requirements from the public authorities:</p> <p>Phased requirements to reduce car use to development by capping number of car parking spaces, managing car parking, charging for car parking, and improving alternative modes especially cycling, bus and links to park and ride. Measures have included revised bus networks, a new bus station, significant discounts on weekly bus tickets, links to the nearby park and ride site, parking charging and management (with ringfencing of income to spend on MM measures), cycle parking and showers and much improved off-site cycle links from the city to the site.</p>			
<p>Additional agreements between authorities and developer:</p> <p>None</p>			

Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:

Lack of car parking; cost of developing new car parking; poor accessibility for staff and patients; road network was at capacity. If car use had continued as it was in 1993, additional development could not have been accommodated without massive investment in new roads and car parks which were politically and financially not acceptable. There was clearly a regulatory element to the MM measures at the site – the local authority had a policy and enforced it through the planning system – but the hospital itself also recognised that trying to run the hospital with most people getting there by car was just not going to work.

Main Mobility Management measures

<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
bus station	patients, employees, visitors	in act	Hospital / bus company	Hospital / bus company
improved bus links	patients, employees, visitors	in act	Hospital / bus company	Hospital / bus company
bike parking and showers	mainly employees	in act	Hospital	Hospital
bike paths	mainly employees	in act	County council	County council
parking management / charging	patients, employees, visitors	in act	Hospital	Hospital
park and ride	patients, employees, visitors	in act	County council	County council

Organisation of the Mobility Management activities at the development:

Employees travel coordinator runs the Mobility Management plan at the development; part of estates department, which also manages car parking. Significant senior management support.

(Envisaged) effects:

- share of employees driving alone to work: 74% (in 1993), 35% (in 2004)
- costs: self financing from parking charges (€ 1.10 per day in 2004)

Information sources:

- [Presentation by travel coordinator](#)
- [Minutes of Cambridgeshire County Council planning committee](#)
- [WHO case study](#)

Additional comments:

County Council investment in park and ride and cycling infrastructure off-site, and readiness of bus operator (Stagecoach, formerly Cambridge Bus) to work with Addenbrooke's have been important in achieving results. Gradual implementation of parking management important in gaining employee acceptance of policy.

Information provided by:


Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom

Date:

01.12.2008

C10	Car-free Housing	
Applied in: City of Hamburg	Country: Germany	Produced by: State Government of Hamburg; Government Agency for Building and Transport
Type of policy: law	In force since: 2002	Level of application: Regional and local level
<p>Content:</p> <p>The State Building Codes (<i>Bauordnungen der Länder</i>) of the 16 German Federal States set the legal framework for the car-free housing projects. Most important for these kind of projects are regulations regarding the minimum number of required parking spaces, which are defined in the State Building Codes (exception: Berlin) and in the respective administrative rules (<i>Verwaltungsvorschriften</i>). In most states, the municipalities can or must set up local charters for detailed parking space regulations, which have to be fulfilled in order to get a building permission. Often, the opportunity exists to reduce the minimum number of parking spaces in case of good PT accessibility. Some States allow a further reduction if special requirements are met.</p> <p>The State of Hamburg defines parking regulations for car and bicycle parking spaces in its building code. The administrative rule (so called '<i>Globalrichtlinie</i>') defines this issue in further detail and gives numbers of car and bicycle parking spaces according to uses and sizes of buildings. Here, three different reasons for reducing the number of required car parking spaces are set: a reduced PT ticket for employees of business developments; a combined entrance and PT ticket for events (sport, culture) and a car-reduced or car-free housing project. In case of car-free housing, the development has to fulfil certain requirements like good PT accessibility, more than 30 accommodation units, a concept for avoiding car-use and a declaration of the residents, not to own a car. If these requirements are fulfilled, the regular amount of 1 parking space per accommodation unit can be reduced to 0.2 parking spaces per accommodation unit.</p> <p>Most state Building Codes basically allow car-free housing by not hindering them. It is important to point out, that car-free housing projects do not exist because of these regulations (there are no real pro car-free housing policies or regulations). Some of the actual regulations have been changed in the past years as a reaction to 'bottom-up' approaches for successful car-free projects. For a car-free or car-reduced area, there is often an organisation or association which closes an urban planning contract (<i>Städtebaulicher Vertrag</i>) with the city and guarantees that a minimal number parking spaces (e.g. for visitors) is sufficient. In most cases this organisation closes additional private contracts with either owners or tenants of the houses containing paragraphs which regulate the (non)ownership and usage of private cars.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>Those laws and regulations relevant for car-free housing weren't originally set up for fostering car-free housing projects. Car-free housing projects were not developed because of existing regulations but despite them. Today, some federal states adapted their laws and regulations for defining rules or creating better preconditions for car-free housing.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>See consistency of application of the policy</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Most regulations belong to the building law sector (all levels from federal to the municipal). Therefore the regulations in general are applied in various ways. Car-free housing projects exist, but are not very common. Detailed negotiations between the developers and the city are always needed for getting a building permission for car-free housing in new developments.</p>		
<p>Targeted at:</p> <p>Planning authorities (local and/or regional and developers (public or private)</p>	<p>How binding is the policy?</p> <p>Between mandatory and voluntary (explained in the additional comments)</p>	

Designated to which kind of development?	
Theoretically designated to all housing developments that need a building permission.	
Applied or applicable in which kind of process?	Influenced by main policies:
<ul style="list-style-type: none"> development of a Detailed Site Development Plan building permission process 	<ul style="list-style-type: none"> Car-free housing projects are generally bottom-up approaches
Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:	
The influence is indirect: There is no obligation to implement Mobility Management within the car-free housing developments. But the car-alternative modes play a central role in setting up the plans. Therefore, the location of the project, good public transport accessibility and good quality bicycle storage facilities are considered early in the development process and are included in specific regulations (e.g. the construction plans of the buildings). Car-sharing stations are in most cases included in the plans as well, in order to offer many alternative transport options to the inhabitants. In many cases, the respective association or the developer negotiate for special conditions e.g. for PT or car-sharing, thus some MM aspects are often included in the planning process in order to successful implement such car-free projects.	
Information sources:	
<ul style="list-style-type: none"> Case study: Car-free living in Hamburg - Saarlandstraße (in German) Globalrichtlinie: 'Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze' HH (in German) State Building Code: Hamburg (in German) 	
Additional comments:	
Reference to binding of policy: Using the mentioned regulations for granting building permissions is mandatory; but there is no requirement to develop car-free housing projects.	
Information provided by:	Date:
ILS, Dortmund, Germany	04.12.2008

C11	Gartenstadt Siedlung Weissenburg (Car-free housing project)	
Applied in: city of Münster	Country: Germany	Name of the developer: Wohnungsgesellschaft Münsterland mbH (WGM)
Status of the development: development in use	Type of developer: private	(Expected Date) where development gets in use: first construction stage in use since 2001; completion of whole project in 2012
<p>Description of the development:</p> <p>The car-free project "Gartenstadt Siedlung Weissenburg" covers an area of 3.2 ha and is located in the inner city area called "Geistviertel", only 2.5 km south of Münster's city centre. Many supply facilities are close-by and a car-sharing station is located at the edge of the development. Within the area a training centre is situated for people doing their civilian service for a special organisation. The main area is for residential use, a total of 196 accommodation units for car-free households shall be built on former military grounds. The flats are of various sizes, from 1 room apartments to 5 room flats. The first two construction stages with 70 and 60 accommodation units were ready to get in use in 2001 and 2003. The third and last one should be finished until 2012. All accommodation units are reserved for social housing.</p>  <p>Source: WGM</p> <p>The development is connected with the city centre by a net of cycle paths; it takes approx. 10 min. Three bus lines with a frequency of 10 min are within walking distance. With a bus it takes about 15 min to main station and 7 min to the city centre.</p>		
<p>Type of applied process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Building permission process • Detailed Site Development Plan • Urban planning contract (public private) 		<p>Main public authorities involved in the process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • City of Münster • Local public transport provider
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <ul style="list-style-type: none"> • law: Bauordnung NRW (in German) • local charter: parking pay-off (in German) • Detailed Site Development plan: Weissenburg (in German) 		
<p>Requirements from the public authorities:</p> <p>The municipality required 0.2 parking spaces per accommodation unit for the use for car-sharing vehicles and visitors. The implementation of a car-sharing offer was one of the requirements for the reduced number of parking spaces. This reduction is content of the Detailed Site Development Plan (<i>Bebauungsplan</i>) and the housing company "Wohnungsgesellschaft Münsterland mbH" WGM closed an urban planning contract with the city in order to get the building permission. Tenants sign a private contract with the WGM, stating that they do not own and use a private car.</p>		
<p>Additional agreements between authorities and developer:</p> <p>Urban planning contract (<i>Städtebaulicher Vertrag</i>) including sections on urban design, car-free living and car-sharing. The WGM is responsible to secure the car-free project via private contracts and a car-sharing station with 8 spaces for car-sharing vehicles.</p>		

Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:

The competition "living without an own car" of the German federal state of North Rhine-Westphalia (NRW) influenced this car-free housing project. The local housing company WGM developed in cooperation with the City of Münster the first car-free housing project in NRW.

Main Mobility Management measures

<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
car sharing	residents	in act	StadtteilAuto / WGM	StadtteilAuto
bike parking	residents	in act	WGM	WGM
public transport time tables located at entrances of the buildings	residents	in act	-	no information available

Organisation of the Mobility Management activities at the development:

The status of car-free households is secured by private contracts between residents and the housing company WGM. The households declare that they neither own nor buy a car. Those who do own a car lose the right to live in the quarter. An arbitration board decides about exceptions from this car-freeness, which may be granted for persons with handicaps or temporary professional reasons. The car-sharing organisation offers all tenants of the area a reduced membership fee.

(Envisaged) effects:

no information available

Information sources:

- [ADD HOME Case Study: Weissenburg](#)
- [information website: wohnen plus mobilität - case study \(in German\)](#)
- [residents: Autofreie Siedlung Weissenburg e.V. \(in German\)](#)
- [housing company: Wohnungsgesellschaft Münsterland \(in German\)](#)

Additional comments:

None

Information provided by:

ILS, Dortmund, Germany

Date:

08.12.2008

C12	Access Contingent Model (<i>Fahrtenkontingent Modell</i>)	
Applied in: City of Zurich	Country: Switzerland	Produced by: Transport Planning Department, city of Zurich
Type of policy: planning instrument	In force since: 1999	Level of application: Local level
<p>Content:</p> <p>The Access Contingent Model defines the maximum number of car trips which are allowed to be generated from a development respectively from the different types of utilisation allowed. The calculation of the allowed car trips starts from the number of allowed parking spaces defined in the parking regulation of the city of Zurich. Compared to the parking regulation the Access Contingent Model does not regulate the utilisation of the parking spaces. This allows certain flexibility in the management of the parking spaces within a pre-described limit of car trips per time period. The maximum number of allowed car trips is calculated on the base of following factors: the maximum number of car parking spaces according the parking regulation of the city (which includes the quality of accessibility of the area with public transport), the specific trip potential per type of utilisation (number of trips which a specific use generates per a certain time period), the capacity of the road network in the surroundings of the development area and the specifications concerning air and noise emissions defined by the Environmental Law. The Access Contingent Model has to be assured with an organisation scheme installed by the developer/landowner and includes the monitoring of the trips, the parking management and the reporting procedure. The controlling has to be done periodically by an independent institution that reports to the Transport Planning Department of the city of Zurich. In case that the maximum number of trips is exceeded sanctions can be applied. First, infrastructural or organisational measures have to be implemented do these additional measures not guarantee that the maximum number of allowed car trips can be maintained the public authority has the duty to act according the rules defined in the parking regulation of the city. This can be to re-distribute the parking spaces to the uses of the development or to reduce the overall number of allowed parking spaces.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The main objectives and reasons for the implementation of the Access Contingent Model are:</p> <ul style="list-style-type: none"> • To allow development in dense urban areas, already saturated with traffic, • To control the environmental effects of large buildings/real estate developments, • To allow flexible and multi-use of parking spaces, • To keep car traffic volume under control by defining the maximum number of car trips. <p>With the application of the Access Contingent Model a contingent of allowed car trips is already defined in the planning phase and for the overall development. The trip contingent can be claimed stepwise as partial limit according to the progress of realisation of the overall development. Consequently the developer has not to appeal for parking space permission every time a part of the development is getting in use. The model allows furthermore verifying the compatibility of large and traffic intensive developments with regard to the capacity of the existing road network on the one hand and on the environment on the other.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>Since 1999 the Access Contingent Model is applied at new developments that fulfil certain preconditions (see below).</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Once decided by the public authority that a certain development fulfils the necessary preconditions the model is strongly applied.</p>		
Targeted at: Developers (public or private)	How binding is the policy? Between mandatory and voluntary (explained in the additional comments)	


<p>Designated to which kind of development?</p> <p>Following main preconditions for the application of the model must be fulfilled:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Access of the development by car must be controllable (limited number of access and exit points), • Development area is well connected with public transport, • Clear information about the future mix of uses of the entire development, • More than 150 parking spaces or more than 2000 car trips per day generated from the development, • Uses with high demand on parking spaces at peak hours, • Wide mix of uses and high density of uses. 	
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <ul style="list-style-type: none"> • development of a Detailed Site Development Plan (recommended) • building permission process (to be defined case by case) 	<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parking regulation of the city of Zurich, 1996 (in German) • Federal Law on Environment, 1983 (in German)
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>The application of the Access Contingent Model has an indirect influence on the set-up of Mobility Management measures. In order to assure that the number of allowed car trips are not exceeded a (paid) parking management scheme often is applied. This is done either by the developer itself or by tenants or owner of buildings which have received a contingent of allowed car trips (defined in a contract with the developer). Furthermore the tackled developments are always well accessible with public transport. So further financial incentives like Job-Tickets and information will help to promote the use of public transport at employees and clients. Often the developments have also an extended amount of bike parking at disposal of employees and clients.</p>	
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tiefbauamt, Umwelt- und Gesundheitsschutz der Stadt Zürich (Editors): Fahrtenmodell - eine Planungshilfe, Zürich, 2007. (in German) 	
<p>Additional comments:</p> <p>It is not mandatory for the public authority to apply the Access Contingent Model at every new development. But once it is applied due to the impact of the new development would be too negative in terms of car traffic and environmental effects, it is mandatory for the developer. The defined requirements (number of trips, organisational scheme, sanctions) are fixed in a contract between the public authority and the developer. The contract is a part of the building permission or the Detailed Site Development Plan.</p>	
<p>Information provided by:</p> <p>synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland</p>	<p>Date:</p> <p>16.10.2008</p>

C13	Sihlcity, multifunctional development	
Applied in: city of Zurich	Country: Switzerland	Name of the developer: Karl Steiner AG, Zürich (now Sihlcity AG: Association of owners of Sihlcity)
Status of the development: development in use	Type of developer: private	(Expected Date) where development gets in use: since 2007
<p>Description of the development:</p> <p>Sihlcity is a multifunctional development composed by several buildings in the city of Zurich. On around 97,000 m² ground floor space different uses like retail, services, culture, cinema, hotels, fitness, wellness and few housing are located. Sihlcity has around 19,000 visitors per day and 2,300 working places.</p> <p>The development is placed outside of the city centre nearby one important highway ending at the city of Zurich. The development is also well connected to the regional train system (the railway stop is located at one of the main entrances of the area) and to the local public transport system (one bus and two tramway stops are located nearby the area). The area has furthermore a recreational function for the neighbourhood which is a mix of working and living area. The overall number of parking spaces at Sihlcity is 850, which means 1 parking per 110m² ground floor space.</p>		 <p>Source: Sihlcity AG</p>
<p>Type of applied process: Building permission process</p>		<p>Main public authorities involved in the process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Department for building permission of the city • Transport Planning Department of the city • Environmental Department of the city
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management: Access Contingent Model of the city of Zurich</p>		
<p>Requirements from the public authorities:</p> <p>Within the process of getting a building permission different transport solutions were fixed legally by contract: number of parking spaces was fixed on 850 and the parking had to be taxed, 600 bike parking spaces and a home delivery service by bike had to be installed by the landowners, and they were imposed to finance the improvement of a tramway line and a bus line for the first two years of operation. Furthermore an Access Contingent Model was requested, allowing the generation of maximum 8,800 car trips per day (to achieve after 5 years).</p>		
<p>Additional agreements between authorities and developer: See requirements from the public authorities</p>		
<p>Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:</p> <p>Mobility Management measures like paid parking and the installation of a bike home delivery service were imposed by the public authority. As a consequence the association of owners of Sihlcity implemented further measures like information services on the Web-Site about the accessibility of Sihlcity with all type of modes and no parking allowances for the employees of the shops within the development.</p>		

Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
paid parking	clients	in act	-	Sihlcity AG
restricted distribution of parking permits	employees	in act		Sihlcity AG
tramline extension	clients, employees	in act	public transport company, Sihlcity AG	public transport company
bus line extension	clients, employees	in act	public transport company, Sihlcity AG	public transport company
home delivery service by bike	clients	in act	private provider (subsidised by public authority)	private provider
bike parking	clients, employees	in act	Sihlcity AG	Sihlcity AG
accessibility information on Website	clients, employees	in act	Sihlcity AG	Sihlcity AG
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
The number of generated trips is regularly monitored and reported by the Sihlcity AG to an independent organisation which controls the reported numbers and informs the public authority about the ongoing development of car trips. The most of the indicated Mobility Management measures are organised by dedicated persons within the Sihlcity AG.				
(Envisaged) effects:				
<ul style="list-style-type: none"> Mode-Split of clients: around 70% are visiting Sihlcity without a car 				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> Transport Planning Department of the City of Zurich: Mobilitätsmanagement - Fahrtenmodell Sihlcity, presentation at the salon de la mobilité, Neuchâtel, Switzerland, 2007 (in German) Website Sihlcity (in German) 				
Additional comments:				
None				
Information provided by:			Date:	
synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland			16.10.2008	

C14	Environmental Management Act (<i>Wet Milieu Beheer</i>)	
Applied in: Netherlands	Country: Netherlands	Produced by: National Government (Ministry responsible for environmental and spatial planning)
Type of policy: law	In force since: 1993	Level of application: Regional and local level
<p>Content:</p> <p>The Environmental Management Act (“Wet Milieubeheer” or EMA) of 1993 is meant to “protect the environment”. This broad interpretation includes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Improvement of the environment, • Promoting the suitable removal of waste materials, • Promoting efficient use of energy and raw materials, • Reducing the harmful effects on the environment of individual and goods transport within cities. <p>Under the terms of this act, approximately one quarter of Dutch companies must receive an environmental permit in order to operate. They are selected because of their larger than average environmental impacts. To receive the permit, they must fulfil the requirements of the EMA. The act states that within the framework determined by the competent authorities, the companies themselves are responsible for the reduction of their environmental impact. Companies can take responsibility for the reduction of their environmental impact by, for example, measuring the impact of their operations and drawing up a plan to reduce it (much in the same way MM plans comprise both diagnostic and action phases). Such diagnoses and action plans may also focus on specific environmental aspects, such as: energy-saving and transport management.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The law is intended to put responsibility on companies for taking reasonable steps to reduce their environmental impacts. To expand, change location or simply to carry on operating, companies have to obtain a triennial permit from local authorities, based on an application that demonstrates how environmental impacts will be mitigated and minimised. This could be interpreted to include the impacts of transport to, from and at the site, although only the City of Amsterdam ever interpreted the law in this way. MM was not specifically mentioned in the law – its definition of environmental impacts was much broader, to permit the companies themselves some flexibility in selecting their most significant impacts.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>The environmental law is applied by municipalities and occasionally provinces right across the Netherlands.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>With respect to transport, the use of the environmental law to regulate in favour of MM is very rare. The only example of the use of the law to require MM by companies is in Amsterdam.</p>		
<p>Targeted at:</p> <p>Planning authorities (local and/ or regional) and developers (public or private)</p>	<p>How binding is the policy?</p> <p>mandatory</p>	
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>The law did apply to larger companies in all sectors. Since 1/1/2008 it has been reduced in scope, so that only companies with significant environmental impacts need to apply it. This definition excludes almost all service industry like banks or shops.</p>		

<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <p>The application for the environmental permit is required for companies to continue operating and if they are planning to increase in size or move location – but only for those companies now required to apply for an environmental management permit (see above, re the change in the law on 1/1/08).</p>	<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Netherlands Environmental Law (in Dutch) • Netherlands Environmental Law 1/1/08 modification (in Dutch)
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>Potentially strong influence but in practice minimal (except in Amsterdam) because most local authorities chose not to interpret the law to cover transport to, from and at the site, as they did not want to be seen to be over-regulating, at the possible risk of deterring investment in their area.</p>	
<p>Information sources:</p> <p>see main policies influencing the law</p>	
<p>Additional comments:</p> <p>In 2000, the Dutch government published a document called “The environmental law and Mobility Management”, which supported the idea of using the law to cover MM for at least larger trip generating uses – those with more than 100 staff, for example. In 2004, there was a motion in Parliament to extend the law to explicitly include reference to MM. However, this was rejected on the grounds that the competent authorities (i.e. local authorities) should have the flexibility to interpret the law for their areas, and also because work was already underway to simplify and reduce the regulatory load on companies from the Environment Ministry's various regulations.</p>	
<p>Information provided by:</p> <p>Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom</p>	<p>Date:</p> <p>16.10.2008</p>

C15	De Telegraaf newspapers (production site)	
Applied in: city of Amsterdam	Country: Netherlands	Name of the developer: De Telegraaf Newspapers
Status of the development: development in use	Type of developer: private	(Expected Date) where development gets in use: in use at this site since at least 1995
<p>Description of the development:</p> <p>De Telegraaf is one of the largest newspapers in the Netherlands. It is part of the Telegraaf Media Group (TMG), based at a very accessible site (by both public transport and road) on a business park around 800 m from Sloterdijk station in the west of Amsterdam, en route to Schiphol airport; there is also ample free parking (around 1 space per employee!). The office and plant employs 2100 people in editing, marketing, sales, administration and printing/dispatch. In 2001 TMG applied to the municipality for the periodic renewal of its environmental permit – it was one of those organisations in the Netherlands required under the 1993 Environmental Law to obtain an environmental permit from the local municipality to continue to operate. Thus this was not something that was part of the planning process – it applied to a continuing operation. That said, many new, relocating and expanding organisations were (until 1/1/08) also required to obtain such a permit. In the case of TMG, Mobility Management was a condition of the granting of the permit. However, this requirement did not extend to the specification by the municipality of specific Mobility Management measures.</p>		 <p>Source: Gemeente Amsterdam</p>
<p>Type of applied process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • application for replacement environmental permit • environmental permit required for operation of existing site – not part of the planning process per se 		<p>Main public authorities involved in the process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • city of Amsterdam
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1993 Netherlands Environmental Act (Wet Milieubeheer) as interpreted by City of Amsterdam (in Dutch) 		
<p>Requirements from the public authorities:</p> <p>TMG was required to carry out an assessment of its accessibility, current travel patterns, specify MM measures already in use and planned measures, covering commuters, visitors, business travel and freight/deliveries.</p>		
<p>Additional agreements between authorities and developer:</p> <p>None</p>		
<p>Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:</p> <p>For TMG accessibility was not a problem so in fact the main objective for the management was to keep the costs of any MM measures as low as possible.</p>		

Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
cycle plan	employees	under consideration	municipality	municipality and TMG
car pooling	employees	in act	TMG	TMG
public transport travel info and personalised advice	employees	in act	TMG	TMG
route descriptions	mainly employees	in act	TMG	TMG
business travel measures to cut costs	employees	in act	TMG	TMG
freight transport – Eco-Driving training	employees		TMG	TMG
flexible working pattern	employees	in act	TMG	TMG
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
About five person months were invested by TMG in setting up the plan, which was then run by the company's environmental coordinator.				
(Envisaged) effects:				
no information available				
Information sources:				
Slimreizen.nl (in Dutch)				
Additional comments:				
None				
Information provided by:			Date:	
Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom			01.12.2008	

C16	Environmental Impact Assessment Procedure (<i>Umweltverträglichkeitsprüfung</i>)	
Applied in: Switzerland	Country: Switzerland	Produced by: Federal council
Type of policy: law	In force since: 1983	Level of application: All levels
<p>Content:</p> <p>The Environmental Impact Assessment (EIA) is a procedure defined by Swiss Law of Environment. It is targeted to new or re-newed constructions which can pollute the environment in a considerable way. The type of constructions which are subject of an EIA are defined by the Federal Council and are listed in the decree of EIA. Beyond others also parking construction with more than 300 parking spaces are subject of an EIA. Developers which are asking for building permission for a new development which includes more than 300 parking spaces have to deliver a EIA report to the building permit authority. In general the report has to include information on the following main issues:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construction and foreseen measures to reduce the environmental impact, • Starting situation in terms of transport, • Environmental impact of the construction (building and using of the construction), • Further measures foreseen by the developer to reduce the environmental impact. <p>The report will be checked during the building permit process by the relevant departments. For parking constructions with more than 300 parking spaces this is normally the environmental department of the municipality and the canton. The check is done under the aspect if the requirements of the environmental law are fulfilled. The result of the check can lead to the consequence that the developer has to reduce the number of requested parking spaces and/or install additional measures as a condition for obtaining the building permit.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The main reasons and objectives for the implementation of the EIA were to keep the environmental impact of a new construction under control and minimise them as much as possible.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>The EIA is a national law and has to be applied in whole Switzerland.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>In terms of the thresholds on air and noise pollution the check by the involved environmental departments is applied strictly. With regard of other issues concerning the environmental impacts (like landscape) of a construction there is a margin of interpretation.</p>		
Targeted at: Developers (public or private)	How binding is the policy? Mandatory	
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>All developments where more than 300 parking spaces are foreseen to be constructed.</p>		
Applied or applicable in which kind of process? • building permit process	Influenced by main policies: • Federal Law on Environment, 1983 (in German)	

Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:

The influence is normally indirect but it can also be direct. The result of the check of the EIA report can lead to a reduction of number of parking spaces which may implicate the developer to install Mobility Management measures.

The check can also lead to the result that the developer is enforced to install directly Mobility Management measures and / or reduce the number of parking spaces.

Information sources:

- [Schweizerischer Bundesrat, Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung, 1988 in German](#)

Additional comments:

None

Information provided by:

synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland

Date:

19.12.2008

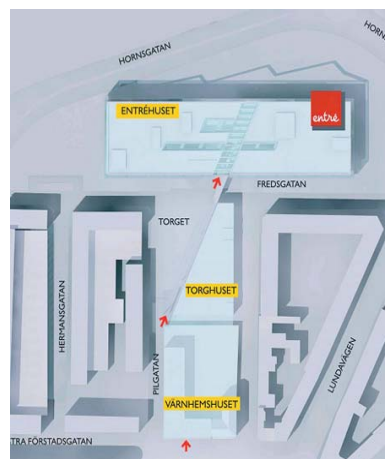
C17	Traffic Impact Assessment Study (<i>Estudio de tráfico</i>)	
Applied in: Municipalities, Autonomous Region of Madrid	Country: Spain	Produced by: Autonomous Region
Type of policy: recommendation	In force since: 2001	Level of application: Local level
<p>Content:</p> <p>The Traffic Impact Assessment Study has the aim to analyse and evaluate in a preliminary way the kind of transport generated and attracted in new urban developments. The analysis is done in relation to existing infrastructure in the surroundings and planned infrastructure in the planned area, with the purpose to identify principal traffic flows, major conflict situations and capacity problems. Generated and attracted trips are calculated based on future uses of the areas. The connections and accesses to the existing road network are also evaluated.</p> <p>Only car and public transport is evaluated in the study, pedestrians, cyclists or other potential modes are not taken into account. Nor is the pedestrian infrastructure network analysed.</p> <p>In case of conflict situations or capacity problems of calculated traffic flow or general inadequacy of the planned infrastructure, actions and solutions are proposed to improve the situation.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>In the Land Use Law in the Autonomous Region of Madrid it's specified that a Detailed Site Development Plan (<i>Plan Parcial</i>) has to be elaborated for "land possible to develop" (<i>suelo urbanizable</i>). In order to have the Detailed Site Development Plan approved and for the following procedures of development some specific studies have to be elaborated and included as additional documentation as "technical commitment and guarantees of sustainability of the proposed solutions for the area", e.g. water and sewage, tele-network. The surface cannot be developed unless all specific studies have been approved within the plan.</p> <p>Regarding the traffic assessment study it doesn't say expressly that it is obligatory to develop it, but specific studies including the "right connection, extension and reinforcements of every infrastructure, equipment and public municipal and supra-municipal services, that will be used by the future population (supposing they will be permanent residents), and as a minimum the integration of networks of education, welfare, sanitary, sports, culture, spare-time, daily commerce, security service, firemen and the connection to the infrastructure and road service... ..urban and regional public transport on road and rail." (Art. 48 2a Number d) in the same paragraph states that a specific study of the connection and autonomy of the public transport system has to be done, guaranteeing there will be no congestion or capacity overloading with the existing traffic or for different future scenarios.</p> <p>These two paragraphs are interpreted as the traffic assessment study.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>Part of the technical studies presented within the planning instrument Detailed Site Development Plan (DSDP) for new developments on "land possible to develop". Different legislation in every Autonomous Region - in the case of Madrid it is mandatory to present it, but the extension and detail of the study depends on the responsible in the town council. In the worst case, neither the responsible person nor the committee approving the DSDP ask for such a study.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Once decided that an area is "possible for building development" and has to develop a DSDP for building development it is strongly applied.</p>		
Targeted at: Planning authorities (local and/ or regional) and developers (public or private)	How binding is the policy? Between mandatory and voluntary (explained in additional comments)	

<p>Designated to which kind of development?</p> <p>It must be an area classified as "possible for building development" (<i>suelo urbanizable</i>) in the Municipal General Urban Plan (<i>Plan General de Ordenación Urbana</i>).</p>	
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <p>It is part of the process of the development of a Detailed Site Development Plan.</p>	<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Land Use Law of the Autonomous Region of Madrid, Ley del Suelo, 9/2001, de la Comunidad de Madrid (Land Use Law) • General Urban Plan (municipal). E.g. Plan General de Ordenación Urbana de Getafe 2002, Ayuntamiento de Getafe 2004. • Detailed Site Development Plan (site-level). E.g. Plan Parcial del sector PP-02 de Suelo Urbanizable Sectorizado de Los Molinos. Mónica de Blas, Euroestudios, and Rueda y Vega asociados, 2005
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>The application of the Traffic Impact Assessment Study has an indirect influence of the set-up of MM. At the moment the influence is low or none, very few studies lead to a change in the original plans. Many times the study is not being carried out and taken into account in a serious way -just done and included. It's up to the responsible mobility department in the Municipality to demand the study and this does not always happen. Only if there are special interests on regional/national level, the Autonomous Region might not approve the plan if some of the specific studies are missing or poorly elaborated. If the people responsible for mobility wishes, they can demand a very good study and take into consideration the corrections proposed.</p> <p>This means the traffic assessment study could be improved. There are no legal barrier, legally, hindering that other modes and networks than road and rail can't be studied. So the municipality has the freedom to change the requisites, e.g. add to the content the pedestrian and bicycle network, analysis of parking spaces and evaluate the distribution of all modes of transport. In this way the influence of MM measures could be much more direct and stronger.</p>	
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • see main policies influencing the law • Personal communication with expert 	
<p>Additional comments:</p> <p>At the moment the Land Use Law is too wide and open to interpretation. The Detailed Site Development Plan has to be approved in an Urban Commission consisting of representatives from local and regional administrations and external actors from e.g. ecological associations, but only some of the representatives have the right of voting, and if no one acts and demands a more specific study it will not be done.</p> <p>This is an advantage if someone wants to demand higher criteria but a disadvantage if no one cares. In many of the administrations in Spain no one cares since that means more work and a possible delay in the plans.</p> <p>The Traffic Impact Assessment Study has been classified as recommendation, although it's not entirely correct. It's more of a study and if the planners want to ignore it that is possible.</p> <p>An example of a multi-modal Transport Assessment study from the UK can be found at http://www.hw.ac.uk/sistech/rae/documents/HWUTP-HWU_travel_plan.pdf</p>	
<p>Information provided by:</p> <p>ETT, Madrid, Spain</p>	<p>Date:</p> <p>17.11.2008</p>

C18	Environmental Quality Standards in the Environmental Code (<i>Miljöbalken</i>)	
Applied in: Sweden	Country: Sweden	Produced by: Ministry of Environment
Type of policy: law	In force since: 1999	Level of application: all levels
<p>Content:</p> <p>The Environmental Code (<i>Miljöbalken</i>) is Sweden's environmental legislation. Adopted in 1999, it gathers all relevant legislation in one code. The Environmental Code allows the Swedish government to introduce so called Environmental Quality Standards, regulations on the quality of land, water, air or nature in other respects, for certain geographical areas or for the country as a whole. Environmental quality standards are a type of legally binding policy instrument introduced to deal with the environmental impacts of diffuse emission sources such as traffic and agriculture.</p> <p>Authorities have a duty to ensure that an environmental quality standard is not violated. The local authorities' comprehensive plans have to show how the municipality intends to enforce environmental quality standards. County administrative boards have a duty to ensure that the standards are taken into account in planning.</p> <p>In cases where there is a risk for exceeding the standards, an action programme should be established. The action programme specifies which instruments should be used for ensuring compliance with the standard:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administrative instruments, e.g. requirements that physical planning be changed with respect to environmentally sustainable infrastructure, traffic planning and build-out of public transport; • Economic instruments, e.g. fees and taxes; • Informative instruments, e.g. education and public information campaigns. <p>At present, action programmes have been established, due to exceedances of the environmental quality standards in the County of Stockholm (NO₂, PM10), the Gothenburg Region (NO₂, PM10), and the municipalities of Helsingborg (NO₂), Uppsala (NO₂, PM10), Umeå (NO₂), Norrköping (PM10), and Malmö (NO₂).</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The Environmental Code came into force in 1999, replacing fifteen previous environmental acts which were unified into the Code. The purpose of the Environmental Code is to promote sustainable development which will assure a healthy and sound environment for present and future generations.</p> <p>The main reason to introduce environmental quality standards was to enable implementation of the EC directives that prescribe this type of standard.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>Since 1999 the Environmental Code is applied in planning at all levels, nationwide. The Environmental Quality Standards are also enforced in the entire country, forcing municipalities to perform continuous measurements in the street environment.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>The Environmental Code and the Environmental Quality Standards are part of the national Swedish legislation, i.e. strongly applied.</p>		
Targeted at: planning authorities (local and/or regional) and developers (public or private)	How binding is the policy? mandatory	

<p>Designated to which kind of development?</p> <p>The Environmental Quality Standards apply to all kinds of development. When measurements or calculations show that there is a risk for exceeding the standards on a specific site, the responsible authority must use all measures imaginable to set the figures straight.</p>	
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <ul style="list-style-type: none"> • process of development of a Detailed Site Development Plan • building permission process • process of setting up comprehensive plans for municipalities 	<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Directive 2008/50/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on ambient air quality and cleaner air for Europe • Environmental Code (1998)
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>When there is a risk of exceeding the environmental quality standards, the government demands from the county administrative board to establish an action program showing how the local air quality can be improved. In some of these action programs, Mobility Management (e.g. information to the public and to corporations, parking management, congestion charging, requirement for transport plans for large enterprises) is part of the solution. As of today, several action programs have been adopted, where emphasis has been put on municipal measures (that is, measures that are to be implemented by the municipality) within the field of Mobility Management. As for companies, there are no examples available, where a company has been required to set up any direct Mobility Management measures (for example, mobility plan). In short, this is due to the fact that there is no support for such requirements in the national regulations. However, this has been highlighted in several of the action plans, where the County Administrative Board and/or the municipality have required an amendment in the regulations.</p>	
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Directive 2008/50/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on ambient air quality and cleaner air for Europe • Preparatory work for the Swedish Environmental Code legislation 	
<p>Additional comments:</p> <p>None</p>	
<p>Information provided by:</p> <p>Trivector, Traffic AB, Lund, Sweden</p>	<p>Date:</p> <p>17.12.2008</p>

C19	The “City entrance” project (and integration of Mobility Management in the action programme of the city)	
Applied in: City of Malmö	Country: Sweden	Name of the developer: TK Development (in dialogue with the city of Malmö)
Status of the development: development in construction	Type of developer: Public	(Expected Date) where development gets in use: March 2009
<p>Description of the development:</p> <p>Malmö's action programme was developed due to the exceedance of the environmental quality standards. It contains a specific chapter about Mobility Management (the main general measures are further described in the section „main Mobility Management measures”). In Malmö it is also of interest to shortly look at one concrete example, "The City Entrance", a project initialised by the municipality concerning the area fronting the main highway leading into the city (see picture of the block, with the new buildings in light blue and the high way in the upper top of the picture). Here it is suggested that a large shopping centre with app. 60 stores and an underground garage with 1000 parking places should be developed. This was also as a way for the municipality to renew a nowadays rather shabby block with great potential. In short the chain of events was as follows: All relevant departments within the municipal organisation were positive, except for the Environment Department. This department advised against the development with reference to the already existing air quality problems in the area, which of course would be further deteriorated by a shopping centre, which will increase traffic on some of the most frequented streets in the area by 10 %. However, this department could not by itself hinder the decision to go ahead with the development. Also the County Administrative Board expressed serious doubts with reference to air quality, but chose not to stop the development. However, in the action programme for Malmö, which is now adopted, this area is highlighted. Several measures should be conducted by the municipality, concerning the concrete traffic environment (for example, bus lanes, new solutions for traffic signals, giving priority to public transport, one-way street directions for private cars). Furthermore, a number of soft measures within the field of Mobility Management should be initialised by the municipality in dialogue with the stores and the developer when the shopping centre opens up in march 2009. For example campaigns for sustainable travels to and from the shopping centre, as well as real-time public transport signs within the centre, are mentioned. However, no requirements have been directly put on the developer, since the national regulations give no support for such measures as of today.</p>		
<p>Type of applied process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • process of comprehensive planning • Detailed Site Development Plan 		<p>Main public authorities involved in the process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • city of Malmö • Country administrative board
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Environmental Code (adapted in 1999) (in Swedish) 		
<p>Requirements from the public authorities:</p> <p>In the city of Malmö, measurements or calculations have shown that the Environmental Quality Standards are exceeded. The Swedish government has requested from the county administrative boards to establish an action programme the municipality. The county boards then require that the municipality itself takes action to reduce exhausts from traffic.</p>		
<p>Additional agreements between authorities and developer:</p> <p>None</p>		
<p>Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 		



Source: TK development

Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
campaigns for reduced car use to/from the City Entrance (specific)	visitors, employees	Planned	city of Malmö	city of Malmö
bus lanes, traffic signal adjustments, one-way streets in the area of the shopping centre (specific)	visitors, employees	Planned	city of Malmö	city of Malmö
real-time public transport signs in shopping centre (specific)	visitors, employees	Planned	city of Malmö	city of Malmö
measures to increase the status of bicycling	inhabitants	in progress	city of Malmö	city of Malmö
reducing car traffic at four specific sites in Malmö	visitors, employees	in progress	city of Malmö	city of Malmö
counteracting free work site parking	employees	in progress	city of Malmö, County administrative board	city of Malmö, County administrative board
new travel policy for employees of the city	city employees	in act	city of Malmö	city of Malmö
information to people moving in to the city	new inhabitants	in act	city of Malmö	city of Malmö
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
Within the municipality of Malmö, about five employees work part time with these issues. There is no specific development that has its own organisation of staff. Projects are carried out continuously, according to the yearly budget.				
(Envisaged) effects:				
<ul style="list-style-type: none"> • Transport: less private cars in the area • Environment: Less air pollutant levels 				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> • The City of Malmö's webpage (in Swedish) • The webpage of the development (in Swedish) • Action Programme for Malmö 				
Additional comments:				
•				
Information provided by:			Date:	
Trivector, Traffic AB, Lund, Sweden			17.12.08	

C20	Maximum parking standards	
Applied in: England	Country: United Kingdom	Produced by: National Government (Ministry responsible for spatial planning)
Type of policy: guideline	In force since: 2001 England	Level of application: Regional and local level
Content: <p>As their name suggests, England's maximum parking standards (MPS) set nationally-applicable maximum amounts of parking that are allowed to be built with new developments. The MPS are an Annex to PPG13, although they were only introduced in the last version of PPG13 in 2001. Earlier versions of PPG13 suggested that local authorities set their own maximum standards at local level, but many were reluctant to do so because of the fear that neighbouring authorities would set less restrictive standards in order to attract development. The standards in PPG13 do not apply to residential developments; these are covered by a different PPG, PPG3, and set a maximum of 1.5 spaces per dwelling across an area – meaning that some can be built with more spaces, and some with fewer, as long as the average is 1.5 spaces. The standards and the minimum size of developments to which they are applying are shown on the next sheet in this spreadsheet. This means that many authorities can be – and are – in the situation of having maximum standards for large developments and minimum standards for smaller developments.</p>		
Main objectives and reasons for implementation: <p>The main objective of PPG13 is to use the planning system to reduce the need to travel and to reduce the use of the car to access developments. Maximum parking standards are seen as an important way to achieve the second objective and indeed the limited literature on this topic bears this out (see COST342 report (2006)), for example. PPG13 seeks to reduce car use to deal with congestion and environmental problems.</p>		
Spread of the policy: <p>It must be taken into account to at least some extent in making planning decisions for all large developments. All municipalities apply the standards.</p>		
Consistency of application of the policy: <p>The standards are not primary legislation, although as part of planning guidance, they have legal status. They can be ignored/adapted but if this occurs, there must be a very good rationale for so doing. If a local authority grants permission to a building with more than the national permitted maximum standards, national government could reverse the decision. In general, however, they are applied with reasonable consistency.</p>		
Targeted at: Planning authorities (local and/ or regional) and developers (public or private)	How binding is the policy? mandatory	
Designated to which kind of development? Policy is targeted at all types of developments except residential ones (residential maximum standards covered by PPG3).		
Applied or applicable in which kind of process? First part of building permission process	Influenced by main policies: <ul style="list-style-type: none"> • Planning and Compulsory Purchase Act 2004 • PPG13 	

Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:

Strong influence – a key reason why MM at site level has been encouraged through the planning process. Some anecdotal evidence suggests that maximum parking standards and no availability of free on-street parking near the site will lead to an increase in lift-giving (and therefore vehicle km travelled), but the DfT (2002) publication *Making Travel Plans Work* cited parking management as “the hallmark of high-achieving travel plans”, suggesting that MPS can have a very strong influence on the effectiveness of MM at the site level – and because they in some sense lead to a parking problem, they also encourage the use of MM as a solution.

Information sources:

- [PPG13](#)
- [Dft \(2002\) Making Travel Plans Work](#)
- [The Effect of maximum car parking standards including inward investment. Scottish Govt. \(2001\)](#)
- [Barker Review on Land use Planning \(2007\)](#)

Additional comments:

MPS for residential parking have now been abandoned, due in part to practicality problems – in many developments, residents have two or more cars per household, leading to parking on footways and on green areas. The recent (2007) Barker review of the planning system (see information sources) as one of the periodic shifts of policy direction that the British planning system seems to find necessary; without presenting any clear evidence, the review decided that MPS for other land uses may be deterring economic development and so it seems likely that they will be relaxed in the next version of PPG13, although this has not yet (December 2008) been published. The only actual research on the topic of MPS and economic development, carried out before their introduction in Scotland in 2003, could find little evidence that they would deter economic development (see information sources).

Information provided by:

Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom

Date:

16.10.2008

C21		Cork City Development Plan Section 49 Policy T12	
Applied in: Cork City		Country: Ireland	Produced by: City Council
Type of policy: planning instrument		In force since: 2004	Level of application: local level
Content: Development Plans are the principal mechanism in the Irish planning system for guiding and regulating development. As a planning authority, Cork City Council must (under the requirements of the Planning and Development Act 2000) produce a Development Plan. Within the Plan it is able to set out any number of policies that it believes are relevant to the regulation of development. With regard to mitigating the environmental and transport impacts of development, the Cork City Development Plan includes a policy T12 which reads “[the Council will require] Mobility Management plans to be prepared and implemented for all significant new and expanded developments”. The supporting text to the policy provides some more detail, including explaining what a MM plan is, what it might contain, and how it should be implemented – including the requirement for a MM coordinator at the largest developments covered by the policy. It also highlights the need for targets, monitoring of these, and regular reporting to the City Council. The effectiveness of the policy is strengthened by maximum parking standards for all new developments, with some developments permitted no additional parking.			
Main objectives and reasons for implementation: The policy was enacted to try to reduce congestion and pollution from traffic generated by new developments. Ireland has until very recently been enjoying a period of very strong economic growth and in consequence congestion has become a major concern.			
Spread of the policy: Not known. In common with the UK planning system, the Irish system is permissive so if there are good reasons for not following policy T12 then a development can still be permitted.			
Consistency of application of the policy: Not known. Given current (2008) economic conditions, unlikely to be that strong. However, certain employers e.g. university college Cork have strong and active travel plans (MM plans) related to the planning process.			
Targeted at: Developers (public or private)		How binding is the policy? between mandatory and voluntary (explained in additional comments)	
Designated to which kind of development? “Significant” developments – all uses. Appears that this is defined as developments with more than 100 staff.			
Applied or applicable in which kind of process? Building permission process		Influenced by main policies: <ul style="list-style-type: none"> • Cork Regional Planning Guidelines • Irish National Spatial Strategy 	
Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level: Potentially strong influence but new policy so experience and knowledge of how to apply it (by Council and by developers) still developing. In addition, recession in Ireland is likely to reduce pressure to manage development impacts.			
Information sources: <ul style="list-style-type: none"> • Cork City Development Plan Within Development Plan, Chapter 5 (Transportation) contains policy on MM plans; Chapter 11 includes max parking standards			
Additional comments: For explanation of its non-mandatory nature see explanation under “consistency of application of policy”. Draft Development Plan 2009-2014 includes reference to MM plans although policy T12 has been removed. Maximum parking standards strengthened in 2009-2014 plan compared to 2004 plan.			
Information provided by: Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom		Date: 16.12.2008	

C22	Swiss Normative on Parking Standards (SN 640 281)	
Applied in: Swiss municipalities	Country: Switzerland	Produced by: Swiss Association of Road and Transport Experts
Type of policy: recommendation	In force since: 2006	Level of application: Regional and local level
<p>Content:</p> <p>The Swiss Normative on parking standards SN 640 281 is a concrete recommendation or guideline for defining the appropriate number of parking spaces at new developments. It includes specific values on the number of parking for different types of uses like housing (1 parking space per 100 m² ground floor space for residents and 0,1 for visitors) or businesses with high client frequencies (2 parking spaces per 100 m² ground floor space for employees and 0,5 for clients). For the application of the values the embedment of a development within existing bicycle and public transport network has also to be considered. Therefore the normative defines 5 so-called types of localisation. Those types are defined by a matrix where on the one hand the amount of pedestrian and bicycle traffic in the surrounding of a development (more than 50 %, 25 - 50 % and less than 25 % of the entire traffic) and on the other hand the quality of public transport accessibility in terms of the amount of stops per hour (more than four times per hour, one to four times per hour, not served at all with public transport) are classified. A further element of the normative is a matrix where the five types of localisation are combined with the specific values per use. That means for example if a development is classified in a type of localisation A (that means with share of pedestrians and bike traffic of more than 50 % and a frequency of more than 4 public transport journeys per hour) the specific number of parking per use should be reduced to a minimum of 20 and a maximum of 40%.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The Swiss Association of Road and Transport Experts is an established and accepted organisation by federal, cantonal and local administrations. The normatives are seen as a thematic input from the part of experts without any political motivation or background. Regarding the specific normative on parking standards the idea was that municipalities all over Switzerland have a common base on which they can formulate their own parking standards and procedures for calculation and include them in legally binding instruments, like parking regulations or requirements in the building permit process. The objective behind was, that the normative serves as a kind of common reference.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>The normative is widely applied by Swiss municipalities, because it is accepted as a consolidate background information.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>The consistency of the application varies. There are municipalities which take over the values of the normative in their parking regulations completely/ directly. Others are using it as a base but the values are modified.</p>		
Targeted at: local planning authorities	How binding is the policy? Voluntary	
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>All type of developments and uses located in a municipality</p>		
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <ul style="list-style-type: none"> development of a new parking regulation building permission process (to be defined case by case) 		<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> none

Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:

In general the normative is an important base for the development of the local parking regulations. The parking regulation itself is then the legally binding instrument which is used for evaluating if the number of parking spaces at a new development granting for building permission is appropriate or not. If the regulation includes not only the specific values of the amount of parking per use but also considers the quality of the embedment within the existing bike and public transport network the maximum allowed number of requested parking spaces can be reduced (in case that the accessibility of the development with alternative modes to the car is of high quality). In a lot of cities within Switzerland which have a high quality public transport network the parking regulations are considering this fact with regard of the allowed parking rates for new development. This has an indirect effect on the set-up of Mobility Management at the site level because the reduced number of realisable parking spaces lead as a consequence to further measures in order to have a well-balanced mode-split.

Information sources:

- VSS, SN 640 281, Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen, Zürich, 2006.

Additional comments:

None

Information provided by:

synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland

Date:

18.12.2008

C23	Bicycle parking standards as a part of the Municipal Spatial Plan (<i>Občinski podrobni prostorski načrt</i>)	
Applied in: City of Maribor	Country: Slovenia	Produced by: Planning department of the city of Maribor
Type of policy: Recommendation	In force since: 2006	Level of application: local level
<p>Content:</p> <p>The policy is prepared as part of the Municipal Detailed Spatial Plan (<i>Občinski podrobni prostorski načrt</i>). It is set as a recommendation in the paragraph of the plan describing surfaces for bicyclists. Paragraph prescribes standards and conditions regarding bicycle network like types of bicycle paths according to road hierarchy, dimensions of bicycle lanes according to type, recommended pavement types or minimal distances from buildings, fences and trees. Paragraph also describes basic standards for bicycle parking as: location of parking regarding the building entrance, design of parking facilities, compatibility with other urban equipment and other conditions. Larger part of the paragraph is binding for all new developments and renovations. Only the parking standards for bicycles, as only recently added component of a spatial plan, are set as a recommendation.</p> <p>Standards are prescribing the number of spaces depending on type of development (residential, office, retail, culture, education, sport and industry). Overall number of required bike parking spaces is set as a sum of spaces for everyday users (residents and/or employees) and occasional users (visitors). Calculations are made according to number of employees (for workplaces), housing units, rooms or beds (for residential areas, hotels, student dormitories and hospitals), seats (sport facilities, theatres, religious buildings) or according to gross surface area of the development (most other uses). For example, a recommended number of parking spaces for hotels is a sum of spaces for employees (1 space per 10 employees) and spaces for hotel guests (calculated according to hotel surface, 1 parking space per 500 m²).</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>There is no national regulation or guidance concerning the number, location and quality of bicycle parking. Legislation allows the municipal spatial plan to prescribe standards and norms in appropriate detail, but most municipalities do not decide to specify the bicycle parking standards.</p> <p>Developers often use leftover space for placing a minimal number of parking spaces or in worse case do not plan any. After a building is put to use and the lack becomes obvious, bicycle stands are added where place is still available. Often placement is inconvenient, unsafe and without cover.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>Policy has been accepted in June 2006 as a part of amendment of Municipal Detailed Spatial Plan of the Municipality of Maribor. All new developments applying for building permit after that time should follow the plan, but bicycle parking standards are set as recommendation only. Procedures takes relatively long time before the permit is issued so there are only few buildings which have been finished in accordance with the amendment regulation.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Since the policy is a recommendation there is no strict demand of application</p>		
Targeted at: Developers (public or private)	How binding is the policy? Between mandatory and voluntary (explained in the additional comments)	
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>Policy is targeted at all types of developments with a special focus on public buildings and housing.</p>		

<p>Applied or applicable in which kind of process? Policy is applied in planning process and should be considered when applying for building permission.</p>	<p>Influenced by main policies: none</p>
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level: Appropriate number and quality of bicycle parking are Mobility Management measures. Good quality bicycle facilities reflect the attitude towards cycling and can help to promote the bicycle use.</p>	
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Municipal Spatial Plan of the City Municipality of Maribor, amendment June 2006 (in Slovenian) 	
<p>Additional comments: Policy is a recommendation. Developer should predict approximately the number of parking places, prescribed by the policy. Exact number will not be checked before building permit is issued.</p>	
<p>Information provided by: Urban Planning Institute of the Republic of Slovenia, Ljubljana, Slovenia</p>	<p>Date: 20.11.2008</p>

C24	Parking regulation of the city of Krakow	
Applied in: City of Krakow	Country: Poland	Produced by: City Council
Type of policy: Planning instrument	In force since: 2003	Level of application: local level
<p>Content:</p> <p>Parking Policy is one of the most important planning measures. It establishes recommended and maximum numbers of parking spaces for new/renewed development. The recommendation exists in only few Polish cities as a part of Urban Transport Policy (e.g. Kielce, Krakow, Poznan, Warsaw), in some other cities it is included in the Spatial Development Policy (SPD). In Krakow, for the whole city, recommended and maximal parking standards are established dependant on land use intensity: number of flats, number of working places, usable floor area of service. As a general principle, the parking policy is spatially differentiated, according to the accessibility level of public transport service in corridors and degree of congestion in car traffic. Prior to the existence of these detailed guidelines, the SPD divided the city into three areas with viewpoint of their intensity. For each of the areas the permitted and recommended factors of parking spaces were established. However, in some cases, the number of maximal permitted parking spaces, regulated in the SPD is unsuitable - for some areas in the city (depending on the kind of land use and development of the transport network) this number of parking spaces could cause a serious problem with increasing volume of traffic. Then in such cases, the Local Spatial Development Plans should establish a maximal permitted number of parking places each detail area for each activity (housing, production, services, education) dependent on the level of public transport service, the level of street network development (including bicycle network), and the expected level of congestion. This approach will allow to influence solutions in favour of sustainable transport. Very similar is the situation with minimum number of parking spaces, especially in housing areas. The Krakow SPD formulations as a contribution to the Parking Policy, state the minimum number of parking spaces but it is only a recommendation, not an obligation. Developers in housing areas established even lower number parking spaces than recommended. This can be very inconvenient for residents in areas, where the public transport service is very bad or there is a lack of service.</p> <p>The parking standards are mainly established in Spatial Development Policy for city. In Krakow, the parking standards are linked to the public transport access to the area and the type of zone of the city. SDP determine spatial areas which are defined by public transport access as a sum of the walk access and waiting time for the public transport. There are following times of access: up to 7 minutes, 7-15 minutes and more than 15 minutes. Moreover, the number of parking spaces was established taking into account the type of the city zones: downtown, urban and suburban zones. On that base, one can determine the parking zone for the city (A, B, C, D). According to each parking zone policy, the planners can determine maximum number of parking spaces for commercial and working areas. For housing and commercial areas, the number of parking spaces is determined taking into account also the type of the city zones: downtown, urban and suburban. For the housing and commercial areas, the SDP defines recommended and maximal number of parking spaces as well. It is recommended to establish maximum permitted number of parking spaces for each detailed areas and for each type of development (housing, production, services, education). Those values should depend on the level of public transport service, the level of street network development (including bicycle network) and expected level of congestion. Proposed approach will allow controlling solutions in favour of sustainable transport.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>In some cases (e.g. simulation site in Krakow - Czyżyny Dąbie) the maximal permitted number of parking spaces is too high. The kind of development requires to accept the number of parking spaces resulted from the SPD. Unfortunately, developers/investors use the various possibilities to construct more parking spaces for shopping and multifunctional areas. However, the traffic generated by these parking areas is too high in relation to the capacity of street network, leading to congestion or decreasing of its effectiveness. In some cases, e.g. for housing areas, where public transport service is very bad, the developers establish very low number of parking spaces, even under the recommended minimal amount.</p>		

They explain that the value of the land is very high, and they must provide the required percentage of green area (according to the SDP standard), so they predict to build additional number of parking spaces as a second step in their development, if car ownership of residents will increase. However usually, they don't fulfil their promises and as a result, the habitants of such housing areas have a really serious problem to travel directly to the work, school, etc. because PT service is poor and therefore cars are the principle means of transport, but at the same time not enough parking spaces are available. Developers are also not required to provide or to improve public transport or cycling links to their development.

Spread of the policy:

Spatial Development Policy and especially the Parking Policy could state in more detailed way the recommended and maximal and minimal number of parking spaces for each type of use. Based on those documents, the Local Spatial Development Plan could establish those numbers for particular sites (zones?). Almost all the cities in Poland have the SDP, but the parking policy is not an effective part of these documents. Perhaps there is no national standard for parking in new developments.

Consistency of application of the policy:

Parking regulations should bring about a situation in which planners and developers will not determine and realise too many number parking places which could generate too intensive traffic from new developments. They will also help to protect the public transport services against competition from private car use. Nowadays, all notations in SDP and LSDP are applied in correct way. So, it is possibly that also those new requirements will be applied correctly.

Targeted at:

developers (public or private)

How binding is the policy?

mandatory

Designated to which kind of development?

Those changes will have influence for all kind of development, especially for commercial, offices and housing areas.

Applied or applicable in which kind of process?

- building permission (obligation)
- preparation transport and land use documents (obligation)

Influenced by main policies:

- [Spatial Development Policy for Krakow \(in Polish\)](#)
- [Local Spatial Development Plan for Czyżyny Dąbie \(in Polish\)](#)
- parking standards were approved by City Council based on theirs experience

Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:

Defining the numbers of max. and min. number of parking spaces could create the areas with reduced number of volume traffic and to allow to take under control the public transport development. The application of minimum and maximum parking standards could lead to a situation in which a developer has not that much parking spaces as he wants and that he has to set-up Mobility Management measures in order to handle the traffic generated from the specific site with other modes than the car.

Information sources:

- [Spatial Development Policy for Krakow \(in Polish\)](#)
- discussions with planners/administrative units/own knowledge

Additional comments:

None

Information provided by:

Cracow University of Technology, Krakow, Poland

Date:

8.01.2009



C25	Parking Regulations and Parking Pay-off in North Rhine-Westphalia	
Applied in: Federal State of North Rhine-Westphalia (NRW)	Country: Germany	Produced by: Federal Government (BauGB); State Government of NRW (BauO NW)
Type of policy: Law	In force since: 2005 (BauGB); 2000 (BauO NW)	Level of application: all levels
<p>Content:</p> <p>Generally, the legal framework for car parking is the Federal Building Code (<i>Baugesetzbuch: BauGB</i>). The State Building Code North Rhine-Westphalia (<i>Bauordnung NRW: BauO NW</i>) fills in this framework. Legal basis for parking regulations and parking pay-off in NRW is § 51 BauO NW.</p> <p>Main contents:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Duty to construct car parking spaces within building permission process (if car traffic is expected); • Similar duty to construct bicycle parking spaces within building permission process (no quality standards); • Possibility to restrict or limit the number of car parking spaces (reasons of urban design, transport or safety) by municipal charter; • Parking pay-off is possible in agreement with municipality (criteria: construction is impossible or unacceptable, even on a near-by located parcels); • Pay-off money is ear-marked for improving accessibility of development; since amendment in 2000, investment (<i>investiv</i>) measures for PT or bicycle transport are possible as well. <p>Municipalities can set up additional local parking charters for further concretisation of parking aspects within the building permission process or for setting up detailed site development plans.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>To give alternative opportunities regarding parking affairs within building permission process or when setting up detailed site development plans.</p> <p>Parking pay-off is possible if the urban design of the development and the neighbouring areas (esp. in city centres) or reasons of transport system makes it impossible to construct all of the minimum required car parking spaces on the own development parcel. If this is not possible, parking spaces shall be built alternatively on another parcel in close vicinity. If this is not possible as well, the developer pays a certain amount of money to the municipal authority. This amount is defined in a local parking charter and has to be used for car park facilities, PT, bicycle or other transport infrastructure in order to deal with the expected car traffic/parking demand or enhance car-alternative options in order to reduce the demand for car parking related to this development.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>This option is applied mainly in densely built up areas, like city centres or elsewhere if space is scarce or expensive.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Parking regulations in BauO NW and local parking charters have to be taken into account within the building permission process or when setting up detailed site development plans; it is possible for the investor to negotiate with the city administration if he/she needs to build all requested parking spaces or can/need to pay-off a certain number instead.</p>		
Targeted at: Planning authorities (local and/or regional and developers (public or private)	How binding is the policy? Between mandatory and voluntary (explained in the additional comments)	

Designated to which kind of development?	
Theoretically designated to all housing developments that need a building permission.	
Applied or applicable in which kind of process?	Influenced by main policies:
<ul style="list-style-type: none"> development of a Detailed Site Development Plan building permission process 	<ul style="list-style-type: none"> Baugesetzbuch (BauGB) (in German) Bauordnung NRW (BauO NRW) (in German)
Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:	
<p>Primarily the parking pay-off does not influence MM. The parking regulations give the framework for coping with parking issues within the above mentioned processes. The pay-off money should be used to mitigate expected parking problems. The municipality gets the pay-off money for taking over the duty to solve parking demand from the developers. Therefore, normally the money will be used for additional parking spaces. But since 2000, in North Rhine-Westphalia the pay-off money can be used either for construction of parking spaces or for improvements in PT or cycling/walking infrastructure (but only for investment measures, the so called <i>investive Maßnahmen § 51 (6) BauO NRW</i>), which should result in a reduction of parking space demand.</p>	
Information sources:	
see main policies influencing the law	
Additional comments:	
Generally, the parking regulations have to be considered within building permission process or when setting up a detailed site development plan. The possibility to pay-off instead to build new parking spaces is part of a negotiation process and can be an option if certain conditions are fulfilled.	
Information provided by:	Date:
ILS, Dortmund, Germany	04.12.2008

C26		Gelre Hospitals	
Applied in: Cities of Apeldoorn and Zutphen	Country: Netherlands	Name of the developer: Gelre Ziekenhuis	
Status of the development: development in use	Type of developer: public	(Expected Date) where development gets in use: in use 2009 though various changes planned over next 2 years	
<p>Description of the development:</p> <p>Gelre Hospitals is active in the regions of both Apeldoorn and Zutphen. At present, it consists of three hospital locations and one external outpatient clinic (see also www.gelreziekenhuizen.nl)</p> <ul style="list-style-type: none"> the Lukas location, edge of town (Apeldoorn) in a residential area; the Juliana location, centre of Apeldoorn in a residential area; the Het Spitaal location, edge of town (Zutphen), will be replaced by a new building in 2010; the external outpatient clinic, edge of town in Lochem. In 2008/2009 the Juliana location will co-locate at the Lukas location. The Lukas and Juliana location combined have the following characteristics: <ul style="list-style-type: none"> floor area: 30,533 m² (2004) and 62,840 m² (2007) = +106 % employees: 2,000 (2004) and 2,300 (2007) = +15 % (equal fulltime; more part time), number of beds: 658 (2004) and 460 (2007) = -30 % (tendency to ambulant care). 			
<p>Type of applied process:</p> <ul style="list-style-type: none"> building permission process zoning plan process 		<p>Main public authorities involved in the process:</p> <ul style="list-style-type: none"> city of Appeldoorn province of Gelderland Ministry of Health 	
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <p>No specific policies but a desire to reduce transport impacts and maximise accessibility of the hospital on the part of the Province and municipality. Zoning plan for the municipality (=local plan = <i>Bestemmingsplan</i> in Dutch) sets max parking availability for re-developed hospital site.</p>			
<p>Requirements from the public authorities:</p> <p>To gain permission from the city council for the merger of the Lukas en Juliana location, the hospital was required to write a Mobility Management plan under a negotiated agreement. The hospital committed itself to limit the available parking space to 840 spaces (as set out in the zoning plan).</p> <p>The Dutch Ministry of Health, Welfare and Sports appointed Gelre Ziekenhuizen as one of the three "forefront hospitals". These hospitals have been invited to be pioneers in giving form and content to the innovations necessary to deal with future challenges. For Gelre Ziekenhuizen, this means developing into a new-style hospital, which entails a limited clinical capacity, a shift from in-house to outpatient treatment, day treatment and short-stay admissions – with impact on access and mobility. Due to the construction plans, the Province of Gelderland asked for extra attention regarding the accessibility of the hospitals and for parking. Furthermore, the province is keen on transferring the experiences that have been gained within Gelre Hospitals to other hospitals in the province.</p>			
<p>Additional agreements between authorities and developer:</p>			



Source: Google maps

none				
Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:				
Concerns about car parking (overspill) and also the transport impacts of process changes were of interest.				
Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
cycle plan (showers, parking, repairs)	employees	in act	Hospitals	Hospitals
Business process re-engineering (BPR) meaning that patients make fewer trips for same treatment	employees	in act	Hospitals	Hospitals
Shuttle bus to link sites but privately contracted – not with public transport operator	all users, especially employees	in act	first financed through OPTIMUM2 project, then Hospitals	Hospitals
Marketing and communication	all users, especially employees	in act	Hospitals	Hospitals
Mobility service point	all users, especially employees	in act	Hospitals	Hospitals
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
There is a Mobility Management coordinator for the hospitals who reports to the board.				
(Envisaged) effects:				
<ul style="list-style-type: none"> • Transport (employees, outpatients and visitors): Reduction in car use to fit in with limited number of parking spaces available (840) which was around 360 spaces less than current peak demand in 2005. This was to be achieved by increased promotion of cycling, shuttle bus and business process reengineering (BPR). • Social and costs: BPR realised significant benefits for patients by reducing number of times they had to visit the hospital for a given treatment. This also saved the hospital costs and had transport benefits. 				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> • OPTIMUM2 cookbook on Gelre Hospitals • Report on mobility at Gelre Hospitals (tussentijdsrapportage) (in Dutch) • Report on marketing mobility at Gelre Hospitals (in Dutch) 				
Additional comments:				
Considerably more information on this useful case study is available by looking at the first information source.				
Information provided by:			Date:	
Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom			01.01.2009	

C27	Spatial Development Plan (SDP) and Local Spatial Development Plan (LSDP)	
Applied in: City of Krakow	Country: Poland	Produced by: City Council
Type of policy: Planning instrument	In force since: 2003	Level of application: Local level
<p>Content:</p> <p>In Poland, there are no planning policies or laws which could require developers to implement Mobility Management measures. However, there are some planning documents, where those requirements <i>could</i> be included. One such document is the Spatial Development Policy (SDP?) within which the Local Spatial Development Plan is a subsidiary document. The document is prepared for cities (also for the State) and usually approved by the City Council. The SDP is put into effect as a form of public policy, encompassing various disciplines, which seek to order and regulate the use of land in an efficient and ethical way. The document defines the issues of land development (the area zoned for different buildings and land uses, for example), the corridors for main transport routes, protected areas, etc. This document is passed by the district/city town council, but it isn't a legal document itself, but rather the basis for a legal document, the Local Spatial Development Plan. The SDP is prepared based on the Spatial Development Act (- SDA (for the State)). However, in the SDA, there are no requirements for the SDP to include any references to sustainable transport and Mobility Management in SPD. So, although Polish cities and regions prepare an SDP, it is not certain that their principles and recommendations reflect a sustainable transport approach. Generally, Spatial Development Policies approved for many Polish cities only poorly take into account the development of bicycle and public transport facilities. However, based on the existing document it seems possible for city authorities to use the SDP to implement some Mobility Management measures both in terms of public investment and with regard to the activities of developers. So, if the SDP required more sustainable transport and Mobility Management measures from stakeholders (especially developers), then the LSDP (as a policy document) could require the same measures but in a more concrete and detailed way.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • To enable implementation of sustainable transport measures/solutions in the framework of the existing legal regulations, • To ensure that the documents reflect a consistent approach to sustainable transport, • To promote sustainable transport on the country, regional and local level, even by the "soft requirement formulations" only and subconscious increasing awareness among planners and decision makers. <p>In general, plans should consider the following aspects: necessities to include the bicycle network in all cities, proper solutions for public transport network (with detailed description depending on the ranges of the plan, providing information for the passengers and applying of Mobility Management measures).</p>		

<p>Spread of the policy:</p> <p>SDP and LSDP can include additional notation concerning sustainable transport and a new approach to the public transport and bicycle network. It seems that it is possible to include some statements in these documents, but it would require changes in the structure of the documents and the willingness of planners and decision makers to follow the new requirements. For example, when developers request a building permission decision, they must show how they will provide access to the development by car from the public road. Road and Transport Authorities could in this context require the preparation of a travel plan (including the bicycle and public transport network) for the development area if the predicted generated traffic is likely to exceed a certain threshold. This demand would be based on the Environmental Act, Public Road Act, etc. Any changes in the structure and scope of transport, environmental and land use documents should introduce formulations to include sustainable transport in new development areas.</p> <p>For these changes to take place it will be necessary for planners, administrative units and decision makers to prepare and to approve Local Spatial Development Plans with public transport network, bicycle network, traffic restrictions in city centres or parking restrictions.</p>	
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>New requirements, which could be included in the SDP and LSDP, could ensure that stakeholders (especially the investors, developers) implement Mobility Management measures in their investments. Nowadays, all notations in SDP and LSDP are applied in correct way. So, it is possibly that also those new requirements will be applied correctly.</p>	
<p>Targeted at:</p> <p>Planning authorities (local and/ or regional) and developers (public or private)</p>	<p>How binding is the policy?</p> <p>Between mandatory and voluntary (explained in additional comments)</p>
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>Those changes will have influence for all kind of development, especially for commercial, offices and housing areas.</p>	
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <ul style="list-style-type: none"> process of building permission demands (to be defined case by case) process of preparation of transport, environmental and land use documents (recommendation/obligation) 	<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> Spatial Development Policy for Krakow (in Polish) Spatial Development Act for Poland (in Polish) Local Spatial Development Plan for Czyżyny Dąbie (in Polish)
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>Proposed solutions with interpretation of existing notations in documents and changes in structure and content of the transport, environmental and land use document will have a significant impact of Mobility Management implementation.</p>	
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> Spatial Development Policy for Krakow (in Polish) Spatial Development Act for Poland (in Polish) discussions with planners/administrative units/own knowledge 	
<p>Additional comments:</p> <p>All of these proposals are in accordance with results gathered from the discussions within and after the planning simulation workshop. The ideas were also proposed by the University - MAX team, especially based on the work experiences in the Urban Planning Office in Municipality of Krakow for doctoral study of the Mrs Aleksandra Faron. Some of the mentioned recommendations are in accordance with the law, and their application will depend on awareness and understanding of the sustainable transport approach among administrative units (planners, decision makers) and developers.</p>	
<p>Information provided by:</p> <p>Cracow University of Technology, Krakow, Poland</p>	<p>Date:</p> <p>8.01.2009</p>

C28	Irvine Spectrum Business Park Development Trip Reduction Program	
Applied in: City of Irvine, CA	Country: United States	Name of the developer: The Irvine Company
Status of the development: 50% Developed - in use	Type of developer: Private	(Expected Date) where development gets in use: Since 1986-ongoing
Description of the development: <p>Located in the City of Irvine, and the southern part of the greater Los Angeles metropolitan area, the Irvine Spectrum development is a 5,000 acre Business Park and high density development which is now home to over 3,600 companies employing in excess of 65,000 people. At the time of development, the Irvine Spectrum comprised one of the largest undeveloped parcels in Southern California metropolitan area. In 1986 the Irvine Company gained final development approval by the City of Irvine following an extensive consultative process. Transportation management goals and use provisions were assigned to the development permit. These permit provisions established goals and requirements for land use design that considered and planned for alternative transportation modes. The mobility strategies set by the City of Irvine included a hierarchy of streets and thoroughfares, commuter rail and public transit service utilizing the Irvine Transportation Center as a hub and an extensive variety of high occupancy vehicle, bicycle and walking amenities. Additionally, the development was permitted with trip generation targets and assigned permitted future growth planning goals. A Transportation Management Authority (TMA), Spectrumotion, was chartered to provide ongoing management of the transportation plan for the development and its tenants.</p>		
Type of applied process: <ul style="list-style-type: none"> • Permit- Use restrictions • Consultative- ongoing public and private negotiations • Advisory Board – 13 members elected 		Main public authorities involved in the process: <ul style="list-style-type: none"> • City of Irvine • Orange County Transportation Authority • Spectrumotion TMA (public/private partnership)
Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management: <p>The City of Irvine provided the regulatory framework for managing the development through permit and planning restrictions. The Spectrumotion Transportation Management Association (TMA) is charged with implementing the planning requirements through transportation goal attainment, alternative mode promotion and program development, and follow-up survey and evaluations. The Irvine Company is responsible for permit compliance and raises funding through tenant assessments (annual fees paid to the developer). Tenant employees then receive TMA support, including subsidies, for alternative modes of transportation. The TMA promotes alternative transportation modes and monitors ongoing compliance with city permit goals through ongoing trip surveys. Data collection is done through observed driveway counts in and out of the 4 Spectrums and is prepared in an annual report. The TMA compares the observed data and determines whether or not permitted trip generation caps (set by the City of Irvine) have been exceeded. The annual report is the primary information source to determine transportation goal compliance and is submitted to an advisory board consisting of 13 members, one being the City of Irvine. This annual process yields additional potential consultation and direction to the TMA and the Irvine Company development group for any additional compliance direction or potential further program development.</p>		
Content of the negotiation and influence on establishing Mobility Management measures: <p>In 1985, the City of Irvine and The Irvine Company formed a partnership and devised an overall transportation management strategy and monitoring system in the Irvine Spectrum. Planning requirements and goals were established in meeting the City of Irvine vision for successful development mitigation. Several demands were placed upon the developer including the establishment of a multi-modal transportation system including rail, bus, car- and vanpooling, and preferential parking within the development. The ultimate agreement by the developer and city was codified in the permit and development plan. This plan details acceptable levels (goals) for traffic generation and called for the formation of a Transportation Management Association (TMA) to monitor and measure traffic levels and provide traffic mitigation programs and services. To insure the success of this concept, deed restrictions known as Covenants, Conditions and Restrictions (CC&R's) were created which require the Irvine Company and Irvine Spectrum property owners to support the operation of the TMA financially through semi-annual assessments. <i>This is how Spectrumotion can offer all its services to commuters free of charge.</i></p>		

Knowledge of the end-user:

In 1986, Spectrumotion was organized to implement the vision established by the City and developer. Spectrumotion is a private, non-profit, public benefit corporation and began meeting the transportation needs of the Irvine Spectrum immediately upon its founding. A database exceeding 8,000 individual commuters is maintained and comprises the core network for program participants. Of these participants, 34% partake in ridesharing activities versus a regional norm of 18% (projected regional surveyed rate). New businesses located in the Irvine Spectrum can become members of Spectrumotion without paying any membership fee. Spectrumotion currently offers a free monthly bus pass, a free 10-trip Metrolink (rail and bus) ticket, or vanpool for a month for commuters who currently drive alone and are willing to try one of these alternatives. Follow-up surveys show that 80 percent of those who try ridesharing continue participating after their free trial period.

Main Mobility Management measures

<i>Measure</i>	<i>Target</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
Free one-month ridesharing trial via bus, train, or vanpool	Employees in the Irvine Spectrum	in act	Businesses located in the Irvine Spectrum	Spectrumotion
Well lit bicycle and pedestrian lanes and paths	Employees in the Irvine Spectrum	in act	Irvine Co. and land owners located in the Irvine Spectrum	Spectrumotion
Reserved preferential parking for carpooling	Employees in the Irvine Spectrum	in act	Businesses located in the Irvine Spectrum	Businesses located in the Irvine Spectrum
Emergency ride-home services for members	Employees in the Irvine Spectrum	in act	Owners of the land located in the Irvine Spectrum	Spectrumotion
HOV lanes on adjacent highways	Employees in the Irvine Spectrum	in act	Federal and state transportation funds	State of California Department of Transportation
Promotions/incentives	Employees in the Irvine Spectrum	in act	Owners of the land located in the Irvine Spectrum	Spectrumotion

Organisation of the Mobility Management activities at the development:

The Spectrumotion TMA maintains a staff of 5 full time employees as well as 6-10 part-time trip data specialists at a budget exceeding US\$600,000. The primary role of the TMA is to promote alternative modes of transportation, disperse subsidies and collect ongoing survey data. Program evaluation data is gathered and analyzed, then reported to an advisory board consisting of 13 members, one being the City of Irvine and to its members. This ongoing process yields additional potential, consultation, and direction to the TMA.

Envisaged effects:

- There are 5 sectors within the development called Spectrums. Spectrum 1, 3, 4 and 5 are covered by the permit. Spectrum 2 was developed before the requirements were imposed. Each sector represents a phase of development and the trip reduction requirements are different for each, both in terms of targets, but also performance measures. Some use average vehicle ridership, others use a trip limit per usable square footage.
- Key findings conclude that mode shift is occurring as planned and goals established in the growth and planning projections are being met. The permit caps have never been exceeded and are well within established limits.
- It is possible, however, that the trip generation goals were too loose and the caps were established too high. It is unclear if the Irvine permit caps provide a meaningful measure of success for comparison purposes.
- Spectrum number 3 and 4 exceeded all goal levels. In Spectrum 3, 34.4% fewer than expected trips were generated and 48.3% fewer in Spectrum 4.
- In 2006, only two individual sites which exceeded their expected trips in Spectrum 3; a “warehouse” retailer, which generated 245.8% of its expected trips and a technology center, which generated 135.7% of its expected trips. Both of these sites are have retail uses and have consistently exceeded their expected trips.
- In Spectrum 4, only FedEx exceeded its expected trips, as a large percentage of the trips generated at this site are delivery trucks

Information sources:

- Irvine Spectrum Transportation Management Association (www.72share.com)

Additional comments:

The Spectrum development has reached approximately 50% of development density within the 5,000 acre area. The development has incorporated high density development phases including large apartment complexes and mixed use retail development most recently. Ongoing coordination with the City of Irvine and Southern California Association of Governments (regional planning agency) is occurring for trip modelling and infrastructure demand planning.

Information provided by:

Eric Schreffler, ESTC

Date:

16.8.09