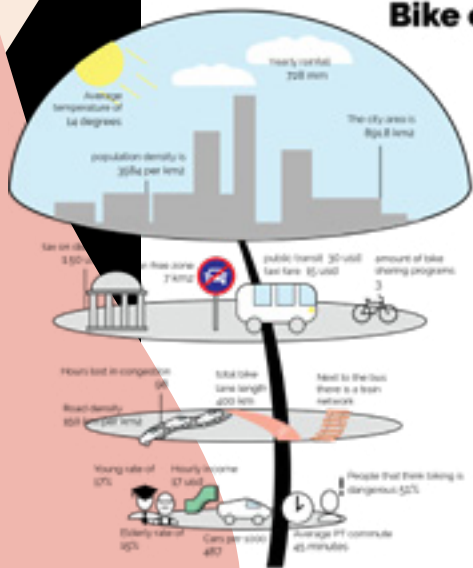
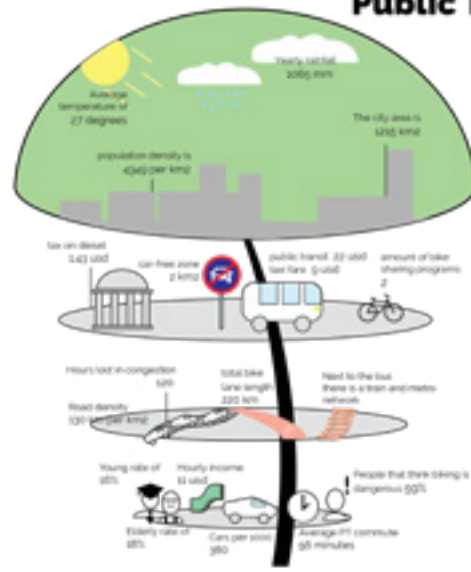


Appendix A cityzона iterations

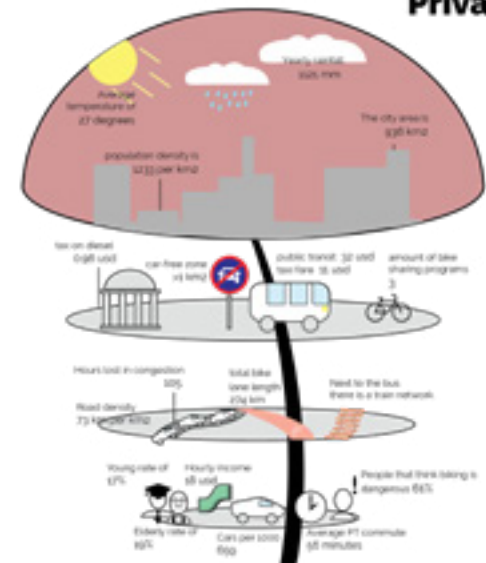
Bike city



Public Transit City



Private Car City



Appendix B interview guide

Interview goal:

How does the design process of mobility strategies of municipalities look like?

How can a cityzona play a beneficial role in this process?

Requirements:

- Tool for recording the video meeting
- Ask for permission for recording video meeting
- Tools for notes

- The design process of a mobility strategy

- For how many years is the designed strategy destined to be?
- Does the strategy relate to a long-term vision?
- Which stakeholders are involved during the design of the strategy?
- What role play third parties within the design of the strategy?
 - E.g., Mobility providers, Data analysts
- How do you deal with designing for such a complex ecosystem?
- How do you make sure all stakeholders are aligned? Working towards the same vision?
- What do you consider the biggest challenge when designing this mobility strategy?
- How is the traveler and travel behavior included into the strategy?
 - To what extent do take into consideration the socio-demographic characteristics of the city?
- What role plays the existing infrastructure in the design process of the mobility infrastructure?

- The implementation of a mobility strategy

- How is your experience with the implementation of such a strategy? Do the involved stakeholders play their part?
 - How do you make sure the relevant stakeholders contribute to the designed strategy?
- How do you communicate this strategy to other stakeholders in the ecosystem?
- How do you deal with the entry of new mobility providers?

- Cityzona and mobility strategy

- *Show cityzona template*
 - Are the variables you see valuable or representable to the variables you use for the design of a mobility strategy?
 - What do you think is missing in this cityzona?
 - Do you think this cityzona could provide you with new insights?
 - How do you think this cityzona could help in providing an outcome for the previously mentioned challenges you face during the design or implementation of the strategy?

Appendix C interview transcriptions urban planners and local governments

Bold text is the interviewer

interview 1

Werken met agenda die iedere vier jaar wordt vastgesteld. Loopt achter op gemeenteraads verkiezingen zodat bij nieuwe verkiezingen een nieuwe agenda vastgesteld kan worden. Daarnaast hebben we een mobiliteitsagenda bereikbaarheid die zijn we op dit moment aan het evalueren. Die wordt met een andere naam of gelijke naam vastgesteld met de strategische agenda. Dat is een soort van het grote kader. Uitvoerings plan mobiliteit bereikbaarheid en de strategisch agenda

Is deze strategisch agenda gekoppeld aan een lange termijns visie?

: Het hoofddocument en uitvoeringsplan heeft een langer bereik, maar deze regio bestaat nog niet zo lang dus we zijn nog bezig met het eigen processen maken aan het maken van welke documenten hebben we nu samen nodig nodig.

En in die uitvoeringsagenda hebben 23 gemeentes afspraken gemaakt van dit willen we doen en daarnaast zijn we afhankelijk van wat het rijk doet. Dus kunnen we dan onze wensen financieren.

Dus je bent altijd wel afhankelijk van de visie van het rijk eigenlijk?

We krijgen van het rijk een brede doel uitkering(BDU). Gaat voor een groot deel op aan OV en aan verkeersveiligheid projecten. We zijn bezig met een oeververbinding bij Rotterdam. Daar moet her rijk geld bijleggen. Anders kunnen we dit niet betalen.

Oke, dus je hebt wel altijd die connectie en steun nodig van het groter geheel?

Ja klopt

Zoals je aangaf werken jullie met 23 gemeentes samen. Hoe soepel gaat het afspreken en maken van de agenda?

De agenda opstellen lukt nog wel. Maar het uitvoeren wordt wel lastiger. Je kunt twee soorten onderwerpen onderscheiden. Zoals verkeersveiligheid daar kun je een subsidiepot van maken en daar doen gemeentes wel of niet aan mee. Die kunnen dan een aanvraag doen. Maar onderwerpen zoals duurzame mobiliteit. Daar hebben we vrij ambitieuze doelen met co2 reductie. Daar ben je wel van elkaar afhankelijk. Als de ene het niet doet, heeft het bij de andere ook minder effect. Dus daar is die doorwerking belangrijk, maar daar is dan niet altijd de politieke mogelijkheid voor in een individuele gemeente. Daar zie je dat het niet altijd goed tot uitvoering komt. Of het duurt langer dan je bedenkt.

Daarnaast heb je dingen die mensen echt lastig vinden. Zoals het bouwen van een nieuwe tram remise. Die wilt eigenlijk niemand hebben want overal waar je kan bouwen, bouw je liever woningen. Maar ja er moet wel ergens een nieuwe tram remise komen. Dan moet je er wel samen over uitkomen waar die gebouwd moet worden. Dan



interview 1

kun je in je agenda wil schrijven dat er meer tram remises gebouwd moeten zijn, maar dan heb je nog niet geregeld waar ze gebouwd moeten worden.

Dus dat is wel lastig

En zijn er manieren waarmee je dit soort problemen mee kan overbruggen. Of moet je het maar afspreken en hopen dat de gemeentes zich eraan houden Nou je kunt gemeentes niet echt dwingen. Van je moet dan maar die tram remise accepteren. Dus als op een gegeven moment echt vastloopt, moet je weer verbreden en terug gaan kijken van oke waarom wilde we dit alweer, wat willen we nou precies, moet het per se op deze plek of gaan we het dan toch anders oplossen/

En in hoeverre werken jullie dan ook samen met derde partijen zoals mobiliteitsaanbieders?

We hebben nauw contact met RET, HTM en EBS want die voeren voor ons concessies uit op het gebied van OV. We hebben landelijk het groeifonds waar je projecten kan indienen waar het rijk geld voor uitleent. Daar hebben we een grote agenda gemaakt voor Zuid-Holland. Samen met de provincie, kennisinstellingen, bedrijven, regio Leiden en regio Dordrecht. Dat is wat breder dan onze eigen regio.

Oke, en is het een kwestie van als je met zo een mobiliteitsaanbieder werkt. Dat jullie zelf kijken hoe deze derde partij binnen het strategisch agenda past of dat jullie samen kijken hoe deze agenda voor beide partijen kan werken?

Aan de ene kant zijn wij concessiehouder. Dan willen we dat voor de komende 10 jaar dat iemand OV aanbiedt en dan hebben we in ons hoofd hoe dit gaat gebeuren. Daar schrijft zo'n aanbieder zich op in. Maar daarbinnen zit dan soms wel ruimte om na te denken over hoe gaan We dan precies om met een bepaalde route of frequentie. Daar hebben ze dan wel weer zeggenschap nodig.

Maar in grote lijnen bedenken jullie of maken jullie de strategisch agenda?

Ja in grote lijnen zeggen we: dit is wat we verwachten dat jullie de komende 10 jaar gaan doen. En dat kan vrij abstract zijn. Dus dan zeggen wij dat jouw ov systeem zoveel mogelijk gebruik van wordt gemaakt. Dus dan kan het zijn dat je op ene lijn wat meer gaat rijden dan op de andere en daar kunnen ze ieder jaar een voorstel voor doen. Dus ons voorstel is om de dienstregel op deze manier aan te passen.

Dus het is meer dat je een doelstelling geeft en zij vullen dat in hoe ze dat willen?

Dat proberen we wel meer te doen.

En hoe zit dat met initiatieven of samenwerkingen om nieuwe diensten te ontwikkelen?

Soms werken we samen in pilots. In innovaties hebben we zoiets als de innovatieroute. En dan wordt dan samen met zowel de RET als HTM en wij kijken dan gezamenlijk naar waar zitten knelpunten die we op een andere manier moeten bekijken en of we daar innovatieve oplossingen voor kunnen bedenken. Dat doen we dan echt samen

Ik zag inderdaad ook dat jullie regionale vraagstukken als uitgangspunt hebben voor de ontwikkeling van een strategisch agenda, maar hoe identificeren jullie deze vraagstukken?

Nou wat we nu doen is, we gaan op weg naar een nieuwe strategische agenda. Dus als het dan gaat over uitvoeringsagenda bereikbaarheid gaan we als eerst vragen aan de gemeentes zowel ambtelijk en bestuurlijk om terug te kijken op de vorige agenda en wat valt je dan op. Wat ging er goed wat kan er beter. En dan gaan we op basis daarvan aan de nieuwe bestuurders na de verkiezingen volgend jaar en aan nieuwe gemeenteraden vragen van kom nou met input voor de nieuwe strategisch agenda. Daar maken wij een tekst van en die gaat voor zienswijze weer naar de gemeente.

interview 1

Oke dus bij het identificeren van deze vraagstukken komt dus weinig of geen data aan te pas?

Speaker 2: Nee, nou in het verleden is wel bijvoorbeeld voor de UAB staan doelen over dat we willen dat mensen die meer banen binnen bereik hebben binnen driekwartier reizen. Dus dan gebruiken we kaartjes om te gaan we kijken van lukt dat nou. Hebben mensne nou meer banen binnen bereik. Daar kijken we dan naar. Maar dat blijft een soort van lastige indicator want ligt dat ernou aan dat er beter Vervoer is, of dat er meer banen zijn gekomen of dat mensen ergens anders zijn gaan wonen. Maar dat is in het verleden wel gedaan.

Dus de onderliggende variabelen of de oorzaken zijn dan lastig te bepalen?

Speaker 2: Ja soms wel en het rijk heeft deze week weer een nieuwe, het heeft een nieuwe naam gekregen, maar ook weer een soort van knelpunten analyse gemaakt in de mobiliteitssystemen

Oke dat kan wel interessant zijn. Is dat dan iets wat jullie gebruiken door alle gemeentes heen of is dat iets wat jullie zelf gebruiken en dan...?

Speaker 2: Nou we gaan nu eerst eens kijken wat er in staat. Ze gaan het binnenkort presenteren. En ja het rijk gebruikt dit ook als afwegingskader van waar stoppen we wel of geen geld in. En in het verleden vond men dat er teveel werd gekeken naar er zijn knelpunten voor het spoor, voor de fiets en voor verkeer en dat gaan we dan apart allemaal oplossen. En het streven nu is dat er integraal wordt gekeken. Van waar is nou een probleem in bereikbaarheid en hoe kunnen we dit oplossen en is dat dan spoor of auto of fiets. Maar dat je die budgetten iets minder strigent spreidt. Maar zolang er niet meer budget komt blijven gemeenten vechten voor diezelfde pot. Dus de vraag is of dat nou echt verandert want het ministerie wil, die moet het hele land bedienen.

En wij vinden onszelf natuurlijk altijd belangrijker dan de rest.

Haha, ja dat zul je altijd zien natuurlijk. Maar dat is wel een soort van shift die jullie maken dat jullie het meer als een ecosysteem gaat zien.

Speaker 2: Ja dat is wel de ambitie

Oke maar in de praktijk is dat nog lastig?

Speaker 2: Ja we hadden toevallig afgelopen week nog een brainstorm, gewoon informeel gesprek. We hebben nu subsidie voor zelfrijdende voertuigen voor de first en last mile, maar hoe wil je dit in de toekomst doen. Wil je nog een apart subsidie hebben voor automatisch vervoer of wil je een subsidie regeling hebben voor het bereikbaar maken van plaatsen die nu niet genoeg bereikbaar zijn. En daar is een shuttle een oplossing voor kan zijn, maar dat kan ook iets anders zijn.

En in hoeverre nemen jullie daar het reisgedrag mee in overweging?

Speaker 2: Het reisgedrag is wel echt meegenomen door de vervoerders als ze een nieuwe dienstregeling maken. Want vervoerders moeten een bepaalde opbrengst binnenhalen. Dus een deel van de kosten die ze maken dekt de subsidie maar niet alles. Dus zij hebben er ook baat bij om zoveel mogelijk reizigers in te laten stappen en te laten betalen. Dus zij kijken echt naar waar reizen mensen nu. Want waar mensen reizen daar moeten we ook zorgen dat daar ov is.

Dus als je reizigers betreft kijken jullie vooral naar de reisoptie die ze gebruiken zeg maar. Niet zo zeer naar de eigenschappen van de bevolking.

Speaker 2: Nee ik denk dat we dat nog relatief weinig doen

Dus daar zit nog wel potentie in?

Speaker 2: Nou laatst was ik betrokken bij een afstudeerproject bij iemand anders van de TU delft en die had ook een beetje een mobiliteitsbeeld gemaakt voor de komst. En die maakte heel erg gebruikt van wat jij net zei. Van een persoonlijk verhaal. Van oke dit is een familie en die gaan van daar naar daar en hoe zou dit dan



interview 1

kunnen zien

Zou dit wel iets kunnen toevoegen binnen het process?

= Nou het ligt eraan wat je wilt. Ik zag dat Den Haag ook bezig was met mobiliteit in de toekomst. En die keek meer naar een soort van gebieden. Dus die maakte een onderscheid dus je hebt de binnenstad waar gewoon zoveel fietsers en voetgangers zijn dus voor auto's is er niet zoveel plek. De oude binnenstad waar mensen toch graag een auto willen maar daar is ook niet zoveel plek. En dan heb je de naoorlogse wijken en daar is in principe genoeg plek dus daar moet je misschien meer ruimte bieden voor de auto ook omdat daar vaak minder ov is. Dan is het niet zozeer persoonsgebonden, maar meer naar het type omgeving waar je woont.

En dat merken wij ook veel in discussies. Dat de beleving van mensen die in een stad wonen, die in een binnenstad wonen dichtbij ov heel anders is dan mensen die in een naoorlogse wijk of VINEX wijk wonen.

Nee precies, en is er een manier hoe julle prioriteiten leggen. Van het is nu belangrijk dat we kijken naar het reisgedrag of is het belangrijker te kijken naar de omgeving? Of is dit situatie afhankelijk?

Dat is afhankelijk. We zijn vooral aan het zorgen voor hoe je ze beide bedient. Dus dat je niet uitstraalt je mag niet meer in een auto zitten. Want voor veel mensen is ov niet een reël alternatief op dit moment. Dit is wel soms lastig, want mensen in de stad denken auto auto waar heb je nou een auto voor nodig je hebt hier toch een bus, een tram, een deelscooter. Dus hoe hou je al die mensen bij elkaar dat is wel waar wij op moeten letten.

Ik denk dat het dan ook wel lastig is als je het gaat vergelijken met stedelijke gemeentes en gemeentes die wat regionaler liggen

Ja maar het is ook al. Ik woon zelf in Den Haag. Ja als je in Kijkduin woont ben je een half uur met ov onderweg voordat je op een treinstation bent. Dan kijk je echt anders naar het ov voor langere afstanden dan wanneer je ja ik woon bijna op Holland Spoor dan dat je echt zo dicht op een station woont.

Ik ben ongeveer net zo snel met het ov bij Amsterdam Centraal als in Kijkduin.

Ja dan heb je inderdaad vrij weinig te klagen

Dus ja dat maakt je beleving heel anders

Maar merken jullie dat waar wel eens moeilijkheden in zijn als je bijvoorbeeld inderdaad verschillende gemeentes hebt die samenwerken? Iedere gemeente heeft natuurlijk zijn eigen problemen. Is het makkelijk om die naar elkaar te kunnen communiceren?

Dat is soms wel lastig. Want wij zijn met de groeiagenda heel druk bezig met inzetten van verstedelijking langs de spoorlijn Leiden Dordrecht en ook om te kijken of je daar een extra spoor aan kunt leggen waar nog niet viersporig is en kijken of je stations kunt toevoegen. Mensen die daar omheen wonen denken: super handig doe maar. Maar mensen die daar een half uur fietsen vandaan woont denk je: wat heb ik daaraan. En andere gemeentes vragen zich af wat ga je dan doen voor de verkeerdoorstroming op voor na Putte en hoe ga je ervoor zorgen dat ik van Zoetermeer nou eens fatsoenlijk met ov naar Rotterdam kan komen. Want ik kan Rotterdam zien liggen maar met het ov moet ik eerst overstappen. Dat zijn wel vragen die je dan krijgt.

Je hebt ook dilemma's in de binnensteden bijvoorbeeld. Amsterdam heeft dat nu gedaan. Die heeft gezegd laten we de maximum snelheid terugbrengen naar 30km/u. En daar wordt ook al over gesproken in Rotterdam en Den Haag is er een roep om dat in meer straten door te voeren. Maar tegelijkertijd willen we het ov sneller gaat rijden. Zodat mensne sneller in kijkduin in Zuid-west in Den-haag dan als voorbeeld zijn. Maar ja je kunt niet ergens zeggen we geven de fietsers en voetgngers alle ruimte geven en er dan met een tram van 50km/u erdoor heen. Dat levert dan wel dilemma's op.

Ja dat is een kwestie van dat je dat ecosysteem hebt. Als je daar iets verandert gaat dat ten koste van iets anders toch?

interview 1

Ja en soms zie je dingen die je niet verwacht had. Dus door corona was ineens ons hele spitsprobleem opgelost. We waren hard bezig te roepen dat onze treinen te vol zaten in de spits en dat er snel iets moest veranderen. Toen kwam corona en zat niemand meer in het ov. En dan moet je zorgen hoe kun je bedrijven overeind laten. Maar je ziet wel nu dat dus onderwijs instellingen dat we daar afspraken mee kunnen maken dat ze het rooster zo maken dat mensen wat meer buiten de spits kunnen reizen. Nou 2 jaar geleden lukte dat niet maar nu door met corona en toch allemaal mensen die thuis werken en online dingen mogelijk zijn zeggen onderwijsinstellingen oke ik begrijp wel dat ik een bijdrage moet leveren aan minder reizigers tijdens de spits.

Dus daar is wel meer begrip voor gekomen?

Ja daar is nu wel meer momentum voor gekregen dan eerder

En zien jullie dan ook een toename in het gebruik van deelfietsen?

Dat weet ik eerlijk gezegd niet of daar een toename van is. Ik zie vooral om me heen een toename van die fietsen met blauwe banden. Hoe heten ze alweer?

Swapfiets

Ja Swapfiets dat zie ik vooral. En ik zie vooral veel deelscooters maar ik weet niet of ik meer deelfietsen zie

Oke, ja dat is wat je nu veel leest, is dat mensen in plaats van ov een soort van deelvervoer willen pakken maar wel persoonlijk vervoer dat ze niet meer in een ruimte zitten met anderen

JA ik weet daar niet de laatste cijfers van. Maar daar hebben we wel veel vragen over. Van wie zijn nu de mensen die daar gebruik van maken. Zijn dat de mensen die eerst op hun eigen fiets zaten of gewoon deden lopen of zijn dat mensen die eerst in een tram zaten of eerst in een auto zaten. Daar weet ik niet zo goed wat de laatste stand is of hoe ze dat inschatten. Want stel je voor het zijn allemaal mensen die vooraf gingen lopen en nu allemaal zo'n deelfiets pakken of scooter. Dan moet je je afvragen of je dat wilt faciliteren. Want het kost, je moet ze ergens stallen bijvoorbeeld. Maar als het mensen zijn die allemaal een auto gebruiken bijvoorbeeld dan zou je denken: oh hier is een winstpuntje uit te halen. En dat is iets wat zich moet uitkristalliseren van is dat iets. Kijk die ov fiets die werkt gewoon goed. Mensen gaan naar het station pakken een ov fiets en die brengen ze ook weer terug. Maar die zwerffietsen zeg maar. Daar komt ook soms weerstand tegen omdat die gewoon midden op de stoep staan geparkeerd.

En je hebt dan wel van die docking stations wat sommige... dat zijn natuurlijk wel dingen die je kan doen in samenwerking met gemeentes zodat die infrastructuur aan elkaar gematcht is?

Daar zie je dus dat iedere gemeente daar anders mee omgaan. Ja daar leren ze denk ik ook wel van. Zoals bijvoorbeeld felyx scooters die passen af en toe die gebieden aan waar je ze wel of niet mag parkeren.

Doen ze dat vooral in samenwerking met de gemeente of met jullie?

Nee met de gemeente vooral

Oke en dat is iets wat jullie dan ook niet zo zeer in de agenda meepakken?

Wij hebben het er wel met elkaar over. Maar het is wel iets wat gemeentes echt zelf doen

U vertelde net dat jullie meestal beginnen met de vragen in de regio of knelpunten. Zou je me in grote lijnen een beetje kunnen meenemen van hoe het uitziet dus van die knelpunten komt naar die agendapunten?



interview 1

: Het ligt eraan wat voor plek je hebt. Maar je bent bijvoorbeeld niet tevreden over het ov of de verkeersstroom van Voorne Putte. En die gemeente zeggen daar willen we iets mee. Dan beginnen we toch met een studie te maken van oke hoe zit dit er nou verkeerskundig uit. Hoe vaak staat het vast en waar reizen mensen naartoe en dan doe je dat onderzoek het liefste samen met het rijk en de provincie en met andere partners zodat er een gedeeld beeld ontstaat over wat is eigenlijk aan de hand daar. En vandaar uit ook kunt kijken naar toekomst scenario's en van daaruit kunnen we kijken wat vinden wij dat er nodig is en waar moeten we wat oplossen. Want soms vind een gemeente iets een knelpunt maar als je gaat doorrekenen valt het best mee. Of dan wil een gemeente, die zegt hier is echt enorme vraag naar uh dat we dit gaan aanleggen we willen hier wel een tramspoor. Maar een tram is heel duur dus dna moet je wel echt zeker weten dat er genoeg mensen gaan opstappen daarvoor.

En dan zeg je misschien als regio ja met een bus kun je het eigenlijk ook oplossen en dat is veel goedkoper.

En is dat onderzoek wat jullie zelf doen?

Wij besteden dat vaak uit aan een bureau die dat onderzoek doet.

En als jullie vinden dat zo'n bus hetzelfde probleem oplost is dat dan iets wat jullie samen afspreken of is dat iets wat jullie als suggestie opleggen?

Op een gegeven moment omdat het allemaal zo duur is moet er ook een gedeeld beeld ontstaan over wat de oplossing is waar iedereen dan ook financieel aan wil bijdragen. En zolang er geen overeenstemming is dat mensen dat niet als oplossing accepteren zullen mensen er ook geen geld aan willen uitgeven.

En die vraag komt vroeg of later altijd wel op tafel. Van oke wat hebben jullie dan over voor een nieuwe tunnel of spoorbrug of rotonde.

Ja maar ik denk vooral dat als je zo een regio hebt neem ik aan dat jullie de transport zien als één infrastructuur of zien jullie het meer als aparte ecosystemen?

Ja het is een beetje aan wie je het vraagt over hoe het is ontstaan. Een deel van de bestuurders die zal zeggen wij geloven dat die steden en gebieden veel met elkaar te maken hebben en er heel veel uitwisseling is dus het is logisch dat we met elkaar samenwerken. Maar er zijn ook bestuursleden die zullen zeggen dat we wel moeten samenwerken want anders ging het geld naar de provincie en niet naar ons.

Dus er zijn wel gemengde gevoelens hierover?

Ja, want wat wij doen voor werk als gemeenschappelijke regeling dat wordt op veel plekken door de provincie gedaan

En in hoeverre is het dan dat als je zo'n losse gemeente hebt als die dan naar infrastructuur kijken, kijken ze dan afgezonderd naar hun eigen infrastructuur?

Nou de meeste vragen aan ons wel input. En dan zeggen wij kijk ook wel naar de regionale afspraken die je hebt gemaakt en wat daar handig in is. Sommige gemeente kijken wat groter en sommige wat kleiner. Maar ja als ze geld willen hebben vanuit de regio, moeten ze wel kunnen aantonen dat ze wat voor de regio oplossen.

Oke dus dat is ook een manier van hoe jullie die agenda proberen na te steven?

Ja dus voor ons is het belangrijker om een fietsverbinding helpen te meefinancieren die voor forenzen gebruikt kan worden die door verschillende gemeentes heengaat dan een heel erg lokaal fietspad

laat de cityzona zien en legt het concept uit

Als je de cityzona ziet hoe zie je het gebruik van zo'n cityzona voor je?

Wat ik al snel denk is hoe je omgaat met de auto heeft veel invloed op hoe je met andere dingen omgaat. Heb je een hub aan de stad of kun je in het centrum parkeren?



interview 1

Wat zijn parkeertarieven? Dat soort dingen zijn heel erg van belang of mensen de auto pakken of niet. Want ik ken niet veel mensen meer die met de auto naar het centrum van Amsterdam gaan. Dan zeggen ze nou ik parkeer wel bij de arena en dan komt het wel goed. Maar tegelijkertijd zijn de parkeerplaatsen in Amsterdam wel vol met mensen die er blijkbaar wel voor willen betalen. En tot mijn verrassing zie ik hier in het westen van het land dat sommige gemeenten niet aan het betaald parkeren maar als je naar van die pittoreske plaatsjes elders in Nederland gaat, kun je helemaal niet meer als buitenstaander de stad in met de auto. Dan zeggen ze hier is een parkeerplaats aan de rand en zoek het maar uit verder. Dus dat is wel ook hoe je omgaat met de auto bepaalt hoeveel ruimte er is voor die fietser en de wandelaar.

Oke dus je mist wel welke rol de auto in de stad speelt. En dan vooral de ruimtelijke ordening?

Ja ja of je dus. En dan kun je onderscheid maken tussen autogebruik van mensen die er wonen en mensen die het moeten bezoeken. Maar dat is wel iets wat een behoorlijke rol speelt in de keuze die mensen maken van hoe ze ermee omgaan. En zelf denk ik ook dat ook gewoon wat je als eerste noemt de kenmerken van bevolkingsdichtheid ook gewoon een hele belangrijke is.

Omdat we we hebben allemaal het idee dat we het beste metrosysteem van de wereld willen hebben dus zelfrijdende metros iedere 2 minuten, maar we willen niet zo dicht op elkaar wonen zodat er genoeg reizigers zijn. Dus daarmee zie je dat de verwachtingen uit elkaar lopen. Met wat voor een OV kun je maken en hoeveel reizigers zijn er daadwerkelijk.

Heeft dat dan ook te maken met de capaciteit van een metro netwerk?

En omdat mensen vergeten dat het gewoon best duur is om iedere 2 minuten een metro te laten rijden. Los daarvan dat het in Nederland niet kan, dan moeten we overgaan op een automatische metro wil je nog frequenter reizen dan we nu in Rotterdam doen. En dat vergt weer een andere investering.

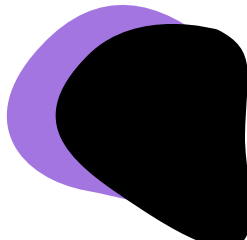
Wat ik ook interessant vind, die steden die zeggen ik wil een 15-minuten stad willen worden. Dus dat je in principe al je voorzieningen binnen 15 minuten fietsne of lopen wil hebben.

Ah ja daar heb ik al eens van gehoord

Ja ik zie nu ook wel vaker terugkomen dat grote steden zeggen van oke we gaan proberen alle voorzieningen binnen een kwartiertje te hebben en dan kunnen we de auto wat meer uit de publieke ruimte halen en dan kunnen we wat meer ruimte geven voor de fietser en de voetganger.

Ik zag dat in Shanghai..

Ja ook in Barcelona en Madrid. Misschien ook in Parijs. Dat zijn wel de steden waar het misschien nog meer vastloopt dan bij ons.



interview 2

Ik zag bij het maken van jullie mobiliteitsplan (mobiliteitsplan 2040) dat jullie samenwerkten met reizigers. Zou je mij daar wat meer over kunnen vertellen? Over hoe dat in zijn werk ging?

We zijn al ruim 2 jaar bezig met het actualiseren van het plan. En dat betekent dat je gedurende het proces ja een aantal momenten hebt waar je participatiebijeenkomsten hebt. Op het begin was het veelal gericht op het open ophalen van waar mensen, reizigers, winkeliers, ondernemers, alle partijen van de samenleving zeg maar tegen aanlopen. Om die aan ons mee te geven. Daarnaast hebben we overleg met medeoverheden zeg maar. Waar we sowieso samenwerkingsverbanden mee hebben waar we gezamenlijk opgaven mee tackelen zeg maar.

Uh ja al die informatie hebben we in de eerste fase gebruikt om een soort probleemanalyse te maken. Daarna zijn we aan de slag gegaan met oplossingsrichtingen. Nou dat was in dit project vrij makkelijk omdat we de lijn uit het vorige mobiliteitsplan hebben doorgetrokken. Dus we hadden ook geen wezenlijke open koers die we konden bepalen. Maar we wilden vooral ook wat scherper opschrijven en verder de toekomst inkijken bij wat we in problemen tegenkwamen en hoe we ermee wilden omgaan. En dan hebben we uiteindelijk een eerste versie gemaakt, een inspraak versie. Tussendoor ook nog wat verdiepende interviews met specifieke doelgroepen hoe zij er tegen aan kijken. En die inspraak versie is dan voor een soort van formele consultatieronde. En dat betekent dat iedereen daar burger, overheid, iedereen daar op mag reageren. Dat hebben we uiteindelijk allemaal opgehaald. Daar kwamen 200 reacties uit en ook nog een aantal handtekening petities. En die hebben wij verwerkt in een nota van beantwoording. En die is weer verwerkt in het plan zelf met de redenen tot aanpassingen van het plan. En dit plan ligt nu voor bij de raad. Dus dit wordt volgende week door de raad besproken en dan ook vastgesteld.

En die sessies wat je beschrijft met andere stakeholders. Hoe faciliteer je dat? Is dat een kwestie van een gesprek of gebruikten jullie een platform waar zij input konden geven?

Ja op het begin was dat nog live he. Dus gewoon met een ouderwetse uitnodiging in een vergaderzaaltje in de wijk of op het stadskantoor. En dan met een programma met soms ook nog gekoppeld aan een soort flitspeiling. Dan zetten we van tevoren via facebook of instagram een soort korte enquête uit. En op basis van de reacties daar dan op komen. Dat waren er toen een paar 100 dus niet helemaal representatief. Maar dat voedt dan wel het gesprek dat je die avond dan voert over wat mensen als problemen of als oplossingen zien.

Oke dus het was meer een interview waarin je gerichte vragen stelt?

Ja het was een open tafel gesprek maar wel met af en toe een stuk achter de hand als praat stuk of discussie stuk.

En dat is dan met name met reizigers. Want ik neem aan dat jullie ook met mobiliteitsaanbieders praten?

Eigenlijk over de volledige breedte. Mobiliteitsplan klinkt alsof het over de reizigers gaat. Maar het gaat eigenlijk ook heel erg over hoe draag je nou bij aan een gezonde stad. Dus ook veel met mensen die ergens wonen en wel bereikbaar willen zijn maar ook de leefbaarheid belangrijk vinden. Dus daar zaten ook winkeliersverenigingen bij en vertegenwoordigers van bedrijventerreinen of je kunt het eigenlijk zo gek niet bedenken. Maar ook belangenbehartigers van bepaalde reizigers. Anwb, rover, de fietsersbond. Te veel om op te noemen eigenlijk.

Ja, ja. Maar hoe zorg je dan dat wanneer je zoveel input krijgt en waarschijnlijk ook veel problemen. Hoe zorg je dat dat gefaciliteerd wordt en dat je een duidelijke analyse hebt waar je iets uit kan halen?

Sowieso is het toen we de coronatijd ingingen altijd maar de vraag wie daar op afkomen. Dus je zoekt sommige partijen wel gericht op maar je bereikt ook niet alle mensen.

interview 2

n. Dus niet alle reizigers voor wie dit uiteindelijk effect heeft. Dus het blijft primair een vrij kwalitatief. Om het gevoel te krijgen voor wat voor soort problemen mensen ervaren. Daarnaast hebben wij allerlei hulpmiddelen zeg maar om te verwachten wat er buiten allemaal gaat gebeuren. Zo gebruiken we verkeersmodellen om te kijken hoe mensen zich mogelijk in de toekomst gaan gedragen. We weten hoe druk het op straat is met allerlei systemen. Dus daarmee probeer je ook een kwantitatief beeld te krijgen van een mogelijke toekomst. En uiteindelijk hebben we in onze visie die twee bij elkaar proberen te brengen.

En zo'n visie is best uitgebreid. Hoe communiceer je dat naar partijen die wel degelijk invloed hebben op het halen van zo'n visie?

Nou daar zit ook een heel uitvoeringsplan aan. Waar ik mee begon is dat we het mobiliteitsplan actualiseren. Dus er was een bestaand beleid en op basis daarvan was er een uitvoeringsplan. Zo nu hebben we een nieuw beleidsplan en dat werken we uit in nieuwe uitvoeringsplannen. En dat heeft in die zin ook een soort status dat het vooral voor onszelf als gemeente in eerste instantie bindend is. Wij geven zelf onze visie en ambitie aan. En op basis daarvan bepalen we via de raad aan waar onze prioritering ligt. Dan gaan we ook geld vrijmaken om bepaalde projecten te starten. En dan ga je eigenlijk een hele nieuwe cyclus in waar je eigenlijk ook weer afstemt met omwonenden, met de buurt, met de reiziger. Over hoe dat project er precies uit moet gaan zien. Dus het gaat nu heel erg over hoofdlijnen over dat we ergens een nieuwe verbinding willen bijvoorbeeld een tram verbinding. Maar we besluiten op dit moment nog niet op welke plek hij komt te liggen, of het een tram of een bus wordt, hoe hard hij gaat etcetera. Dus dat is echt iets voor de uitwerking. Dat zit echt in het uitvoeringsplan of meer uitvoerende kaders die nog moeten ontstaan.

Oke en dat besteden jullie dan uit of doen jullie dat zelf?

Doen we voor een groot deel ook zelf. Zeker omdat we daar ook onze maatschappelijke verantwoordelijkheid moeten nemen. Maar we hebben ook initiatieven vanuit de markt of inwoners zelf. En dan kijken we ook hoe we daar goed mee om kunnen gaan. Het gaat vaak om grond van de gemeente. Dus we hebben daar wel een bepaalde positie in. Maar het gaat ook vaak om particuliere gronden of particuliere belangen en omwonenden etcetera. Dus uiteindelijk om iets gerealiseerd te krijgen moeten we het samen doen.

En hoe zorg je ervoor dat dat ook samen gedaan wordt? Hebben jullie daar een methode voor?

Ja nou we hebben een heel Utrechts plan proces. Dus je loopt een aantal stadia door. Dus je hebt een aantal kaders waar ons mobiliteitsplan er een van is. Maar uiteindelijk zal er een initiatief moeten zijn. En dat kan dus starten vanuit onze programmering. De raad die ons opdracht geeft en middelen beschikbaar stelt om iets uit te gaan werken een project te gaan starten. Maar dat kan ook zijn een inwoner die zegt bij mij in de straat is het wel tijd voor een project. Dan kan hij zich ook aanmelden voor een soort initiatief. Een grote projectontwikkelaar kan ook zeggen ik heb bepaalde plannen en gaat ermee naar de gemeente om te kijken of het binnen de kaders past. En zo proberen we dat met elkaar van de grond te krijgen.

Wat zie jij zelf als lastige aspecten van het ontwerpen en het implementeren van zo'n agenda?

Uh ja het is om heel veel redenen heel complex. Je hebt met heel veel verschillende partijen te maken. Je hebt er ook mee te maken dat sommige partijen meer profiteren van een plan dan andere partijen. In sommige gevallen moet je ook een soort van maatschappelijke afweging maken waarbij sommige mensen er ook niet per se blij van worden. En een heel belangrijk aspect is dat er ook geld voor nodig is. Wat we ook als gemeente niet hebben. Dus om dan ook een soort van business case rond te krijgen om je ambities waar te maken. Dat is met het vaststellen van zo'n visie nog niet gelukt of nog niet geregeld.

Dat lijkt me inderdaad het lastige want je ontwerpt voor een ecosysteem dus je hebt variabelen die elkaar continu beïnvloeden

Ja en het is ook nog geen blauwdruk he. Het is een stip op de horizon. En we actualiseren het niet voor niks. Want we hadden 4 jaar geleden vonden we het ook al best een goed plan. Maar je wordt op sommige onderdelen ingehaald door de realiteit. Of er zijn nieuwe kansen of bedreigingen waar je op in wilt spelen. Dus je wilt het ook adaptief houden he. Dus je wilt een beetje de koers op de lange termijn uit te zetten, maar ook de flexibiliteit hebben om tussentijds bij te kunnen sturen als er een

interview 2

f komt waar je van tevoren nog geen rekening mee gehouden had.

uitleg over cityzona

Dus het is puur een foto zeg maar een soort moment opname van hoe staat de stad er nu voor welke mensen reizen daar welke doelgroepen zijn het eigenlijk en wat zijn de karakteristieke van de stad en tot welk mobiliteitsgedrag leidt het op dit moment?

Ja en het doel is dat het zou kunnen helpen in het onderwerp proces of voor de stakeholder communicatie of zelfs voor het brainstormen over nieuwe initiatieven

Ja ik vind het wel interessant want ik merk zeker met de toekomst prognoses nog veel leunen op modelberekeningen. En op zich kan dat natuurlijk he want die zijn bedoeld om een soort eenvoudige weergave van de werkelijkheid te geven waarmee je prognoses op de lange termijn kan maken. Maar in die eenvoudiging van de werkelijkheid hebben we weinig aandacht voor de aspecten die jij benoemt. Bijvoorbeeld we kijken wel naar demografie, we kijken ook wel naar hoeveel ouderen er zijn en naar bepaalde doelgroepen. Maar het model is bijvoorbeeld heel erg op de auto georiënteerd. Dus de netwerken van de auto zitten er heel goed in, maar de fietsnetwerken en met name het fietsgedrag. Hoe de doelgroepen zich door zo'n netwerk bewegen binnen zo'n model. Daar is bij het openbaar vervoer en de fiets een stuk minder aandacht voor en inzicht in.

Maar opzich de dingen die nu zo in die slide zie staan zijn wel allemaal aspecten die wij ook gebruiken om ons mobiliteitsbeleid op te ijken. Dus we weten heel goed wat de modal split is en ook welke we zouden willen richting de toekomst. We weten ook waar de beperkingen in het huidige netwerk zitten. Uhm we kijken daarbij nog niet kwantitatief hoeveel regen of de temperatuur. Maar wij zien wel dat er relatief vrij veel korte ritten zijn die op dit moment met de auto gebeuren en waarvan wij het kansrijk vinden dat die in de toekomst met de fiets gaan.

Ja ja want het idee van de cityzona is niet zozeer om echt de data te laten zien. Want mijn aanname was die data hebben jullie zelf natuurlijk ook. Het gaat er meer om van hoe wordt dit gepresenteerd en kun je daar een soort van verhaal of onderliggende reden voor kunt geven. Bijvoorbeeld de demografie ziet er zo uit en dat betekent... Dat je daar een dialoog over kunt beginnen of inderdaad een soort punt kunt maken waardoor je makkelijker op een lijn kan komen met stakeholders.

Wat ik het ingewikkelde vind zover ik het begrijp, is dit maak je voor een stad. Het lijkt me al heel ingewikkeld of heel abstract om 1 indicator te maken voor de weerstand van de stad. Want die verschilt per weg of per route zeg maar. En daarmee krijg je een heel abstract gesprek. In utrecht hebben we het over de miljoen verplaatsingen die in en uit gaan. En die kun je nooit heel concreet vatten in een overzichtsslide denk ik.

Denk je dat er misschien een betere manier is. Of denk je er is zoveel data dat moet je wel in een uitgebreide set hebben

Ik denk dat je vooral je vraag of je probleem die je wilt oplossen of kans die je wilt benutten heel scherp moet hebben. Wij doen dat ook met een uitvoeringsorganisatie heel gericht. We zien bijvoorbeeld in de wijk Lagerweide een bedrijventerrein weinig mensen met de fiets of het openbaar vervoer naar hun werk gaan. En vervolgens leidt dat tot allerlei knelpunten in het wegennet. Bijvoorbeeld de aansluiting op de A2 die daar ligt. Dan gaan wij als overheden gezamenlijk met dat bedrijventerrein en vertegenwoordigers in gesprek. Van waar komen jullie reizigers vandaan, welke herkomst welke bestemming hebben ze, welk vervoersmiddel gebruiken ze nu, waarom doen ze dat, wat zijn hun werktijden, hoe vaak doen ze dat, kunnen ze ook thuiswerken. Dan kun je ook een inschatting maken van een elektrische fiets zou handig zijn voor deze persoon. Voor sommige vrachtverkeer zou je misschien via het water kunnen. Op dat niveau proberen we dan ook onze lessen uit te trekken. Maar dat betekent dat je van tevoren heel erg je vraag scherp moet hebben.

Oke in hoeverre denk je dat dit bruikbaar kan zijn in de beginfase terwijl je spreekt met reizigers? Om op een laagdrempelige manier een beeld kan geven van de stad om te zien of zij zich voelen gepresenteerd?

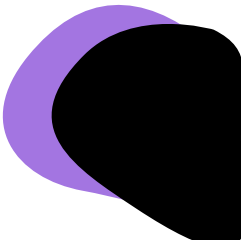


interview 2

Ja ik denk dat dat altijd zinvol is. Zeker als je met mensen in gesprek bent. Je praat nooit met iedereen. Dus je moet je heel erg bewust zijn dat je van een perspectief of van de perspectieven van de mensen aan tafel het gesprek voert. En deze informatie helpt heel erg om het bredere plaatje in het oog te houden. Maar volgens mij moet je dan zelf dat hangt ook van de persoon af met wie je spreekt. Komt 'ie op voor het belang van alle mensen of alleen zijn eigen belang. Of hoe je dit ook als overheid wil wegen zeg maar met waar je naartoe gaat met elkaar. Is het dan deze informatie of kun je ook 101 andere dingen kunnen staan. Ik dacht bijvoorbeeld gelijk aan toen ik regen en temperatuur zag dan kun je ook de helling erin meenemen. Je kunt er bijna een oneindige lijst van indicatoren van maken.

Ja dat was ook wel het lastige eraan

JA maar je hebt volgens mij al op basis van wetenschappelijk onderzoek toch al indicatoren geïdentificeerd die zeker relevant zijn. En daar kun je dan al snel met 20% van de indicatoren, 80% van de waarheid voorspellen. Dan is vooral de vraag, weet je dan ook de bepalende indicatoren die een goed beeld geven om je vraagstuk op te lossen.



interview 3

Hoe combineren jullie je eigen visie met de overkoepelende visie met de MRDH?

We proberen dat zoveel mogelijk aan te sluiten. Maar de MRDH heeft een visie die gaat over hele grote regio waar allerlei verschillende gebieden in zitten. Van hoogstedelijk tot havengebied tot suburbaan en landelijk. Wat betreft schilt dat wel want onze mobiliteitsvisie gaat vooral natuurlijk over het stedelijk gebied, hoogstedelijk en metropoli-
taan stedelijk en natuurlijk wat suburbaan. Maar verder is het wel gebaseerd op dezelfde uitgangspunten. Namelijk aan de ene kant goede bereikbaarheid houden en aan de andere kant vooral de groei van een stad faciliteren. Dat het aantrekkelijk blijft, dat we als stad schoon blijven, gezond blijven, veilig. Dus dat zijn wel de uitgangspunten.

En hoe ziet het ontwikkelingsproces van dit plan uit?

Ja nou we hebben ongeveer een jaar geleden, of een anderhalf jaar geleden onze mobiliteitsaanpak vastgesteld de RMA (rotterdamse mobiliteitsaanpak). Heb je daar wel eens van gehoord?

Ja ik heb daar wel globaal doorheen gelezen

Oke nee dan neem ik aan dat je dat bedoelt als je het hebt over strategie?

Ja klopt

Oke dan is dat duidelijk. Nou ja die RMA is niet een soort blauwdruk van de hele stad van het hele mobiliteitssysteem van de stad. Want dat is te complex daarin verschillen de gebieden te veel. Maar de RMA is vooral eigenlijk een aantal principes vier leidende principes die we willen toepassen op alle gebieden van de stad. Dus op de binnens-
stad, hoogstedelijk centrum maar ook op buitenwijken. En die RMA is ook weer niet helemaal uit de lucht komen vallen. Want het is een voortvloeisel van een eerdere strategie het stedelijk verkeersplan. En daarin stonden ook al de belangrijkste uitgangspunten namelijk in Rotterdam is mobiliteit niet het hoofddoel is bereikbaarheid niet het hoofddoel maar dat is vooral het middel om economisch aantrekkelijk te zijn goed leefbaar te zijn om een fijne woonstad te zijn. Dus wat dat betreft stellen wij ons met ons mobiliteitsverhaal heel dienend op zeg maar. Dus dienend aan andere belangen. En zo hebben wij ook onze strategie die aanpak zijn we 'm gestart. Dus we zijn gaan kijken wat zijn de belangrijkste opgaves van de stad waarin mobiliteit een voorwaarde kan zijn. En die belangrijk opgaves staan in het verhaal he. De grote groei dus er moeten nveel woningen gebouwd worden. We moeten co2 emissie reduceren. We moeten wat meer groen realiseren. Dus dat zijn allemaal opgaves waarin mobiliteit een grote rol speelt. Dus nou ja je vraagt hoe is het proces gegaan maar het is eerst kijken wat komt er allemaal op deze stad af en dan kijken we hoe mobiliteit er een oplossing in kan zijn.

Gebruiken jullie dan daarvoor data of input van stakeholders?

Ja we hebben vooral onze eigen data in dit geval gebruikt echt voor het proces van de RMA. Maar we gebruiken eigenlijk continu heel veel data om eigenlijk alles wat we doen te monitoren. Want we doen natuurlijk veel meer dan alleen zo'n RMA vaststellen. We zijn continu bezig met ook kleine experimenten in de stad om dingen te testen. Of kleine aanpassingen als ergens een straat gereconstrueerd wordt gebruiken we ook heel veel data over vanuit de verkeersmodellen of metingen.

En dat is vooral kwantitatieve data?

Ja dat is vooral kwantitatief. Maar wat we ook wel doen maar dat doen we nog niet genoeg hoor denk ik is kwalitatieve data. Als we echt ergens aan de slag gaan in een bepaalde straat of een bepaald gebied ja zijn we nog niet heel consequent aan het kijken van wat zeggen ze hierover of wat vinden ze erover. En na afloop toetsen of dat is veranderd. Wat we wel doen is het jaarlijkse monitor. Dat is gemeente breed. En daar is mobiliteit een heel belangrijk hoofdstuk in. En daar vragen we wel aan mensen hoe waardeer je de kwaliteit van de stad, of hoe waardeer je de fietspaden. Maar dat is breed over de hele stad.

interview 3

Oke dus als ik het goed begrijp doen jullie breed wel testen naar tevredenheid. Maar project specifiek wat minder eigenlijk?

Ja zo kun je het wel zeggen denk ik.

Oke en ik zag inderdaad ook met die experimenten enzo dat jullie ook een MaaS pilot doen. Je bent dan afhankelijk van een commerciële partner. Hoe pak je zo iets aan? Is dat een manier vna over leg of iets dat jullie financieren en zij proberen het onder jullie voorwaarden?

Uhm nou ja we werken natuurlijk heel veel samen met aanbieders van MaaS of deelmobiliteit, deelfietsen of deelscooters. En daarbij is het echt een hele belangrijke voorwaarde voordat ze uberhaupt hun dienst mogen aanbieden in de stad, is de voorwaarde dat ze heel goed data verzamelen en dat met ons delen. Dus we zorgen ervoor dat ze dat automatisch doen en dat ze dat verplicht zijn.

Oke en hebben jullie daar ook een soort platform voor dat derde partijen onderling data kunnen inzien. Of is dat iets wat 1 op 1 gedeeld wordt?

Nee dat is nu nog allemaal los van elkaar. Dus wij hebben de deelscooters in de stad van felyx bijvoorbeeld. Die moeten hun data delen aanleveren over hun gebruikers en het gebruik. Maar het is niet zo dat andere deelscooter aanbieders daar dan gebruik van kunnen maken. En dat wij dat dan faciliteren. Ja dan zou je eens met de data specialist moeten praten. Maar we hebben natuurlijk wel als gemeente de verplichting om de data die we hebben openbaar te hebben. Dus eigenlijk zou dat wel moeten. Maar we hebben nog niet in een soort van integraal openbaar platform.

Oke en in hoeverre want ik neem aan dat wanneer zo'n nieuwe intrede (mobiliteitsaanbieder) die heeft een bepaald doel of idee. Hoe zorg je ervoor dat zo'n nieuwe intrede past binnen jullie mobiliteits visie en hoe jullie kijken naar deelmobiliteit?

Nee dat is wel een goede vraag. Dat hebben we met vallen en opstaan geleerd. Want een jaar of 4 geleden denk ik was de deelfiets tsunami in Rotterdam. Toen hadden we er nog niks voor. Toen was het nog helemaal vrij. En toen kwam ineens mobike en obike. En die gooide heel Rotterdam vol met duizenden deelfietsen. En zonder dat we daar van tevoren over hadden nagedacht. Nou toen zijn die weer vertrokken daar is ook een verbod gekomen. En toen zijn we eerst zelf goed gaan nadenken van nou wat voor een doelen hebben we er daar mee. En hoeveel willen we er nou hebben en aan wat voor een voorwaarde moeten ze voldoen. Dat ze er goed voor zorgen dat het geen verrommeling oplevert in de openbare ruimte. Dat die fietsen overall in de weg worden neergegoooid of aan de lantaarnpaal hangen. Dus toen zijn er afspraken of een soort kader gemaakt waar nieuwe toetreders aan moeten voldoen. Inmiddels is dat dus zo. We hebben ook een beperkte vergunning. Dus voor zowel deelauto's is er een plafond van 600 auto's free floating per jaar. Dus dan moeten ze zich inschrijven en de beste mag deelnemen.

Oke en het is niet zo dat die voorwaarde openbaar zijn en dat aanbieders zich ervoor kunnen inschrijven? Meer een kwestie van inschrijven en er is dan een beoordeling?

Nee er is wel een openbaar vergunningen kadw. Dus dat is ook te vinden online als je het zoekt. Dat is voor de deelfietsen maar ook voor de deelauto's. Hoeveel we er hebben en waar ze aan moeten voldoen?

legt cityzona uit

Ik denk dat het heel zinnig kan zijn. Het enige wat wel een aandachtspunt kan zijn, is wanneer beschouw je iets als een cityzona is dat een individuele stad Delft, Rotterdam of Leeuwarden. Of pak je toch zones binnen een stad. Want steden of dorpen hebben in zichzelf ook weer hele verschillende kenmerken. Bijvoorbeeld Rotterdam

interview 3

u Rotterdam is ook wel heel groot. Of laat ik een iets minder grote stad nemen. Je hebt daar bijvoorbeeld een centrum en een studentenwijk wat je young and fast bike zou kunnen noemen, maar je hebt daar ook nog een gebied wat heel auto georiënteerd is. Dus dat zijn eigenlijk twee cityzonas binnen 1 stad. Dus hoe kun je daarmee omgaan.

Ja dat is een goed punt. Er zijn ook gemeentes die op deze manier de mobiliteitsstrategie ontwikkelen. Maar denk je dat je zulke kleinere gebieden ook representatief genoeg kan maken om ze als cityzona te bestempelen?

Nou ja het is in ieder geval zo dat als je er iets mee wil. Als ik jou goed begrijp stel ik ben een aanbieder van deelmobiliteit en ik wil kijken waar het het zinnigst is om de markt op te zoeken. Dan zou ik wel willen weten, dan maakt het niet zoveel uit of het gebonden is aan een stad dan wil ik meer weten waar. Dan kun je ook zeggen dan doe je een bepaald gebied binnen Rotterdam. Maar is een cityzona. Want als je Rotterdam als 1 cityzona maakt. Heb je 4 werelden in een stad met gebieden waar niemand zit te wachten op een deelscooter en een gebied waar iedereen zit te wachten op een deelscooter.

Ja precies dus je abstraheert het teveel waardoor je geen goed beeld meer hebt van de stad.

Ja je gooit teveel, heel veel gebieden met verschillende eigenschappen in dit geval in 1 fact sheet waardoor je er niet zoveel over kunt zeggen. Want dan zit het allemaal een beetje in het midden omdat het zich allemaal een beetje uitmiddelt.

Misschien is het goed om te kijken naar, want je hebt gesproken met MRDH he?

Ja klopt

Nou kijk de MRDH hanteert verschillende gebiedstypen namelijk heel hoogstedelijk, metropolitaan, gewoon stedelijk, landelijk en nog iets. Dat is een beetje opgehangen aan dichtheid maar ook opgehangen aan de aanwezigheid van economische toplocaties, werkgelegenheid. Dan zie je wel dan is het heel duidelijk welke gebieden zitten waar. En als je je bevindt in de categorie hoogstedelijk dan kun je algemeen iets zeggen over bike use, private car use. Maar Rotterdam is zo groot. Het centrum is private car use heel laag en de omringende gebieden heel laag. En daardoor weet je net niks zeg maar.

Ja ik snap je punt.

Een eerste poging voor dit zit in deze sectie van de cityzona, maar jij zegt hier zou je in principe een eigen cityzona over kunnen maken?

Ja dat zou weer een eigen fact sheet opzich weer kunnen hebben. Maar dat verschilt ook weer per stad of dorp. Maar dat verschilt natuurlijk weer per stad of drop. Kleinere gemeentes in de mrdh gemeente. Wassenaar bijvoorbeeld hoeft je niet nog uit te splitsen.

Nee klopt, want als je kijkt naar de scope waar ik naar kijk. Zijn het ook steden uit bijvoorbeeld de verenigde staten. Dus als je kijkt naar LA als je daar een cityzona gaat maken van de inner city ziet die er volledig anders uit dan de inner city van Rotterdam. Alleen al puur omdat er praktisch een snelweg midden door de stad gaat.

Ja dat is waar. Nee tuurlijk als je internationaal vergelijkt. Dan maken de onderliggende verschillen in Rotterdam niet zo veel uit. Dan verschilt het geheel van Rotterdam sowieso van een stad als LA. Dus het ligt er ook een beetje aan hoe je het wilt vergelijken

Nee maar ik bedoel dat jouw punt er juist wel goed in is. Dat je de gebieden wel kan gebruiken als een inner city of een suburbaan gebied. Als je dat internationaal trekt zie je daar meteen veel verschillen in. Dat is wellicht wel interessant.

Ik heb nog een vraag over de implementatie van jullie mobiliteitsstrategie. Als jullie stakeholders hebben die een rol spelen in jullie strategie hoe communiceren jullie de mobiliteitsstrategie?

interview 3

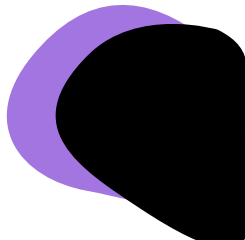
Wat voor een soort stakeholders bedoel je in dit geval?

Dat kunnen bijvoorbeeld mobiliteitsaanbieders zijn. Jullie hebben bijvoorbeeld een samenwerking en jullie ontwikkelen een nieuwe strategie of veranderen jullie richting. Hoe zorg je ervoor dat zij erop kunnen reageren?

Dat is een goede vraag. Het is vooral in de aanloop naar het maken van zo'n plan dat we het bespreken met stakeholders. Als het eenmaal is vastgesteld en je gaat het uitvoeren. Ja we zijn eigenlijk continu met elkaar in gesprek met zulke aanbieders. Het zijn vooral de dienstverleners daar zijn we continu mee in gesprek. Maar dat is voor een gemeente als Rotterdam. Want wij zijn heel groot dus we hebben veel collega's die hieraan werken en die continu zulke contacten onderhouden. Maar dat is voor kleinere gemeentes misschien anders. Maar in ieder geval wat wel een aandachtspunt is zijn de mensen de bewoners, de bezoekers, de werknemers. Mensen die dagelijks gebruik maken van ons mobiliteitsnetwerk in onze stad. Die zijn heel moeilijk om te bereiken en daar denken we ook wel over na. We gaan nu ook beignnen met een aparte communicatie strategie om onze mobiliteitsaanpak te communiceren en mensen erover te informeren want dat is heel lastig.

Oke het is wel interessant want het klinkt dan wel dat jullie een soort participatie erin hebben. Dat jullie stakeholders betrekken bij het ontwikkelingsproces van het mobiliteitsplan. Dat zie je niet veel geloof ik

Nou participatie is een groot woord hoor. We hebben dat eigenlijk te weinig gedaan denk ik. We gaan nu vooral een communicatie campagne opzetten dat Rotterdam verandert en de mobiliteit verandert. En dat we graag willen dat mensen meer gaan wandelen, ov en de fiets gebruiken en waarom dat dan zo is. En wat het dan oplevert voor de stad. Maar we hebben nog weinig in de aanloop van het maken van plan er weinig aan gedaan hoor. We hebben geen hele avonden lang met bewoners gepraat of zo. Behalve dan wat verplichte bijeenkomsten met gebiedscommissies en wijkraden. Maar dat zou nog wel verbeterd kunnen worden.



Appendix D interview transcriptions service providers

interview 4

Maar neem ik vanaf nu op Ja. OK. Uhm, ja, da's eigenlijk interview. Beetje de helft bij. Misschien moet je afvragen van hoe SIGNIFY omgaat met implementatie, strategieën en wat ze er nu doen. Zover je dat weet en de andere helft is richting Cityzona kijken wat je ervan vind.

Mijn eerste vraag is meteen Uhm. UM signify heeft, zichzelf nog niet geïmplementeerd toch.

] Zijn nu bezig met pilootprojecten

Oke en heb je al enige ervaringen van hoe zij zullen implementeren. Hoe ze dat gaan implementeren. Wat voor een strategie achter zit.

Hm. Jij op dit moment weet niet precies wat hun strategie is, maar ik denk dat ze voornamelijk kijken naar. Waar is er al veel glasvezel uitgerold en waar ze zich maar nog aan en waar ze zich maar nog potentie voor verbetering.

Oke ze kijken vooral naar een afzetmarkt, zeg maar.

Ja, van hoeveel Hoeveel invloed kunnen zij hebben met hun product op in je in deze omgeving

Na en die pilots heb je daar wel iets van meegekregen. Over het resultaat

Nee ze zijn nog niet live gegaan.

Oke. En wat je eerder zei ook was dat dat wanneer ze zeg maar ze targeten overheden vooral. En dat daar vaak een struggle zit. Uhm, waar zit daar de struggle in? Is dat



interview 4

in de waardes niet matchen met elkaar of de visies?

voornamelijk regelgeving.

regelgeving in de zin van?

als je bijvoorbeeld een nieuw technologie product in. Uhm, in de omgeving of in de openbare ruimte. Plaatst in bijvoorbeeld een stad. Dan moet het moet. Dan moet dat voldoen aan de regelgeving van de Nederlandse overheid.

En in hoeverre is dat iets wat zij echt makkelijk kan aanpassen? Of is dat iets wat echt zo afgesproken moet worden? Dat die regelgeving echt aangepast moet worden

nou als zij iets als hij iets plaatsen in de openbare ruimte, wat niet. Ja, wat zeg maar niet aligned, met de regelgeving van de overheid dan kan het. Dan kan het natuurlijk niet doorgaan.

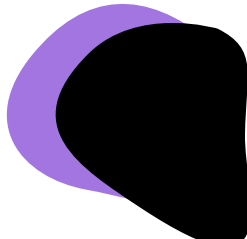
Ja, hoe gaan ze daar mee om?

denk dat ze daar pas later achter gaan komen

oke

Ik denk dat technologie push bedrijven. Zij zei ik denk dat zij heel eg, design en ontwerpen vanuit het product zelf. En als ze dan later surprised zijn van O. Dit komt er ook nog bij kijken.

Ja, da's dan niet echt een soort visie is meer. Wat kunnen we het maken daarna zit er niet echt een..



interview 4

Het eigenlijk dat. Dat ze eerst als eerst gaan kijken naar wat is er zeg maar technisch haalbaar en is dit een beetje desirable, maar bijvoorbeeld die dingen van wat is de regelgeving in deze stad? En wat is de perceptie van zo'n stad, dat zou misschien wel interessant zijn voor die cityzона. Dat je meer zou van gevoel van dat je meer zijn van gevoel uitdrukt in zo'n persona. Eat voor wat voor Values heeft, zo'n stad?

Ja en zo'n selectie... je zei net dat ze kijken blijkbaar puur naar waar de grootste kans is qua afzetmarkt. Maar ze kijken nog niet of aansluit het op de regelgeving of de values van de overheid. Dat mist eigenlijk nog wel.

Ik denk dat ze dat wel hebben maar ik denk dat ze veel assumpties maken, maar nog niet als het echt zeker weten is. Ik denk dat ze heel veel assumpties maken en op basis daarvan gaan ze een pilot projecten doen. En dan gaan ze met een pilootproject gaan ze al die assumpties testen

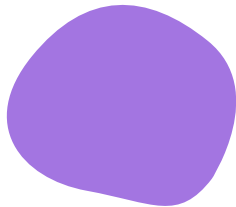
Ik heb zo al wat interviews gedaan, ook vanuit de overheid kant alles aan. Wat zij zelf aangeven is dat er eigenlijk wat zij lastig vinden is. Het gaat de vooral over mobiliteit. Maar als ze nieuwe intreders hebben in de markt. En ik denk dat dat voor Signify ook relevant is. Dat ze de eigen helemaal geen soort van regelgeving of wetvoering hebben om een goede integratie hebben.

Een voorbeeld is Rotterdam dat ze daar een soort van deelfietsen vloedgolf hadden en dat ze eigenlijk totaal geen manier hadden van hoe ze een nieuwe intreder kunnen integreren in een mobiliteitsvisie of een visie voor de stad. Gaandeweg hebben ze daarvoor voorwaarden aangesteld, hoeveel ze daar mogen implementeren, en op welke plekken en zo maar dat is nog een leerproces. En ik denk dat dat uhm zowel vanuit de overheid zijn kant als voor de kant van mobiliteits aanbieder of dienst aanbieder van de stad. Dat dat wel een mooie richting kan zijn om een cityzона te gebruiken. Dat je eigenlijk al een idee hebt van deze stad heeft deze waardes des eigenschappen en wil ik daar een goeie implementatie hebben dan weet ik in ieder geval dat ik aan deze dingen moet voldoen of dat het een betere fit heeft met de visie van hoe de overheid de stad ziet in de toekomst. Daar zijn deze twee functies voor wat je hier ziet.

Dus wat zijn de grootste challenges, de needs en values van de overheid. En aan de andere kant is het een soort van de essentie pakken van de stad en dat op een intuïtieve manier kunnen overbrengen. Het zijn twee functies die best wel met elkaar verweven zijn. Het hangt ervan af van welk perspectief je ziet. Ik denk dat de mobiliteits aanbieders perspectief het interessantste is omdat zij daadwerkelijk iets hebben aan... de overheid weten Sowieso, hun eigen situatie en vise. Zij laten het op zich afkomen. Een mobiliteitsaanbieder moet zich zeg maar inschrijven voor een pilot of initiatief of zij moeten de eerste stap maken.

Daarnaast heb je een soort van tweede functie en dat is meer die toekomstscenario's inbeelden. Dit gaat meer over niet zozeer kijkt naar een momentopname van hoe staan ze er nu voor en hoe kijken ze naar de toekomst, maar dat je kijkt naar de toekomstbeelden en stel je voor we zijn 20, 30 jaar verder hoe ziet de stad er dan uit. Dit is dan meer bedoeld vanuit het design perspectief om om euh nieuwe mobiliteitsdienst te bedenken of nu modellen er aan te koppelen. Dus daar is vooral de focus mobiliteit, trends te gebruiken en zo het radicaal effectief Euh, mogelijk natuurlijk.

legt huidige cityzона uit



interview 4

Dacht u wel echt leuk idee? Je hebt het nu ook specifieker gemaakt dat je verschillende soorten hebt dat die historic center, dat het misschien anders is, dan zo'n suburban area.

Ja het idee kwam Voornamelijk omdat toen ik met Gemeentes praatte als je een zo'n overzicht maakt, abstraheer je te veel. Want je hebt veel verschillende gebieden die je samenvoegt. Op die manier kan je het grote plaatje zien, maar je kan niet specifiek ingaan met stakeholders op een bepaald punt. en op deze manier toch een soort van verschillende gebieden die je uittekent en je kunt de verbinding weergeven tussen gebieden. Dat zit er nu nog niet in maar dat zou een mogelijkheid zijn om het wel uit te breiden.

]Voor signify weet ik bijvoorbeeld dat de Historic City Center, daar kijk ze veel meer naar een aesthetic fit. dus naar het esthetische. Bijvoorbeeld Wat nou als je traffic cameras wil plaatsen in het historisch CityCenter. Ja, dan moet het er wel mooi uitzien, niet altijd zoals de moderne er bijvoorbeeld uitzien.

Ja, dat is iets waar zij zich echt mee bezighouden?

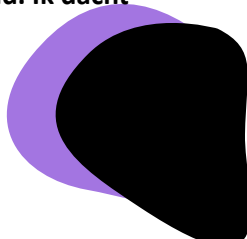
Maar ik denk dat ze naar pas bij elk.. Dat kan waarschijnlijk ook uit jouw interviews als bij elk gebied dat een soort van andere visie hebben over hoe de stad eruit moet zien.

Ja. Maar is dat iets wat het Gemeentes vooral beoordelen of is dat iets waar signify ook naar kijkt?

Kijk en bedrijven zijn helemaal niet zo. Kijk, hetgene wat denk is. Ik ben dat je dit zeg maar goed moet onthouden is dat zeg maar. Bedrijven zijn heel erg financially driven. dus zij kijken veel meer van. Ja, hoeveel geld kan ik met mijn oplossing maken en municipalites die zijn meer value driven. Ja. Voor wie is. Voor wie ga je uiteindelijk nou zo'n cityzона maken? Want je had er toch drie van die voorbeelden geven? Is het meer overheid?

Nee dit is zeg maar echtt meer voor mobiliteitsaanbieders, Ech vooral. Maar ik denk waar je, waar je waarde uit kan Euh. Rotterdam bijvoorbeeld waar ze die vloedgolf hadden aan deelfietsen, kijk, de helft gaat kapot of verloren. Of zie je niet meer terug en na een periode heeft Rotterdammers ze verboden en eruit gegooid. Ik dacht dat kost heel veel geld als bedrijf zijnde.

Je heb je ook nog geen factoren erin, kan doen als criminaliteit en zo.



interview 4

en vandalisme die dingen.

] Ik denk van. Sorry mijn Moeder is aan het lachen. Ik denk dat er bepaalde factoren zijn. je had ook een interview gedaan met van die mensen. Van hoeveel van deze informatie weten ze al? En Hoeveel is er nieuw.

Nou ja, eigenlijk het voornaamste wat nieuw was, want. Ik had heel veel van die data laten zien en ze zeiden oke dat is inderdaad wat wij veel gebruiken. Alleen wij laten het niet in zo'n spreadsheet zien. Want het is vaak wel wat complexere data. Waar ze echter totaal niet naar kijken is ze kijken naar reisgedrag. In de zin van deze personen reizen van A naar B. Maar ze kijken minder snel naar wat zijn de redenen waarom ze daarheen reizen. Dus bijvoorbeeld die socio-demografische factoren kijken ze bijvoorbeeld totaal niet naar. Dat kan dan wel heel interessant zijn voor ze

Daardoor interessant kan zijn voor hun, voor een marketing campagne bijvoorbeeld.

je bedoelt het mobiliteits aanbieder. Want je hebt soort van idee van een doelgroep wat daar zit.

Ja, ik denk wat ook wel meer en meer ook, de visie. Zoals je weet van er zijn heel... wacht ik ga even naar Mijn moeder zeggen dat ze niet zo moet lachen, één seconde.

Maar je was iets aan het vertellen toch?

Ik vroeg me gewoon af van welke informatie. Weet iemand wie ik mobiliteits aanbieders al aan welke informatie is nou echt heel nieuw voor hun?

Ja, Dingens, zeg maar, ze weten waar ik vooral gevonden heb is. Ze weten heel veel. Ze analyseren veel. Daar trekken ze hun conclusies op. En daar maken ze hun mobiliteitsstrategie van. Uhm, maar om uiteindelijk dat zeg maar te communiceren of uit te stralen naar andere partijen dat is vaak waar het probleem zit. Rotterdam was er ook over van dat het eigenlijk een heel nieuw. Marketingcampagne of communicatiestrategie willen bedenken. Puur om de mobiliteit strategie over te brengen op



interview 4

reizigers, omdat dat gewoon heel lastig schijnt te zijn.

Misschien kun je ook kijken. Misschien lost jouw idee ook wel een soort van communicatie op tussen communicatie tussen mobiliteitsbedrijven en gemeentes.

Ja, dat is dus een onderdeel daarvan

Maar het kan ook, zeg maar intern zijn. Wat nou als je dit gebruikt intern als er iets mis is en je ervan kan leren als een soort van reflectie tool.

Bedoeld voor gemeentes?

Nee, voor intern

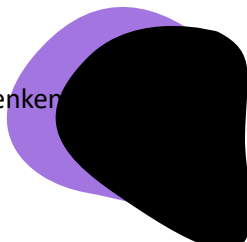
Mobiliteits aanbieders intern?,

Maar moest je ook nog kijken naar de viability van zo'n idee of niet?

Uhm. Ja, dat vind ik zelf lastig, want ik denk dat wat ik net zei de waarde voor zo'n mobiliteitsaanbieder kan de waarde zijn om zo'n implementatieproces soepeler te laten verlopen. Dat je daar geen grote fouten maakt. Het komt ook omdat het concept zo nieuw en abstract is dat het moeilijk is het tot de puntjes uit te werken. Dus het gaat vooral erom om het concept uit te werken en nu goed onderzoek te hebben gedaan.

Maar denk je dat dit concept van waarde kan zijn voor signify? Ja, dat is natuurlijk meer technologie dan mobiliteit.

Maar ik denk dat als ik van mobiliteit om tot verlichting. Dat heeft eigenlijk heel veel te maken met mobiliteit. Maakt zich een beetje een beetje af van na te denken



interview 4

Ik heb niet zomaar Bike use public transit Private Car, want. Kijk wat ik zeg, maar nu wat. Wat? Wat me een beetje opvalt nu is dat bepaalde dingen die jij moet het echt zijn. Voor een echt bestaande stad of niet moet je meerdere van deze maken. Want als je zegt van ja de government vision is bijvoorbeeld. Ja we want to reduced traffic co2 emission en increasing room for bike use. Reduce amount of.. denk dat het wel interessant zou zijn voor je, cityzonas? Als je echt soort van uiteindes pakt bijvoorbeeld. Ik denk dat in Europa elke stad die will reduce traffic emission bijvoorbeeld,

Als je alleen de uiterste pakt.

Dat je echt laat zien van wat is er nou zo anders? Ik denk als ik naar die cityzona kijk dan kijk ik eerst, want dan denk van wat is er nu een soort van. Hoe verschilt het als je? Ik denk dat het altijd meer powerful is als Verschillende cityzonas maakt. En dat je echt uitlegt van één bedrijf en dit bedrijf wil zijn product uitrollen in Londen, in Barcelona en in Jakarta bijvoorbeeld. En in New York dus je doet echt 4 en 4 verschillende continenten. En dat je dan uitlegt van hoe anders het is. Ik denk dat dat nog meer power inzit voor bedrijf die niet alleen naar een markt wil kijken, maar die wilt Kijken van hoe past mijn product in een andere soort markt?

Nee, precies, dat is eigenlijk een hele goeie Dat is wat ik ook even kijken. Dit een beetje bedoel je toch? Ja.

Want ik denk dat zo'n cityzona. Ik denk dat het minder waarde heeft als je bijvoorbeeld het gevoel hebt van. Ik heb. Ik heb een merk en ik wil zoiets uitrollen, bijvoorbeeld in Eindhoven alleen.

De waarde zit 'm vooral in de meerderheid van die dingen.

Maar wat nou als je product had uitgerold in Eindhoven? En je wilt nu veel nadenken van he? Ik wil mijn product nu uitrollen in India bijvoorbeeld. Dan kan je bijvoorbeeld die cityzona van Eindhoven vergelijken met de CityZona van India of New Delhi of zoiets. En dan zet je ze naast elkaar en dan kan je kijken van de o. Hoe verschillen die waardes eigenlijk? Van hoe kan ik dan weer? Wat kan ik dan anders doen aan mijn hele product surveys systeem? Ten opzichte van het land waar in mijn product ons uitgerold.

Ja, ja, nee, dan is het wel een heel goeie dan zie je en dan zit er waarde aan. Heel makkelijke manier je tot een bepaalde afzetmarkt kan aanpassen

Maar ik zou denken ook waar je ze niet zomaar naar kijken. Wat zijn bijvoorbeeld echt elementen die ik aan mijn cityzona kan toevoegen? Die niet. Ja, echt all overduidelijk zijn die niet echt als super logisch zijn.



interview 4

Ja, niet dat er een hoop redundant informatie bij staat

Niet. Kijk, ik ben wil niet echt gemeen zijn ofzo. Maar niet die informatie die je bijvoorbeeld kan intypen in Wikipedia bijvoorbeeld. Als je bijvoorbeeld intypt van hoeveel mensen wonen er in India? Dat je een nummer krijgt, maar vond dit een heel interessant mee, zegt Van Ja, traditionals suburb is zo groot. Historische dissenters zo groot. Dens Urban Area is zo gebouwd en ik ben misschien ook wel interessant is als je ervan laat zien van. hoe gaat... een strategie dat ook erg te maken heeft van hoe verwachten ze dat een stad over tijd gaat veranderen?

Ja.

Want het is nu, zeg maar Best wel, statisch toch de informatie.

Ja, klopt echt de enigste. Enigste ding wat toekomstgericht is eigenlijk dit gedeelte. Dit is wat zij op lange termijn willen. End it is het enige wat dat weergeeft. Maar dat is heel minimaal.

En wat als je veel meer doet met foto's en zo?

Hoe bedoel je dat in combinatie met de toekomst? Kijk je over

Ik denk van niet dat het interessant is omdat ik denk dat heel je als je het er maar zo op text schrijft van na ja, want Reduce Traffic Co2 Emission. Dat is misschien best wel aan. Euh, ik denk dat iedereen wel wil, maar wat nou als je zegt? Als je dat nog meer specificeert in hoe ze dat willen bereiken, willen ze het voor meer focussen op De energietransitie of willen ze Meer focus op hun verlichtingsinfrastructuur aan te passen? Of willen ze de.

Ja, dat wel een, maar ik denk dat het vooral te maken heeft met visies en waardes wat ik terugzag in de mobiliteitsstrategiën van steden die in het onderzoek va KAIST bleken fietssteden te zijn. En zij hebben inderdaad een manier om die emissie te verminderen is. Dus zeg maar ook omdat fietsen daar te promoten. Increase bike use



interview 4

deze capaciteit willen minder belasten tijdens rush hours. Dat zijn de onderliggende doelen zeg maar. Maar ik denk inderdaad wat jij zei dat je als kan benadrukken wat de verschillen zijn tussen steden.

Ik hem juni. Ik denk dat je het zo specifiek mogelijk moet maken. En ook al klopt het niet, dan kan je beter denk ik gewoon nep steden maken. Maar dat je wel soort van echt perfect laat zien.

Ja, dat issowieso. Ik was eerst heel erg druk bezig met waar, die data moet wel kloppen en zo

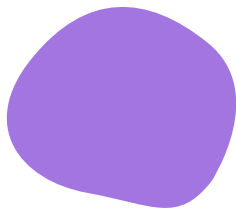
Maar dat boeit niet, want die zijn nu. Ik denk dat je het gewoon dat je meer dan veel. Ik denk dat het belangrijker is dat je de value van zoiets in laat zien dan dat het echt klopt.

Ja precies.

] Absoluut. Weet jij dus niet dat jij de data dat de data je zegt alle data heb van al die steden

Nee, klopt. Het gaat mij laat om hoe het uit gaat zien en manier hoe je daar waarde uit kan halen.

Misschien moet je de value meer laten zien. Tot een scenario maken van hoe kan het wat betekenen voor zo'n bedrijf bijvoorbeeld een scenario maken van hoe is het zonder zo'n cityzона hoe kan het het positief effect zijn van zo'n cityzона op de huidige of toekomstige bedrijfsprocessen.



Appendix E interview mobility design experts

interview 5

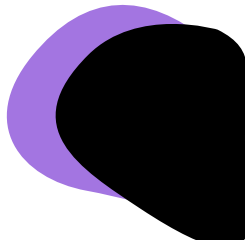
Dan is die vanaf nu op aan het nemen. Ik zag inderdaad dat je betrokken bent geweest in het ontwerpen van internet of things, vooral richting richting steden. Heb je daar ervaring in wanneer een nieuwe service aanbieder binnentreed. Wat voor een challenges ze hebben. In de zin van een match vinden met de overhoud

En nu we even denken hoor ik ze met moet hebben je goed inkomen wat er met je precieze wil weten natuurlijk. Euh nee, want ik ken werk vooral een toeviel onderzoek kijkt naar de city of things zoals we dat noemen. Stel dus toekomstig stad waarbij je steden samenleeft met met slimme objecten, met dingen die samen vormen of andere dinger systemen die je die een bepaalde slimheid kan krijgen of intelligentie en krijgen een autonoom gaan worden. Zelfs dat is mijn focus zeg maar. En dat doen we natuurlijk net zolang de context van ons van Steden en uhM. Dus ja, in die zin werk ik daar aan en kijk ik daarnaar te naar een werk met partijen samen of met de stad of als voorbeeld gekeken naar euh als leerproject, maar ook met andere domeinnamen. De scan cars Die komen er nu aan. Die zijn al maar, maar het betekent dat nou als je zo door de stad heenrijdt wat? Wat moeten dan de burgers daarvan? Van Informatie moeten ze daarvan hebben hoeveel invloed mensen kunnen hebben op op de wat er uitkomt aan data. Dus dat soort vraagstukken, daar kijk ik vooral dan naar. Uhm ja, dan dat. Dat is waar je ook met steden over praat

van wat is ze? Ik zit effe te denken wat jouw vraag precies is, maar goed. En je moet als je in een stad. Ik zou ik gaan, want ik ga gewoon wat dingen roepen dan moet je me maar straks proberen wat sturing te geven. Maar ik kijk in ieder geval naar als je nieuwe dingen en dit soort dingen introduceert. Wat voor een plek heeft dat in een stad waar en wat? Wat zijn de rollen van verschillende partijen daarin? Dus nieuwkomers? Euh. Dat je zo'n workshops formaat ontwikkeld in het begin van het onderzoek. Ook rond deze dingen waar je echt gaan nadenken. Nieuwe burgers, het the things as citizens dus dingen die die burgers worden, wat van wat voor een. Maar wat voor een bestaan? Hoe wordt de governance geregeld? Waar gaan resultaten heen? Dat soort vraagstukken ga je samen bepalen met zijn stedenmakers en steden. Verantwoordelijke, vaak voor de Smart City in dit geval, maar ook voor anderen bedrijfsterreinen. Ja, ik kijk toch vaak samen met de mensen van die de stad door ontwikkelen van wat is nou de euh.

De impact van dit soort nieuwe ontwikkeling op de stad in de stad? Euh, je probeert vaak. Euh. Tuurlijk vooral ook. Samen burgers dingen te ontwikkelen steeds en burgers of inwoners van de stad. Euh, wat? Wat heeft dat daar eigenlijk op dat ze in je hebt? Je hebt natuurlijk in de stad gewoon heel veel verschillende. Meer nog, misschien dan in andere ontwerp opdrachten kun je over twisten, maar heb je in ieder geval heb je heel veel, heel verschillende partijen die betrokken zijn. Natuurlijk, ze zijn vaak toch wat complexere systemen. Ze hebben in Pooling impact op andere systemen en dus daar kijken we dan naar bijvoorbeeld. Jongens, je maakt dingen die niet alleen maar impact hebben op misschien die ene gebruiker of die ene stedeling die we die een bepaalde dienst gebruikt. Het heeft ook invloed op toen de wijkontwikkeling of allerlei. Je moet altijd een beetje verder kijken. Dan kan alleen maar dat ene product of thing of wat je aan het aan het ontwerpen ontwikkelen. Of waar je onderzoek naar doet? Dat is dus wel een belangrijk? Een belangrijk aspect dat je op verschillende je alle partijen bij mee en meeneemt. Uhm hun naam.

Hoe doe je dat meestal als ik vragen mag want je hebt verschillende partijen ne belangen. Hoe zorg je dat ze één lijn komen? Dat je wel progressie maakt



interview 5

Euh dat is een belangrijk punt. wat je vaak doet is dat je eerst inzichtelijk maken wat er speelt. Maar dat kan door. Door workshops te geven waarin alle aspecten goed op een rij krijgt van een van van governance, maar ook van veiligheid en wat van data gebruikt wordt. Wat er allemaal komt dat partijen, stakeholdermapping, journey mapping dat ze natuurlijk ook wel vaak gebruiken. Juist met internet of things. Dat sluit misschien een beetje aan waar jij mee bezig bent dat weet ik niet want daar heb je nog niet zoveel over verteld. Wat ik me zo die twee woorden hoor persona en Cityzond. Maar euh, things centered design is en is een technologie een methode de methode die we toepassen? Euh. Dat is heel goed nieuws, ontwikkeld door een in Delft mede in Delft, waarbij je heel erg waar je eigenlijk in plaats van een persona maakt van dus Wat vindt een bepaalde gebruiker wat is zijn zijn? Euh. Karakteristieke en mensen. Of journeys dat is een standaard persona weer zeg maar en wat gebeurt er nou als nadenkt over things centered? Wat gebeurt als je het ding centraal zet? Zeg maar niet in de zin dat het centraal gaat staan, maar wel dat je gebruikt als een soort van blik op de op de wereld. Ik probeer te analyseren wat er gebeurt als ik mij verplaats in het het object alswel als ding daar zijn een aantal, dus een aantal technieken voor een object persona zoals het heet je maakt een persona van het object.

Zelfde als je dat kan doen met met mensen, met met het mensen met normale menselijke gebruikers van wat heb je nou als eigenschappen van wat vindt een persoon nou Wat vindt zo'n object belangrijk? Zogezegd. En een techniek die veel gaat toepassen ook wel goed werkt is een interview with things dat je zegt van nou? Ik eigenlijk zijn het twee twee fasen. Laatst weer een workshop gedaan met euh, bij een conferentie met een aantal designers in dit geval wel academici. Maar het ging heel erg over strategieën ontwikkelen. Subversive strategies for one human interactions . Maar het ging erom dat je naar buiten ging. Je pakte. Dat was onderdeel van die oefening zeg maar. Dan ga je snel naar buiten met bepaalde thema's wat we hebben benoemd, maar kies een object op straat uit die euh ja interessant is om om te kunnen begrijpen wat er in zo'n straat gebeurd of een Stad. Ik was hier naar buitengelopen en ze waren bezig met in het glasvezel aanleggen van glasvezel haspel als waargenomen, als als als als als als ding en na. Wat foto's te maken, filmpjes kijken wat gebeurt gedurende een aantal minuten en probeer het dan voor te stellen. Maar dan ook het interview with things is dan dat iemand anders jou gaat interviewen. Alsof jij dan dat ding bent, zeg maar. En dan moet je proberen doordat je gaat antwoorden in die sfeer en te bedenken .

Wat een ding in die zin meemaakt zonder dat je het als een persoon gaat personificeren. op die manier het verplaatsen change of perspectives heel erg een ander perspectief kiezen. En dat werkt heel goed om te snappen wat er wel wat gebeurt op een andere manier. Maar gewoon aan de mens en een andere, een ander aspect dat je je kan er nog verder in gaan dan dat ze wat er wel gebeurt. Ook kan je daar wel wat inspiratie op sturen. Methode 1 is dat je echte data gaat verzamelen, zegt kra. Sensoren op koppelen aan objecten en ga kijken wat er is en wat van data komt voorbij of een camera in een ruimte, een dag over een week. zien wat er allemaal langskomt en die data dan gebruiken om proberen te snappen wat er gebeurt. in een mini systeempje en dat dan weer te vertalen naar wat is belangrijk voor een plek voor zo'n doel dat je nastreeft of wilt bereiken. Dat is een methode die we toepassen en in de ene kant workshops zo van waar we zeggen ga eens nadenken over een nieuwe op de toekomstige situatie van bijvoorbeeld, een en een, een schoonmaak en een leger van schoonmaak robot die door de straat gaan rijden om de boel schoon te maken. En wat gebeurt er dan als je als er iemand op de stoep loopt ze wat, dan de wiers dan? Die is dan. Wie moet er dan aa de kant gaan in het plat.

Vraag maar wat betekent dat voor governance voor data nadat ze het vraagstukken en de kunst is om en om daar euh. Het leukste beste is natuurlijk. En ook als je verschillende partijen erbij kan hebben als je zo'n persoon workshop kan organiseren met mensen van de gemeente en de mens. Mensen die zo'n product aanbieden als. Als producenten zo'n scankar of schoonmaak karretje Het zou fijn zijn als je die erbij hebt, maar ook burgers en dan designers. Ander dus een beetje die mix van alle stakeholders daarbij dat is het Ideale. En dat lukt natuurlijk niet altijd. Soms moet je dan ervoor zorgen dat je in ieder geval de perspectieven heel duidelijk benoemt en dat je mensen die

interview 5

e aan tafel zitten, dat je de designers en de makers van dat ding. Dat je die wel heel duidelijk vanuit verschillende gedachtes last kijken. Ja maar ja dus. Datastroom is dan een heel belangrijk onderdeel, zeker met in de stad dingen, zeker als slimme stad maakt. Zo gaat het heel erg over data op sensoren, over en over. Misschien een stapje verder over slimme systemen Euh. En met journeys, moet je dan misschien ook wel? Zo'n journey is wat gebeurt er maar wat zijn dan de verschillende objecten die dan een rol in spelen? Dat is natuurlijk vaak multi, multi objecten, multi spelers misschien? Welke datastromen vindt plaats? Dus kijk maar naar systeem de dingen dan met je alleen maar naar een object kijkt.

Ja, maar ik denk dat zo'n workshop wel een sterke manier is om alle stakeholders op een lijn te krijgen over de mogelijkheden van die slimme apparaten

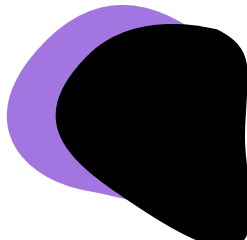
Nou, er is een paper over geschreven. Of die ene dat type workshop, in het begin van the city of things ontwikkeld en is getest in met verschillende euh ja omstandigheden. Iemand in een groep studenten in het die een slimme fiets maakte die autonoom. Tijdens een conferentie een paar keren. Maar ik kan je wel de link ervan sturen

Ja is goed. Dankjewel

legt cityzona uit

Een beetje één van de eerste gedachte is is het niet grof. Het is een beetje de vraag wat je wilt beschrijven. Ik heb ook eens zo'n project gedaan. Stad van de toekomst. Euh. Een onderzoeksproject van de bna waarbij we hebben gekeken naar de stad van de toekomst waar ook heel erg uitgaan op soort van walkable cities. Het is geen vervoersmiddel maar het is wel een strategie, maar die neem je helemaal niet mee. Dus hoeveel mensen lopen er in de stad er van? Maken gebruik van dit soort aspectom uh. Public transport als je wordt een beetje kijken naar het nou ja, als het gaat natuurlijk ook heel erg om wat van type kan ik me voorstellen van. Daar zitten bijvoorbeeld ook taxi's in of toekomstige zelfrijdende pods of? Je hebt de public transport van riksja's tot aan metro systemen onder nog onder normale nogal een Normans.

Nogal een verschil. Het is een beetje afhankelijk van wat je wil wil wel uit wat zul je dat? Ten eerste is vraag omdat ze natuurlijk. Het doel gemaakt werd voor wie maak je het. Als ik een beetje zo lees dat je zegt de stad wil als geheel een bike city worden. Dat is een gegeven niet wat jij hebt bedacht. Hoe kom je van waar je nu bent naar een toekomstige situatie waarin het een bike city mag heten. Whatever that might be.



interview 5

Binnen het onderzoek is dat een stad die boven een bepaald percentage van bike use zit.

Okee n dit een onderdeel van nog, het zou een onderdeel moeten zijn om euh inzichtelijk te hebben. In eerste instantie op algemeen niveau, maar meer op de type zones. Hoe ver je staat in het bereik van dit doel, waar je je aandacht op moet leggen om het te bereiken. Is dat de achterliggende gedachte. En als je, want hier heb je dan hier nog een soort van. Je hebt drie type zones benoemd . Trends, Urban area en traditional Suburbs. Ga je dan? Heb je dan ergens? Ga je dan een soort van map maken met de stad met Alle gebieden die er zijn. Hoe zie je dat? Hoe? Want je hebt nog veel meer andere soorten gelaagde?

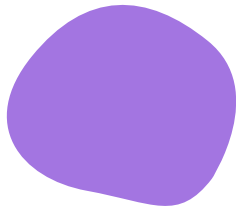
Ja dus ja, je hebt inderdaad de mogelijkheid dat je kan. Kan van switchen zeg maar. Ja idee, want eigenlijk dat is waar ikzelf nog een beetje mee struggle zeg maar, want je wil iets maken dat representatief genoeg is voor meerdere steden, maar het moet specifiek genoeg zijn zodat je er inspiratie uit kan halen, ook om te ontwerpen zeg maar. En die balans is lastig.

Ja daar ben je nu dus ook mee bezig. De vraag is natuurlijk wat heb je nodig om te kunnen ontwerpen voor zo'n stad waar moet je op acteren?

Wat gebruiken jullie bijvoorbeeld allebei? Waar kijken jullie bijvoorbeeld naar

Misschien is het ook niet helemaal waar. Ik ben natuurlijk geen bij. Ik ben geen stenen stedenbouwkundig ontwerp of een beleidsmaker op stedenbouw, dus in die zin ben ik niet. Ik ben niet direct jouw doelgroep voor zoets. Althans ik ben ik. Ik zie dat ik maar goed dat moet je maar eventjes als je, als als ontwerper van een nieuw object in de stad zou je kunnen, ik probeer het voor te stellen. Vanuit De manier waarop ik vooral kijk naar dingen waar ik mee bezig ben als zou je snel moeten kijken van. Waar liggen de. Belangrijkste punten waar je op wil in focussen zijn geloof beter dan anders van je op zoek naar bent een goede, goed beeld erbij en dan zoek je natuurlijk altijd naa meer informatie die je niet weet. Kijk, we moeten oppassen dat je niet iets hebt waarbij je denkt vanuit het is dat OK. Ik zie dat het bike use in het centrum veel groter is maar, accessibility, want zit er daar nog wat achter want ik zie wat grafiekjes. Zit daar nog wat achter? Maar hoe kom je tot die grafiekjes? Tot die beoordeling?

Ja, het is echt bepaalde relaties achter bijvoorbeeld des te groter de de dichtheid van van. Euh uhm. Fietspaden in een stad. Dan is vaak het gebruik hoger. Daarnaast wordt openbaar vervoer meer gebruikt als er veel opties zijn. Zie ook dat het vaak gebruikt wordt. Maar ook Mensen met hoge inkomen zijn vaker sneller geneigd om bij een auto te blijven, terwijl mensen met een gemiddeld of laag inkomen vaak gevoeliger zijn voor voor initiatieven van overheid. Zo heeft het allemaal specifieke relaties en. Umm.

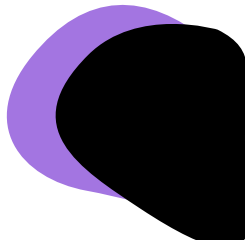


interview 5

Is dat per se waar goed dat weet ik niet maar het zal wel

Ja en nee, dat is iets wat ik uit onderzoek heb gehad hoor.

Nee dat zal dat zal. Nou ja, ik zit ook een beetje van het. Je hebt ook dus samenstellingen van wijken van zones of je hebt een soort van levensfasen waar mensen bewoners zich bevinden. Dat ziet er ook al uit. Je ziet hier in een pand vol met studenten, zeg maar in Rotterdam en dat is toch heel anders aan andersoortige. ander straatbeeld? Misschien dan Amsterdam, waar ik ook wel eens vertoef dat is een oudere doelgroep zich maar veel meer en meer gezinnen dus in die zin doen. De manier waarop je de omgeving waar je in zit. Maar dat maakt natuurlijk type mensen dat er woont. Maar natuurlijk ook heel veel uitgooi. Maar dit gaat meer op het gebruik van de openbare ruimte die je probeert in kaart te brengen. En of het nou ja, precies is natuurlijk. Het is ook logisch, maar je stuurt dan. Nou ja, nee, ik zou dat zijn. Maar misschien moet dat nog iets. Ik zat in een conference. Het land Mars West moet kijken naar die me ook ten heel precies te zijn. Die in veel doet met steden ook. Maar die. Die had heel erg in zijn prestatie. Zij die vanuit de stad de. De straat is eigenlijk het belangrijkste, maar de belangrijkste entiteit van een stad waar je op zou moeten negentig procent van de waarheid maakt. Een niveau als beeld. Daar zijn een beetje wat je ook misschien wel doet, maar soms scherper kunnen stellen. Volgens zand gegeven moet ik nu al denken als je het over de openbare ruimte hebt en waar je je kijkt. Heel erg naar vervoersmiddelen. In your speech.



interview 6

Dan zal ik gelijk mijn scherm delen. Even kijken, want ik heb eigenlijk al wat interviews gedaan en vanochtend, ook nog met Iskander was wel interessant. En eigenlijk wil ik vooral vond uit die interviews is euh, euh. Een soort van proces van hoe zo'n mobiliteitsstrategie gemaakt, wordt en die quotes gepakt en dat eigenlijk in een overzicht van de interessantste uitspraken gezet en daar een samenvatting van gemaakt en eigenlijk vond ik daar 3, 3 functie's uit. Dat zijn eigenlijk deze waar het voor gebruikt zouden kunnen worden is stakeholder collaboration, geldt meer voor zowel ene kant zegmaar samenwerken met verschillende gemeentes met het MRDH gesproken, en zij zeiden. Uhm, dat het met gemeentes vaak lastig kan zijn in verband met communicatie communicatie en aan elkaar overbrengen wat elkaars doelen zijn en wat ze qua politiek capaciteit mogelijk hebben. Daarnaast is het ook wat ze willen wat ze aangaf is dat iedere gemeente streeft om de snelste en meest frequente métro te hebben, terwijl het vaak helemaal niet aansluit bij de populatie die ze hebben of de mensen die er zijn, dan kan er wel een heel duur, duur systeem hebben maar als het niet past dan werkt het niet. Dus een soort van functie als communicatie kan het hebben, van een andere kant kan het ook voor dienstverleners een soort implementatie tool zijn. En dan ligt vooral de waarde in de hoeveelheid cityzonen en daar de verschillen in uitlaten licht. Op die manier is het een bron van inspiratie. Van stel ik wil uitbreiden naar een andere stad om dan te zien van oke als ik naar deze steden wil uitbreiden moet ik zo mijn dienst aanpassen.

Ja, en hoe je dienstverlening moet aanpassen.

En dan is er nog een design perspectief wat het kan bieden en dat is meer door ipv te kijken naar data wat je al hebt naar trends te kijken. En op die manier een meer radicale fictieve cityzona te maken. Waar je dan nieuwe diensten of modellen uit kan halen.

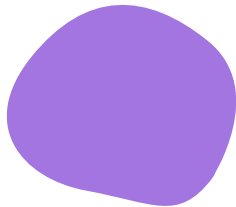
Euh, ja, voor de rest kreeg ik feedback over de cityzona zelf. Zo'n cityzona geeft een goed beeld van het algemeen plaatje maar dat het teveel geabstraheerd is. Dat je eigenlijk best wel veel verschillende zones hebt binnen zo'n stad als Rotterdam en wat ze eigenlijk zeiden is dat je van de verschillende zones van stad ook weer cityzones van zou kunnen kunnen maken? Daar ben ik wat mee gaan spelen.

Uitleg cityzona

Nee als die waardes afleesbaar zijn worden ze te specifiek want dan is het dan 90 of 92. Dit is meer een indicatie. En als je dan nummers geeft krijg je weer die discussie over de waardes

Ja, dus daar ben ik nu mee aan het puzzelen. Van hoe kan ik nu wel dezelfde variabelen presenteren maar wel meer dat het een indicatie is.

Ja. Geen precieze cijfers want die heb je niet. Nee, van sommige dingen misschien wel maar ja



interview 6

Dan zal ik gelijk mijn scherm delen. Even kijken, want ik heb eigenlijk al wat interviews gedaan en vanochtend, ook nog met Iskander was wel interessant. En eigenlijk wil ik vooral vond uit die interviews is euh, euh. Een soort van proces van hoe zo'n mobiliteitsstrategie gemaakt, wordt en die quotes gepakt en dat eigenlijk in een overzicht van de interessantste uitspraken gezet en daar een samenvatting van gemaakt en eigenlijk vond ik daar 3, 3 functie's uit. Dat zijn eigenlijk deze waar het voor gebruikt zouden kunnen worden is stakeholder collaboration, geldt meer voor zowel ene kant zegmaar samenwerken met verschillende gemeentes met het MRDH gesproken, en zij zeiden. Uhm, dat het met gemeentes vaak lastig kan zijn in verband met communicatie communicatie en aan elkaar overbrengen wat elkaars doelen zijn en wat ze qua politiek capaciteit mogelijk hebben. Daarnaast is het ook wat ze willen wat ze aangaf is dat iedere gemeente streeft om de snelste en meest frequente métro te hebben, terwijl het vaak helemaal niet aansluit bij de populatie die ze hebben of de mensen die er zijn, dan kan er wel een heel duur, duur systeem hebben maar als het niet past dan werkt het niet. Dus een soort van functie als communicatie kan het hebben, van een andere kant kan het ook voor dienstaanbieders een soort implementatie tool zijn. En dan ligt vooral de waarde in de hoeveelheid cityzonen en daar de verschillen in uitlaten licht. Op die manier is het een bron van inspiratie. Van stel ik wil uitbreiden naar een andere stad om dan te zien van oke als ik naar deze steden wil uitbreiden moet ik zo mijn dienst aanpassen.

Ja, en hoe je dienstverlening moet aanpassen.

En dan is er nog een design perspectief wat het kan bieden en dat is meer door ipv te kijken naar data wat je al hebt naar trends te kijken. En op die manier een meer radicale fictieve cityzona te maken. Waar je dan nieuwe diensten of modellen uit kan halen.

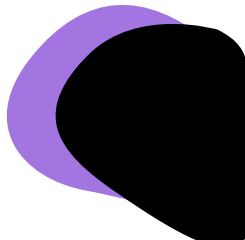
Euh, ja, voor de rest kreeg ik feedback over de cityzona zelf. Zo'n cityzona geeft een goed beeld van het algemeen plaatje maar dat het teveel geabstraheerd is. Dat je eigenlijk best wel veel verschillende zones hebt binnen zo'n stad als Rotterdam en wat ze eigenlijk zeiden is dat je van de verschillende zones van stad ook weer cityzonen van zou kunnen kunnen maken? Daar ben ik wat mee gaan spelen.

Uitleg cityzona

Nee als die waardes afleesbaar zijn worden ze te specifiek want dan is het dan 90 of 92. Dit is meer een indicatie. En als je dan nummers geeft krijg je weer die discussie over de waardes

Ja, dus daar ben ik nu mee aan het puzzelen. Van hoe kan ik nu wel dezelfde variabelen presenteren maar wel meer dat het een indicatie is.

Ja. Geen precieze cijfers want die heb je niet. Nee, van sommige dingen misschien wel maar ja



interview 6

Ja, ik was aan het denken om misschien meer een cultuur aspect te maken. In de zin van. Hebben mensen een eigen fiets of kopen mensen en eigen fiets. Maar waar ik met name mee zit, is dat je eigenlijk iets heel representatief maken voor meerdere steden. Je hebt een heel groot plaatje wat je wilt laten zien, maar je kan het wel zo van. Specifiek specifiek of genoeg zijn om iets te kunnen ontwerpen, zeg maar

Ja, ik denk dat je iets van een euh, een inwoners perspectief ofzo wil hebben. Maar daar zit je dan inderdaad krijgt van Goh. Waarom Waarom kiezen mensen ervoor om in die stad te wonen? Wat is het? Wat vinden ze het fijnste aan die stad waar je dat soort elementen? Meer en meer kwalitatieve dingen.

Ja. Want dat merkte ik ook. Ik was bezig met het kijken naar wat nou als je het alleen toekomst dingen ging maken en je legt het Naast trends, dan zie je eigenlijk al dat het heel lastig is om hetzelfde template aan te houden. Ik denk dat dat al een goede indicatie is dat het helemaal klopt qua qua vormgeving.

Ja. Ja, wat je zegt, zegt Van euh. Aan de ene kant als je het echt staatsniveau doet, dan is het te abstract. Maar aan de andere kant is het als je hier inzoomt is het weer zo specifiek voor elke stad.

Dus ik ben eigenlijk aan het kijken van hoe kan je bepaalde manier uhm, wat meer een verhaal verteld zeg maar.

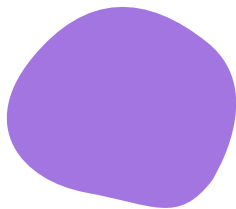
Ja

Dan ben ik alleen even aan het kijken. Want dit is vooral voor het perspectief van een mobiliteits aanbieder. Zoals als government vision is alleen handig voor z'n mobiliteitsaanbieder. Daar wil ik meer een verhaal van maken maar aan de andere kant wil ik ook een beetje die viability erin terug laten komen. Dus waar het wat is een manier dat het duidelijk maakt. Waar je kosten kan besparen door een makkelijker integratie process. Dat je de kansen meer uitlicht zegt maar.

Ja, dat is wat ze zegt van wat do they try to solve with their vision van wat zijn de kansen en de doelen ervan.

Ja, precies, ja. Hm.

En in Modal Split, daar zou er ook een figuurtje van kunnen maken, ik denk dat je dat ook visueler kan maken. In plaats gewoon zo'n taartdiagram



interview 6

Ja, en ik ben vooral aan het kijken van hoe integreer ik dit allemaal in een visueel zeg maar.

Ja want het is best veel informatie

want je zou bijna zeggen dat het verhaal wat een stad verteld misschien nog wel belangrijker is dan dan de data, dat ben ik steeds meer aan het beseffen zegmaar want ik was eerst best wel gebonden aan die data dat ik dat goed krijgen en duidelijk gevisualiseerd krijg.

Nee, maar juist het kwalitatief stuk dat is. Dat is interessant. Ik zat ook te denken we hebben natuurlijk in best wel veel projecten van het lab van die need based personas gebruikt.. Nu kan je dat ook al hiervoor gebruiken. Die methode geen van wat zijn nou de behoeftes van die stad. En wat zit er dan? En welke tension zitten daar aan? Aan de ene kant meer groen aan de andere kant. Ik weet niet wat welke dingen. Maar moest je wel op die manier die steden probeert in te delen?


Dat je het meer personificeerd?

Zo ja dus. Euh, we hebben bijvoorbeeld Roza en Eva. Euh, die hebben allebei heel duidelijk gekozen voor die need based personages waarbij ze heel erg hebben gekeken naar wat ze naar die tegenstellingen. Mensen hebben gerommeld. Willen ze heel graag zelf in controle zijn of willen ze heel graag laten leiden door het systeem? Ze zijn zo erg flexibel. Zijn ze heel erg strikt naar een normaal plafond? Wat zijn de belangrijkste behoeftes die mensen hebben en hoe? Ja, en hoe kan je ze in clusteren? Allebei hebben ze iets van zes, zes persona. Die ook verschillen in wat ze belangrijk vinden. En waar ze behoefte aan hebben

Die need based personas is dan een bepaalde methode die je kan gebruiken.

Ik stond te kijken wat Max. Ah ja, maar met Max. Max had ook wel zijn assenstelsel. Dat ging dan over digitaal niet vaardige mensen is, waar je ook hebt. Je hebt zeg maar, kan niet en wil niet en toen heeft hij die mensen daar op geplot van euh kan wel en wil wel of dat zijn gewoon de digitaal vaardige mensen en dan heb je nog een hele groep die kan het misschien, maar ik wil het niet bewust niet of een groep die wil wel, maar dat kan het niet. Of een groep die kan het niet en wil het ook niet.

Ja, ja, inderdaad wel een goeie is maar waar ik dan een beetje bang, bang voor ben is zeg maar. Ik weet niet of dat per se van belang is in dit onderzoek, maar ik waarschijnlijk niet genoeg data om echt verschillende types te kunnen herkennen.



interview 6

Maar misschien kan je wel iets met die visies die government visions die je nu hebt dat je kijkt. Wat zit daar nou in voor behoeftes of voor doelen zie ze hebben

Ja, dat is misschien wat ik wil, ja

JeDat je het een soort van gaat reverse engineeren ook. Kijk, je hebt dan die MaaS Metropool. Wat kenmerkt nou die maas metropool als onderliggende? Ja. wensen

Ja, wat hier bijvoorbeeld, maar met die dingen doorheen gelopen en het zijn bijvoorbeeld de punten. Waar dan? Wat zo'n PT stad achteraan gaat zeg maar.

Ja, dat inderdaad zou kunnen samenvatten op kernwoorden?

] Dat is wel een interessant uitgangspunt.

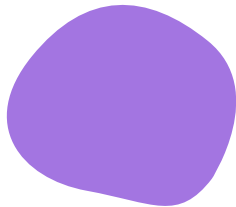
En dan kijken hoe je ze kunt indelen. Dan kom al een beetje meer los van kwantitatieve data.

Ja dat is wel hetgeen dat ik mee aan het struggelen ben wat in interviews refereerde mensen eraan als factsheet en dat is niet wat je wilt.

Nee, nee, want je wil inspireren. Euh ja. Ik snap het heel erg.

Aan de ene kant is het natuurlijk wel gunstig want het werkte als een soort validatie voor de variabelen die ze gebruiken dat het allemaal relevante variabelen zijn. Maar ik vond het interessant. Iets als socio demografisch factoren gebruikte ze totaal nog niet. Dus als ze naar reizigers kijken kijken ze vooral naar reisgedrag of naar regio's. Tenminste wat ik tot nu heb gevonden kijken ze naar en wat gebruiken ze? Maar ze kijken niet zozeer naar waarom ze dat doen eigenlijk.

Maar dan zou kijken of je dat ook wat meer uit kan werken ofzo.



interview 6

Een beetje de focus leggen op wat nieuw is

En juist op dat nieuwe stuk. En wat je natuurlijk ook vaak ziet bij personabeschrijvingen. Er zijn zo'n typische quote bij zit en dan kan je kijken of naar een quote namens de stad. Dat is misschien een beetje gek. Maar het zou kunnen werken, dat je daarin een keuze maakt, ook van benader je de stad. Echt als. Als persoon met eigen gevoelens en gedachten of laat je meer de inwoners van de stad spreken. Dan kan je bijvoorbeeld quotes toevoegen van een inwoner die dan zegt van ik pak het liefst een fiets, want dan kan ik lekker door het Park en ik heb nog wat lichaamsbeweging en ik heb weet ik veel wat. Of iemand zegt ja, ik woon om de hoek bij een metrostation en ik ben zo met drie haltes op mijn werk of. En ik hoef niet bovengronds door de uitlaatgassen. Of ja weet ik veel wat. Wat? Wat gebruiken mensen, want je hebt dan wel die modal split, ook die plaatjes denk dat dat wel goed is. Maar je kan ook kijken van wie is de typische fietser in die stad. Wat is een typische autogebruikers in die stad? En waarom kiezen ze daarvoor?

Ja, dan licht je de twee de twee, bijna een soort van dialoog heb je dan. Tussen de overheid en die typische reiziger

Ja, dat kan ook. Ja

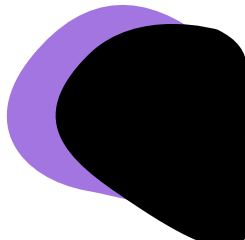
Dat kan wel interessant zijn om te doen.

Word een behoorlijk groot miro bord zo

Maar ja dat is het grootste probleem waar nog mee zat. Maar als ik het op deze manier doet kan dat wel helpen

Het helpt in ieder geval vanuit een ander perspectief te bekijken, En ja iets van een visual, maar dat werd eerder ook genoemd van hoe ziet zo'n maas metropool uit. Typisch Plaatje ervoor Hoe ziet het eruit? Hoe? Samen met de drie gebieden die je laat zien. Ik kan me voorstellen dat een oud historisch centrum een tikje grillig. En en zo'n typische autostad heel erg met rechte wegen.

Ja. Inderdaad,



interview 6

misschien een soort van plattegrond van boven op, zo. Waarbij je dan ook niet gebiedjes aan kunt, geeft Van het centrum en de suburban areas.

Ja, en zou je een vraag over zeg maar dat socio-demographische aspect zou kijken en hebt bepaalde type reizigers in die stad. Je hebt dan een hele stad die je moet representeren, zou je dan alleen bepaalde groepen uitlichten?

Euh ja.

Als je bijvoorbeeld weet dat er een groot percentage aan jonge mensen voornamelijk jonge mensen aanpakt of juist de oudere mensen,

En dan die allemaal vooral de ouderen en bij de andere ook de de hele familie en gezin. Wil je gewoon een gezin ook dus na? Ja, dat had evita natuurlijk heel erg gedaan, ook met die personages. Dat is ook heel bewust. Ik heb een ouder echtpaar. Die hebben bepaalde scenario's en een achtergrond? een jong stel met kinderen en een werkend stel dus hebben. Ze hadden eigenlijk al meteen drie.drie doelgroepen gemaakt. Ik zal haar verslag erbij kijken om te kijken hoe ze die beschreven heeft. Die heeft ze dan ook wel op basis van interviews gemaakt.

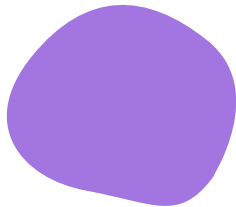
Ja, ik was ook aan het denken je zou ook euh, een persona los van de cityzona kunnen pakken? En wat hij ervan zou denken als hij in die verschillende steden woont.

Ik zou denk ik kiezen voor een typische persoon die daar woont in zon stadsdeel en ook waarom die daar woont. Omdat je daar ook mee de reisbehoefte daar wil je ook een koppeling mee maken denk ik.

Ja, het woord hebben of dat je modellen forens is of iemand die.

ja, het is iemand die in een stad woont, is echt een auto en een parkeervergunning is niet tala. Dus ik heb geen auto. Nee. Dat verschilt ook wel weer per stad. Dus je moet ook wel weer kijken dat het niet te specifiek is. Voorts wil ik de balans die je moet vinden van hoe maak het specifiek genoeg dat het het echt wel inspireert. Maar ook niet te gedetailleerd, want heel veel mensen denken het is over welke stad gaat dit?

Ja, ik was zelf aan het kijken om bijna een soort stereotische varianten te maken. Dat het eigenlijk een overdreven versie is van de realiteit.



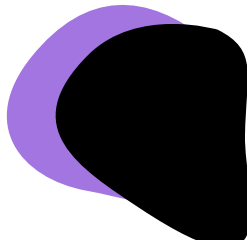
interview 6

Ik denk dat, dat wel helpt om heel goed te laten zien van hoe zijn verschillende een straat of binnenstad echter al. Zijn er echt wel verschillende? wijken, met verschillende inwoners en ja.

Nu heb ik het gevoel dat ik soms iets teveel die nuance opzoekop waardoor het. Teveel op een echte stad begint te lijken

Dus iets meer afstand van neemt ze dat. Dat helpt ook al, want je hebt natuurlijk. Echte foto's, ook erin ingezet. Als je daar misschien illustraties van maakt dat het ook al helpt. Ja. En ik snap dat je nu ook gewoon nog geen illustraties gaat maken, omdat je nog aan het ontwerpen bent. Maar het is iets om ook eens over na te denken, want heb jij toevallig ook moeten Elmer grondelle gesproken?

Nee hoor, niet



interview 6

misschien een soort van plattegrond van boven op, zo. Waarbij je dan ook niet gebiedjes aan kunt, geeft Van het centrum en de suburban areas.

Ja, en zou je een vraag over zeg maar dat socio-demographische aspect zou kijken en hebt bepaalde type reizigers in die stad. Je hebt dan een hele stad die je moet representeren, zou je dan alleen bepaalde groepen uitlichten?

Euh ja.

Als je bijvoorbeeld weet dat er een groot percentage aan jonge mensen voornamelijk jonge mensen aanpakt of juist de oudere mensen,

En dan die allemaal vooral de ouderen en bij de andere ook de de hele familie en gezin. Wil je gewoon een gezin ook dus na? Ja, dat had evita natuurlijk heel erg gedaan, ook met die personages. Dat is ook heel bewust. Ik heb een ouder echtpaar. Die hebben bepaalde scenario's en een achtergrond? een jong stel met kinderen en een werkend stel dus hebben. Ze hadden eigenlijk al meteen drie.drie doelgroepen gemaakt. Ik zal haar verslag erbij kijken om te kijken hoe ze die beschreven heeft. Die heeft ze dan ook wel op basis van interviews gemaakt.

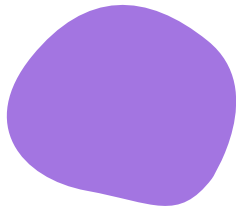
Ja, ik was ook aan het denken je zou ook euh, een persona los van de cityzona kunnen pakken? En wat hij ervan zou denken als hij in die verschillende steden woont.

Ik zou denk ik kiezen voor een typische persoon die daar woont in zon stadsdeel en ook waarom die daar woont. Omdat je daar ook mee de reisbehoefte daar wil je ook een koppeling mee maken denk ik.

Ja, het woord hebben of dat je modellen forens is of iemand die.

ja, het is iemand die in een stad woont, is echt een auto en een parkeervergunning is niet tala. Dus ik heb geen auto. Nee. Dat verschilt ook wel weer per stad. Dus je moet ook wel weer kijken dat het niet te specifiek is. Voorts wil ik de balans die je moet vinden van hoe maak het specifiek genoeg dat het het echt wel inspireert. Maar ook niet te gedetailleerd, want heel veel mensen denken het is over welke stad gaat dit?

Ja, ik was zelf aan het kijken om bijna een soort stereotische varianten te maken. Dat het eigenlijk een overdreven versie is van de realiteit.



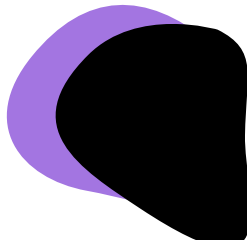
interview 6

Ik denk dat, dat wel helpt om heel goed te laten zien van hoe zijn verschillende een straat of binnenstad echter al. Zijn er echt wel verschillende? wijken, met verschillende inwoners en ja.

Nu heb ik het gevoel dat ik soms iets teveel die nuance opzoekop waardoor het. Teveel op een echte stad begint te lijken

Dus iets meer afstand van neemt ze dat. Dat helpt ook al, want je hebt natuurlijk. Echte foto's, ook erin ingezet. Als je daar misschien illustraties van maakt dat het ook al helpt. Ja. En ik snap dat je nu ook gewoon nog geen illustraties gaat maken, omdat je nog aan het ontwerpen bent. Maar het is iets om ook eens over na te denken, want heb jij toevallig ook moeten Elmer grondelle gesproken?

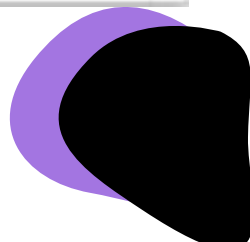
Nee hoor, niet



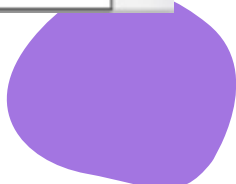
Appendix G co-creation workshop assignment 1

What can you say about ...?

For this introduction assignment we will discover what we know or think about the related topics. In this assignment you will get 3 minutes for each topic to write as many things about it as possible by using the post-its on the right side (or by copy pasting the ones below). You can place the post-its around the topic. Similar to a mind map. From definitions to how you feel about the topic there are no wrong answers!



Assignment 2



Assignment 3

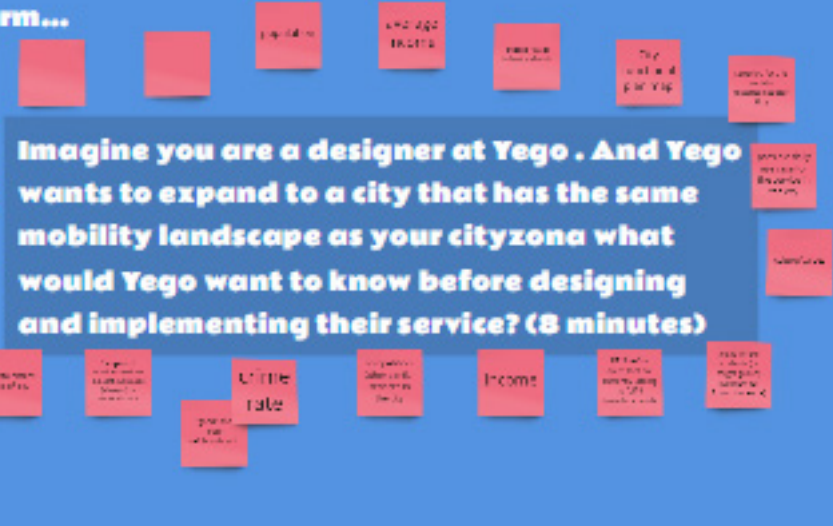
Let me introduce you to Yego scooters



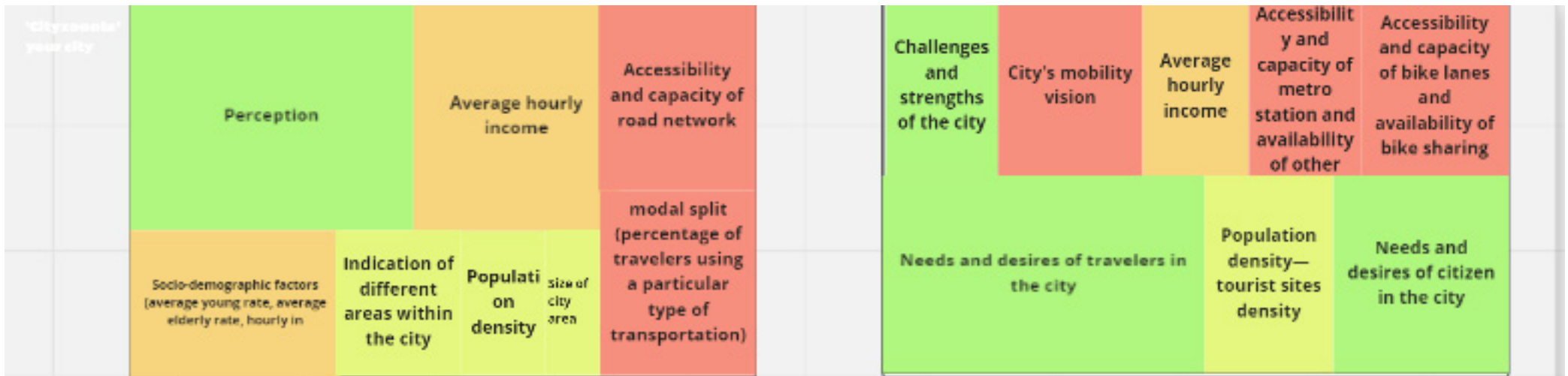
Yego is an established shared scooter provider located in multiple cities in Spain and France, with over 600 scooters in Barcelona. The scooters can be freely parked and driven through designated zones in the city. It uses an application with which you can rent the bikes and pay for them as well. You can only use a credit card for this.

- Sharable electronic scooters
- Established in Spain and France
- Fleets over 600 per city
- App based renting and ticketing

Let's brainstorm...



Assignment 4



Nijmegen, Netherlands



Now that we know what this mobility provider needs we go back to our visuals. For this assignment, try to change your visual in a way that it could help Yego to redesign their service for a better fit with your chosen city. You have 10 minutes for this.

Assignment 5

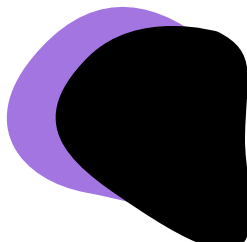
A government perspective



Imagine you are designing a mobility strategy for a large region of which your city is a part. This mobility strategy needs to align with the interests of your chosen city and surrounding cities. This can be difficult considering that each municipality has their own mobility challenges. Communicating these challenges can be hard.

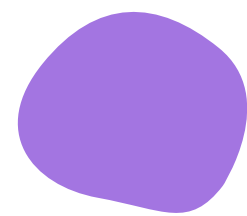
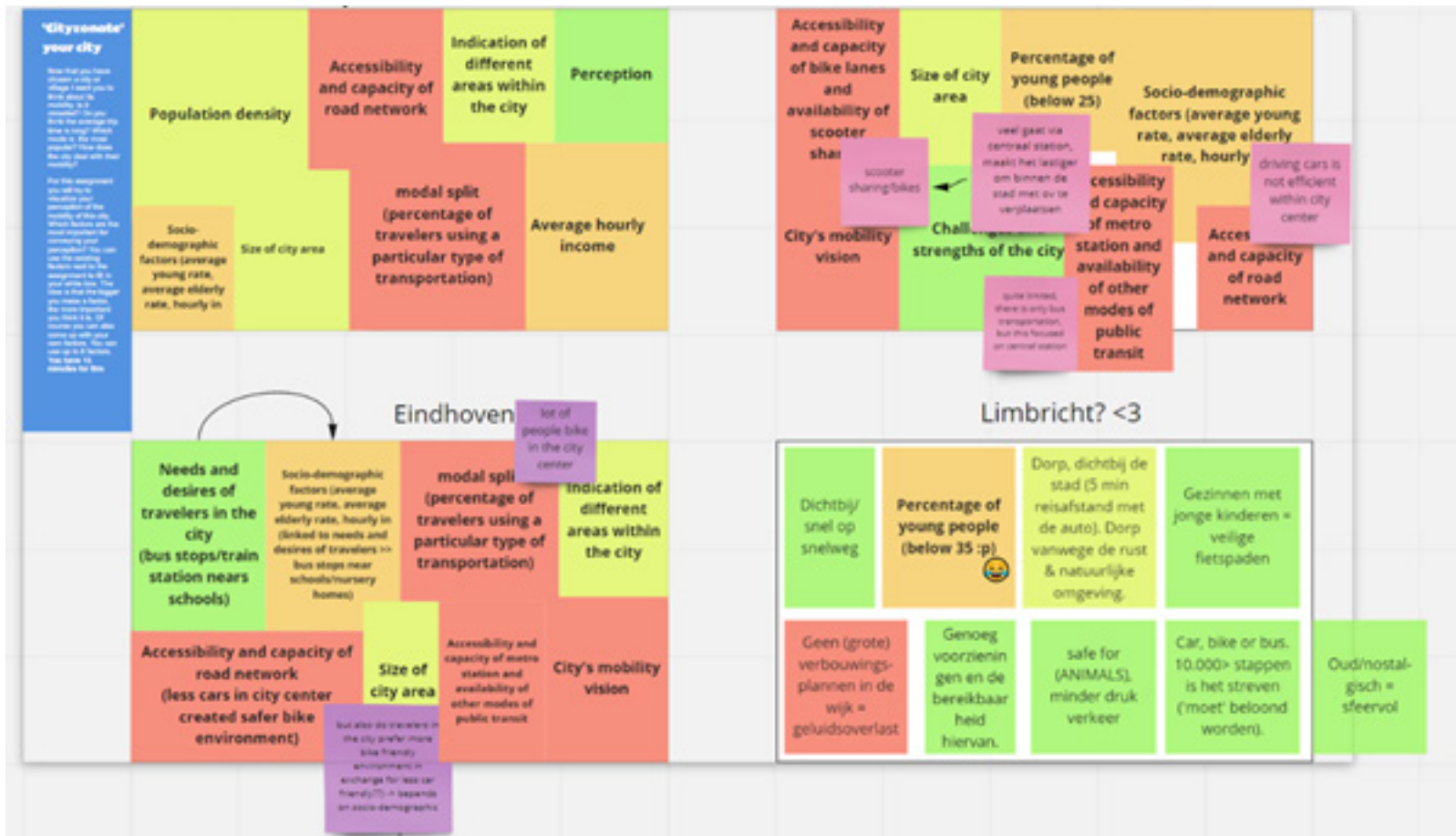
Do: For this assignment, you will try to imagine your objective to function as a communication that between municipalities. What would be the most important factors for the communication between municipalities?

- **Cross-municipality collaboration**
- **Communicating a mobility landscape**

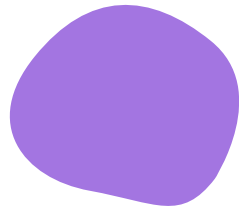


Appendix H co-creation workshop results

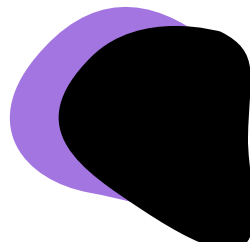
session 1



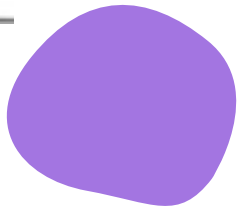
session 1



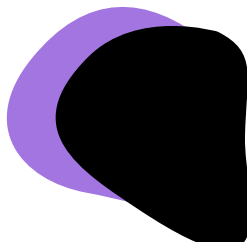
session 1



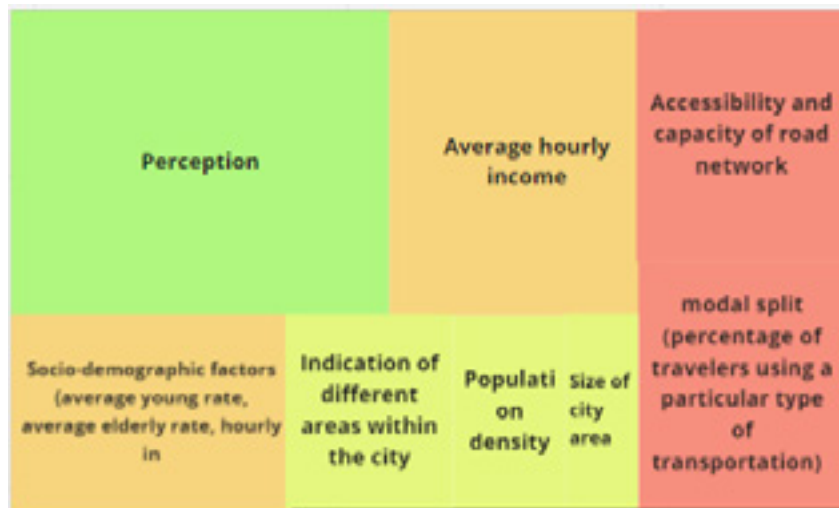
session 2



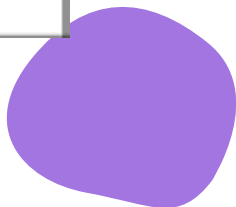
session 2



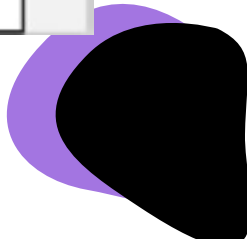
session 2



Nijmegen, Netherlands



session 2



Appendix I project brief

Personal Project Brief - IUX Master Graduation



Analyzing the factors that influence the modal split of European cities project title

Please state the title of your graduation project (above) and the start date and end date (below). Keep the title compact and simple. Do not use abbreviations. The remainder of this document allows you to define and clarify your graduation project.

start date 02 - 04 - 2021

26 - 08 - 2021 end date

INTRODUCTION **

Please describe, the context of your project, and address the main stakeholders (interests) within this context in a concise yet complete manner. Who are involved, what do they value and how do they currently operate within the given context? What are the main opportunities and limitations you are currently aware of (cultural- and social norms, resources [time, money,...], technology...)?

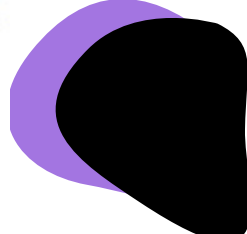
This project builds on an ongoing research project in collaboration between The Cho Chun Shik Graduate School of Green Transportation at Korea Advanced Institute of Science and Technology (KAIST) and the People in Transit & Seamless Personal Mobility labs at TU Delft in which a quantitative study in 21 cities around the world has been conducted in order to create a guideline for a changing modal split; focusing on increasing the use of bike-sharing services.

This study used variables that were categorized in environmental, socio-demographic and planning factors. Results from this quantitative study showed the variables that have an impact on a specific aspect of the modal split. For example the results showed positive relation between the affordability, accessibility and usage level of bikes and the usage of the metro. Furthermore, the results showed that there is an opposite tendency between private vehicle use and the use of other modes(bikes, the metro). These results provide an indication of variables that influence the modal split of a city but qualitative research is needed to better understand the found relations between these variables. Furthermore, qualitative research can contribute in finding additional variables that affect the difference between the modal split of cities(e.g culture). In order to design this study and to create a strategy for the studied cities to create this shift in modal split, a designerly approach is needed. Hence, this graduation project.

This study will take the three factors(environmental, socio-demographic and planning) and the corresponding variables of KAIST's study as a starting point for interviews with citizens, government agencies responsible for the mobility network of the city and the most prominent mobility providers of that city. The interviews with citizens will be focused on their travel behavior and drivers for their behavior while the interviews with government agencies and mobility providers will be more directed towards the created policies and infrastructure for the traveler. In this way a deeper understanding can be created on the impact of the variables on the modal split of a city. This in combination with research on the spatial planning will provide insights on how some variables are perceived as more important than other variables in different cities. Understanding the differences, but also the commonalities, in priorities and where they come from can be very helpful in creating successful strategies for a modal split shift towards a sustainable way of traveling(i.e. bike sharing services). Therefore, this study aims to identify these differences and commonalities between cities by showcasing the studied cities in the form of a fictional representation, similar to the concept of personas. These personas of the studied cities are based on the environmental, socio-demographic and planning variables that the stakeholders(travel, government, mobility provider) perceive as the most valuable for their city in combination with the spatial planning. Based on these personas, recommendations can be made to improve the use of sustainable modes of transport like bike-sharing services.

For this project six cities across Europe will be analyzed. The selection is based on the cities that were involved in the study of KAIST as well. These cities are divided in two groups. The cities that, in the study KAIST, already show a higher usage of bike-sharing services, which are: Amsterdam (the Netherlands), Berlin (Germany), Frankfurt(Germany). The cities that show a higher usage of public transport, which are: Barcelona(Spain), Brussels (Belgium), London (UK).

space available for images / figures on next page

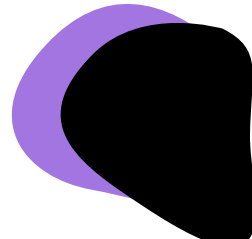


Personal Project Brief IDE Master Evaluation

introduction (continued): space for images

image / figure 1:

image / figure 2:



PROBLEM DEFINITION **

Limit and define the scope and solution space of your project to one that is manageable within one Master Graduation Project of 30 EC (= 20 full time weeks or 100 working days) and clearly indicate what issue(s) should be addressed in this project.

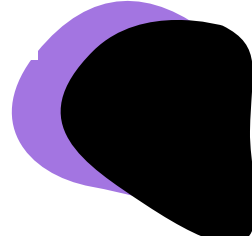
The proposed problem for this graduation project follows from the project of KAIST, the quantitative study provided multiple variables with different levels of importance that influence the modal split of cities, that can be used generally. However, the study lacks a deeper understanding of the relations between the found variables. Besides this, variables from a social aspect are not well represented. Therefore, a qualitative study that has a user-centered approach can be beneficial for the study of KAIST. By doing this qualitative study new insights can be found on the differences between cities in regard to the importance of specific variables on the modal split shift. Moreover, being able to understand where those differences come from can help in developing recommendations to promote this modal split shift that are tailored to the cities studied in this projects, but also for cities with similar characteristics.

ASSIGNMENT **

State in 2 or 3 sentences what you are going to research, design, create and / or generate, that will solve (part of) the issue(s) pointed out in "problem definition". Then illustrate this assignment by indicating what kind of solution you expect and / or aim to deliver, for instance: a product, a product-service combination, a strategy illustrated through product or product-service combination ideas, ... In case of a Specialisation and/or Annotation, make sure the assignment reflects this/these.

This project aims to do qualitative research on how environmental, socio-demographic and planning factors can influence the modal split of cities differently based on the spatial characteristics and desires of the involved stakeholders (travelers, mobility providers and government) of the city.

The result of this project is a set of recommendations based on the analysis of the selected cities. The analysis will deliver a fictional representation or persona of the different cities based on a combination of the spatial planning of the city and the output of the interviews with the involved stakeholders. Based on these personas of the different cities recommendations can be made on making a modal split shift towards the use of bike-sharing service. These recommendations will likely consist of manipulations of the variables used in the interviews. Furthermore, the personas provide a way to apply the proposed recommendations on cities with similar characteristics that can be represented by one of the personas.



Personal Project Brief - IIE Master Graduation



PLANNING AND APPROACH **

Include a Gantt Chart (replace the example below - more examples can be found in Manual 2) that shows the different phases of your project, deliverables you have in mind, meetings, and how you plan to spend your time. Please note that all activities should fit within the given net time of 30 EC = 20 full time weeks or 100 working days, and your planning should include a kick-off meeting, mid-term meeting, green light meeting and graduation ceremony. Illustrate your Gantt Chart by, for instance, explaining your approach, and please indicate periods of part-time activities and/or periods of not spending time on your graduation project, if any, for instance because of holidays or parallel activities.

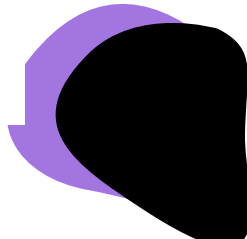
start date 2 · 4 · 2021

26 · 8 · 2021 end date

The planning starts of from the first of April when the kick-off meeting happens. From then onwards, I will be working on the project five days a week from which four of those days will be spend on progressing in the project while one day(Friday) will be used to report on the process as far as this is possible for each week.

The planning takes into account the amount of time it could take to recruit participants for the interviews. Taking the 40 day guideline, it would mean the mid-term evaluation ideally would take place the 12th of May or in that week. Next to this, the green light meeting will be held on the 16th of July. Considering the availability of both mentor and chair, it was decided to plan the graduation in the week of the 23th of August, which ideally would be on the day of the 26th.

Since, writing on the report will be a weekly activity, finalizing it after the green light meeting will not be a big part of the final weeks. Instead most time will be spend on finalizing the roadmap, its showcase and the end presentation.



MOTIVATION AND PERSONAL AMBITIONS

Explain why you set up this project, what competences you want to prove and learn. For example: acquired competences from your MSc programme, the elective semester, extra-curricular activities (etc.) and point out the competences you have yet developed. Optionally, describe which personal learning ambitions you explicitly want to address in this project, on top of the learning objectives of the Graduation Project, such as: in depth knowledge a on specific subject, broadening your competences or experimenting with a specific tool and/or methodology, ... Stick to no more than five ambitions.

I came to this topic because of the research project I did in the course 'SPD research' last year, which also involved the topic of MaaS. That project had a more holistic approach by doing a multiple case study. This project has a more bottom-up approach. Which is more related to my ambition for my professional career, because I am very much interested in consumer research and service design.

My ambitions for this project are therefore:

- Being able and become more experienced in individually conducting qualitative consumer research
- From the results of my interviews and focus groups I want to be able to recognize pain points and translating these to practical recommendations
- Test and prove my strategic thinking by studying and combining the needs of different stakeholders.
- As this is a topic I am very much interested in, I want to get an in depth knowledge about how the user can be integrated in the design process of MaaS solutions in a better way than that they currently are. Next to this, I want to learn more about how we can make these services more interesting for travelers which then also contributes to the integration of MaaS. So, my goal for this research project is to deliver a paper that is academically strong enough to be published.

FINAL COMMENTS

In case your project brief needs final comments, please add any information you think is relevant.

