

# Visie op toekomstige mobiliteit voor Den Haag Zuid-West



## On the Move project (Radboud Universiteit, TU Delft) en gemeente Den Haag

Peraphan Jittrapirom<sup>1</sup>; Vincent Marchau ;Etiënne Rouwette; Femke Bekius; Jaap van der Waerden; Karoline Führer; Lilian Oskamp, Adriaan Nuijten; Leonie Slond

### Inleiding

Op 15 september en 14 oktober 2021 hebben medewerkers van de Gemeente Den Haag en wetenschappelijk onderzoekers van het On the Move project<sup>2</sup> participatiebijeenkomsten gehouden met belanghebbenden en betrokkenen om mogelijke mobiliteitsvisies voor het gebied Den Haag Zuid-West (DHZW) te verkennen. Aan de hand van de methode Appreciative Inquiry (AI) zijn visies geformuleerd door de participanten voor het mobiliteitssysteem van DHZW. AI start met het in kaart brengen van huidige sterktes en positieve punten van het gebied als essentiële ingrediënten van de visies. De positieve benadering gaat vervolgens in op de onzekerheden van de mogelijke maatregelen om de visie te realiseren. Vervolgens worden aanvullende acties geïdentificeerd om deze, zogenaamde, paden op weg naar de visie adaptief en toekomstbestendig te maken.

Voorafgaand aan de bijeenkomsten zijn op 6 en 8 juli 2021 enquêtes afgenomen onder wijkbewoners en bezoekers van DHZW. In deze enquêtes is gevraagd naar de huidige uitdagingen en de voorkeuren voor de toekomst van DHZW (Appendix A). Voor een overzicht van het gehele onderzoeksproces zie Figuur 1.



Figuur 1: Visie op mobiliteit in de toekomst: proces en doel

<sup>1</sup> Contactpersoon voor Visie op mobiliteit in de toekomst in DHZW project

- [peraphan.jittrapirom@ru.nl](mailto:peraphan.jittrapirom@ru.nl) (Radboud Universiteit)

<sup>2</sup> [www.onthemoveproject.nl](http://www.onthemoveproject.nl)

## Hoofdbevindingen

Vijf uitkomsten van het participatieproces zullen hieronder verder worden toegelicht: 1) de **visie** op het mobiliteitssysteem van DHZW, 2) een set van **maatregelen** die een pad richting deze visie kunnen realiseren, 3) **toekomstige, (on)zekere gebeurtenissen** die het pad kunnen beïnvloeden, 4) de **impact** van deze gebeurtenissen op het pad en 5) mogelijke **acties** die het pad kunnen beschermen tegen impacts mocht een gebeurtenis optreden. Een vereenvoudigde weergave van deze 5 stappen die leiden tot adaptieve paden en een selectie van de resultaten is weergegeven in Figuur 2.

### 1) Visie op het mobiliteitssysteem van DHZW

Drie hoofdelementen van de geformuleerde visie voor het mobiliteitssysteem van DHZW zijn (zie Appendix B voor de volledige visie):

1. Het verbeteren en meer inclusief toegankelijk maken van mobiliteit (lopen, fietsen, openbaar vervoer) binnen het gebied en daarbuiten (rest van de Randstad), met name voor kwetsbare groepen.
2. Beschikbaarheid van innovatieve mobiliteitsdiensten en concepten (bijvoorbeeld elektrisch-, gedeeld-, of micro-vervoer).
3. Betaalbaar openbaar vervoer en minder autogebruik en autobezit.

Een eerste vergelijking met andere participatieprocessen laat zien dat deze visie deels overeen komt met de uitkomsten van de visie mobiliteitstransitie in Den Haag (2019-2020)<sup>3</sup> en de Structurele Visie 2021<sup>4</sup> (zie Appendix C).

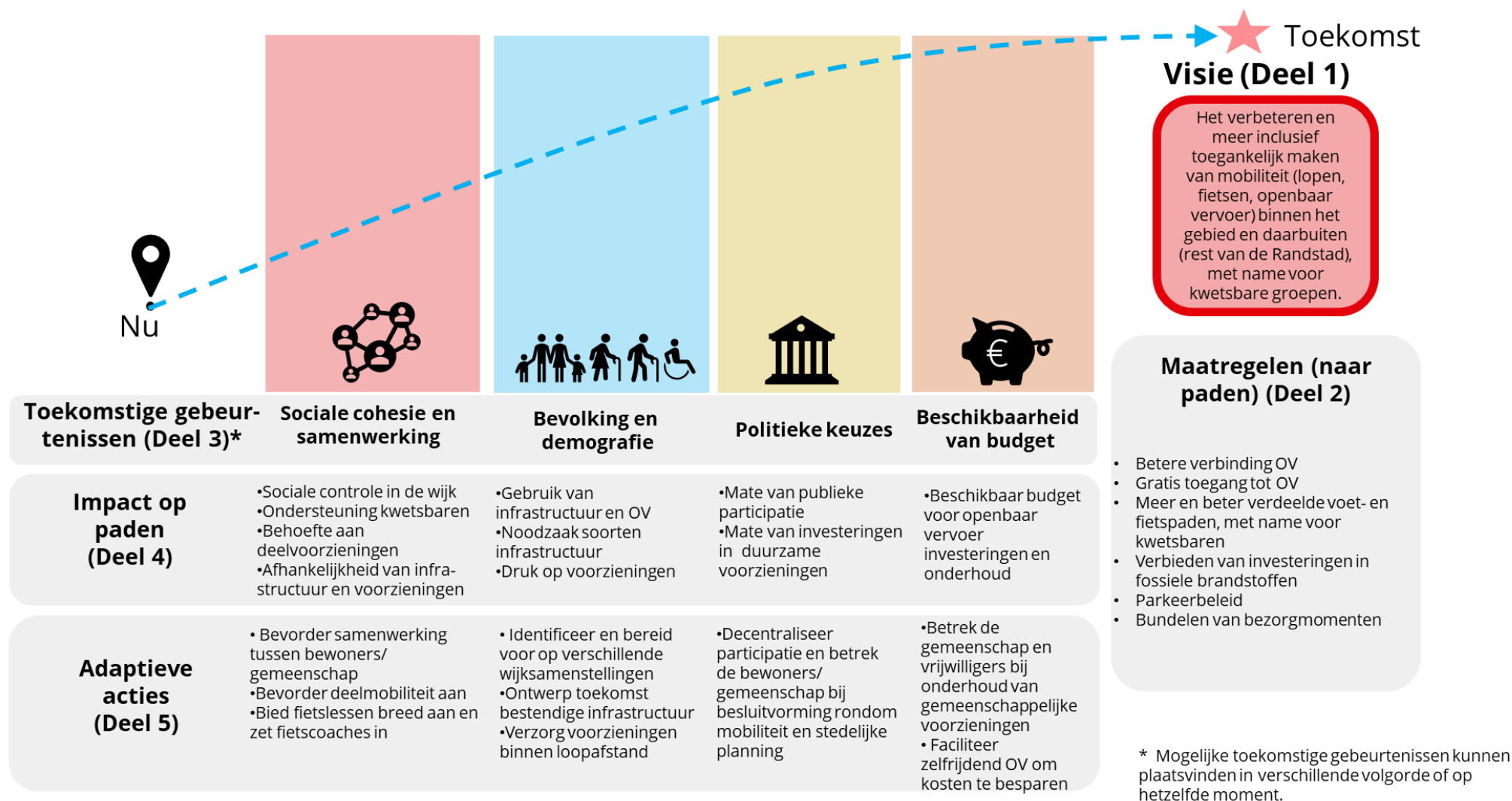
### 2) Paden op weg naar de visie

In deze stap is ervoor gekozen een element van de visie (nummer 1: verbeteren van inclusiviteit in mobiliteit) verder te onderzoeken op het gebied van maatregelen die genomen kunnen worden om de visie te realiseren. De maatregelen beschrijven verschillende paden naar deze visie. Deelnemers aan de bijeenkomsten identificeerden de volgende **maatregelen**:

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Openbaar vervoer</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Betere verbindingen tussen openbaar vervoer (met name tram en bus) met verspreide haltes voor gemakkelijke toegang; betrokkenheid van bewoners bij het ontwerpen van openbaar vervoer routes; gratis toegang tot openbaar vervoer; verbeterde veiligheid en sfeer in openbaar vervoer; transport met boten; innovatie in doelgroepenvervoer in combinatie met regulier openbaar vervoer (bvb. micro-on demand mobility service).</li></ul> <p>Lopen en fietsen</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Meer en beter verdeelde voet- en fietspaden; verbeterd ontwerp van voet-, fietspaden en gerelateerde faciliteiten, met name voor kwetsbare gebruikers; meer voorkeurs-oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers; het scheiden van snel- (e-bikes) en regulier fietsverkeer; meer routes met het hele jaar rond groene omgeving.</li></ul> <p>Privé voertuigen en pakketbezorging</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Het verbieden van investeringen in fossiele brandstoffen; maatregelen om de snelheid op wegen in wijken te beperken; parkeermanagement (bijv. centrale plekken voor bedrijfswagens en busjes); meer parkeergelegenheid voor kwetsbare reizigers, minder parkeergelegenheid in het algemeen; bundelen van pakketdiensten zodat er minder bezorgmomenten zijn.</li></ul> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

<sup>3</sup> Haagse visie Smart Mobility Participatie Haagse mobiliteitstransitie In gesprek met de stad over de toekomst van verkeer en vervoer (2020)

<sup>4</sup> Structuurvisie Den Haag Zuidwest Notitie reikwijdte en detailniveau (2021)



Figuur 2: Een vereenvoudigd weergave van het het paden naar een Visie concept met een samenvatting van de uitkomsten.

### 3) Mogelijke toekomstige gebeurtenissen/ontwikkelingen die de paden richting de visie zouden kunnen beïnvloeden

Verschillende toekomstige gebeurtenissen en ontwikkelingen zijn geïdentificeerd door de deelnemers en vervolgens geclassificeerd aan de hand van het PESTLE-kader.

Tabel 1: Mogelijke toekomstige gebeurtenissen/ontwikkelingen die de paden naar de visie voor DHZW kunnen beïnvloeden.

| PESTLE                   | Toekomstige gebeurtenis                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Politiek (P)             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Het terugschalen van openbaar vervoer door het opheffen van lijnen of verminderen van frequentie;</li> <li>Een meer progressief of conservatief kabinet of gemeentebestuur.</li> </ul>                                                                                     |
| Economie (E)             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Een economische crisis of financiële ramp: de impact hiervan op inkomens van huishoudens in de wijk, beschikbare faciliteiten en ondersteuning;</li> <li>Minder publieke middelen beschikbaar (bijv. door het tegengaan van de gevolgen van klimaatverandering)</li> </ul> |
| Sociaal (S)              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Verandering in sociale cohesie en samenwerkingsinitiatieven in de wijk;</li> <li>Demografische veranderingen: meer of minder inwoners, andere samenstelling van inwoners in de wijk (bijv. diversiteit in achtergronden).</li> </ul>                                       |
| Technisch (T)            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Technologische vooruitgang die de auto overbodig maakt (bijv. verplaatsen door de lucht), meer ruimte voor lopen, fietsen en openbaar vervoer.</li> </ul>                                                                                                                  |
| Wetgeving (L)            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Minder mensen die het openbaar vervoer gebruiken door verplicht dragen van gezichtsmasker (of vergelijkbare maatregelen).</li> </ul>                                                                                                                                       |
| Milieu en gezondheid (E) | <ul style="list-style-type: none"> <li>De gevolgen van klimaatverandering: extreme hittegolven, overstromingen, vaker slecht weer;</li> <li>Verspreiding en/of langdurige uitbraak van ziekten/pandemieën.</li> </ul>                                                                                             |

### 4) De impact van toekomstige gebeurtenissen/ontwikkelingen op het pad richting de visie voor DHZW

De deelnemers toekomstige gebeurtenissen/ontwikkelingen uit Tabel 1 geselecteerd die zowel een hoge onzekerheid kennen als een grote impact hebben op de eerder geformuleerde maatregelen.

Tabel 2: Mogelijke impact van toekomstige gebeurtenissen/ontwikkelingen op geformuleerde maatregelen.

| Geselecteerde toekomstige gebeurtenis/ontwikkeling                      | Gerelateerde impact                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verandering in sociale cohesie en samenwerkings-initiatieven in de wijk | <p>Meer samenwerking draagt bij aan het bereiken van de visie, omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sterkere sociale controle in de wijk, burens helpen elkaar;</li> <li>Meer ondersteuning voor kwetsbare personen en kinderen;</li> <li>Minder afhankelijkheid van infrastructuur omdat hulp uit de wijk dichtbij is.</li> </ul> <p>Minder sociale cohesie kan leiden tot:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Minder bereidheid om dingen te delen en deel-mobiliteit te gebruiken;</li> <li>Een verindividualiseerde gemeenschap met weinig sociale ondersteuning.</li> </ul> |

Tabel 3: Mogelijke impact van toekomstige gebeurtenissen/ontwikkelingen op geformuleerde maatregelen (voortgezet).

| Geselecteerde toekomstige gebeurtenis/ontwikkeling                                      | Gerelateerde impact                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Demografische veranderingen, meer of minder inwoners, andere samenstelling van inwoners | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Met minder inwoners wordt openbaar vervoer minder rendabel;</li> <li>- Met meer inwoners wordt de vraag naar openbaar vervoer groter, de bus zit vol, en staat het verkeer vaker vast;</li> <li>- Infrastructuur kan onderbenut raken als reizigers het niet goed kunnen gebruiken (bijv. fietspaden als een deel van de mensen niet kan fietsen);</li> <li>- Mismatch tussen beschikbare en benodigde faciliteiten/infrastructuur (bijv. te weinig scholen, openbaar vervoer, groenvoorzieningen);</li> <li>- Door meer inwoners (bebouwing) komen de groene gebieden onder druk te staan;</li> <li>- Door minder inwoners kunnen gemeenschappelijke faciliteiten (zoals wijkcentra en scholen) minder efficiënt gebruikt worden;</li> <li>- De samenstelling van inwoners zal bepalen of bepaalde soorten infrastructuur meer of minder belast worden (bijv. parkeergelegenheden voor auto, openbaar vervoer, of fiets parkeren).</li> </ul> |
| Politieke richting van kabinet en gemeentelijk bestuur                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Veranderingen op het gebied van mogelijkheden voor participatie in beleidsvorming;</li> <li>- Veranderingen op het gebied van investeringen voor duurzaamheid.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Veranderingen in de beschikbaarheid van publieke middelen                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- De beschikbare publieke middelen voor het investeren en onderhouden van openbaar vervoer.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |

## 5) Adaptieve acties om het pad richting de visie te beschermen

In de laatste stap identificeerden de deelnemers acties die genomen kunnen worden om ervoor te zorgen dat het pad richting de visie blijft gaan, gegeven de onzekere en impactvolle gebeurtenissen/ontwikkelingen. Op deze manier worden oplossingen aangedragen om de in 4) genoemde impacts minimaal te laten zijn of zelfs te voorkomen.

### Lopen en fietsen

- Bied fietslessen breed aan en zet fietscoaches in;
- Identificeer kwetsbare reizigers (ouderen, kinderen, etc.) en probeer hun behoeften goed te begrijpen.

### Planning

- Identificeer en bereid voor op verschillende (demografische) samenstellingen van de wijk (bijv. veel/weinig gezinnen, diversiteit aan culturen, laag/midden/hoog inkomen);
- Ontwerp toekomstbestendige infrastructuur, zoals een parkeergarage met uitbreidingsmogelijkheden;
- Identificeer reispatronen van bewoners en werknemers in het gebied;
- Verzorg voorzieningen en faciliteiten op loopafstand.

### Sociaal en gemeenschap

- Investeer in sterke samenwerking tussen bewoners en reizigers als één gemeenschap, dit kan een cruciale factor zijn in het omgaan met onzekerheid (bijv. bij eerdergenoemde demografische veranderingen of afname van inkomens van huishoudens);
- Moedig samenwerking tussen burgers aan door mogelijkheden voor deel-mobiliteit en deel-faciliteiten aan te bieden;
- Betrek de gemeenschap en vrijwilligers bij het onderhouden van gemeenschappelijke tuinen en landschap, om zo de afhankelijkheid van de overheid te verminderen.

#### Openbaar vervoer

- Betrek reizigers in het planningsproces voor openbaar vervoer routes;
- Investeer in zelfrijdend openbaar vervoer om kosten te besparen;
- Onderzoek nieuwe vormen van transport zoals gondola's of skiliften in centrale gebieden.

#### Politiek

- Decentraliseer participatie en betrekken de gemeenschap bij de besluitvorming rondom mobiliteit en stedelijke planning;
- Geef burgers duidelijke opties voor het insturen van suggesties, commentaar, of bezwaren omtrent publieke projecten;
- Plan met de natuur en groenvoorzieningen als uitgangspunt.

Naast inhoudelijke bevindingen zijn er ook een aantal bevindingen gerelateerd aan de gekozen aanpak. Het participatieproces geeft inzicht in de waarde en bruikbaarheid van de gekozen positieve benadering die ingaat op toekomstige onzekerheden. Het is een toekomstbestendige benadering van het planningsproces die belanghebbenden en betrokkenen betreft bij het opstellen van een visie en specificeert hoe deze visie gerealiseerd kan worden. Het participatieproces draagt hiermee bij aan een verbreding van verschillende perspectieven op de mobiliteitsplanning en vergroot daarmee het draagvlak voor de uitkomsten. Bovendien kunnen de uitkomsten een aanvulling zijn op uitkomsten van andere (participatieve) meer probleemgerichte benaderingen van mobiliteitsplanning.

## Appendix A: A summary of results from the public survey

The survey was executed on-site in the area on July 6<sup>th</sup> at Heeswijkplein and July 8<sup>th</sup> 2021 Leyweg. The goal of the survey was to learn about the residents' areas of satisfaction and dissatisfaction concerning mobility as well as their ideal vision for the future. In total, 41 respondents were collected.

The majority of respondents are satisfied with their daily travel, 53% stating that they are extremely satisfied and 37% stating that they are somewhat satisfied. The rationale for this satisfaction lies in the accessibility and frequency of public transport, bike paths, the availability of parking spots and safety for cycling and walking. However, there are also points of dissatisfaction. Most statements about dissatisfaction are about the speed of trams, cars, and scooters, the width of streets, and bike theft. Figure 3 shows the locations of features of the transport system that respondents are dissatisfied with. The rationale behind these locations was mainly safety concerns.



Figure 3: Locations of dissatisfaction.

For their view on future mobility, the respondents were provided with six mobility-related options they could assign a desirability to. The options were derived in consultation with the municipality, they are:

- More space for walking, bicycle, and public transport
- Sharing bicycle, scooter or car with others
- Underground central valet parking
- Using personal information to provide a transport service that fit your needs
- Using electric energy for your transport
- Using self-driving vehicle

The first option, providing more space for walking, cycling and public transport got exclusively positive responses with most people considering it extremely desirable. In contrast, using a self-driving vehicle was considered undesirable or extremely undesirable by most respondents. The remaining options had mixed responses. In addition to that, respondents were also asked what their dream for the future is. The answers included infrastructure improvements such as safer cycling paths, more room for biking and walking, more green areas, more charging points and paid parking for everyone, and a central parking hub instead of cars all around the area. Further, respondents wished for changes in how the current transport is organised, such as slower car traffic and more public transport. Finally, there was also demand for mobility innovations such as cars shared among a small group, shared public taxi services, individual transport with sustainable vehicles, and small electric airplanes.

The conclusion from this survey is that overall, the residents in the area are satisfied with the situation even though there are aspects that bring them dissatisfaction. Their main concerns for the future mobility are safety and accessibility. However, given the potential increase in housing and subsequently the number of people using the transport system in the area, these preferences and concerns might change in the future. The outcomes of this survey were presented at the first taskforce workshop and available for them to refer to.

## Appendix B: Existing appreciative, Future desirable, and vision for ZWDH

| Existing appreciative                                                                                                                                                                                                                                                                        | Future desirable based on the existing appreciative                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Combined existing and future desirable (Vision)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Transport:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Good accessibility by roads to the surrounding area (Rotterdam, Amsterdam, Westland, strands)</li> <li>- Good bicycle routes and paths with good maintenance</li> <li>- Access to public transport and shared mobility</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Good and inclusive accessibility, particularly for vulnerable groups</li> <li>- Good public transport connection with the surrounding area (Randstad)</li> <li>- Availability of innovative mobility services and concepts (e.g., electric, shared, and micro-mobility)</li> <li>- Affordable public transport</li> <li>- Fewer private car use and ownership</li> <li>- High quality walking and cycling infrastructure and facilities</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Improving and more inclusive accessibility (walking, cycling, and public transport) within the areas and beyond (Randstad), particularly for vulnerable groups</li> <li>- Availability of innovative mobility services and concepts (e.g., electric, shared, and micro-mobility)</li> <li>- Affordable public transport</li> <li>- Fewer private car use and ownership</li> </ul> |
| <b>Green Area:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- The amount and surrounding of green area with canals in the area</li> </ul>                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintaining or enhancing the green and natural areas of the Southwest (making it generative – e.g., urban agriculture)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintaining or enhancing the green and natural areas of the Southwest (making it generative – e.g., urban agriculture)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Built environment:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abundant of space between residential buildings</li> <li>- Shopping center and potential development of shops in the area</li> </ul>                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Facilities and shop to be close by and easily accessible with walking and cycling</li> <li>- High quality and innovative transport infrastructure (e.g., energy generating cycle paths)</li> <li>- Sufficient affordable housing with more space between them</li> </ul>                                                                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proximity to facilities and shops with easily accessible with walking and cycling</li> <li>- High quality and innovative transport infrastructure (e.g., energy generating cycle paths)</li> <li>- Sufficient affordable housing with more space between them</li> </ul>                                                                                                          |
| <b>Social and well-being:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Affordable housing with social diversity</li> </ul>                                                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Surrounding with clean air and no traffic noise</li> <li>- Lively and cozy neighborhood with low use of resource</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Affordable housing with social diversity</li> <li>- Surrounding with clean air and no traffic noise</li> <li>- Lively and cozy neighborhood with low use of resource</li> </ul>                                                                                                                                                                                                   |



## Appendix C: Comparison between the outcomes from our first workshop and previous studies

| Future desirable from this vision exercise                                                                                                            | Participation of the Mobility transition 2019-2020                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Structural vision 2021 (mobility ambitions)                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                       | The Hague                                                                                                                                                                                                                                                 | Escamp                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                          |
| - Improving and more inclusive accessibility (walking, cycling, and public transport) within the areas and beyond, particularly for vulnerable groups | - Road safety and more room for vulnerable road users are highly desirable; Mobility should be inclusive<br>- Bicycle is the most affordable means to transport but more parking spaces are needed in the city and the neighborhoods                      | - Strong preference toward inclusive transport solutions than advanced and high-tech solution<br>- Better public transport access; with a strong neighborhood connection is preferred; fast tram connection<br>- More space and facilities for cyclists and pedestrians; active promotion of cycling | - Strengthening accessibility by public transport to the region, the Randstad, and beyond<br>- Improving and strengthening pedestrian connections, including to public transport,<br>- Improve bicycle connections within and to other surrounding areas |
| - Availability of innovative mobility services and concepts (e.g., electric, shared, and micro-mobility)                                              | - A lack of awareness on shared mobility but an interest if they are affordable, easily accessible, and readily available<br>- Positive opinion on mobility solutions that contributes to a more livable city, e.g. subway, mobility hub, and light rail. | - A lack of keenness to use shared mobility due to inconvenient and also concern about using MaaS due to a potential lack of control and privacy issues;<br>- Still, access-based transport service has potentials;<br>- e-car charging facility should be easy access;                              | - Improving traveler choice and combination options (shared mobility and mobility hubs)<br>- Stimulate a transition to clean, space-efficient, and safe mobility<br>- Explore burden-mile delivery hub, sustainable transition hub                       |
| - Affordable public transport                                                                                                                         | - Affordable, speed and door-to-door connection are crucial criteria for public transport service                                                                                                                                                         | - Affordability is preferred to personalize                                                                                                                                                                                                                                                          | n/a                                                                                                                                                                                                                                                      |
| - Fewer private car use and ownership                                                                                                                 | - Car ownership remains important for its convenience but second-car will not be necessary if there is a competitive alternative                                                                                                                          | - High car ownership and usage;<br>- Parking facility and parking management are highly concerned issues<br>- Good access for cars remains essential if public transport access is not improved;<br>- Car remains the most convenient mode but 2 <sup>nd</sup> car should be discouraged             | - Limited car traffic to several well-integrated urban and regional main road networks, promote car-free residential or low-speed streets (30 km/h)                                                                                                      |
| - High quality and innovative transport infrastructure (e.g., energy generating cycle paths)                                                          | - Possibilities to use streets differently, e.g. for activities and play are desirable                                                                                                                                                                    | - A strong dilemma between the flow of traffic and street safety                                                                                                                                                                                                                                     | n/a                                                                                                                                                                                                                                                      |
| - Surrounding with clean air and no traffic noise<br>Lively and cozy neighborhood with the low resource use                                           | - Mobility is part of a broader system that affects sustainability and quality of life. Also, that travelers are responsible for a livable city                                                                                                           | n/a                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | n/a                                                                                                                                                                                                                                                      |