

San Siro: Duurzame mobiliteit tastbaar en werkbaar maken; een paradigmaverschuiving?

Hans Voerknecht – CE Delft – voerknecht@ce.nl
Marco Martens – Zelfstandig adviseur – marco.martens@minienm.nl
Erik van der Kooij – APPM – kooij@appm.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
22 en 23 november 2018, Amersfoort**

Samenvatting

Het primaat bij stedelijke mobiliteit ligt al heel lang – en nog steeds – bij een vlotte doorstroming voor de auto. En bij het accommoderen van de vraag naar automobilititeit en parkeerruimte. Duurzame stedelijke mobiliteit wordt verengd tot reductie van de CO₂-uitstoot. Terwijl duurzame mobiliteit voor een stad om veel meer gaat. Primair een duurzaam vitale stad, waar aspecten als luchtkwaliteit, geluid, schoonheid, leefkwaliteit en het goed economisch kunnen functioneren van de stad centraal staan. Het primaat van de automobilititeit heeft er in onze ogen toe geleid, dat er vaak veel meer autoverkeer en grote vrachtwagens de stad ingaan, dan de stad aan kan, dan de draagkracht van de stad toelaat. Wie steden als Dublin en Sofia bezoekt, ziet dat de draagkracht van de stad zover is overschreden, dat de stad in zekere zin vergiftigd is met auto's. Maar ook voor veel Nederlandse steden wordt de draagkracht van de stad overschreden.

Werkelijk duurzame mobiliteit houdt rekening met het feit dat in de stad alles bij elkaar komt en we schaarse ruimte te verdelen hebben. Dus ook schaarse mobiliteitsruimte dat we met een schaarste aan beschikbare mobiliteitsruimte te maken hebben. Een schaarste op drie gebieden:

- a. Fysieke ruimte (verblijfsruimte, verkeersruimte, parkeerruimte;
- b. Milieuruimte (CO₂, NO_x, fijnstof, geluid)
- c. Leefkwaliteit

Aan de hand van deze schaarste kan de draagkracht van een stad, stadsdeel of wijk worden vastgesteld en tegen deze achtergrond moeten de mobiliteitskeuzes gemaakt worden.

De San Siro benadering stelt een afwegingskader, een methode om in een interactief proces de draagkracht van een stad(sdeel) vast te stellen en oplossingsrichtingen voor om ervoor te zorgen dat die draagkracht leidend blijft in het kiezen van de invulling van de mobiliteit.

We staan aan het begin van het vorm geven van dit concept en dagen deelnemers aan het CVS uit om hierover mee te denken. Want bovenal gaat het er om een stad voor mensen en niet voor machines te maken. Waarbij het speelveld de openbare ruimte is. Waarbij in het mobiliteitsproces vaak verwaarloosde waarden als sociale domein (inclusie), economie, vitaliteit, schoonheid, leefbaarheid en gezondheid al vanaf het begin van het proces worden meegenomen .

1. Inleiding

Mobiliteit is goed en is een uiting van kansen pakken, mensen ontmoeten of gewoon de dagelijkse dingen regelen. Maar de wijze waarop mobiliteit op dit moment wordt ingevuld heeft vaak een schadelijk effect op het functioneren van onze samenleving en meer specifiek onze steden. Wie momenteel in steden als Dublin, Sofia, Turijn of een Nederlandse stad rondloopt, merkt dat het laatste dat je merkt auto's zijn. Niet alleen het geluid en de stank van auto's maar vooral het ruimtebeslag en het gevoel van onveiligheid, heeft grote invloed op de leefkwaliteit. Zodra je de deur uitstapt om een broodje bij de bakker te halen moet je alert zijn vanwege de grote hoeveelheid auto's. Een presentatie van Philippe Christ namens het International Transport Forum stelde dat we bezig zijn steden voor machines te maken in plaats van steden voor mensen. Een belangrijke oorzaak hiervoor is dat in de afweging met andere belangen en aspecten het beleidsprimaat van een stad nog steeds ligt bij een vlotte mobiliteit. En daarbij vooral bij het accommoderen van het gebruik van de auto. Eerst de behoefte van mensen invullen die zich per auto willen verplaatsen en dan kijken naar de rest en het milieu. Als het spaak loopt in termen van milieu of doorstroming komt er aandacht voor andere maatregelen.

2. Het San Siro-concept rond mobiliteit – een tussenstand

Aan de suprematie van de auto wordt al sinds de jaren zestig getornd. Hele gebieden zijn voor fiets en voetganger ingericht – en floreren! Aan de andere kant verloopt het gesprek over alternatieve benaderingen vaak nog steeds moeizaam. Het verkeersmodel voor de auto is nog steeds het belangrijkste instrument om de stedelijke mobiliteit te lijft te gaan. Mobiliteit is nog steeds een ondergeschoven kindje in de sfeer van “de mensen leuke dingen aanbieden om tot gedragsverandering te komen”. Weinig diepgang en fundamentele + conceptuele vooruitgang. Een klein groepje is over deze situatie onderling de discussie aangegaan. Niet met als doel om verkeersmodellen en de auto overboord te gooien, maar met als doel om tot een geheel andere aanzet van stedelijke mobiliteit te komen. De discussies vonden plaats in een Italiaans restaurant San Siro en zijn nog lang niet afgelopen.

Ten behoeve van dit CVS willen een beloftevolle tussenstand met u delen.

Mobiliteit is nooit een doel op zich, maar dienend aan het functioneren van de mensen in concrete gebieden. Het San Siro-concept concentreert zich vooral op het functioneren van een stad. Het goed functioneren van een stad wordt bepaald door het meer of minder goed omgaan met **schaarste**. Milieuwetgeving stelt harde grenzen aan wat een gebied of een straat kan verdragen. Soms komen die grenzen echter al eerder in zicht: “Waarom moeten wij de auto-overlast van aangrenzende wijken oplossen?” Ook mobiliteitsruimte is een schaars goed. “Waarom is bij ons zoveel ruimte voor brede straten terwijl elders er meer ruimte op straat lijkt te bestaan om te spelen?” Als er niet goed wordt omgegaan met de schaarste tast dat de **draagkracht** van een gebied / een stad aan. Zoals de voorbeelden laten zien kent het begrip draagkracht vele dimensies en een grote mate van subjectiviteit.

Het San Siro-concept neemt al deze invalshoeken serieus maar probeert ze te objectiveren om tot een gezonde discussie te komen. Mobiliteit wordt dan een optimalisatievraagstuk op de dimensies van de “draagkracht” van een stad ten aanzien van milieu, ruimte en mobiliteit. Om acties richting te geven is er behoefte aan grenzen

en oordelen: "We pikken het niet dat we zoveel slechter af zijn dan elders." San Siro maakt gebruik van harde grenzen en oordelen (bijvoorbeeld op het gebied van milieu) maar vooral ook van relatieve oordelen en grenzen op de gebieden waar een wettelijk kader grotendeels ontbreekt.

3. Mobiliteit naar draagkracht van het gebied

Als het gaat om de relatie tussen mobiliteit en de draagkracht van een gebied zijn er volgens San Siro drie dimensies die je zou moeten objectiveren:

1. De beschikbare fysieke ruimte (openbare weg) en hoe die is ingericht
2. De beschikbare Milieurimte en de mate waarin al harde grenzen worden bereikt
3. De beschikbare leefkwaliteit: het oordeel van alle gebruikers in een gebied over de leef- en gebruikskwaliteit.

1: Beschikbare fysieke openbare ruimte (Schaarste aan ruimte)

1. Verblijfsruimte
2. Stallingsruimte
3. Verkeersruimte

2: Beschikbare milieurimte (Schaarste aan leefmilieu)

4. Lucht (NOx, fijnstof)
5. Geluid
6. CO2

3: Leefkwaliteit

1. Bewoners
2. Bezoekers
3. Werkenden

Mobiliteitsvraag (zonder tijdstip en vervoermiddel)

De vorm mobiliteit (en niet de omvang) heeft impact op alle drie de aspecten. Beleving van een supermarkt met een grote fossiele vrachtwagen heeft op alle drie aspecten een duidelijk grotere negatieve impact dan beleving met een elektrische cargo bike. Hieronder werken we de deelgebieden uit met koppelingen naar mogelijke oplossingen.

3.1 Beschikbare fysieke ruimte:

In onze aanpak van mobiliteit starten we met de ruimte die er is en wat die aankan.

- Mensen en andere gebruikers hebben op straat **verblijfsruimte** nodig. Die verblijfsruimte kan niet onder een minimum zakken anders komt de gebruikskwaliteit in gevaar. Maar gebruikers of politiek kunnen ook kiezen voor een hoger quotum aan gebruikruimte.
- Op straat is ook **stallingsruimte** nodig, niet alleen voor de auto's (vaak dominant) maar ook voor fietsen of andere vervoermiddelen.
- Tenslotte is er ook **verkeersruimte** nodig. De auto's fietsen, voetgangers en andere vervoermiddelen moeten ook op hun plek kunnen komen.

Verblijfsruimte

Uit overzichten van leefkwaliteit in stadsdelen blijkt een bepaald minimum aan verblijfsruimte nodig te zijn voor een prettig leefbare stad. Dat kan verschillen per stadsdeel: In buitenwijken is behoefte aan groen, speelruimte, wandelpaden e.d. in een binnenstad kan dat zijn autovrije pleinen, straten en winkelgebieden. Uiteraard kan omwille van de beleving gekozen worden voor een grotere hoeveelheid verblijfsruimte.

Parkeerruimte

Overal in de stad concurreert parkeerruimte met andere functies. In de binnenstad is dat met verblijfsruimte, maar bijvoorbeeld ook met horecavoorzieningen (terrassen) en stalingsruimte voor fietsen en uiteindelijk ook met andere economische functies. In een straat waarin parkeren wordt afgeschaft kan een gedeelte daarvan ingevuld worden met bedrijvigheid en een deel met verblijfsruimte. Parkeerruimte is bij uitstek een terrein waar her begrip schaarste kan worden ingevuld en deels monetair kan worden opgelost. Wanneer de normale m²-prijs voor grond in een binnenstad zou worden gerekend, zou de waarde van parkeren zo laag blijken, dat normaliter vrijwel nergens parkeerruimte op maaiveld zou worden gerealiseerd.

In buitenwijken concurreert parkeren op dezelfde manier. Wanneer een bewoner zijn achtertuin met de oppervlakte van een auto zou uitbreiden zou hij daar fors voor moeten betalen. Als hij zijn auto op straat parkeert (die tenslotte ook gemiddeld 23 uur per dag stilstaat) kan dat grotendeels nog gratis. Het is dus merkwaardig dat de overheid het gebruik van een dergelijk milieu- en ruimtebelastend vervoermiddel niet alle gebieden naar hun aard belast.

In de San Siro benadering gaan we daarom uit van schaarste. Een tarief voor parkeren is te berekenen aan de hand van dezelfde economische m²-prijs als deze van omringende functies. Dat belichaamt tenslotte de mate van ruimteschaarste. Onderzocht moet worden hoeveel gebruikers bereid zouden zijn om deze prijs voor parkeren te betalen. Uiteraard kan het zijn dat de eigenaar van een aangrenzende functie bereid is om deze prijs te betalen. Het verwijt dat hiermee bepaalde functies sterk benadeeld worden, gaat niet op. Als het werkelijk zo is, dat parkeerplaatsen voor winkels noodzakelijk zijn, dan hoort het ook in het economisch plaatje van zo'n winkel om de daarvoor benodigde parkeerplaatsen te realiseren, eventueel in een parkeergarage. Uiteraard zijn sommige parkeerplaatsen maar kort bezet en moet er dus ook rekening gehouden worden met een uurtarief, die kan variëren al naar gelang de vraag.

Op grond van beleving kan een nog verdere reductie van het aantal parkeerplaatsen zinvol blijken, maar dat hoort dan bij de bepaling van de grenzen op grond van belevingswaarde.

Parkeren onder de grond kan een oplossing zijn, maar ook hier zullen de complete kosten moeten worden doorberekend. Verder kan ook de hoeveelheid toelaatbaar verkeer een grens stellen aan het maximum aantal parkeerplaatsen, boven en onder de grond.

Verkeersruimte

Verkeersruimte is niet los te zien van mobiliteit. San Siro kiest er echter voor om beide begrippen minimaal gelijkwaardig te behandelen om zo te voorkomen dat verkeersruimte eenzijdig wordt bepaald door de behoefte aan vlotte doorstroming. Verkeersruimte is slechts een van de ruimtes in een gebied. Gesteld dat aan de andere ruimtes net wordt

voldaan is de hoeveelheid verkeersruimte vooral een gegeven. Het kan dan niet zo zijn dat meer verkeersruimte wordt gecreëerd. In het kader wordt een voorbeeld uitgewerkt hoe dit kan werken.

Voor de verkeersruimte voor auto's is eerst op het niveau van de stad het percentage vertraagde verplaatsingen binnen de bebouwde kom ten opzichte van het gemiddelde van soortgelijke steden in Nederland vast te stellen. Daarbij tellen sterk vertraagde verplaatsingen (meer dan 7% extra reistijd) met een factor 2 mee en zeer sterk vertraagde verplaatsingen (meer dan 14% extra reistijd) met een factor 4 mee. Omdat de doorstromingen in de gemiddelde Nederlandse stad toch al duidelijk te wensen overlaat, nemen we een score van 30% vertraagde verplaatsingen als maatstaf. Wanneer de score hoger is dan 30% wordt bepaald hoeveel het verkeer moet afnemen om de maatstaf te halen. Vervolgens wordt dit vertaald naar een reductie per stadsdeel. En dus ook een maximum aantal toegelaten (vracht)auto's per stadsdeel. Niet op alle tijdstippen zal er sprake zijn van een dergelijke vertaling, dus zal deze restrictie vooral tijdens de spitsen gelden, maar voor sommige stadsdelen kan dit ook aan de orde zijn op weekenddagen (bv. In winkelgebieden). Verkeersmodellen en met name de mobiliteitsscanner kunnen helpen deze analyse te maken.

3.2 Beschikbare milieuruimte.

Deze dimensie krijgt meer en meer aandacht en bestaat volgens ons uit drie deelgebieden: luchtkwaliteit, geluidshinder en CO₂ uitstoot.

CO₂

Aan de hand van ofwel de nationale ambities, of de ambities van de stad zelf (mochten deze verder gaan) bepaalt de maximale verkeersuitstoot in de stad. Deze kan worden verdeeld tussen autoverkeer en goederenvervoer;

NO_x en fijnstof

Allereerst is het zo, dat de Europese normen gehaald moeten worden. Aangezien voor er geen no-effect level is voor NO_x en fijnstof en de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) normen voorstaat die de helft lager zijn dan de Europese normen, is het wellicht zinvol om de hoeveelheid uitstoot te bepalen, die toelaatbaar is bij die norm en het aantal daarbij behorende verplaatsingen onderverdeeld naar vracht en personenverkeer

Geluid

Gezien de hoeveelheid schade die een hogere belasting dan 60dB(A) verkeersbelasting met zich brengt, is het in ieder geval zaak om (eventueel stapsgewijs) ervoor te zorgen, dat er geen bewoners meer zijn, die een dergelijke geluidsbelasting ontvangen. Voor bv. Amsterdam met 33% van de bewoners die meer dan 61 dB(A) verkeerslawaai ontvangen zal dat een forse reductie van het verkeer betekenen. Anderzijds is de voorkeursgrenswaarde niet voor niets 48 dB(A).

3.3 De waarde van de belevingsruimte.

Deze dimensie is het lastigst vast te stellen al was het maar omdat niet over ruimte of milieu maar over mensen gaat. Wat kunnen zij met hun omgeving en wat vinden ze er van? Zijn voorzieningen binnen bereik? Ervaren ze overlast? Teveel verkeer heeft invloed op onze kwaliteit van leven.

Een voorbeeld is het grote aantal klachten van burgers vanwege te hard rijden in 30 km-zones. Terwijl er in de praktijk vaak niet harder dan 30 km gereden wordt.

Blijkbaar ligt de beleving van het rijden van auto's anders dan vaak gedacht.

Andersom blijkt uit onderzoek van het CPB dat in Maastricht de gebieden waar door de ondertunneling van de A2 het autoverkeer is verdwenen de waardering van de leefkwaliteit enorm is toegenomen. En dit vertaalt zich in een veel grotere stijging van de huizenprijs dan in de omgeving gaat.

Het ontbreekt tot op heden aan harde kwantitatieve relaties tussen de hoeveelheid automobiliteit en de belevingswaarde van de stad. Steeds duidelijker wordt, dat dit verband zeer relevant en significant is. Zo blijkt de ondertunneling van de A2 in Maastricht zo'n €220 miljoen aan extra huizenprijzen op te leveren voor de locaties waar het verkeer van vroeger is verdwenen (CPB,2018). Ook bewoners van de Zwolse wijk Assendorp kiezen unaniem voor het wonen in een wijk met groen en speelvoorzieningen in plaats van een wijk vol geparkeerde auto's dus dat geeft het negatieve effect op de beleving van geparkeerde auto's weer. Er is dus behoefte aan meer concrete informatie over de relatie tot belevingswaarde van mobiliteitssituaties (ook voor MKBA's). Ook al omdat beleving vele aspecten kent: gevoel van veiligheid, gevoel van meer contact met de medemens, gevoel van schoonheid, rust, ruimte, comfort, ontspanning etc. Bij gebrek aan kennis over impact van mobiliteitsoplossingen hierop zou de volgende werkwijze gebruikt kunnen worden:

In een gesprek met bewoners kunnen diverse scenario's worden doorgesproken, waarbij telkens de keuze kan worden gemaakt aan welk scenario de voorkeur wordt gegeven. Zo kunnen bewoners kiezen tussen een scenario met een wijk met veel ruimte om de auto te parkeren, versus een wijk met veel groen en speelvoorzieningen. Vervolgens moet er dan eerst gekeken worden, hoeveel (geparkeerde) auto's men dan nog toelaatbaar vindt in de wijk, maar ook hoe er dan verder met mobiliteit wordt omgegaan. Maar daarover in hoofdstuk 6. En ook moet er de mogelijkheid zijn om voor een beperkt aantal mensen, die daar veel voor over hebben, wel hun auto voor of dichtbij de deur te kunnen parkeren, zolang de gezamenlijke leefbaarheids grens maar niet wordt overschreden.

In gebieden, waar niet alle stakeholders betrokken kunnen worden, bv. Bezoekers van een stadscentrum, kan bij hen een stated preference onderzoek gedaan worden: hoeveel autoverkeer vindt men prettig en/of gewenst.

Het vrijwel ontbreken van literatuur op dit gebied geeft aan hoe belangrijk het is om deze waarden veel beter in beeld te brengen,

4. Van analyse naar actie: een afwegingskader

San Siro maakt het mogelijk de vele aspecten van een leefbare stad op een objectieve wijze aan te vliegen. Daarmee is nog niet bepaald of actie nodig is en zo ja welke actie. Acties kunnen sterk van elkaar verschillen: van verkeersingrepen tot fietsacties, van regelgeving tot nieuwe vormen van ruimtelijke inrichting – vanuit vele hoeken zijn oplossingen denkbaar en waarschijnlijk ook nuttig. Een extra complicatie bij het bepalen van de ideale oplossing ligt ook in die verscheidenheid: sommigen kosten veel geld, anderen (parkeerbeleid) leveren veel geld op, sommigen vergen het aanjagen van

marktpartijen en klantgerichte dienstverlening (MaaS) anderen harde regelgeving (milieuzones). En dan dient van al deze maatregelen nog de effecten op korte en lange termijn bepaald te worden.

San Siro biedt (nog) geen model om vanuit een feilloze analyse tot die meest gewenste maatregelen te komen. Dat is enerzijds uit gebrek (het lukte nog niet), anderzijds vanuit een overtuiging dat het niet zo simpel kan en dus al gauw ondoorzichtig wordt, met alle consequenties voor de overtuigingskracht. Integrale modellen die ook nog van analyse tot oplossingen leiden bestaan – als ze er al zijn (TNO?) – kenmerken zich door een omvangrijke black box en gecompliceerde input-handling om tot resultaten te komen.

San Siro kent drie aspecten die helpen bij het verbinden van acties aan de analyse. Allereerst zal actie direct nodig zijn als uit de analyse blijkt dat harde grenzen worden overschreden: bijvoorbeeld op het gebied van milieu maar ook door een zware onvoldoende als het gaat om beleving. De draagkracht komt nadrukkelijk in de knel. Op dat moment is het nodig om op die punten en in die gebieden nader onderzoek te doen wat er precies aan de hand is en wat er aan kan worden gedaan.

Ten tweede richt San Siro zich juist op de overtuigingskracht van wat objectief is vast te stellen, het verhaal over wat er aan de hand kan zijn en wat je er aan kan doen. Met San Siro kan je transparant met de betrokken stakeholders opbouwen. Hoe haal je uit de vele verschillende verschijnselen die samen bepalen in welke mate de stad leefbaarder gemaakt kan worden, die verschijnselen die er toe doen en op draagvlak kunnen rekenen bij een oplossing? San Siro wil de leefbaarheid van de stad terugbrengen tot herkenbare én hanteerbare dimensies om van daaruit oplossingsrichtingen en acties open aan te kunnen vliegen. En dan is uitstekend gebruik te maken van de verschillende deelmodellen en tools, bijvoorbeeld verkeersmodellen.

Tenslotte werkt San Siro met een stappenplan om richting te geven aan het vervolg. Dit stappenplan bestaat uit de volgende stappen:

1. Objectieve meting van de drie dimensies, zowel in focusgebied als omgeving
2. Vaststellen waar kritische waarde worden overschreden (absoluut of relatief); afwegingskader
3. Nadere analyse en discussie over de oorzaken
4. Open selectie van alle in aanmerking komende oplossingsrichtingen (met alle stakeholders)
5. Selectie en nadere uitwerking van de meest kansrijke richtingen en maatregelen, onder meer door (indicatieve) bijdrage aan kritische grenswaarden
6. Besluitvorming over de maatregelen
7. Invoering (door overheid of door anderen)

Deze stappen en de tools die hier bij horen zijn binnen San Siro nog slechts rudimentair ontwikkeld en dienen vooral in de praktijk getoetst te worden – een bijdrage voor het volgende CVS?! In het vervolg concentreren we op enkele oplossingsrichtingen gerelateerd aan het centrale San Siro denkraam.

5. Interactief proces om te komen tot bepaling mobiliteitsruimte

Zoals al aangegeven zijn de eerste bepalingen van de grenswaarden voor de diverse onderdelen allesbehalve hard. Maar het is een goed beginpunt van de discussie.

Met deze uitgangspunten in de hand kan vervolgens in beeld gebracht worden, welke vervoers- en mobiliteitsstromen op een andere manier dan nu zouden moeten worden ingevuld, en of dat redelijkerwijs mogelijk is. Als het bv. zou betekenen, dat eigenlijk

direct de OV-capaciteit enorm zou moeten worden uitgebreid, dan betekent dat dat bepaalde grenzen moeten worden opgerekt, totdat een dergelijke uitbreiding gerealiseerd is.

Maar zelfs als een alternatieve invulling van de voor het functioneren van een stad benodigde mobiliteit wel aanwezig is, kan het nog nodig zijn om de grenzen bij te stellen. De werkwijze van economische waardering van parkeerplaatsen en het daarmee stellen van grenzen ligt tenslotte erg ver van de huidige praktijk en veel winkeliers kunnen vinden, dat zij voor het functioneren van hun winkel meer parkeerplaatsen nodig hebben dan zij zelf willen betalen of betaalbaar achten voor hun publiek. Dan kan er gekeken worden naar de implicaties van het oprekken van deze grenswaarden op het functioneren van de (andere dimensies) van de stad. Uiteraard wordt er wel om bewijslast gevraagd, in dit geval aan de winkeliers, van de economische schade die zij zouden lijden door minder parkeerplaatsen.

In andere situaties kunnen de grenswaarden geheel door de stakeholders zelf worden vastgesteld. In een situatie rond scholen, waarbij er veel overlast is door ouders die hun kinderen met de auto naar school brengen, zou in gesprek met de ouders, de school en eventuele deskundigen kunnen worden vastgesteld wat het maximum aantal aanvaardbare auto's is in de ochtendspits naar de school. Wanneer dat lager is dan het huidige aantal auto's zullen er afspraken moeten worden gemaakt om daarvoor te zorgen.

Het proces zou kunnen eindigen in een maximum aantal auto's, bestelauto's en vrachtwagens wat per stadsdeel en soms per deelgebied daarvan kan worden toegelaten. Waarbij ook nog onderscheid moet worden gemaakt tussen elektrische auto's en fossiele auto's.

6. Oplossingsrichtingen om met de schaarste om te gaan

Er zijn diverse knoppen denkbaar om ervoor te zorgen dat een gebied (geïsoleerd of in samenhang) binnen de kritische grenzen blijft op een van de San Siro dimensies (in de toekomst is het wellicht mogelijk deze dimensies te vertalen naar één mobiliteitsruimte). Het volgende overzicht bevat acties geredeneerd vanuit het perspectief van de verantwoordelijke overheid.

- a. **Verboden.** Soms zal de draagkracht van een stadsdeel voor auto's zo gering zijn, dat een verbod soms voor een gedeelte van de dag, het meest zinvol zal zijn. Dat kan leiden tot een compleet autovrij centrum, maar ook, zoals in Stuttgart wordt ingesteld een compleet parkeerverbod op maaiveld. Maar ook rond een school kan een verbod op auto's rond de school bij het in- en uitgaan van de school zinvol zijn. Ook een milieuzone is een vorm van zo'n verbod;
- b. **Prijsmechanismes.** Het meest geëigende middel om aanbod en vraag op elkaar af te stemmen is het prijsmechanisme. Voor parkeren werkt dit al verschillende gebieden, voor CO2 alleen op internationaal niveau (verhandelbare rechten). Het prijsmechanisme werkt vooral goed, indien men een beperkte hoeveelheid auto's of parkeerders nog aanvaardbaar vindt. Binnen een woonwijk kan men het aanvaardbaar vinden om bijvoorbeeld 50 parkeerplaatsen in de buurt van de woningen te handhaven. Zij die daar het geld voor over hebben kunnen daar dan over beschikken. Deze parkeerplaatsen kunnen dan geveild worden, soms per maand of verschillende voor door de week en in het weekend. Soms zal het prijsmechanisme ook een aspect van interactiviteit hebben. Wanneer ondanks bijvoorbeeld het beprijzen van de toegang tot de stad er meer auto's dan het vastgestelde maximum erin willen kan de prijs verhoogd worden.

- c. **Andere Schaarsteverdelingen.** Een idee is om als eindbeeld de beschikbare mobiliteitsruimte (rijden + stilstaan) te verdelen met iets als "slots¹" (zoals in de luchtvaart) waarbij ruimte wordt toegewezen binnen wat beschikbaar is. Dat kan bijvoorbeeld toegepast worden bij goederenvervoer of het toewijzen van parkeerruimte, waarbij men van te voren een parkeerplaats moet hebben gereserveerd om toegang te krijgen tot een gebied;
- d. **Onaantrekkelijk maken autogebruik.** Denk aan knips in het verkeerssysteem, waardoor de auto een grote omweg moet nemen, maar ook met het inzetten van verkeersmanagement, bv. het bufferen met verkeerslichten;
- e. **Aantrekkelijk maken van alternatieven.** Een hoge kwaliteit Openbaar Vervoer, en zeker MaaS gecombineerd met goede fietsvoorzieningen blijkt vanzelf al te leiden tot minder autogebruik. Het combineren met goede hubs en voorzieningen als Park and Ride en P+Fiets behoeft soms slechts deels aanvulling met andere instrumenten;
- f. **Stakeholderactie:** werkgevers, instellingen, vervoerders, commerciële partijen, belangengroepen, onderwijs: mobiliteit is geen doel op zich maar dient allereerst het goed functioneren van al deze stakeholders. Sommigen kunnen er zelf geld mee verdienen. Al deze stakeholders kunnen ook tot actie overgaan, vak uit eigenbelang, soms ook uit een maatschappelijke verantwoordelijkheid. Mobiliteit is niet iets dat de overheid alleen kan regelen – juist niet. Het is daarom wezenlijk iets anders dan verkeer waar de overheid die verantwoordelijkheid als wegbeheerder wel heeft.
- g. **Sociale of gebiedsaanpak;** Wanneer een buurt onderlinge afspraken heeft gemaakt bij voorbeeld om de kinderen niet meer met de auto naar school te brengen, kunnen buurtbewoners en de school er elkaar op aanspreken. Competitie. Ook kan er een competitie-element aan worden gekoppeld.

De impact van elke regulering afzonderlijk kan niet worden onderschat; wat echter ontbreekt is een duidelijke samenhang tussen de systemen in het licht van een optimaal functionerende stad – daar ligt voor ons de opgave.

7. Tot slot. Wat maakt de San Siro-aanpak anders?

Tot slot proberen we in een notendop enkele kernpunten van San Siro samen te vatten:

- Objectieve waarden in plaats van meningen of resultaten uit een black box staan centraal
- Verkeersmensen hebben in deze aanpak niet het voortouw. De aanpak vergt een samenspel van disciplines die inrichting van de openbare ruimte van de stad gaan maken.
- Mensen in het algemeen (gebruikers van een gebied, stakeholders bij mobiliteit) staan wel centraal. Mobiliteit is geen exclusief feestje van de overheid en de verkeersmensen daar.
- De verschillende ruimten in de stad zijn gelijkwaardige; het kan niet zo zijn dat de vraag naar weginfrastructuur voor auto leidend is.
- Acties komen pas aan het einde en bij de start is ook nog erg ongewis welke kant het opgaat.
- "Inpassing" is passé als begrip. Het plan past binnen de ruimte die er is. Nu moet vaak met allerlei maatregelen fysieke ingrepen worden "ingepast" om de effecten op het milieu of op de beleving te mitigeren en binnen normen te houden. In deze

aanpak is na de dilemmafase bekend binnen welke ruimte (fysiek, milieu en beleving) ontworpen kan worden.

- Naast mobiliteitsdoelen komen doelen en wensen op gebied van het sociale domein (inclusie), economie, vitaliteit, schoonheid, leefbaarheid en gezondheid komen al vroeg in beeld en zijn gelijkwaardig in het verdere proces.

Literatuur of Referenties [Opmaakstijl Kop 4: Verdana 10 pt vet, ongenummerd]

- CPB, Leefbaarheidsbaten A2-tunnel Maastricht zeer aanzienlijk, 2018