



Spreading & Mijding

Omgaan met piekmomenten in het
mobiliteitsnetwerk van Nederland

Eindrapportage | 24 augustus 2024
Reframing Studio x Ministerie van IenW

achtergrond	3
1/ update werksessies	6
2/ deconstructie	11
3/ driving forces	16
4/ positie bepalen	27
5/ idee ontwikkeling	32
conclusie	39
bronnen	40
bijlage	41
contact	56

inhoud

inleiding

Het mobiliteitsnetwerk van Nederland is ingericht voor vier piekmomenten in de week: dinsdag en donderdag in de ochtend en de avond. Voor het ministerie van IenW wordt het op die momenten steeds moeilijker om mensen te laten reizen naar hun werk, school, vrienden of familie. Veel beleidsinstrumenten voor mobiliteit staan onder druk: bijbouwen wordt bijvoorbeeld lastiger en hogere prijzen voor reizen in de spits zijn vaak controversieel. En is het überhaupt wenselijk om het hele netwerk in te richten voor vier momenten?

Om met een nieuwe blik naar het spitsprobleem te kijken, heeft het ministerie van IenW Reframing Studio gevraagd om het huidige denk- en beleidskader te verbreden om tot andere oplossingen te komen. Het doel van dit project is daarom om met ontwerpend onderzoek tot vernieuwende frames of narratieven voor mobiliteit in de spits te komen die kunnen leiden tot vernieuwende doelstellingen en maatregelen.

achtergrond

Het Ministerie van IenW wil graag onderzoeken of een ontwerpende aanpak aan de hand van de Reframing (ook bekend als Vision in Design) Methode hun kan helpen om uit bestaande patronen te komen bij een hardnekkig vraagstuk als het maken van beleid voor piekmomenten. Dit ontwerponderzoek moet leiden tot een vernieuwend en beeldend frame of narratief rondom het thema spits spreiden en mijden. Aan de hand van eerste ideeontwikkeling wordt vervolgens verkend en geïllustreerd hoe het frame zou kunnen leiden tot nieuwe oplossingen. Het ministerie wil dit frame vervolgens zelf kunnen gebruiken om te bepalen waar huidige doelstellingen, maatregelen, impact van maatregelen en beleidsopgaven passen en waar lacunes zijn voor beoogde doelstellingen, maatregelen, impact van maatregelen en beleidsopgaven. Bij dit onderzoek is rekening gehouden met de belangrijkste inzichten en onderzoeken die al bestaan ten aanzien van het reizen in de spits (bijv. van Ecorys, KiM, eindevaluatie Beter Benutten).

In deze tweede tussenrapportage belichten we zoals afgesproken het ontwerpproces en de stand van zaken van het proces, de reeds bereikte resultaten en de planning van het verdere verloop van de opdracht.

methode

Reframing Studio is gevestigd in Amsterdam en Rotterdam. Binnen dit ontwerpbureau wordt voor complexe ontwerpproblemen ontworpen met behulp van Reframing Methode. Deze methode is ontwikkeld door Prof. Matthijs van Dijk en Prof. Paul Hekkert (Technische Universiteit Delft) en is gebaseerd op de volgende twee principes: ontwerpen voor gedrag en voor de toekomst.

Gedrag ontwerpen

Elk ontwerp - of het nu een product, een dienst of een compleet systeem betreft - is een middel om specifiek gedrag of sociale interacties onder gebruikers te stimuleren. Daarom beginnen we met het ontwerpen van het gewenste effect op de eindgebruiker. Hoe willen we dat mensen het product, de dienst of het systeem gebruiken en ervaren? Vervolgens kunnen we onze doelen concreter definiëren en beginnen met het daadwerkelijke ontwerpproces. Welke nieuwe producten, diensten of systemen kunnen de gewenste effecten bereiken en een betekenisvolle impact hebben op het dagelijks leven van eindgebruikers?

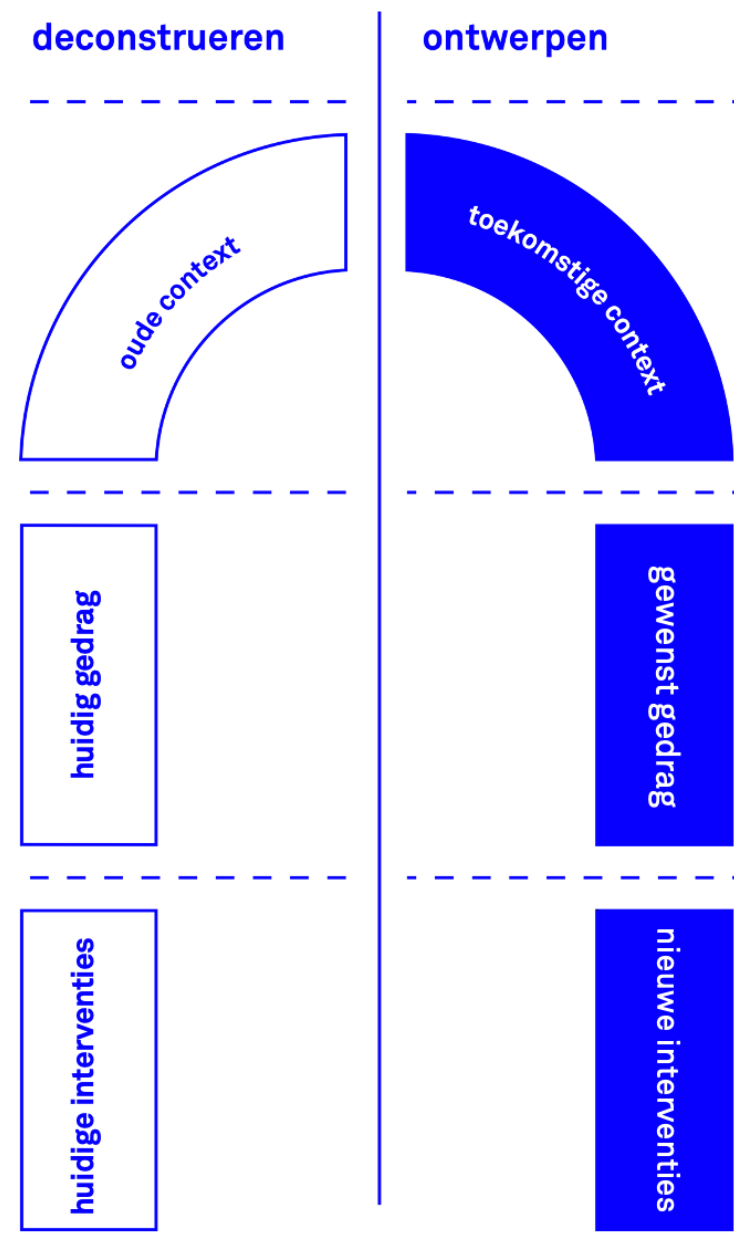
Toekomstgericht

We moeten de context begrijpen voordat we kunnen bepalen wat daadwerkelijk betekenisvol is voor mensen in een bepaald gebied. Deze context is van nature dynamisch; de wereld van morgen zal anders zijn dan die van vandaag. De behoeften waaraan producten moeten voldoen, zullen ook veranderen. Een belangrijk onderdeel van de Reframing Methode richt zich daarom op het verkennen, interpreteren en bepalen van onze positie in deze toekomstige wereld.

Bij het project Spreiding en Mijding doorlopen we in vier stappen en vier werksessies het hele model.

stap 1 | deconstructie

Ontleden van de huidige situatie



stap 2 | toekomstverkenning

In kaart brengen van de toekomstige context

stap 3 | positie bepalen

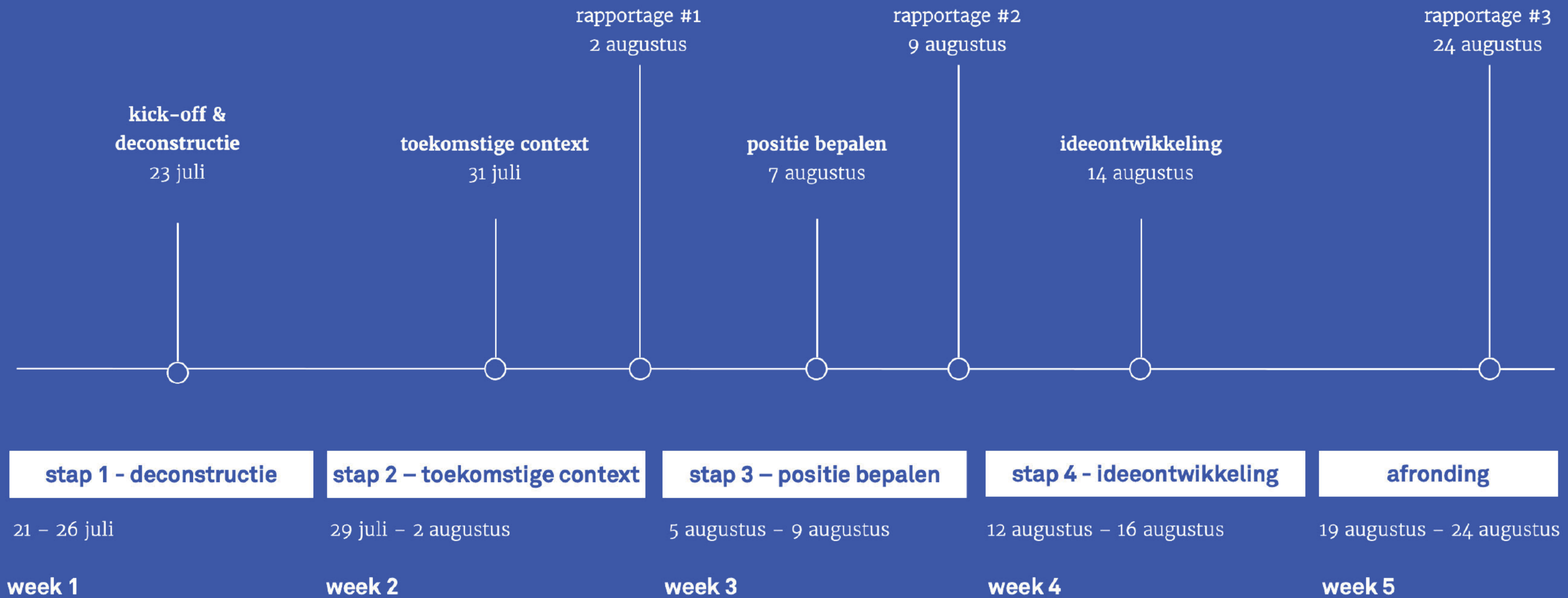
Verkenning van frames met praatplaten

stap 4 | ideeontwikkeling

Nieuwe doelstellingen, maatregelen en interventies

Proces

5



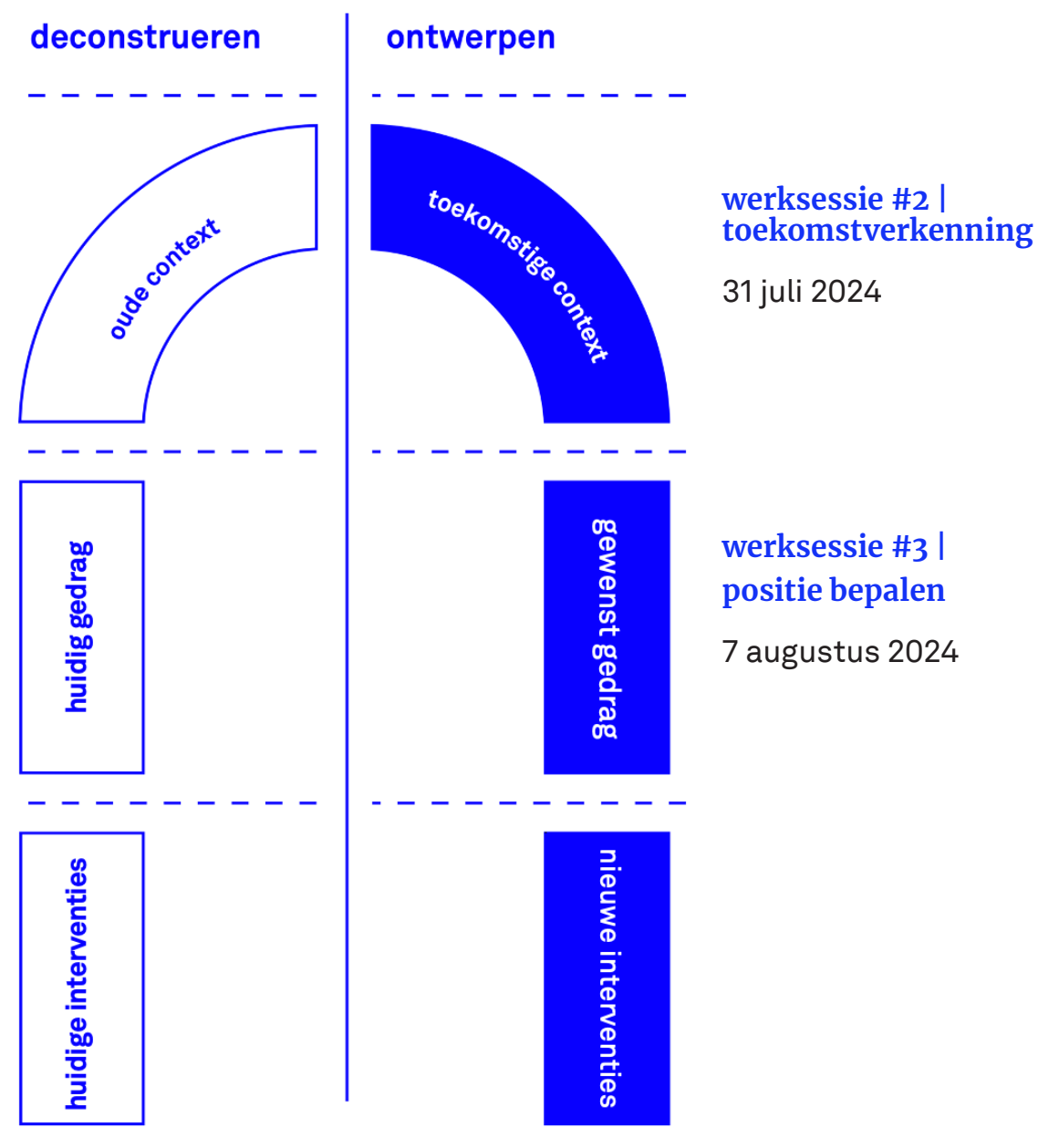
In deze tussenrapportage beschrijven we de uitkomsten van de eerste drie werksessies. In deze sessies zijn (1) de huidige situatie gedeconstrueerd; (2) de toekomst van het spitsprobleem verkend; en (3) bekeken welk gedrag mogelijk in de toekomst gaat ontstaan middels een frame dat verschillende gedragingen naast elkaar zet en bepaald voor welk gedrag we interventies gaan ontwerpen.

hoofdstuk 1

werksessies

werksessie #1 |
deconstructie

24 juli 2024



werksessie #1

In de eerste werksessie is een overzicht van overheidsinterventies besproken. Dit overzicht is naar aanleiding van de feedback uitgewerkt en is te vinden in hoofdstuk 2. Uit dit overzicht werden drie meest effectieve interventies gekozen en besproken. Vervolgens werd besproken hoe de huidige situatie is ontstaan: ook dit gesprek is verwerkt in hoofdstuk twee. Ten slotte is de urgentie van het probleem uitgediept.

Aanwezigen

Bescherming persoonlijke leven
(IenW)

Lotte Jacobse, Kas Woudstra, Matthijs van Dijk
(Reframing Studio)

wat zijn de drie meest effectieve interventies die de overheid tot haar beschikking heeft?

- > Langere spitsstroken en afritten
- > Vergunningen en tarieven voor parkeren
- > Vergoeding thuiswerken en fietsen

wat is het karakter van deze interventies?

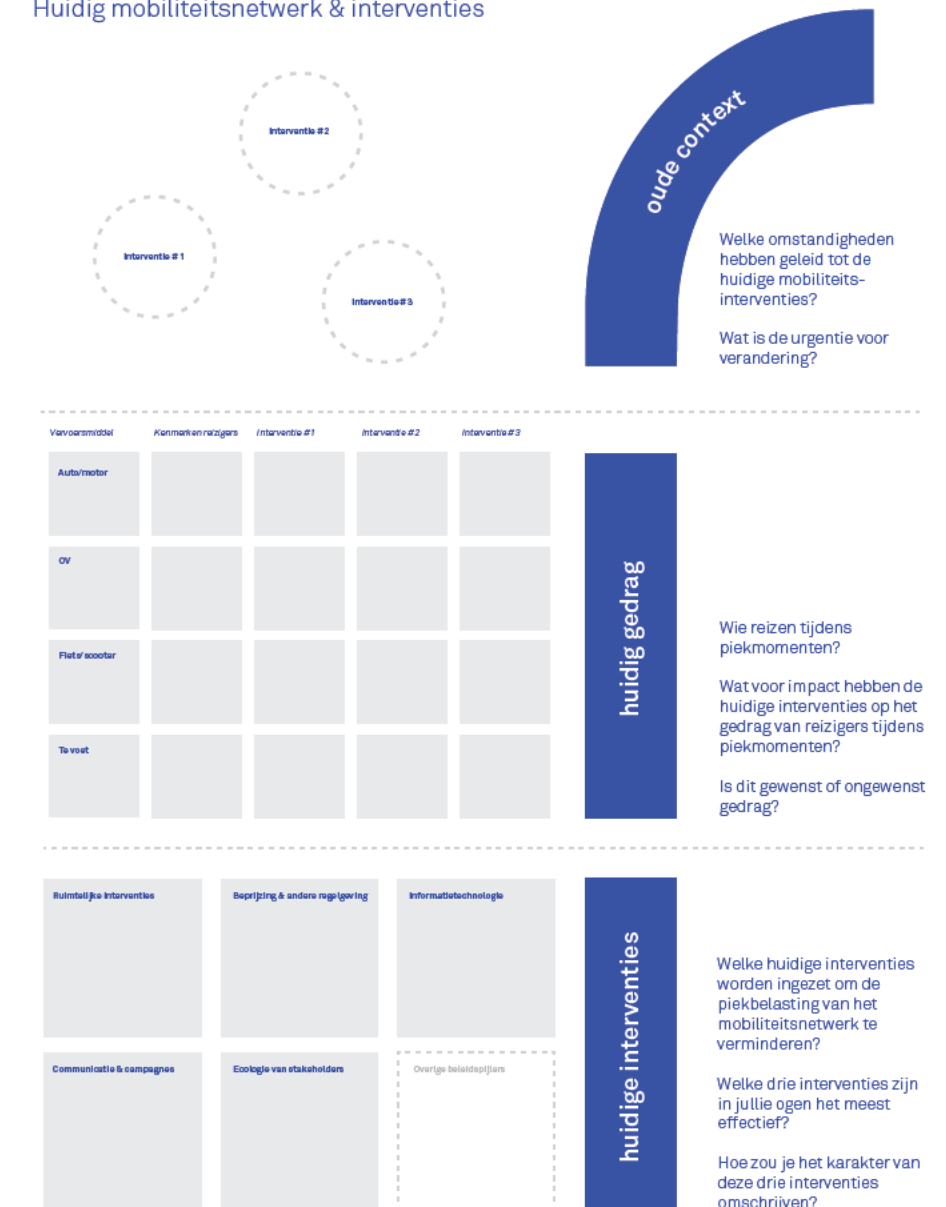
- > Langere spitsstroken en afritten
- > Vergunningen en tarieven voor parkeren
- > Vergoeding thuiswerken en fietsen

wat is de huidige urgentie?

- > Het huidige systeem is onbetaalbaar, niet te onderhouden en te intensief gebruikt.
- > Ruimte voor verandering is nu, maar met name op het gebied van gedrag
- > Klimaatdoelen staan centraal en vragen om verandering
- > Een groeiende mismatch tussen het gebruik van privemiddelen op een publiek netwerk
- > Het netwerkdenken in het samenwerken met andere ministeries en organisaties komt op
- > Over de urgentie van het probleem in de trein ontstond discussie. Het is een probleem dat in de leefwereld van reizigers en Nederland groot is, maar technisch relatief makkelijk opgelost zou kunnen worden.

Deconstructie van het nu

Huidig mobiliteitsnetwerk & interventies



werksessie #2

In de tweede werksessie werden de tien driving forces die het team van Reframing Studio heeft samengesteld verder aangescherpt. We hebben de eerste aanscherpingen reeds verwerkt in hoofdstuk drie. Vervolgens gingen de deelnemers op zoek naar verbanden tussen deze driving forces. Mogelijke dimensies van een nieuw frame over de toekomst van collectieve ritmes van mobiliteit in 2035.

Aanwezigen

Bescherming persoonlijke leven

(lenW)

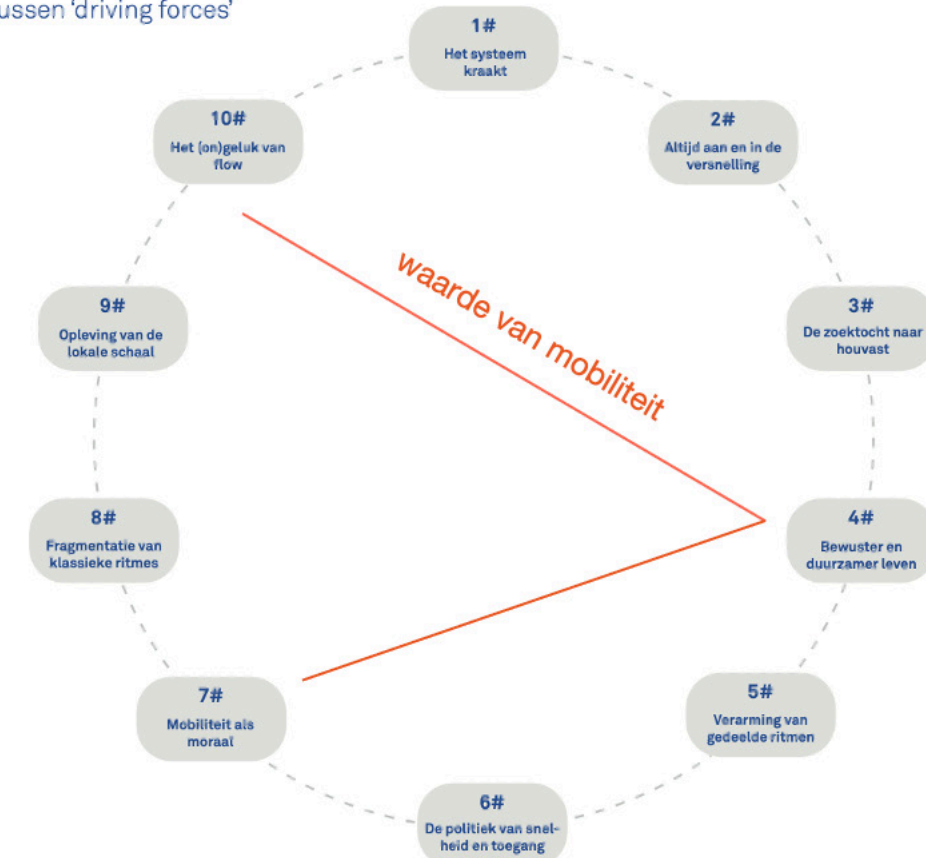
Lotte Jacobse, Kas Woudstra, Costanza Milano, Matthijs van Dijk
(Reframing Studio)

Take aways uit sessie

- > De huidige driving forces lijken een focus te hebben op mensen die kantoorbanen hebben, en nog geen focus op 'blue collar workers'. We kunnen uitdiepen welke groepen geraakt worden door de spits, nu en in de toekomst, en of we hen in ons onderzoek voldoende adresseren. Er is afgesproken dat Reframing Studio contact opneemt met het KiM om bestaande onderzoeken op te vragen en mee te nemen.
- > Huidige trends geven aan dat segregatie en economische ongelijkheid groter gaan worden in de toekomst, en dit kan in de driving forces beter benadrukt worden.

Zoeken naar de samenhang

Benoem relaties tussen 'driving forces'



werksessie #3

Tijdens werksessie drie is een nieuw frame voor collectieve ritmes van mobiliteit gepresenteerd en besproken. Het framework toont in zes velden zes betekenissen van mobiliteit voor burgers in 2035. Het frame lichten we uitgebreider toe in deel vier van dit verslag: positie bepalen (pagina 26).

Tijdens de werksessie zijn allereerst de mobiliteitsbehoeftes die in de zes velden ontstaan uitgebreid besproken en aangevuld. Ook zijn mogelijke risico's in ieder veld genoemd, en de relaties met verkeersdrukte verkend. Vervolgens namen de deelnemers positie in het frame in: welke velden zijn het meest interessant binnen dit project om verder uit te diepen en interventierichtingen te verkennen?

Er is gekozen om te gaan ontwerpen voor drie velden: de twee 'moraalgedreven' velden waarbinnen mobiliteit gebruikt wordt om je waarden mee uit te drukken, en het 'procesgedreven' veld die met name om individueel gedrag gaat, zoals het nastreven van je persoonlijke welzijn.

Aanwezigen

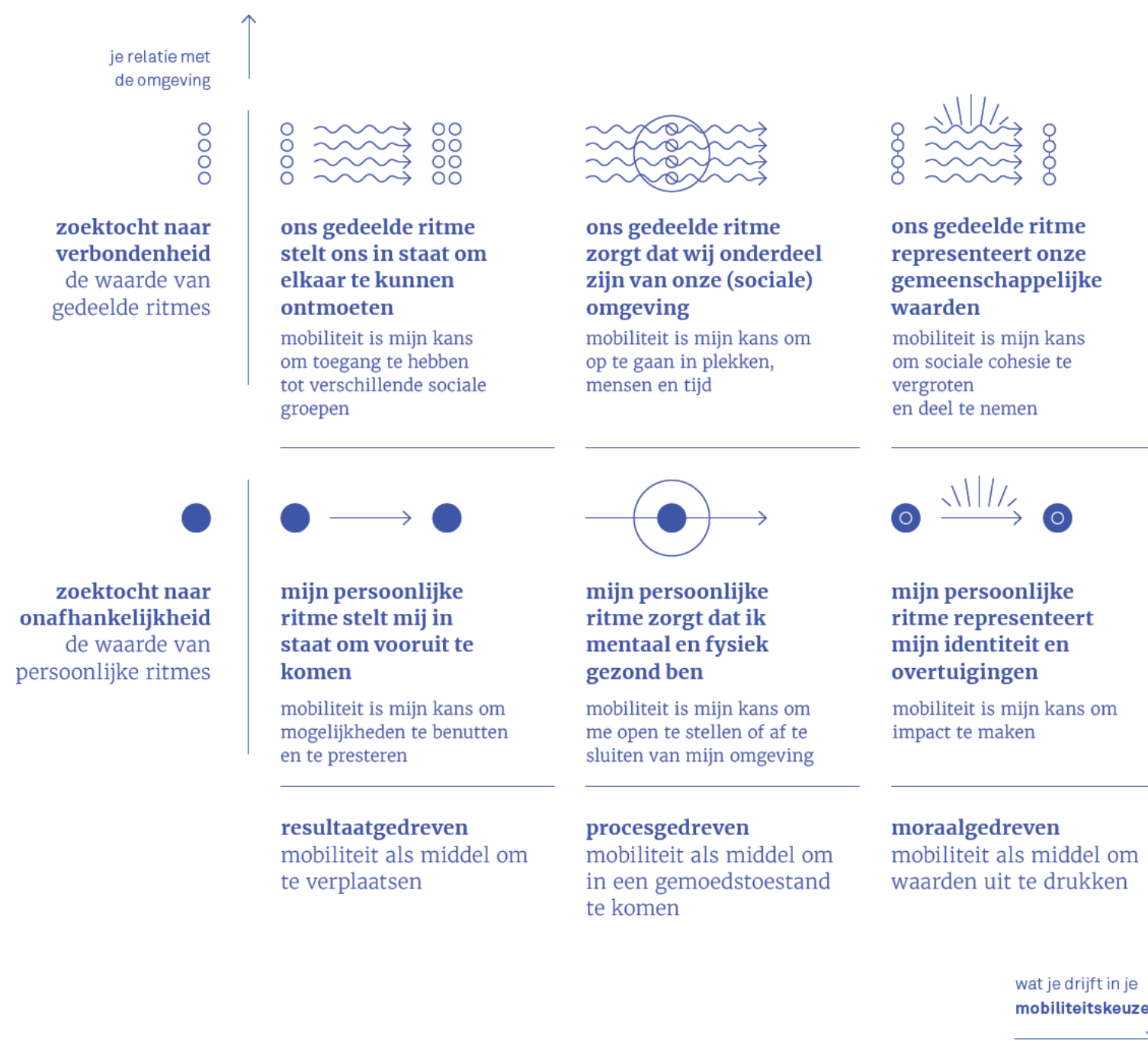
Bescherming persoonlijke leven

(lenW)

Lotte Jacobse, Kas Woudstra, Costanza Milano, Minke Dijkstra
(Reframing Studio)

Take aways uit sessie

- > Het toekomstonderzoek richt zich op de mobiliteit van de individuele reiziger. Het verkeer rond goederen, diensten, voorzieningen valt buiten de scope van dit project.
- > De huidige interventies van het ministerie van lenW vallen voor een groot deel onder resultaatgedreven mobiliteit
- > De resultaatgedreven kolom werd beoordeeld als zeer relevant voor het ministerie van I&W, maar kregen binnen dit project niet de voorkeur om verder uit te diepen
- > Moraalgedreven en procesgedreven mobiliteit vallen nog buiten het huidige beleidsframe, waardoor het interessant wordt interventies te maken binnen deze frames
- > De bewoordingen binnen het frame kunnen nog scherper geformuleerd worden, om de velden nog helderder te onderscheiden van elkaar.



werksessie #4

Tijdens de vierde werksessie werden drie velden binnen het nieuwe frame verkend. Elk veld werd verder geanalyseerd door dieper in te gaan op de opkomende gedragsbehoeften en de daaruit voortkomende mogelijke sociale risico's. Als reactie op de sociale risico's en individuele behoeften bepaalden de deelnemers welke waarden zij centraal willen stellen in het ontwerpen voor de velden. Voor elk veld werd een missie opgesteld om overeenstemming te bereiken over de richting van de ontwerpinterventies. Deze missie markeert de verschuiving van 'waarschijnlijke toekomst' naar 'gewenste toekomst'.

Met behulp van inspiratiekaarten in de vorm van 'Wat als' -vragen (gerapporteerd in bijlage 2) verkenden de deelnemers mogelijke ideeën. Om de ideeën de vrije loop te laten, zijn de deelnemers tijdelijk uit hun rollen binnen de overheid gestapt.

Aanwezigen

Bescherming persoonlijke leven (lenW)

Lotte Jacobse, Costanza Milano, Meike Huisman (Reframing Studio)

Take aways uit sessie

- > Door de visuele vertaling van de velden in het frame ontstaat de discussie dat mobiliteit niet in elk veld hetzelfde niveau heeft. Je kunt een abstractie level omhoog in bijvoorbeeld de moraal gedreven velden. Dan is mobiliteit niet meer enkel transport. Dit creëert daardoor ook andersoortige oplossingsrichtingen.
- > De A>B toevoegingen onder de drijfveren zorgt voor verwarring. We hebben besloten die weg te laten.
- > Door het nieuwe frame te gebruiken, is het mogelijk om andere perspectieven aan te nemen en de focus te verleggen van optimalisatie van het huidige systeem naar een reframing van het systeem.

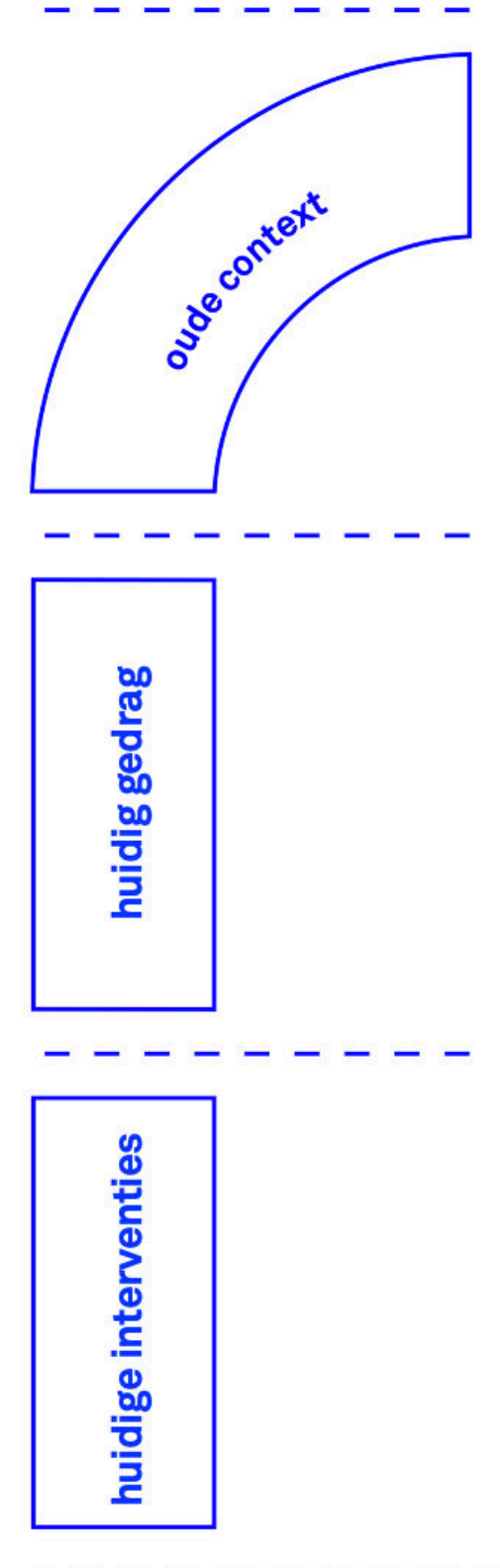


In deze deconstructie verkennen we de huidige situatie van piekmomenten in het mobiliteitsnetwerk van Nederland. Hierbij volgen we de drie lagen van het Reframingmodel. Eerst zetten we de beleidsinstrumenten die het ministerie op dit moment gebruikt om oplossingen te vinden voor de spitsproblematiek op een rij. Vervolgens bekijken we het gedrag van reizigers: het perspectief van de eindgebruiker staat namelijk altijd centraal in onze methode. Ten slotte verkennen we welke factoren een belangrijke rol hebben gespeeld in de totstandkoming van de huidige situatie van de spits. Voor deze deconstructie hebben we geput uit aangeleverde rapporten en input uit de eerste werksessie.

hoofdstuk 2

deconstructie

deconstrueren



1 huidige interventies

In dit gedeelte geven we een overzicht van de interventies die de overheid nu tot haar beschikking heeft om iets te doen aan het spitsprobleem. Dit zijn interventies die al op grote schaal ingezet worden, of waar op kleinere schaal mee geëxperimenteerd wordt. Om een goed overzicht te kunnen bieden, hebben we alle interventies ingedeeld in vijf beleidspijlers. Deze zijn (1) ruimtelijke interventies (in de verkeersinfrastructuur, bebouwd gebied, of in vervoersmiddelen), (2) (fiscale) regelgeving, (3) informatietechnologie, (4) (communicatie)campagnes en (5) binnen het ecosysteem van stakeholders, zoals samenwerkingen in een werkgeversaanpak.

1.1 ruimtelijk

Bij het huidige beleid zullen mensen vaak aan bouwen denken. Het aanleggen van nieuwe verkeersinfrastructuur zoals een nieuw station, een nieuwe treinverbinding of een nieuwe weg kan de druk tijdens de spits wegnemen. Maar bijbouwen staat onder druk omdat Nederland ook voor andere ruimtelijke opgaven staat zoals het voorzien van voldoende woonruimte, behouden van de natuur en de ingrijpende energietransitie. Daarom wordt bestaande infrastructuur vaak aangepast. Een succesvolle interventie om files te verlichten van de afgelopen jaren is bijvoorbeeld het verlengen van invoegstroken. Ook worden in en rond steden vaak fietsstraten aangelegd om fietsen te stimuleren. Door de bestaande infrastructuur simpelweg aan te wijzen voor specifiek gebruik – bijvoorbeeld het openstellen van spitsstroken of voor bussen – wordt de spits verlicht of OV-gebruik gestimuleerd.

Ook ruimtelijke aanpassingen buiten de verkeersinfrastructuur hebben invloed op reizen in de spits. Zo worden het aantal werkplekken in steden bij reishubs vergroot; zodat mensen makkelijker en prettiger thuis of onderweg kunnen werken. Gemeenten beginnen in hogere dichtheid te bouwen en bundelen voorzieningen waardoor minder verplaatsing in de spits nodig gaat zijn.

1.2 beprijzen en andere regelgeving

Naast bouwen behoort regelgeving tot het klassieke instrumentarium van het ministerie. Steeds vaker wordt gekeken of de kosten van het gebruik van vervoersmiddelen hoger of variabel gemaakt kunnen worden, met bijvoorbeeld hogere reis- en parkeerkosten in de spits. Met fiscale regelingen zoals het meer of minder belasten van de aanschaf van vervoersmiddelen kan bijvoorbeeld het gebruik van een elektrische fiets gestimuleerd worden.

Andere, niet-fiscale regelingen zijn bijvoorbeeld het optimaliseren van snelheid zodat tijdens de spits het verkeer beter doorstroomt. Het beperkt uitgeven van parkeervergunningen helpt ook om de spits te verminderen. Een andere hoopvolle interventie die op de werksessie van 24 juli genoemd werd is om 24/7 kinderopvang te faciliteren zodat ouders op aantrekkelijkere momenten hun kinderen kunnen wegbrengen en ophalen.

interventies

verkeersinfrastructuur

- > Nieuwe infrastructuur aanleggen
- > Aanpassing bestaande infrastructuur
- > Ontwerpnormen aanpassen
- > Infrastructuur aanwijzen spitsgebruik of OV
- > Hubs aanleggen waar modaliteiten samenkomen

bebouwd gebied

- > Vergroten aanbod werkplekken in stad, bij
- > In hogere dichtheid bouwen
- > Voorzieningen centraler aanleggen/bundelen van activiteiten

vervoersmiddelen

- > Contracteren langere treinen
- > Verplichten aanschaf nieuw materieel

interventies

fiscaal

- > Belasting op aanschaf en gebruik voertuigen aanpassen
- > Belasting op parkeren variabel maken
- > Differentiatie kosten naar plaats, tijd en doelgroep

niet-fiscaal

- > Optimaliseren snelheid
- > Verplichten gebruik vervoersmiddelen of applicaties
- > Beperkte toekenning parkeervergunningen
- > Sturen met venstertijden
- > 24/7 kinderopvang aanbieden

1.3 Informatietechnologie

Maatregelen die als grote beloften worden gezien zijn stimuleringen van innovaties op het gebied van informatietechnologie. Veelgenoemd is ‘Mobility as a Service’ (MaaS). Hierbinnen wordt iemands reis van deur tot deur aangeboden als één service waarbij de op dat moment meest efficiënte schakel aan modaliteiten aangeboden wordt. Het meer top-down management van verkeer door middel van ‘intelligent transport systems’ kan ook leiden tot een betere doorstroming in de spits. Via beeld en sensoren wordt het verkeer gemonitord en herleid door middel van aangepaste stoplichten, wegbewijzing en communicatie op schermen. Anticiperende en onderling communicerende navigatie kan ook zorgen dat verkeer beter verdeeld wordt; wat nu al enigszins gebeurt bij google maps. Het verplichten van data-uitwisseling van stakeholders kan ook bijdragen aan een betere samenwerking tussen stakeholders.

1.4 Communicatie en campagnes

Doormiddel van campagnes kan de overheid bepaald vervoer in de spits stimuleren of ontmoedigen. Na COVID werd bijvoorbeeld een brede campagne opgezet om het gebruik van het OV weer te stimuleren. In de werksessie van 27 juli kwam naar voren dat huidige campagnes nog beter onderling afgestemd kunnen worden om een duidelijk verhaal te vertellen aan burgers, en beter afgestemd kunnen worden met beleid. Ook wordt met probeeraanbod van bijvoorbeeld elektronische fietsen geprobeerd mensen met andere vervoersmiddelen te laten reizen in de spits.

1.5 Ecosysteem van stakeholders

De laatste beleidspijler die het ministerie tot haar beschikking heeft – maar minder vaak als echte pijler aangewezen wordt - is het opzetten van nieuwe samenwerkingen of aanpassen van bestaande samenwerkingen met stakeholders.

Dit kan gaan over andere manieren van samenwerken met provincies, gemeenten of andere ministeries. Er kunnen bijvoorbeeld maatregelen genomen worden binnen de toedeling vervoersregio's, de communicatie tussen wegbeheerders en nieuwe interdepartementale samenwerkingen opgezet worden.

Samenwerkingen met (markt)partijen buiten het openbaar bestuur worden bijvoorbeeld vastgelegd in ‘werkgeversaanpakken’ waarbij bijvoorbeeld werktijden aangepast worden. Via marktwerking en de lobby van ‘usual suspects’ is de invloed van bijvoorbeeld de autoindustrie groot. Hiervoor kan de overheid ook maatregelen nemen.

interventies

- > Stimuleren ontwikkeling en gebruik MaaS applicaties
- > Ontwikkelen verkeersmanagementsystemen als intelligent transport systems
- > Anticiperende navigatie
- > Emergency Management Response and Transport System (EMRTS) voor noodsituaties op het spoor

interventies

- > Communicatie- en informatiecampagnes
- > Zorgen dat communicatiecampagnes gestroomlijnd zijn met elkaar en met beleid
- > Probeeraanbod

interventies

Binnen overheid

- > Betere toedeling naar en communicatie tussen wegbeheerders: rijk, provincie, gemeenten
- > Interdepartementale samenwerkingen
- > Stroomlijnen decentraal beleid

Buiten overheid

- > Samenwerking werkgevers en onderwijsinstellingen om roosters aan te passen
- > Nieuwe omgang met lobby
- > Multimodale concessies

2 Huidige ervaringen

Omdat mobiliteitsproblemen in de spits met name spelen in de auto en het openbaar vervoer, focussen we op de ervaringen van deze modaliteiten. We hebben zoveel mogelijk informatie over ervaringen van reizen in de spits verzameld. Als deze niet voorhanden was, geven we informatie over hoe deze modaliteiten in het algemeen ervaren worden, omdat ook dit waardevolle inzichten geeft.

Voordat we op de specifieke ervaringen van automobilisten en OV-reizigers in de spits inzoomen is het al interessant te zien hoe Nederlanders deze twee vervoersmiddelen over het algemeen ervaren. Daar zit namelijk een groot verschil tussen. Onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) laat zien dat ongeveer 50 procent van de Nederlanders het openbaar vervoer als onvoldoende beschouwt, en tien procent kijkt positief naar het OV. De auto, daarentegen, wordt door minder dan vijf procent van de Nederlanders als onvoldoende ervaren en door ongeveer 70 procent als positief. Nederlanders zijn over het algemeen dus meer verknocht aan de auto dan aan de trein.

auto

Er zijn verschillende studies gedaan naar ervaringen van spitsrijders en filerijders die laten zien wie in deze momenten reizen en hoe ze die reizen ervaren. Ongeveer 90 procent van de spitsrijders reist in de spits voor werk. De mensen die het meest frequent in de spits reizen zijn opvallend vaak man: 80 procent. Zevenentwintig procent van de frequente spitsrijders heeft een auto van de zaak, bijna de helft heeft een inkomen van bovenmodaal, en ze zijn voor autoreizigers relatief jong.

Mensen geven aan dat ze voor de auto kiezen als er onder andere voldoende (gratis) parkeergelegenheid is bij werk, als de reiskosten vergoed worden, voor hun privacy en omdat activiteiten gecombineerd kunnen worden. Als Nederlanders in de file terecht komen uiteraard gevoelend van stress, irritatie en frustratie op, laat onderzoek uit 2019 zien. Maar opvallend vaak ervaren reizigers ook acceptatie - de meest gerapporteerde emotie (!) - en berusting. Om met die files om te gaan, proberen de meeste Nederlanders nog wel te reizen maar die reis aan te passen door bijvoorbeeld hun vertrektijd te veranderen, een andere route te rijden, of het weer te checken voordat ze gaan. Twintig procent van de autoreizigers heeft wel eens een andere modaliteit gekozen om files te mijden.

openbaar vervoer

De mensen die gebruik maken van de trein zijn met name mensen die op kantoor werken, met een theoretisch opleidingsniveau. Hun beoordeling van reizen met het openbaar vervoer is over het algemeen goed. Het oordeel over treinvervoer zoals stations, reissnelheid, stiptheid, kans op zitplaatsen en informatie op het station worden bijvoorbeeld goed beoordeeld door reizigers. Alleen de prijs van treinreizen krijgt in 2023 van reizigers een onvoldoende. Ook het reizen met de metro, tram en bus wordt over het algemeen goed beoordeeld – behalve weer de prijs van het vervoer. En hoewel ook de sociale veiligheid van het openbaar vervoer over het algemeen als goed beoordeeld wordt, geldt dit niet voor vrouwen. Onderzoek wijst uit dat ruim 90 procent van de vrouwen zich onveilig voelt in treinen, metro's, trams of bussen en ruim 80 procent dat gevoel bij stations.

3 ontstaanscontext

COVID-19-pandemie

De huidige mobiliteitssituatie, met haar hoge druk tijdens spitsmomenten op dinsdag, donderdag – maar ook op maandag – is grotendeels ontstaan na de COVID-19-pandemie. Het trein-, bus-, tram- en metrogebruik is flink afgenomen ten opzichte van de situatie voor de pandemie, waar het gebruik van de auto juist redelijk vergelijkbaar gebleven is. Mensen werken vaker thuis, en als ze op kantoor werken, dan doen ze dat op de genoemde dagen waarop de ander ook naar kantoor komt. Hierbij gaat het vaker over theoretisch opgeleiden. Vooral zij hebben hun reisgebruik aangepast, terwijl het gebruik van mensen met praktische opleidingen hun reisgedrag veel minder hebben aangepast na de pandemie.

politiek-economische achtergrond

Het mobiliteitssysteem zoals het nu is ingericht, met een relatief grote rol voor auto's, vindt voor een groot deel haar oorsprong in de politieke situatie van de afgelopen decennia. De auto is een politiek taboeonderwerp: het verminderen van autogebruik is onbespreekbaar, waardoor maatregelen als beprijzen lange tijd politiek onhaalbaar waren. Daarmee heeft de overheid neiging gekregen de wensen een specifieke groep burgers – die aan de auto gehecht is - te faciliteren. Het lukt representatieve politieke instituties zoals de Tweede Kamer daarom al langer niet goed om een grotere diversiteit aan burgers in Nederland te representeren. Politici hebben niet de diversiteit aan ervaringen van burgers waardoor ze niet meer intuïtief aanvoelen wat de behoeften en wensen van burgers over mobiliteit zijn.

De manier van samenwerking tussen het ministerie van IenW heeft ook gevormd hoe het huidige netwerk er op dit moment uit ziet. De rol van IenW is dienend geweest voor andere ministeries, waardoor ook hun beleidsdoelstellingen leidend zijn in die van IenW. Op die manier kan bijvoorbeeld een economische logica de boventoon voeren. De macht van de auto-industrie en fossiele industrie blijft daarentegen groot. Met hun lobbymacht hebben ze historisch gezien de positie van de auto in ons mobiliteitsnetwerk sterk gemaakt.

waarden en rechten

De politieke en economische totstandkoming is niet los te zien van de achterliggende waarden waarmee het mobiliteitsnetwerk bekeken wordt – en de rechten die Nederlanders daaruit verlenen. Zeker de auto symboliseert waarden die diep in de Nederlandse cultuur verankerd zijn, zoals individuele vrijheid en zelfontplooiing. Met een auto koop je de vrijheid om te gaan en staan waar en wanneer je wilt. De auto representeert het verworven succes: de mooie carrière, de financiële welvaart, en de vrijheid die ook bij dat succes hoort. Ook de trein is verbonden met de waarde van vrijheid. Het bieden van meer keuzeopties voor burgers en bedrijven in het gebruik van het spoor en het toegankelijk maken van het spoor voor zoveel mogelijk Nederlanders om ook hen vrij te laten reizen zijn belangrijke motivaties geweest in de aanleg. Verbondenheid en rechtvaardigheid zijn waarden die centraler staan in het openbaar vervoer en spoor. De trein verbindt zowel fysiek als symbolisch gebieden, steden en landen en wordt daardoor zelfs als 'EU-vormend' omschreven. Het openbaar vervoer is daarbij een collectieve die voor iedereen toegankelijk en dus rechtvaardig zou moeten zijn. Daarmee is mobiliteit ook een recht geworden. Via het openbaar vervoer zou iedereen overal moeten kunnen komen. Mensen investeren met hun eigen kapitaal in hun auto, en vinden dat ze daarmee ook het recht hebben die te gebruiken.

taal

Naast waarden is ook taal sturend geweest in inrichting van het netwerk. De eerste verkeerskundigen waren opgeleid als waterbouwkundigen. Zij brachten een terminologie mee die ging over 'doorstroming', 'opstopping' of 'golfbewegingen'. Met die taal is het idee en de noodzaak voor een soepele en efficiënte doorstroming van verkeer dominant geworden. en ruim 80 procent dat gevoel bij stations.

Voordat we de toekomst zijn gaan verkennen hebben we het domein waarvoor we ontwerpen bepaald. Het oude domein - spits op dinsdag en donderdag - kan beperkend werken, waardoor je mogelijk vernieuwende perspectieven over het hoofd ziet. Daarom hebben we gekozen voor ‘collectieve ritmes van mobiliteit’ als domein voor 2035. Met deze nieuwe afbakening zijn we de toekomstverkenning gestart. Het doel van dat toekomstonderzoek is om de belangrijkste krachten die de toekomst van het domein gaan bepalen, in kaart te brengen. Dat doen we door contextfactoren te verzamelen. Dit zijn ‘bouwstenen’ die iets zeggen over hoe te toekomst van het domein gaat veranderen of juist stabiel houdt. We hebben de factoren voor dit project verzameld uit literatuur, uit onze eigen database met factoren en uit de werksessie #1. Deze factoren zijn geclusterd in de tien driving forces die we in dit hoofdstuk beschrijven. In bijlage B vind je een compleet overzicht van de contextfactoren per driving force.

hoofdstuk 3

toekomstige context

legenda contextfactoren

16

[ont/...] ontwikkeling

Een verandering of een op handen zijnde verandering. Denk hierbij aan maatschappelijke fenomenen of demografische ontwikkelingen.

[tre/...] trend

Trends zijn een speciale categorie van ontwikkelingen en beschrijven tendensen in het gedrag, de waarden of de voorkeuren van (groepen) mensen.

[sta/...] state

Een onveranderlijke conditie of toestand in de wereld om ons heen. States zijn (of lijken) op het moment van observatie relatief stabiel. Denk bijvoorbeeld aan culturele normen en gebruiken.

[pri/...] principe

Een factor die een wet of patroon beschrijft in menselijk gedrag, in de natuur of in een complex systeem. Ze zijn onveranderlijk in de tijd.

[.../cult] cultureel

[.../socio] sociologie

[.../econ] economie

[.../educ] educatie

[.../werk] werk

[.../geog] geografie

[.../arch] architectuur

[.../psyc] psychologie

[.../poli] politiek

[.../mobi] mobiliteit

**Domein / Collectieve ritmes van
mobiliteit**

1 / Het systeem kraakt

Het maakbaarheidsdenken bereikt zijn grenzen

- Vast in pleisters plakken op een onhoudbaar systeem (toenemend gebrek aan geld, mankracht en resources om het systeem in stand te houden)
- Het efficiëntie-denken zit ingebakken in onze wetgeving, taal en cultuur
- Het bekende is het uitgangspunt voor de toekomst
- Utopisch beeld wordt in leven gehouden (teleportatie als hoogst haalbare)
- Stroming: het idee dat natuur en mens gered kan worden met technologie (ecomodernisme)
- Negatieve impact van mobiliteitssysteem komt meer naar de voorgrond (sociale cohesie, (mentale) gezondheid, veiligheid)
- De natuur komt in opstand (biodiversiteit, klimaatverandering, uitputting van grondstoffen)

[sta/psyc] No need to change

People think that there is no need in changing the behaviour. Many people believe that given the right code, algorithms and robots, technology can solve all of mankind's problems, effectively making life "frictionless" and trouble-free.

(Tucker, 2013)

[sta/cult] Utopie als stip aan de horizon

Toen in de jaren '20 jaren '30 het verkeerskunde werd bedacht, en wat voor beleid er zou worden gevoerd, was de einddroom teleportatie. Dat is de utopie waar we naar streven. We zijn in een soort collectieve droom gaan geloven en blijven voeden met reclame's van eindeloos reizen op een hele makkelijke manier. Die droom zit gestold en verankerd in de ministeries en hoe de wethouders praten.

Podcast Leven na de groei, interview Marc te Brommelstroer (juli 2024)

[sta/econ] Het huidige mobiliteitssysteem is onbetaalbaar geworden

werksessie #1, 24 Juli

[sta/cult] De manier waarop wij aankijken tegen mobiliteit is weerbarstig

Burgers en overheid zullen bepaalde waarden aan mobiliteit blijven toekennen, die 10 jaar geleden golden, maar over 10 jaar ook nog gelden: zoals vrijheid, status, maar ook het voorkomen van energieverpilling. Deze beelden bij mobiliteit als op 'zich zelf staand' thema, vormen mede hoe (en hoe vaak) mensen reizen. 'Geen mobiliteit' is hier geen (groot) onderdeel van

Waardenkaart mobiliteit (2015), de Argumentenfabriek

2 / Altijd aan en in de versnelling

Een groeiend verlangen naar stilte en rust

- We kunnen alles steeds sneller, intensiever en efficiënter doen, maar ervaren toch een groot gebrek aan tijd
- Werk vraagt steeds meer altijd bereikbaar en digitaal 'aan' te staan
- Reistijd wordt steeds meer gezien en gebruikt als werktijd
- Mobiliteitssystemen zijn ingericht op de homo economici: calculerend, berekenend en egoïstisch
- Met thuiswerken vervaagt de grens tussen werk en privé
- Herovering van het nu (gevoelstijd) en behoefte aan digitale vrijheid

[dev/werk] Werk vraagt steeds meer

Meer bereikbaarheid, meer tijd, meer flexibiliteit. Thuis werken, digitaal 'aan' zijn. Steeds meer mensen werken 's nachts, met flexibele contracten.

(van den Berg, 2021)

[sta/soci/psyc] Thuiswerken maakt thuis meer van de baas

Sinds de lockdown is voor velen ook thuis het domein van het werk en de baas geworden.

(van den Berg, 2021)

[tre/work] Reistijd wordt vaker gebruikt als werktijd

werksessie #1, 24 Juli

[dev/werk] Hyperconnectivity

Increasing connections and communication between people, humans and devices, and machine-to-machine. This trend intensifies the Networked Society.

(WUR, 2018)

3 / De zoektocht naar houvast

Toenemende hang naar duidelijkheid

- Ongrijpbare vraagstukken domineren de samenleving en kennen geen eenduidige oplossing
- Overheden besturen door middel van experimenten (governance by experience)
- Je kan de verantwoordelijkheid voor verandering niet bij de burger leggen
- Waarden als verantwoordelijkheid en duurzaamheid eprevaleerde groepen
- Duurzaam bewustzijn leidt niet tot duurzaam gedrag
- Toenemende behoefte aan duidelijke taal en een gezamenlijk verhaal
- De kracht van taal: Taal kan weerstand oproepen of juist verbinden

[tre/econ] Responsibility as a luxury

New luxury values are: sustainability, social responsibility, and experience orientation
(Adam, 2016)

[pri/psyc] Acceptatie van verandering gaat makkelijker als je buurman ook beweegt.

werksessie #1, 24 Juli

[pri/psyc] Bij grote onzekerheid zoekt men houvast

werksessie #1, 24 Juli

[dev/poli] Klare taal

Klare taal in de politiek zorgt voor steeds minder nuance, maar roept ook op tot actie.

werksessie #1, 24 Juli

4 / Bewuster en duurzamer leven

De groeiende behoefte aan waardesystemen met een brede welvaart perspectief

- Een groeiende groep mensen wil bewuster en duurzamer leven
- De lof voor efficiëntie zal meer tegenwicht krijgen; idealen zijn hip en beïnvloeden consumentengedrag
- Organisaties meten succes aan de hand met nieuwe targets, zoals ecologische verantwoordelijkheid en solidariteit
- Mensen denken onterecht dat ze een minderheid vormen als het gaat om maatschappelijke veranderingen (pluralistische onwetendheid)

[tre/mobi] Bewuster en duurzamer leven

Gezondheid en duurzaamheid beïnvloeden individuele keuzes en daarmee collectieve ritmes.
werksessie #1, 24 Juli

[dev/cult] Repareerbaarheid

There is a legislative movement of people pushing for technological products to be produced in ways that allow for self-repairing. The right to repair movement seeks for laws that require products and technologies to be 'dismantlable' and therefore fixable directly by users when broken.
(Henke , 2024)

[dev/socio] Brede welvaart denken

Individueel & collective groeit
werksessie #1, 24 Juli

[sta/poli] Pluralistische onwetendheid

Mensen denken onterecht dat ze een minderheid vormen in hoe ze denken over maatschappelijke verandering. Als je mensen vraagt of ze voor bijvoorbeeld het rookverbod in restaurant zijn, dan zeggen 80% van de mensen ja. Maar ze denken dat ze daarin de minderheid zijn. Daarom komen mensen vaak niet opdagen bij referenda, ze denken: ik zal wel in de minderheid zijn.
Podcast Leven na de groei, interview Marc te Brommelstroer (juli 2024)

5 / Verarming van gedeelde ritmen

Het belang van synchroon bewegen

- Met het ouder worden verlies je vaste sociale ritmes
- De groeiende verscheidenheid aan werk, rollen en persoonlijk agenda's verarmen de verbindingspatronen van mobiliteit
- Gezamenlijke rituelen verbinden
- Mensen zijn op zoek naar dat gevoel van identificatie en samenhang, via collectieve (stedelijke) bewegingen en ritmes (cultuur, rituelen)
- Mentale klachten als gevolg van eenzaamheid nemen toe

[sta/cult/werk] Rituelen werken verbindend

Gezamenlijke rituelen hebben een helend en verbindend effect op mensen die ze uitvoeren.
(Sennett, 1994)

[pri/socio] Social disfunction and social activity

Feeling of isolation results in a social disfunction that generates stigmatisation and produces a general reduction of social activity.
(Frandsen & Vilhelmson, 2023)

[tre/werk] Fysieke aanwezigheid


Werkgevers hechten aan aanwezige werknemers. Je moet altijd een halve week naar kantoor.
werksessie #1, 24 Juli

[pri/psyc] Zwakke sociale connecties vergroten welzijn

Zwakke connecties (met mensen die we niet goed kennen, of andere generaties) zijn cruciaal voor ons welzijn. Ze dragen bij aan ons gevoel van verbondenheid.
(Roe & McCay, 2021)

6 / Segregatie van toegang

Ritmes van minderheden worden minder gediend, wat leidt tot ongelijkheid op terreinen als mobiliteit, bestaandzekerheid en vrije tijd.

-  Het maken van interventies op basis van datamodellen zal sociale ongelijkheid versterken en wordt een self-fulfilling prophecy.
-  Het mobiliteitsaanbod (zowel van private als publieke partijen) vergroot de ongelijkheid tussen landelijke en stedelijke gebieden
-  Een lange reistijd heeft ook negatieve invloed op de tijd die aan het gezin en de zelfontwikkeling wordt besteed

[dev/econ] Spatial Inequalities

Inequality is becoming more spatially pronounced. Groups with more or less 'capital', in the sense of income, education, social status and health live in different houses, neighborhoods, cities and parts of Europe.

(Bock, 2016)

[pri/soci] Systemen creëren gedrag, niet andersom

We gaan uit van een mensbeeld waarin de reiziger die onderweg is; calculerend, berekenend, en egoïstisch is. De systemen die we maken creëren vervolgens deze mensen. (denk aan vergaderen in de auto).

(Brommelstroer, 2023)

[sta/psyc] Suburban youth with emotional problems

Teens from the suburbs are more prone to social and emotional problems than their urban counterparts. Because their parents spend a lot of time commuting and have less time for family.

(Montgomery, 2013)

[sta/cult/dem] Segregatie uit zich op veel terreinen

Werk (ja/nee, kantoor/thuis), wonen (stad/buiten), gezondheid en heeft blijvende impact op 'collectieve' keuze voor mobiliteit, wonen, werk.

werksessie #1, 24 Juli

7 / Mobiliteit als moraal

Publieke (voor)oordelen van mobiliteitskeuzes nemen toe

- Nieuwe generaties stellen nieuwe regels op van wat asociaal is in de fysieke en virtuele openbare ruimte
- Mensen ervaren meer spanning en angst in relatie tot sociale veroordeling [op straat word je altijd door iets gefilmd]
- Mobiliteitsmodi en ritmes worden gekozen om een unieke levensstijlvoorkeur te laten zien en om geaccepteerd te worden door sociale groepen

[tre/econ] Inquisitive Consumers

Using extreme connectivity, consumers increasingly insist on knowing the origins of their staple goods—the coffee they drink (which farm did it come from?), the jeans they wear (is there chemical residue leftover from dyeing?), or the steak they eat (truly hormone free?).

(Baweja, Donovan, Haefele, Siddiqi, 2016)

[sta/cult] Imagoprobleem fietsen onder migranten

De fiets is een negatief statussymbool. Wie fiets heeft blijkbaar geen geld. Bij Marokkaanse en Turkse Nederlanders blijft vaak de auto en de scooter onverminderd populair. Zodra de minimumleeftijdsgrens om gemotoriseerde voertuigen te besturen bereikt is, wordt de fiets afgedankt. Dit geldt voor mannen en vrouwen

(El Hamidi, 2018)

[pri/biol] Iedereen kijkt naar iedereen

De hoofdactiviteit van mensen in de publieke ruimte is het kijken naar andere mensen

(Whyte, 1980)

[tre/cult] The dilemma of riding a Tesla

People can feel uncomfortable riding a Tesla because of the public impression/ political statement the car makes, being horrified to be associated with the brand. Even though many buy a Tesla to support the sustainable agenda.

(Seattle times, 2024)

8 / Fragmentatie van klassieke ritmes

Toenemend belang om flexibel (mee) te bewegen

- De nieuwe generatie onderhandelt over vrije tijd, niet over bonussen
- Een groeiende groep mensen leeft nomadisch: onafhankelijk van kantoren, tijdzones en grenzen
- Oude, vaste ritmes fragmenteren
Je succes wordt bepaald door je vermogen om mee te bewegen met een veelvoud aan (nieuwe) ritmes
- De behoefte om je aan onzekerheid en de chaos over te geven neemt toe: we gaan leiden aan een collectieve ritmepuberteit
- Niet voor iedereen een keuze: deze vrijheid komt ook met veel onzekerheid

[tre/werk] De loyalty light millennial

Een baan van negen tot vijf bij een vaste werkgever past niet bij de nieuwe generatie werknemers. Millennials zijn een loyalty light generatie die zichzelf constant wil blijven ontwikkelen en nieuwe uitdagingen zoekt.

(Roeters, Vlasblom & Josten, 2016)

[tre/werk] De mobiele elite

Steeds mobielere vormen van leven - fysiek, imaginair en virtueel - dienen als belangrijke bronnen voor het vergaren van erkenning, respect en prestige. Een leven in beweging wordt gezien als een indicator van het bereiken van 'het goede leven'. Hoe meer je beweegt, reist, anderen ontmoet en contacten legt en onderhoudt, hoe succesvoller je moet zijn.

(Birtchnell en Javier Caletrío, 2014)

[dev/econ] Het groeiende entreprecariaat

Steeds meer werkenden bevinden zich in de positie van de toekomstgerichte, zichzelf optimaliserende ondernemer in een preciaire situatie. Deze positie komt voort hun preciaire situatie - of deze nu financieel, psychologisch, geografisch of anderszins is. De wereld plooit zich naar dit nieuwe precariaat: denk aan de toename van informele, tijdelijke werkplekken en het groeiende belang van 'social skills'.

(Lorusso, 2019)

[tre/werk] Van fulltime naar 36 uur

Steeds meer (kantoor)Cao's vinden fulltime niet meer 40, maar 38 of 36 uur. Mensen zijn vaker een (halve) dag vrij

werksessie #1, 24 juli 2024

9 / Opleving van de lokale schaal

Wonen, werken, samenleven en bewegen op geconcentreerde schaal

- Steden, dorpen en knooppunten als plekken waar alle functies samenkomen
- Mondiale ketens staan onder ecologische en geopolitieke druk
- Door urbane verdichting wonen mensen dicht bij elkaar
- Tegelijkertijd zullen voorzieningen voor mensen die buiten verdichtte gebieden wonen en met de auto reizen, moeilijker toegankelijk worden

[sta/geog] Multifunctionele landschappen

In ons drukbevolkte land wordt van vrijwel alle landschappen meerdere functies tegelijkertijd verwacht: wonen, werken, natuur, veiligheid, mobiliteit, etc.

(Vet, 2018)

[tre/urba] Paradigmashift in stadsplanning van plek voor mobiliteit naar sociale plek

Binnen stadsplanologie is de stad niet meer een plek waar je van A naar B moet komen maar een plek voor sociale cohesie en inclusiviteit, fysieke en mentale gezondheid van de men en versterking van biodiversiteit

(Bertolini, 2023)

[dev/poli] Logistieke ketens onder druk

Logistieke ketens (door circulariteit en voor voorziening van grondstoffen) worden strategisch onafhankelijk gemaakt van Rusland/China.

werksessie #1, 24 juli 2024

[sta/geog] Moeilijk te bereiken voorzieningen

Noodzakelijke voorzieningen (zoals de tandarts) zijn voor de meeste mensen praktisch alleen met een auto bereikbaar.

werksessie #1, 24 juli 2024

10 / Het (on)geluk van flow

Mobiliteit in 2035 trekt mensen meer aan en stoot ze ook meer af

- Mensen hebben een grotere behoefte aan frictie loos gemak en een gelukkige flow om soepel door het systeem te bewegen
- Tegelijkertijd nemen tolerantie af en afkeer toe. Mensen vinden hygiëne in bijvoorbeeld het OV belangrijker en worden risicoavers in hun reisgedrag
- Deelmobiliteit en multimodale mobiliteit zullen toenemen – evenals het privébezit van voertuigen

[tre/mobi] Micromobiliteit maakt je gelukkig

Micromobiliteit wordt ervaren als “intuïtieve mobiliteit” - het is gemakkelijk en bevrijdend om door het verkeer te zoemen. Mensen voelen zich verfrist, vrij en gelukkig.

(Heineke, Kloss, Scurtu & Weig, 2019)

[tre/work] Slimme mobiliteitsdiensten worden een belangrijk onderdeel van arbeidsvoorwaarden

Mobiliteitsoplossingen worden steeds vaker ingezet om personeel te werven. Nu kiezen mensen nog voornamelijk de auto en fiets als arbeidsvoorwaarden, maar hoe slimmer en voordeliger andere opties zijn, hoe meer die ook onderdeel worden van het gesprek

(NZMO, 2023)

[dev/cult] Toegenomen bewustzijn van hygiëne

COVID-19 heeft het wereldwijde bewustzijn van het belang van hygiëne vergroot. Mensen zijn zich meer bewust van wat ze aanraken en hoe dicht ze bij een ander in de buurt komen. In sommige gevallen leidt dit tot extreme vormen van smetfrees

(Yunita & Linda, 2022)

[dev/cult] Mensen worden meer risicoavers

Naarmate onze wereld veiliger wordt, wordt risicotolerantie lager. Onze opvattingen over risico zijn nooit niet absoluut. Ten tijden van bijvoorbeeld een pandemie is het beschermen tegen een incidentele dief een luxe. Wanneer iedereen gezond is, wordt het een noodzaak.

(Schneier, 2013)

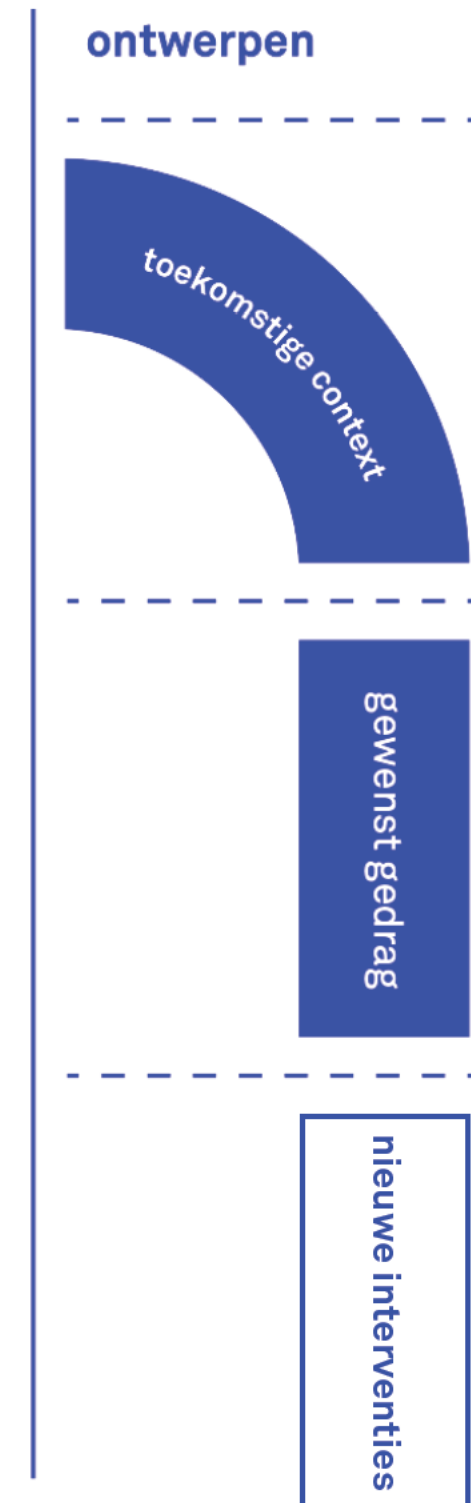
Tijdens werksessie drie is een nieuw frame binnen het domein collectieve ritmes van mobiliteit in 2035 geïntroduceerd. Het frame legt zes betekenissen van mobiliteit bloot voor burgers in 2035.

De tien driving forces liggen aan de basis van het frame.

Binnen dit toekomstige frame kan een gewenste, strategische, positie worden bepaald: Welke velden zijn het meest interessant om nieuwe oplossingsrichtingen te gaan verkennen?

hoofdstuk 4

positie bepalen



samenhang

De eerste stap naar een nieuw frame is het zoeken naar, en benoemen van, de relaties tussen driving forces. Hier zijn twee dimensies uit voort gekomen.

Dimensie 1: je relatie met de omgeving

De driving forces op deze dimensie onthullen twee manieren om houvast te vinden in het mobiliteitssysteem in 2035. Ten eerste zoeken mensen naar verbondenheid, door in te tunen in gedeelde ritmes. Ten tweede zoeken mensen naar houvast door juist onafhankelijkheid na te streven en hun persoonlijke ritme te volgen.

Dimensie 2: wat je mobiliteitskeuze drijft

De tweede dimensie omvat drie redenen waarom mensen door het toekomstige mobiliteitsnetwerk bewegen. De driving forces die we hier gegroepeerd hebben beschrijven drie drijfveren. De eerste drijfveer is resultaatgedreven: je wilt je van A naar B verplaatsen. In de tweede drijfveer staat het proces centraal: je reis helpt je om in een gewenste gemoedstoestand te komen. De derde reden is moraalgedreven: de manier waarop je je voortbeweegt is waardengedreven, als je het bijvoorbeeld



frame voor 2035

Als we de twee dimensies samenbrengen, ontstaat een nieuw frame. Dit frame legt zes mobiliteitsbehoeften in 2035 bloot.

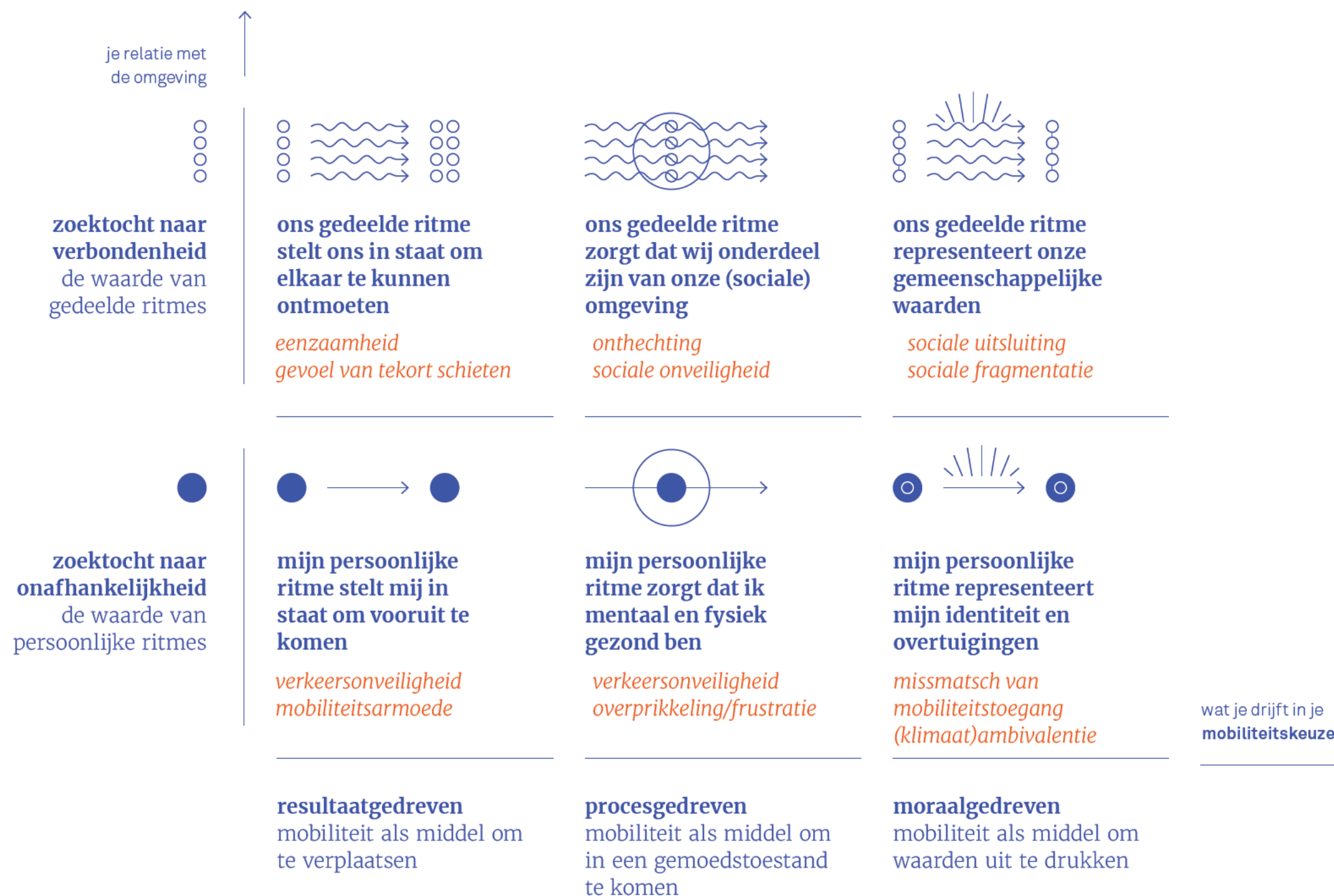
We beschrijven in ieder veld van het framework de toekomstige betekenissen van de mobiliteitsritmes voor mensen. Met daaronder de mogelijkheden voor gedrag die ontstaan: de ritmes vormen een kans voor gebruikers om iets te bereiken.



frame voor 2035 / risico's

In de velden van het frame kunnen ook risico's ontstaan of waarden onder druk komen te staan.

We hebben hier een eerste verkenning gedaan van mogelijke risico's die kunnen gaan spelen wanneer mensen de geschetste kansen rond mobiliteit trachten te benutten. Mensen kunnen bijvoorbeeld sociale uitsluiting ervaren als ze in het proces van mobiliteit geen kansen krijgen om mee te doen aan de ritmes van anderen. Of mobiliteitsarmoede kan voor groepen een belangrijke horde zijn om op een efficiënte manier bestemmingen te bereiken.



positie bepalen

Aan het eind van werksessie drie is met de deelnemers bepaald voor welke toekomstige posities we in de laatste stap gaan ontwerpen.

We vroegen de deelnemers zichzelf de volgende vragen te stellen, voor ze positie kozen in het framework.

• Welk veld is het meest vernieuwend als het gaat om spreiding en mijding? (kansen)

• In welk veld ontstaan risico's die niet acceptabel zijn?

• Welke richtingen vinden jullie passen bij de invloedssfeer van I&W?

De meeste interventies waar het ministerie nu aan werkt of uitvoert zijn resultaatgedreven en vallen in de linker kolom. Hoewel de invloedssfeer van de ministerie gevoelsmatig met name daar ligt, is toch gekozen om te gaan ontwerpen voor drie andere velden. Deze gedragingen liggen juist buiten het bestaande beleidsframe van het ministerie en kunnen daarom mogelijk tot interessante nieuwe interventies leiden.

je relatie met de omgeving



zoektocht naar verbondenheid
de waarde van gedeelde ritmes



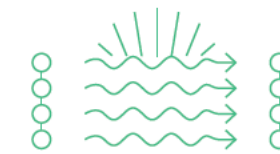
ons gedeelde ritme stelt ons in staat om elkaar te kunnen ontmoeten

mobiliteit is mijn kans om toegang te hebben tot verschillende sociale groepen



ons gedeelde ritme zorgt dat wij onderdeel zijn van onze (sociale) omgeving

mobiliteit is mijn kans om op te gaan in plekken, mensen en tijd



ons gedeelde ritme representeert onze gemeenschappelijke waarden

mobiliteit is mijn kans om sociale cohesie te vergroten en deel te nemen



zoektocht naar onafhankelijkheid
de waarde van persoonlijke ritmes



mijn persoonlijke ritme stelt mij in staat om vooruit te komen

mobiliteit is mijn kans om mogelijkheden te benutten en te presteren



mijn persoonlijke ritme zorgt dat ik mentaal en fysiek gezond ben

mobiliteit is mijn kans om me open te stellen of af te sluiten van mijn omgeving



mijn persoonlijke ritme representeert mijn identiteit en overtuigingen

mobiliteit is mijn kans om impact te maken

wat je drijft in je mobiliteitskeuze

resultaatgedreven
mobiliteit als middel om te verplaatsen

procesgedreven
mobiliteit als middel om in een gemoedstoestand te komen

moraalgedreven
mobiliteit als middel om waarden uit te drukken



Tijdens werksessie vier werd voor elk geselecteerd veld binnen het nieuwe frame een ontwerpmissie gedefinieerd. Voor elk veld zijn meerdere ontwerp- en ideerichtingen ontstaan die potentiële concepten voor verdere ontwikkeling beschrijven. De snelle ideegeneratie laat zien dat het frame de mogelijkheid biedt om met een frisse blik naar de huidige situatie van mobiliteitskeuzes en ritmes te kijken, waarbij mogelijke organisatorische belemmeringen achter gelaten worden voor een werkelijk vernieuwende aanpak.

hoofdstuk 5

idee ontwikkeling

ontwerpen



gewenst gedrag

nieuwe interventies

zoektocht naar onafhankelijkheid x procesgedreven



“Mijn persoonlijke ritme zorgt dat ik mentaal en fysiek gezond ben”

behoeftes die hier ontstaan voor de gebruikers:

rust

veiligheid

ontspanning

uitzoomen

gezondheid

comfort

ondoorbroken flow

creativiteit

risico's
onveiligheid
frustratie
overprikkeling

We vroegen de deelnemers vanuit welke maatschappelijke waarden ze willen ontwerpen voor deze sociale risico's en persoonlijke behoeftes:

autonomie
gelijkheid
sensitiviteit

geformuleerd missie

in een wereld waarin
de mentale en fysieke gezondheid van mensen onder druk staat
willen wij mensen
stimuleren om hun mobiliteit op een veilige en gezonde manier in te richten

ontwerpvraag

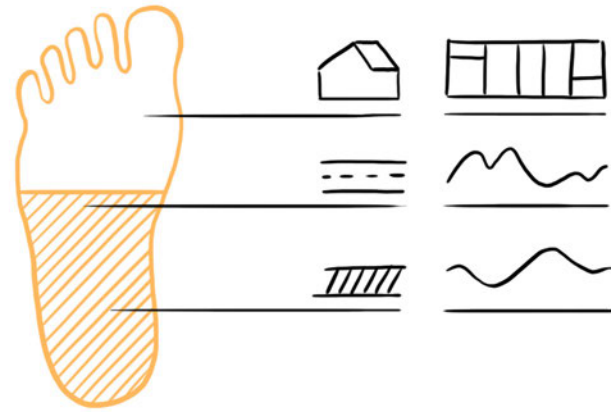
Hoe kan je door mijden en spreiden je gezondheid verbeteren?

In de sessie kregen deelnemers denkrichtingen in de vorm van “Wat als”-kaarten. Deze zijn te vinden in bijlage 2 (pag53). Hieronder worden enkele van de “Wat als”-denkrichtingen gerapporteerd die de deelnemers tijdens de brainstorm hebben uitgewerkt:

wat als je baas gratis sporten aanbiedt tijdens de spits?

wat als genieten van de omgeving makkelijker is buiten de spits? je krijgt toegang tot mooiere wegen, interessante, lokale info,...

wat als fietsen naar je werk koffie of lunchbonnen oplevert?

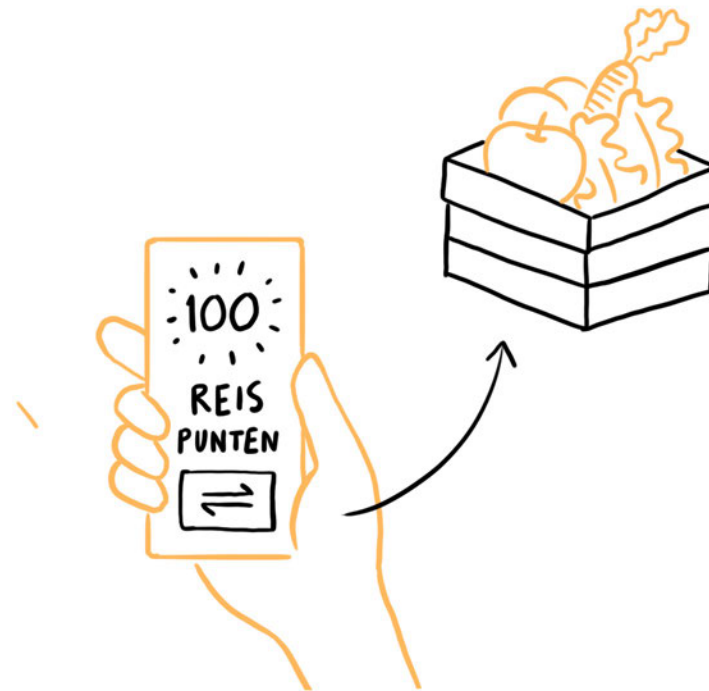


ideerichting #1 De voetafdruk van ruimte

type ideerichting Maatregel

beschrijving Net zoals een ecologische voetafdruk, laat een bedrijf ook een ruimtelijke voetafdruk achter door de hoeveelheid ruimte die het inneemt met zowel beweging als stilstand (zoals parkeerplekken en werkruimtes). De overheid berekent per regio of stad hoeveel ruimte er beschikbaar is voor zowel beweging als stilstand. Deze ruimte wordt vervolgens verdeeld. Bedrijven met een kleinere ruimtelijke voetafdruk krijgen toegang tot meer stilstaande ruimtes of andere voordelen. Manieren om de voetafdruk te verkleinen zijn bijvoorbeeld het stimuleren van reizen buiten de spits, het delen van kantoorruimtes, thuiswerken faciliteren of het gebruik van kleinere vervoersmiddelen.

waarom bevordert het gezondheid? Door de ruimtelijke voetafdruk te optimaliseren, wordt er meer ruimte gecreëerd voor gezonde stedelijke ritmes. Gezondheid speelt een belangrijke rol bij het bepalen van het ruimtegebruik, wat uiteindelijk de leefbaarheid en het welzijn van werknemers en inwoners bevordert.

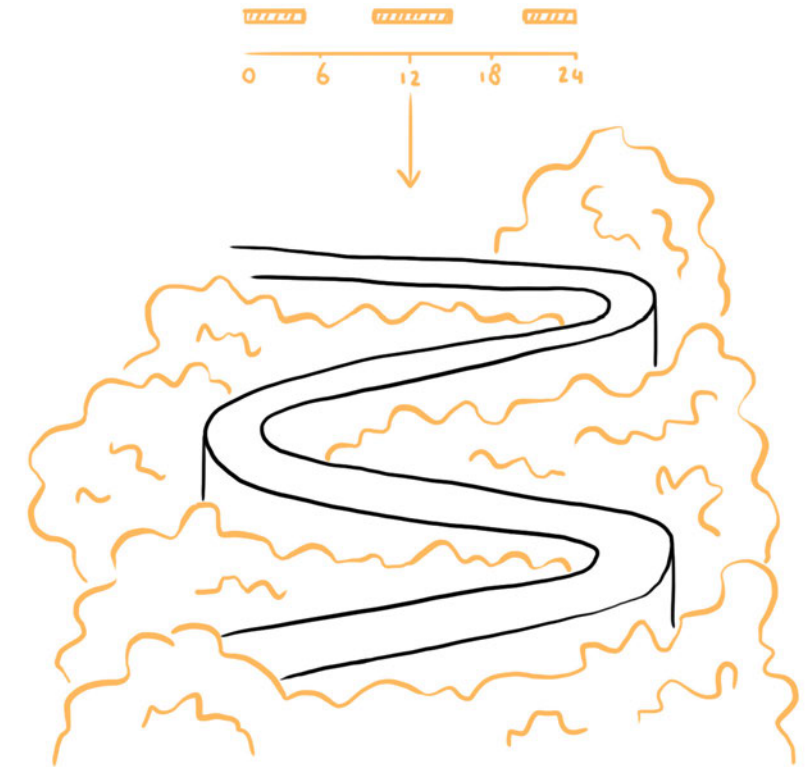


ideerichting #2 The perks of being a trailblazer

type ideerichting Compensatie en voordelen

beschrijving De overheid stimuleert reizen buiten de spits door voordelen te bieden aan burgers en bedrijven. Zo kunnen werkgevers die werknemers buiten de spits laten reizen, belastingvoordelen of subsidies krijgen. Daarnaast kunnen reizigers reispunten verzamelen door buiten de spits te reizen, die ze kunnen inwisselen voor gratis reizen, sportlessen, museumbezoeken of gezonde maaltijden.

waarom bevordert het gezondheid? Door financiële en sociale prikkels te bieden voor reizen buiten de spits, worden mensen gestimuleerd om gezonde patronen aan te nemen en vaste ritmes te doorbreken. Dit helpt hen om nieuwe, gezondere gewoontes te ontwikkelen.



ideerichting #3 De prikkelarme reis

type ideerichting Infrastructuur aanpassingen

beschrijving Buiten de spits verandert het wegnetwerk: bepaalde wegen worden afgesloten en verkeerslichten blijven continu op groen staan. Dit creëert lange, ononderbroken routes waar reizigers minder prikkels ervaren en minder afgeleid worden door onderbrekingen. Hierdoor ontstaat een rustiger en meer ontspannen reiservaring.

waarom bevordert het gezondheid? Door het verminderen van verkeersprikkels en het bieden van langere, ononderbroken reistrajecten, kunnen reizigers ontspannen en hun gedachten de vrije loop laten. Dit draagt bij aan mentale rust en welzijn tijdens het reizen.

zoektocht naar onafhankelijkheid x waardegedreven



*“Mijn persoonlijke ritme
representeert mijn identiteit
en overtuigingen”*

behoeftes die hier ontstaan voor
de gebruikers:

vertrouwen

status uitdrukking

inzicht

duidelijkheid

verantwoordelijkheid

toegang

risico's
mismatch van
mobiliteitstoegang
(klimaat)ambivalentie

We vroegen de deelnemers vanuit welke
maatschappelijke waarden ze willen
ontwerpen voor deze sociale risico's en
persoonlijke behoeftes:

duurzaamheid
nalatenschap

geformuleerd missie

in een wereld waarin
mensen hun idealen willen uiten / realiseren
willen wij mensen
**betrouwbare informatie verschaffen over de
impact van hun mobiliteitskeuze**

ontwerpvraag

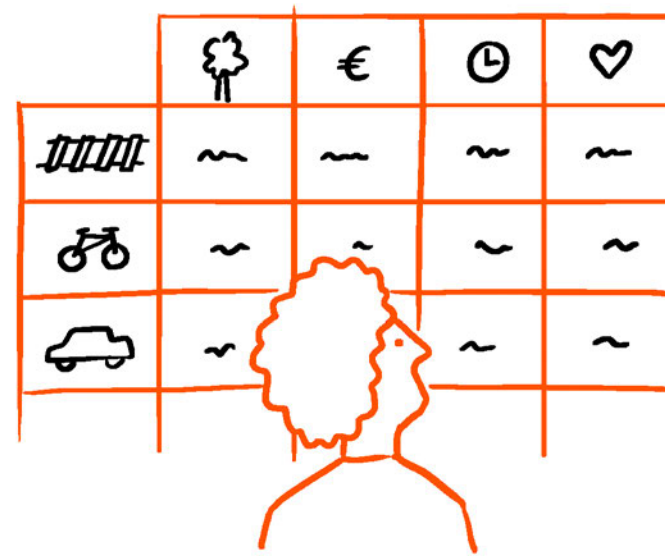
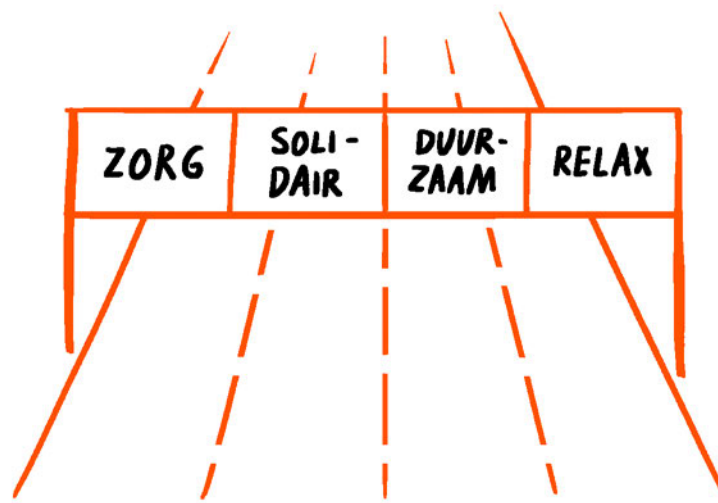
Hoe kan je met je mobiliteitskeuze jouw idealen representeren?

In de sessie kregen deelnemers denkrichtingen in de vorm van “Wat als”-kaarten. Deze zijn
te vinden in bijlage 2 (pag54). Hieronder worden enkele van de “Wat als”-denkrichtingen
gerapporteerd die de deelnemers tijdens de brainstorm hebben uitgewerkt:

**wat als je wordt
aangesproken
op je eigen
verantwoordelijk-
heid in je
mobiliteitskeuze?**

**wat als mijden en
spreiden status
geeft op werk?**

**wat als de impact
van je reis direct
voelbaar is?
bijvoorbeeld dat je
weet dat huisarts
Henk een extra
persoon heeft
kunnen helpen?**



ideerichting #1 Rijbanen voor idealen

type ideerichting Infrastructuur aanpassingen

beschrijving Tijdens de spits zijn de rijbanen op de snelweg ingericht op basis van idealen. Weggebruikers kiezen de rijbaan die bij hun idealen aansluit. Er is bijvoorbeeld een duurzame rijbaan voor hen die zich in willen zetten voor het klimaat - de focus ligt hierbij op een constante snelheid met minimale uitstoot. Er is ook een solidaire rijbaan - kiezen voor deze rijbaan betekent dat je ruimte vrijmaakt voor bijvoorbeeld mensen in de zorg. Of er is een relaxrijbaan voor hen die rijden zien als ontspanning.

waarom bevordert het gezondheid? Weggebruikers drukken hun idealen uit met hun bewuste keuze voor een bepaalde rijbaan. Op deze manier wordt de spits anders beleefd - er wordt betekenis aan toegekend.

ideerichting #2 Ken je impact!

type ideerichting Informatie delen

beschrijving Maakt u de beste keuze voor uzelf? In de huidige verspreiding van misinformatie is het erg moeilijk om uw keuzes te vertrouwen. De overheid werkt samen met verschillende organisaties om op maat gemaakte ('unbiased') informatie te verstrekken over de impact van mobiliteitskeuzes. Burgers kunnen bijvoorbeeld responsief kiezen en inzicht krijgen in de kosten van het bezitten en reizen met de auto. Met persoonlijke doelen en waarden als uitgangspunten, stellen de betrouwbare, op maat gemaakte mobiliteitsplannen burgers in staat om autonoom en weloverwogen een keuze te maken. Denk aan een StemWijzer voor mobiliteit.

waarom bevordert het gezondheid? Gebrek aan informatie is een groot probleem bij het bewegen door de complexiteit van de maatschappij. Door holistische, echte, betrouwbare informatie te verstrekken, worden burgers in staat gesteld om bewust te handelen naar hun waarden. En om hun identiteit te uiten zonder hun keuzes te hoeven betwijfelen.

zoektocht naar verbondenheid x waardegedreven



*“Ons gedeelde ritme
representeert onze
gemeenschappelijke waarden”*

behoeftes die hier ontstaan voor
de gebruikers:

sociale acceptatie

ruimte voor verandering

nieuwsgierige openheid

actiebereidheid

wederzijds respect

gelijkgestemdheid

risico's
sociale uitsluiting
sociale fragmentatie

We vroegen de deelnemers vanuit welke
maatschappelijke waarden ze willen
ontwerpen voor deze sociale risico's en
persoonlijke behoeftes:

verantwoordelijkheid
gemeenschapgeweten

geformuleerd missie

in een wereld waarin
dominante ritmes op grenzen stuiten
willen wij mensen
faciliteren in hun diverse en alternatieve ritmes
en collectieve leefstijlen

ontwerpvraag

Hoe kan je ritmes die mijden / spreiden verzorgen dominanter maken?

In de sessie kregen deelnemers denkrichtingen in de vorm van “Wat als”-kaarten. Deze zijn
te vinden in bijlage 2 (pag55). Hieronder worden enkele van de “Wat als”-denkrichtingen
gerapporteerd die de deelnemers tijdens de brainstorm hebben uitgewerkt:

**wat als mensen
het gebruik van de
eigen wijk mogen
ontwerpen?**

**wat als de
duurzame keuze
voor iedereen
toegankelijk is?**

**wat als niet elk
kind op dezelfde
tijd naar school
hoeft?**



ideerichting #1 Data van intenties

type ideerichting Informatiehuishouding

beschrijving Het huidige mobiliteitsaanbod is vaak gebaseerd op dominante reispatronen, waardoor nieuwe mobiliteitsoplossingen soms geen kans krijgen. Om verandering mogelijk te maken, begint de overheid met het verzamelen van data over ‘intenties’ en ‘wensen’ van inwoners, in plaats van enkel gebruiksdata. Dit biedt een kans om duurzamere mobiliteitsopties aan te bieden, ook in minder dichtbevolkte gebieden. Op basis van deze data kunnen inwoners meer invloed uitoefenen op het mobiliteitsaanbod in hun buurt, waardoor ze samen met anderen hun eigen mobiliteitsgemeenschappen kunnen creëren.

waarom bevordert het gezondheid? Het biedt een democratisch alternatief voor traditionele mobiliteitsplanning, waarbij de wensen en intenties van de bewoners centraal staan, wat leidt tot meer diversiteit in reistijden en -methodes.



ideerichting #2 Het grote ritme experiment

type ideerichting Campagne

beschrijving Mensen vinden houvast in vaste ritmes, zoals het traditionele 9-tot-5-werkritme dat onze samenleving domineert. Met de toenemende vergrijzing en diversiteit ontstaan er echter kansen om dit dominante ritme te doorbreken en ruimte te maken voor alternatieve ritmes die mobiliteitsmijding en spreiding bevorderen. Toegang tot zulke ritmes is vaak niet vanzelfsprekend. Daarom kan er worden geëxperimenteerd met alternatieve ritmes op scholen, waar kinderen leren over en in aanraking komen met verschillende ritmes en mobiliteitsoplossingen. Ook winkels kunnen experimenteren met flexibele openingstijden om beter aan te sluiten op de ritmes van hun klanten.

waarom bevordert het gezondheid? Door ruimte te geven voor experimenten met verschillende ritmes, ontstaat er zowel bewustwording als toegang tot andere manieren van leven en werken, wat leidt tot meer spreiding in mobiliteitsgedrag.



ideerichting #3 Het ritmerecht

type ideerichting Wet

beschrijving Terwijl thuiswerken en flexibel werken steeds meer sociaal geaccepteerd worden, blijft het kiezen van eigen werktijden vaak beperkt. Het ritmerecht biedt mensen de mogelijkheid om niet alleen hun werkplek, maar ook hun werktijden zelf te bepalen. Werknemers kunnen bijvoorbeeld kiezen voor langere pauzes (zoals siesta), later op de dag beginnen met werken (om 20.00 beginnen als night owls), of zelfs werken in weekenden. Bedrijven kunnen ritme-subsidies of incentives aanbieden aan werknemers die buiten de standaardtijden werken, wat de diversiteit in werkritmes verder ondersteunt.

waarom bevordert het gezondheid? Door mensen wettelijke rechten te geven om hun eigen werktijden te kiezen, wordt er ruimte gecreëerd voor alternatieve werken en leefritmes, wat leidt tot een gezondere balans tussen werk en privé.

conclusie

Aan het einde van de laatste sessie heeft de groep samen gereflecteerd op de waarde van het Reframing-proces voor toekomstige uitdagingen. De groep heeft het potentieel van de Reframing-aanpak ervaren en ziet waarde in verdere discussies over hoe dit benadert kan worden binnen het ministerie en welke sleutelpersonen betrokken moeten worden bij toekomstige toepassingen.

Er werd aangegeven dat men de stappen van de Reframing-methodologie beter wil begrijpen door volledig deel te nemen aan alle activiteiten binnen een langer project, om zich zekerder te voelen bij het zelfstandig toepassen van de methode in de toekomst.

Gedeelde inzichten uit dit project:

Het proces heeft geleid tot bewustwording van vaste denkpatronen die belemmerend kunnen zijn voor innovatief denken. Het doorbreken van deze patronen in een groepsomgeving is nuttig en belangrijk.

Om buiten persoonlijke en organisatorische perspectieven te kijken, is het wenselijk om andere perspectieven (zoals die van gebruikers, bedrijven, medewerkers) in dit soort projecten te betrekken en tijd te nemen voor bijvoorbeeld interviews en brede co-creatiesessies.

Het nieuw frame onthult veel kansen in andere richtingen; het opende de ogen voor mogelijke ideerichtingen. Er werd de wens uitgesproken om de ontwerpkracht van het Reframing-team verder te benutten om deze ideerichtingen te concretiseren.

Bronnen

Werksessies

Spreiding & Mijding: Omgaan met piekmomenten in het mobiliteitsnetwerk van Nederland. Werksessie #1 #2 en #3. Reframing Studio x Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Database

Database met contextfactoren van Reframing Studio.

Geraadpleegte literatuur

CROW-KpVV. (2024). OV-Klantenbarometer 2023. Hoofdrapport.

De Haas, Mathijs. (2023). Waar is de ov-reiziger gebleven? Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Ecorys. (2022). Verkenning van de kwantitatieve impact van gedragmaatregelen op mobiliteit. In opdracht van: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Jorritsma, Peter, Hamersma, Marije en Berveling, Jaco (2020). Blik op de file. De file door de ogen van de Nederlandse burger. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Kantar Public. (2023). DIDO-economie. Onderzoek naar het woon-werkverkeer op de dinsdag en donderdag en de mogelijkheden om de drukte op deze dagen te verminderen Anders reizen.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). (2024). Effecten van maatregelen op doorstroming en verduurzaming reisgedrag.

Linden, Menno van der en de Geeter, Sandra. (&Morgen). (2021). Verbieden, verplichten of verleiden? Een onderzoek naar maatregelen om reisgedrag te beïnvloeden. In opdracht van: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Unit Innovatie in Mobiliteit. Programma MaaS (Mobility as a Service).

Ministerie van IenW. (2019). Contouren Toekomstbeeld OV 2040.

Ministerie van IenW. (2023). Kamerbrief. Toekomstperspectief Hoofdwegennet eerste fase - ontwerpend onderzoek.

Ministerie van IenW. (2018). Programma Beter Benutten.

Pointer. (2024). Enquête Pointer en AD: Vrouwen voelen zich het meest onveilig op stations. Online toegankelijk op: <https://pointer.kro-ncrv.nl/enquete-pointer-en-ad-vrouwen-voelen-zich-het-meest-onveilig-op-stations>.

bijlage 1

**driving forces en alle
onderliggende contextfactoren**

1 / Het systeem kraakt

Het maakbaarheidsdenken bereikt zijn grenzen

[sta/psyc] We staan weinig stil bij hoe onze systemen werken

We merken pas hoe belangrijk iets is, als het niet meer mogelijk is.
Leven na de groei, interview Marc te Brommelstroer.

[sta/geog] Ritmes in het Nederlandse landschap

Verschillende tijdschalen worden heel verschillend beleefd. De tijdschalen in het landschap zijn: (1) de abiotische tijd of geomorfologische processen. (2) Biotische processen, van groei en cyclisch verloop van seizoenen. (3) Maatschappelijke processen van wonen en werken.
(Coeterier, 2001)

[dev/ecol] A cooler asphalt to fight heatwaves

By 2080, heat waves would account for about 92% of total hazard damage in Europe's transport sector alone, in large part because the roads were built for cooler times. Industries are experimenting with new materials.
(Ralston, 2022)

[sta/psyc] Road accidents

More than 90 % of all accidents are caused by human error.
(European Commission, n.d.)

[sta/soci] Negatieve impact amper gezien

De ongelofelijke hoeveelheid negatieve effecten (milieukosten, veiligheidsproblematiek, eenzaamheid, obesitas, gebrek aan autonomie van

kinderen) worden maar weinig gezien of besproken in Nederland.

Leven na de groei, interview Marc te Brommelstroer.

[sta/mobi] Cars idle majority of time

Human-driven cars spend 95% of the time standing idle, parked outside home or work.
(Morris, 2016)

[sta/psyc] Utopie als stip aan de horizon

Toen in de jaren '20 jaren '30 het verkeerskunde werd bedacht, en wat voor beleid er zou worden gevoerd, was de einddroom teleportatie. Dat is de utopie waar we naar streven. We zijn in een soort collectieve droom gaan geloven en blijven voeden met reclame's van eindeloos reizen op een hele makkelijke manier. Die droom zit gestold en verankerd in de ministeries en hoe de wethouders praten.

Leven na de groei, interview Marc te Brommelstroer.

[sta/soci] De manier waarop wij aankijken tegen mobiliteit is weerbarstig / blijft ongewijzigd

Burgers en overheid zullen bepaalde waarden aan mobiliteit blijven toekennen, die 10 jaar geleden golden, maar over 10 jaar ook nog gelden: zoals vrijheid, status, maar ook het voorkomen van energieverstopping. Deze beelden bij mobiliteit als op 'zich zelf staand' thema, vormen mede hoe (en hoe vaak) mensen reizen. 'Geen mobiliteit' is hier geen (groot) onderdeel van
(Waardenkaart Mobiliteit, 2015)

[sta/arch] Een kantoor of fabriek is een fysieke locatie

Met uitzondering van kleine specifieke sectoren.
Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[dev/tech] Voertuig techniek / -data / connectiviteit

Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[sta/tech] OV als inflexibel collectief vervoer

OV is dure, slechte technologie uit de 19e (spoor) en 20e (bus) eeuw.
Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[pri/psyc] Rejection of loss

People tend to hold on to items they possess as they don't like losses.
(Sunstein & Thaler, 2008)

[sta/urba] Mobiliteit (met name de auto) is belangrijkste uitgangspunt voor inrichting van de publieke ruimte

Het ideologische gesprek wordt weinig gevoerd (biodiversiteit, hitte, sociale cohesie, autonomie).
Leven na de groei, interview Marc te Brommelstroer.

[sta/econ] Het huidige mobiliteitssysteem is onbetaalbaar geworden

Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[tre/econ] Het bekende is het uitgangspunt voor de toekomst

Huidige vervoermiddelen zullen worden geoptimaliseerd om één van de belangrijkste doelen voor de komende jaren te bereiken (verduurzaming), waarbij welzijn en welvaart in 1 hand gaan, en de huidige blik op mobiliteit nog steeds als motor van economische groei wordt gezien. Dat betekent ook dat mobiliteit (en het recht hierop) een gegeven blijft en de overstap naar elektrische voertuigen in elk geval de komende jaren als dé oplossing zal blijven gelden.
beleidsstukken IenW

[sta/tech] Dependence on technology

Once a technological innovation has been introduced, people usually become dependent on it.
(Kelly, 2011)

[sta/psyc] No need to change

People think that there is no need in changing the behaviour. Many people believe that given the right code, algorithms and robots, technology can solve all of mankind's problems, effectively making life "frictionless" and trouble-free.
(Tucker, 2013)

[sta/psyc] Verkeer = gevaarlijk

De taal heeft een wereld gecreëerd met allerlei problemen. We bespreken de regels, maar niet de verkeers syllabus die de omgeving rond huizen heeft ingenomen en bepaald.
Leven na de groei, interview Marc te Brommelstroer.

2 / Altijd aan en in de versnelling

Een groeiend verlangen naar stilte en rust

[sta/infr] Gemarkeerde tijd (reistijd)

Gemarkeerde tijd kan heel betekenisvol zijn. Treinreizen als een moment van rust, een boek lezen, een cursus doen. Maar de vormgeving van de huidige voertuigen zijn gericht op homo efficiency. (Minder 4 zitters, efficiënter, maar steeds minder toevallig contact met de mede reizigers)
Leven na de groei, interview Marc te Brommelstroer.

[sta/soci] Seat choice in public

Where people want to sit in public areas relates to the spatial position of other people nearby . Intimacy and privacy levels determine seat choice. People who are alone or fatigued prefer to sit at a less intimate, more private kind of seat.
(Staats, 2019)

[tre/cult] Time pressure stimulates social anxiety and fosters private behaviours

Tesco grocery brand has opened in the UK a “relaxed lane” for those who don’t want to feel rushed as they check out. The service helps both costumers with mental health and people that want to enjoy shopping at their own pace, without experiencing social anxiety.
(Palmer, 2017)

[dev/work] Thuiswerken maakt thuis meer van de baas

Sinds de lockdown is voor velen ook thuis het domein van het werk en de baas geworden.
(van den Berg, 2021)

[dev/tech] Public space no longer anonymous

It is more and more difficult to move through public space in a relatively anonymous manner. Camera’s and sensors are ubiquitous and new technologies such as facial recognition can track your every move.
(Martijn & Tokmetzis, 2016)

[tre/work] Reistijd wordt vaker gebruikt als werktijd

Werksessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[sta/urba] In stadscentra komen collectieve ritmes op een ruwe manier samen

Op chaotische plekken zoals stadscentra kunnen de ritmes zeer verschillend van elkaar zijn, en kunnen de overgangen van ritmes hard, snel en opvallend zijn.
(Nevejan, 2018)

[dev/soci] Werk vraagt steeds meer

Op chaotische plekken zoals stadscentra kunnen Meer bereikbaarheid, meer tijd, meer flexibiliteit. Thuis werken, digitaal ‘aan’ zijn. Steeds meer mensen werken ‘s nachts, met flexibele contracten.
(van den Berg, 2021)

[dev/work] Hyperconnectivity

Increasing connections and communication between people, humans and devices, and machine-to-machine. This trend intensifies the Networked Society.
(WUR, 2018)

[tre/psyc] Behoeftte aan digitale vrijheid

Werksessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

3 / De zoektocht naar houvast

Toenemende hang naar duidelijkheid

[pri/psyc] Acceptatie van verandering gaat makkelijker als je buurman ook beweegt

Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[pri/psyc] Weerstand tegen verandering

Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[dev/poli] Klare taal

Klare taal in de politiek zorgt voor steeds minder nuance, maar roept ook op tot actie, verantwoording, verantwoordelijkheid en inspraak.

Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024

[pri/soci] Equality in traffic

People have the need to be included, the need for equality. Also in traffic. Things like protected bikeways are a powerful symbol of democracy, because they show that a citizen on a \$30 bicycle is equally important to one in a \$30,000 car.

(Montgomery, 2013)

[dev/urba] Vergroening & leefbaarheid steden zit een volgende stap ook in de weg

Binnen maar vooral buiten de steden is de autoverslaving nog altijd heel groot. Dat dat we massaal het mobiliteitsprobleem negeren. De auto luwe en vergroening van steden is een opkomende trend. Maar het is daarmee ook moeilijker geworden om weer een volgende stap te zetten, omdat het probleem niet meer zo groot lijkt.

Leven na de groei, interview Marc te Brommelstroer.

[tre/poli] governance by experiment

We starten zelfs zo veel experimenten, dat ze gezien kunnen worden als een nieuwe strategie van governance: ofwel een nieuwe manier van sturen in het publieke domein. Governance by experiment noemen wetenschappers Harriet Bulkeley en Vanessa Castán Broto het: besturen door middel van experimenten. 01

https://www.uu.nl/sites/default/files/experimenteel_bestuur-urban_futures_studio-nl-web.pdf

[pri/psyc] Bij grote onzekerheid zoekt men houvast

Zoals complotdenken. Ontkenning van klimaatverandering bijvoorbeeld. Hoe comfortabel is dat niet?

(Charkaoui, 2022)

[pri/psyc] Predictably irrational

In making (financial) decisions people often act less rational than they would like to think. As a result decisions will not always lead to optimal personal gain. For instance: people do not want to know the true costs of car ownership, causing several decision-making and behavioural biases.

(Ariely, 2010)

[tre/econ] Responsibility as a luxury

New luxury values are: sustainability, social responsibility, and experience orientation

(Adam, 2016)

[sta/econ] Growing higher education effects on sustainable practices

While the amount of people with higher education grows, so does their economical power and their polluting practices. A UN study shows that even if sustainability awareness rises, higher education hits negatively some of the sustainability goals.

report ESRC (2011)

[sta/work] Plezier in je werk is een luxe

Je hebt een cultivering van mensen met een inhoudelijk relevante baan die met interessante artikels in de krant reppen over zelfontplooiing maar vergeten dat heel veel mensen gewoon een rotjob hebben.

(Charkaoui, 2022)

[sta/soci] Tijdperk van de eigen broek ophouden

Dat betekent inkomen genereren door werk.

We leven al lang niet meer in de tijd van de gemeenschap, waarin het vanzelfsprekend is om op elkaar te bouwen.

(van den Berg, 2021)

4 / Bewuster en duurzamer leven

De groeiende behoefte aan waardesystemen met een brede welvaart perspectief

[tre/cult] Immaterial Mobility Luxury

More and more people in Western societies are searching for a less material, more value driven way of luxury than conventional ‘status cars’ convey. (Adam, 2016)

[sta/econ] Goedkoop snel en makkelijk

Nederland is de beste uitvoering van een verkeerd mobiliteitssysteem. Economische groei nastreven. Voor de manier waarop onze economie nu werkt is mobiliteit essentieel. Het is de driver van onze welvaart.
Leven na de groei, interview Marc te Brommelstroer.

[dev/cult] Time most valued

Time, experiences, and quality of life are replacing more material luxuries in mature, industrialised markets, as most valued luxuries. (Adam, 2016)

[tre/soci] Bewuster en duurzamer leven

gezondheid en duurzaamheid beïnvloeden individuele keuzes en daarmee collectieve ritmes. Werksessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[tre/bio] Gezondheid en beweging

Tragere beweging heeft toch meerwaarde (van zitten naar lopen/fietsen)
Werksessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[pri/soci] Mensen hebben behoefte aan ontmoetingen en menselijk contact

Werksessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[tre/soci] Brede welvaart denken (individueel & collectief)

Werksessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[tre/soci] Every seat a phone charger

New cars in the west have wireless phone charging pads in the front; this will also become a standard feature in the rear in China very soon — here is the rear door of the Wey X concept with dedicated phone holder (and charger). (CDR Shanghai, 2019)

[sta/psyc] Pluralistische onwetendheid

Mensen denken onterecht dat ze een minderheid vormen in hoe ze denken over maatschappelijke verandering. Als je mensen vraagt of ze voor bijvoorbeeld het rookverbod in restaurants zijn, dan zeggen 80% van de mensen ja. Maar ze denken dat ze daarin de minderheid zijn. Daarom komen mensen vaak niet opdagen bij referenda, ze denken: ik zal wel in de minderheid zijn.
Leven na de groei, interview Marc te Brommelstroer.

5 / Verarming van gedeelde ritmen

Het belang van synchroon bewegen

[pri/work] Van bewegen leer je

Bewegen maakt je weerbaarder en wendbaarder dan een stilzitter. Mensen hebben baat bij beweging, van op en af kunnen schakelen.

(Bustra, 2022)

[sta/soci] Commuting and social landscapes

The more time people spend commuting, the less likely they are to connect to their neighborhood's social landscapes.

(Montgomery, 2013)

[sta/cult] Rituelen werken verbindend

Gezamenlijke rituelen hebben een helend en verbindend effect op de mensen die ze uitvoeren.

(Sennett, 1994)

[sta/infr] Fysieke aanwezigheid

Werkgevers hechten aan aanwezige werknemers. Je moet altijd een halve week naar kantoor.

Werkssessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[pri/soci] social disfunction and social activity

Feeling of isolation results in a social disfunction that generates stigmatisation and produces a general reduction of social activity.

(Frändberg & Vilhelmson, 2003)

[tre/cult] old-fashioned 'monoculture'

HBO saga Game of Thrones become a cultural phenomenon known as old-fashioned 'monoculture' show - the age of shows that everyone watches and talks about together, watched simultaneously around the world. People will be seeking event-like experiences that feel like universal phenomenon that bring people together.

<http://culturedigitali.blogautore.espresso.repubblica.it/>

[dev/work] Workforce shrinkage

Demographic changes: shrinking workforce due to ageing and lower birth rates in EU

(WUR, 2018)

[dev/soci] increasing workplace flexibility

There is an increase in workplace flexibility. Workplace flexibility means that the employer gives more space to the employees and focuses mainly on the work itself rather than when, where and how the employee is doing it.

(Kofler, 2020)

[pri/urba] Toevallige ontmoetingen vinden plaats waar stromen kruisen

Toevallige ontmoetingen vinden vaker plaats waar verschillende stromen voetgangers kruisen, zoals de hoek van een straat, de uitgang van de metro.

(Whyte, 1980)

[pri/soci] Gedeelde ritmes versterken sociale cohesie

Als mensen alledaagse ritmes delen vergroot dat de sociale cohesie. Denk aan de kinderen naar school brengen, de hond uitlaten, in dezelfde trein naar het werk gaan, het vuilnis buiten zetten, enzovoort.

(Nevejan, 2018)

[dev/werk] Flexibilisering van de arbeidsmarkt

Werkssessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

6 / De politiek van snelheid en toegang

Groeiende toepassing van data modellen en on-demand interventies versterkt de segregatie op veel terreinen

[pri/econ] Improving lives

People have always made their way to cities to look for ways to improve their lives. This can be driven by necessity (hunger, poverty) or by ambition because cities have always been centres of innovation.

(Hajer, 2017)

[pri/urba] Mobility is diversity of choice

The point of cities is multiplicity of choice. This multiplicity is made possible by the ability to move around: mobility.

(Jacobs, 1992)

[sta/tech] Social sorting

Big data allows for the sorting of people in groups based on their data. This way, 'good' people are distinguished from 'bad' people and behaviour can be approximated and predicted. However, this sometimes proves to be a self-fulfilling prophecy.

(Martijn & Tokmetzis, 2016)

[tre/cult] Growing antagonisms between classes

Stereotypes based on appearance, accent and even the ability to analyse are visible in everyday language and media representations, creating antagonisms between classes.

(Savage et al., 2013)

[dev/logi] Drukke dwingt mensen uit de auto

Steeds meer drukte (en totaal 'vaststaan' inclusief gebrek aan omreisroutes) dwingt mensen tot andere keuzes. Er past letterlijk niemand meer bij op de weg, dus voor korte stukjes wordt het noodzakelijk om anders te reizen. Dit zal zich uiten in (zeer) stedelijk gebied, waar alternatieven voorhanden zijn. 'De wal keert het schip'

Het Parool 'Verkeer in en rond Amsterdam loopt vast: 'Er kan niemand meer bij', 2024

[sta/cult] Systemen creëren gedrag, niet andersom

We gaan uit van een mensbeeld waarin de reiziger die onderweg is; calculerend, berekenend en egoïstisch is. De systemen die we maken creëren vervolgens deze mensen. (denk aan vergaderen in de auto)

Leven na de groei, interview Marc te Brommelstroer.

[dev/econ] Spatial inequality

Inequality is becoming more spatially pronounced. Groups with more or less 'capital', in the sense of income, education, social status and health live in different houses, neighbourhoods, cities and parts of Europe.

(Bock, 2016)

[sta/psyc] Suburban youth with emotional problems

Teens from the suburbs are more prone to social and emotional problems than their urban counterparts. Because their parents spend a lot of time commuting and have less time for family.

(Montgomery, 2013)

[sta/demo] Segregatie uit zich op veel terreinen

werk (ja/nee, kantoor/thuis), wonen (stad/buiten), gezondheid, en heeft blijvende impact op 'collectieve' keuze voor mobiliteit, wonen, werk.

Werksessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[dev/cult] Class consciousness

we have been accustomed to a picture of the elite which no longer corresponds with reality, and which affects not only our understanding but our options for dealing with inequality.

(Savage et al., 2013)

[dev/geog] Archipelago of enclaves

Cities increasingly develop themselves into an 'archipelago of enclaves'. This development can be seen in socio-spatial arrangements of neighbourhoods, private gated communities and divisions in education. This 'enclavism' undermines the potential of cities as a place where diversity and social mobility result in economic prosperity.

(Hajer, 2017)

7 / Mobiliteit als moraal

Publieke (voor)oordelen van mobiliteitskeuzes nemen toe

[tre/econ] Inquisitive Consumers

Using extreme connectivity, consumers increasingly insist on knowing the origins of their staple goods—the coffee they drink (which farm did it come from?), the jeans they wear (is there chemical residue leftover from dyeing?), or the steak they eat (truly hormone free?).

(Baweja, Donovan, Haefele, Siddiqi, 2016)

[pri/biol] Sitting is the new smoking

Any extended sitting — such as at a desk, behind a wheel or in front of a screen — can be harmful. Sitting for long periods of time is linked with a number of health concerns, which include obesity and other conditions. It also increases the risk of death from cardiovascular disease and cancer.

(Laskowski, 2018)

[sta/soci] Imagoprobleem fietsen onder migranten

De fiets is een negatief statussymbool. Wie fietst heeft blijkbaar geen geld. Bij Marokkaanse en Turkse Nederlanders blijft de auto en de scooter onverminderd populair. Zodra de minimumleeftijdsgrens om gemotoriseerde voertuigen te besturen bereikt is, wordt de fiets afgedankt. Dit geldt voor mannen en vrouwen.

(El Hamidi, 2018)

[sta/cult] De auto is en blijft voor veel mensen belangrijk

(roken, randstad, praktische beroepen)
Werksessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[dev/urba] Cars on the sideline

Plans for new neighbourhoods and even new cities, will no longer take the car as the basic element of mobility that everything else is built around.

Vermeersch, L. Interviewed by: Dijk, S. van (11 Oktober 2018)

[pri/biol] Iedereen kijkt naar iedereen

De hoofdactiviteit van mensen in de publieke ruimte is het kijken naar andere mensen.

(Whyte, 1980)

[tre/cult] The dilemma of riding a Tesla

People can feel uncomfortable riding a Tesla because of the public impression/ political statement the car makes, being horrified to be associated with the brand. Even though many buy a Tesla to support the sustainable agenda.

(Seattle times, 2024)

[sta/ecol] Jevons paradox

Mobiliteit is de enige hoofdsector van de Nederlandse economie (industrie, landbouw, huishoudens, energievoorziening, mobiliteit) waarvan de CO2 uitstoot niet of nauwelijks is gedaald (auto's worden zwaarder en groter, accelereren sneller, etc.)

Leven na de groei, interview Marc te Brommelstroer.

[dev/cult] Car Becomes Lifestyle Object

The car is losing significance as a status symbol, but it is winning significance as a lifestyle object.

(Adam, 2016)

8 / Fragmentatie van klassieke ritmes

Toenemend belang om flexibel (mee) te bewegen

[sta/??] Generatiekloof

De interactie tussen jonge gevestigde werknemers wringt soms. Onder andere door een verschil in werkethos (werken om te leven versus leven om te werken). De oudere generatie is gewend hun eigenbelang meer opzij te schuiven, terwijl de jongere werknemers gewend zijn zich steeds af te vragen 'whats in it for me'.

(Emmaüs stuurgroep, 2022)

[dev/econ] Het groeiende entrecariaat

Steeds meer werkenden bevinden zich in de positie van de toekomstgerichte, zichzelf optimaliserende ondernemer in een precaire situatie. De optimaliserende houding is een coping mechanisme voor de precaire situatie (of deze nu financieel, psychologisch, geografisch of anderszins is). De wereld vormt zich ernaar: denk aan de tips op lifehack.org, de toename van informele, tijdelijke werkplekken, het groeiende belang van 'social skills'.

(Lorusso, 2019)

[tre/work] De loyalty lite millennial

Een baan van negen tot vijf bij een vaste werkgever past niet bij de nieuwe generatie werknemers. Millennials zijn een loyalty lite generatie die zichzelf constant wil blijven ontwikkelen en nieuwe uitdagingen zoekt.

(Roeters, Vlasblom & Josten, 2016)

[dev/soci] The mobile elite

The increasingly mobile forms of life - physical, imaginative and virtual - serve as key resources for the accumulation of recognition, respect and prestige. A life on the move is viewed as a fundamental indicator of achieving 'the good life'. The more you move, travel around, meeting others and making and maintaining contacts, the more successful you must be.

GranStudio Database - John Urry

[dev/tech] Informatietechnologie maakt werken op afstand mogelijk, thuis en onderweg

Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[tre/work] Moving towards a self-actualization economy

People approach to work is driven by priority to self-fulfillment and an increasing entrepreneurial spirit. meaning the workplace is scattering in multiple jobs, sources, and non-routine activities.

(report eu, 2022)

[dev/psy] Werk is vaker een bron van onzekerheid

People approach to work is driven by priority to self-fulfillment and an increasing entrepreneurial spirit. meaning the workplace is scattering in multiple jobs, sources, and non-routine activities.

(van den Berg, 2021)

[pri/psy] Mensen bewegen naar wat achter de horizon light

Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[dev/work] Flexwerkers, freelancers, zzp'ers en nomaden

In de toekomst zal niet alleen het idee van 'een baan voor het leven', maar zelfs het idee van 'een beroep voor het leven' iets uit een ver, grijs verleden zijn.

(Harari, 2018)

[pri/psyc] Unreachable happiness

Happiness is inherently remote, like a moving finish line. The brain constantly adjusts its idea of what we need in order to be happy. It compares what we have now to what we had yesterday and what we might possibly get next. It compares what we have to what everyone else has. Then it recalibrates the distance to a revised finish line.

(Montgomery, 2013)

[tre/econ] Fulltime naar 36 uur

steeds meer (kantoor)CAO's vinden fulltime niet meer 40, maar 38 of 36 uur. Mensen zijn vaker een (halve) dag vrij.

Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[sta/poli] De noodzaak van vrije tijd

Zonder tijd weg van onze banen kunnen we geen alternatieve smeden voor de rol die werk en familie in ons leven spelen. Als zelfbeschikking het politieke doel is moet werk begrensd worden, zodat mensen zichzelf kunnen vormen in gemeenschappen, op een manier die aansluit bij hun beeld van het goede leven.

(Malesic, 2022)

[dev/work] Werkenden moeten steeds plooibaarder zijn

We wisselen vaker van baan, moeten ons steeds passen in een nieuwe organisatie en een nieuwe rol. Moeten steeds naar de toekomst kijken.

(van den Berg, 2021)

[pri/psyc] I want to break free

Mensen zijn door de hele geschiedenis al op zoek naar vrijheid. Dit resoneert ook in hun houding tegenover werk: werktevredenheid is gerelateerd aan de mate van autonomie die werknemers ervaren.

(Krzmaric, 2012)

9 / Opleving van de lokale schaal

Wonen, werken, samenleven en bewegen op geconcentreerde schaal

[pri/psyc] Bever wet

Deze wetmatigheid houdt in dat een persoon altijd een vrijwel constante hoeveelheid van zijn tijd besteedt aan reizen. Men reist al decennialang over de gehele wereld zo'n 70 tot 90 minuten per dag (verdeeld over verschillende verplaatsingen en vervoermiddelen) zonder dat dit reistijdbudget veel verandert in tijd. Echter, in die 1,5 uur gaat men wel grotere afstanden afleggen doordat de snelheid van vervoermiddelen toeneemt en verbeterde of meer infrastructuur beschikbaar is gekomen.

Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[dev/infr] Local sourcing (voedsel)

Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[sta/psyc] Paradox van reistijd winst

We denken dat we winnen dat het makkelijker is om van A naar B te gaan, dat we reistijd winnen. Homo economici. Mensen die heel calculerend zouden berekenen, zouden hun tijd aan andere dingen kunnen uitgeven. Dat is de basis van veel modellen van de ministeries. Maar mensen zijn meer afstand gaan afleggen, reistijd is gelijk gebleken. Wat ze mobiliteitsverslaafd en afhankelijk maakt.

Leven na de groei, interview Marc te Brommelstroer.

[dev/poli] Logistieke ketens (door circulair/ grondstoffen) strategische onafhankelijkheid van Rusland/China

Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[pri/econ] Context specific vehicles

Vehicles can be made more comfortable and more environmentally friendly when they are tailored to a specific context, as opposed to vehicles that can do a range of different things (like contemporary automobiles).

Vermeersch, L. Interviewed by: Dijk, S. van (11 Oktober 2018)

[dev/urba] Space for humans

Multimodal mobility makes it possible to once again design space with the human scale in mind, because it is no longer necessary to have door-to-door access with your car.

Vermeersch, L. Interviewed by: Dijk, S. van (11 Oktober 2018)

[pri/psyc] Polycentric structure

Compared to other parts of the world, many urban regions in Europe have a polycentric structure where multiple towns and cities are in close proximity to one another. In other cases, a single large city – typically a nation's capital – dominates its surrounding region, resulting in a more monocentric pattern.

(Nabielek, 2018)

[dev/infr] Autoluwe steden

Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[sta/demo] Urbanisatie

Wonen en werken in bestaande centra.

Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[sta/geog] Multifunctionele landschappen

In ons drukbevolkte land wordt van vrijwel alle landschappen meerdere functies tegelijk verwacht: wonen, werken, natuur, veiligheid en mobiliteit, etc.

(Vet, 2018)

[dev/legi] Regulations more diverse in NL

Spatial and mobility regulations differ more and more between individual cities in The Netherlands. This is because control of cities shifts more and more from the central government to the municipality or a multi-city metropol-area administration.

Maat, K. Interviewed by: Dijk, S. van (31 Oktober 2018)

[dev/urba] Compact cities

Dutch cities will become more and more compact. This is less the case in other nations. Amsterdam's harbour district include densities until 100 residences per hectare, for example.

Maat, K. Interviewed by: Dijk, S. van (31 Oktober 2018)

[sta/logi] Moeilijk te bereiken voorzieningen

Noodzakelijke voorzieningen (zoals de tandarts) zijn voor de meeste mensen praktisch alleen met een auto bereikbaar.

Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

10 / Het (on)geluk van flow

Mobiliteit in 2035 trekt mensen meer aan en stoot ze ook meer af

[pri/soci] Privacy paradox

People tend to react in outrage when they suspect their privacy is being violated. However, real behavior change rarely occurs.

(Martijn & Tokmetzis, 2016)

[dev/cult] Increased awareness of hygiene

COVID-19 has increased the global awareness of the importance of hygiene. People are more aware of what they touch and how close they approach another person. In some extreme cases, this leads to forms of mysophobia, a pathological fear of contamination and germs.

(Yunita & Linda, 2022)

[pri/tech] Public Unpleasantry

Like other public transportation, autonomous micro-transit will require passengers to share interior space with strangers, who are mostly friendly and responsible but occasionally unpleasant and frightening.

(Litman, 2017)

[dev/mobi] Multimodal mobility

Increasingly, people will use multiple modes of transport when traveling somewhere. This is a result of larger travel distances, increasing accessibility of shared mobility and the improving quality of public transport.

Vermeersch, L. Interviewed by: Dijk, S. van (11 Oktober 2018)

[tre/mobi] Micromobility makes you happy

Micromobility is perceived as “intuitive mobility” by design — it’s easy and liberating to buzz through traffic. It’s really quite simple: people feel rejuvenated, and the freedom experience puts a smile on their faces.

(Heineke, Kloss, Scurtu & Weig, 2019)

[sta/psy] Delen is naar, van mijzelf is fijn

Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024.

[dev/wett] Slimme mobiliteitsdiensten worden een belangrijk onderdeel van arbeidsvoorwaarden

Mobiliteitsoplossingen worden steeds vaker ingezet om personeel te werven à dat is nu nog vnl auto en fiets, maar hoe slimmer/voordeliger andere opties zijn, hoe meer dat kan worden aangereikt.

(NZMO, 2023)

[dev/mobi] Changes in life patterns, not mobility

Thinking technologies will have great influence on people’s ability to strategically choose their mode, time, and quality of transport. People won’t be taking a significant step back in comfort, but they will adapt their life pattern to gain more ‘mobility comfort’ (ex. avoiding rush hours).

(van de Weijer, 2022)

[tre/cult] Privacy is not in ownership anymore

The local coffee shop becomes our office or living room, while we share our home with strangers on airBnB and our cars with others through ride-sharing platforms. This is blurring the border between private and public. It is the way that you use something that defines its privacy and not its ownership. You can still own a public space if you use it for a private purpose.

<https://space10.com/welcome-to-one-shared-house-2030-this-is-how-you-designed-it/>

[tre/cult] Increasing risk aversion

As our world becomes safer, risk tolerance becomes lower and lower. Because our notions of risk are not absolute. When the population is dying of the plague, protecting yourself from the occasional thief or murderer is a luxury. When everyone is healthy, it becomes a necessity.

(Schneier, 2013)

[tre/mobi] Multimodal tickets

as a response to disruption and transnational / interregional work-life patterns, government are looking at centralizing cross-border services that allow for an EU-wide ticketing for trains and public transports.

report eu (2021)

[dev/tech] More accurate traffic updates

Traffic updates will become more and more accurate because of crowdsourced data from a range of transportation modes.

(Goodall, W., T., Bornstein, J., & Bonthron, B., 2017)

[tre/econ] User expects seamless mobility experience

With the steady increase of available mobility choices, customers expect to seamlessly plan and pay for multiple services as they travel. This includes flexible payments and personalization based on user preferences regarding time, comfort, cost, and/or convenience..

(Goodall, W., T., Bornstein, J., & Bonthron, B., 2017)

[pri/mobi] People overestimate the time spent outdoor and in non-motorized vehicles

the perception of movement-time in relation when focusing on different modes of transport varies significantly. motorized vehicle perception is usually accurate.

(Klous, G., 2017)

[sta/wett] OV studentenkaart

Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024

[tre/soci] Gebruik ipv bezit

Beweging gaande naar leace en ‘as a service’

Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024

[sta/mobi] Disruption to pre-planned routes

Exceptions to the normal routes (accidents, delays, etc) is what causes frustration in transports at a global level.

Obendorf, H. (2020). interviewed by Milano, C. (2020)

[sta/cult] Risks of public transport

There is a threat of harassment or violence in public transport. Most of victims are women. Well-reported events in recent years have highlighted these issues which may discourage women from using public transport.

(ITF, 2018)

[dev/soci] Opkomst deelmobiliteit en publiek vervoer

Werk sessie #1 Ministerie IenW - Pieken, 24 juli 2024

bijlage 2

**Wat Als inspiratiekaarten
idee ontwikkeling**

wat als er een
rijbaan is om tot
rust te komen,
een rijbaan voor
zorgverleners, een
rijbaan voor ...

wat als genieten
van de omgeving
makkelijker is
buiten de spits? je
krijgt toegang tot
mooiere wegen,
interessante,
lokale info, ...

wat als je
alternatieve routes
aantrekkelijker
maakt, omdat
ze bijvoorbeeld
rustgevend zijn?

wat als files als een
sluis zijn? je weet
dat je 15 minuten
je motor uit moet
zetten en kunt in
die tijd rustig en
veilig bellen.

wat als je reistijd
mag rekenen als
werktijd als je dan
ook daadwerkelijk
werkt?

wat als je
vervoersmiddel
is ingericht om je
fysieke / mentale
gezondheid te
bevorderen? van
klimcoupé tot
mindful-mobiel.

wat als je baas
gratis sporten
aanbiedt tijdens de
spits?

wat als je
reistijd ziet als
een ingebouwd
momentje voor
jezelf - zijn er
andere (dag)ritmes
waar je dit kunt
inbouwen?

wat als je meer
ruimte voor jezelf
krijgt als je minder
ruimte op de weg
inneemt?

wat als je reistijd
een manier is om
je gedachtes te
organiseren? kan
dit veiliger worden
gemaakt met een
ai-reisbuddy?

wat als je kunt
sporten met je
collega's onderweg
naar werk?

wat als je door
doordeweeks
buiten de spits te
rijden spaart voor
gratis (frein)reizen
in het weekend?

wat als mijden en spreiden status geeft op werk?

wat als je invloed / meer verantwoordelijkheid hebt op de inrichting van het mobiliteitsnetwerk in je leefomgeving?

wat als de impact van je reis direct voelbaar is? bijvoorbeeld dat je weet dat huisarts henk een extra persoon heeft kunnen helpen?

wat als je de financiële / klimaat / ... impact van je mobiliteitskeuzes ziet?

wat als je inzicht hebt in hoe je mobiliteitskeuze bijdraagt aan jouw waarde, zoals 'solidariteit'?

wat als er rijbanen zijn voor diverse waarden, een solidaire rijbaan, een duurzame rijbaan, een ...

wat als je in de spits kunt laten zien waarom het belangrijk is dat jij daar bent?

wat als radiozenders (die zijn gelinkt aan idealen) mensen aanspreken op hun idealen voor mijding en spreiding?

wat als je kleinere vervoersmiddelen promoot? en wat als ze aansluiten bij diverse idealen?

wat als je inzicht hebt in de idealen van anderen die in de file staan?

wat als je

wat als je

wat als je
gemeenschap
plaatsgebonden
is en alles binnen
15 minuten te
bereiken is?
(15 minute city)

wat als niet elk
kind op dezelfde
tijd naar school
hoeft?

wat als de
openingstijden van
winkels aansluiten
bij de leefstijlen
van de bezoekers
van de winkels?

wat als kinderen
op school kennis
maken met alle
vormen van
transport?

wat als je
alternatieve ritmes
(buiten de spits)
gaat belonen?

wat als je een
mobiliteitspas
hebt waarbij je
elke week 1 keer
toegang hebt
tot een bepaalde
transportmoge-
lijkheid?

wat als de 'night
owl' sociaal
geaccepteerd
wordt? en dat
je dus zelf je
werktijden mag
kiezen?

wat als de
duurzame keuze
voor iedereen
toegankelijk is?

wat als je werk
je beloont als je
vrijwilligerswerk
doet tijdens de
spits?

wat als je je lease
auto moet leasen
aan mensen met
andere ritmes?

wat als niemand
meer een auto bezit
en alle auto's van de
gemeenschap zijn?

wat als elk kantoor
voor iedereen
toegankelijk is?

contact

Lotte Jacobse

lotte@reframingstudio.com

Projectteam

Lotte Jacobse

Kas Woudstra

Femke de Boer

Costanza Milano

Minke Dijkstra

Matthijs van Dijk