

LVM SEPTEMBER 2023-DECEMBER
2024

Jaarverslag 2024

DECEMBER 2024

Auteurs: Hans Jeekel

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

www.labverantwoordemobiliteit.nl



Introductie

Voor je ligt het overzicht van activiteiten in het derde jaar van ons Laboratorium. De rapportagetijd is bewust wat breder gekozen dan het academisch jaar. We rapporteren hier over een periode van 16 maanden. We doen dat omdat we per nieuwjaar 2025 overstappen op een nieuwe structuur van het LVM, waarin de verantwoordelijkheid volledig verschuift naar de leden van het LVM. Hoe dat gaat werken is te vinden in het onderdeel vooruitblik.

Inhoudsopgave

Introductie	2
Inhoudsopgave	2
Algemeen	3
Over de productie	3
<i>Notities</i>	3
<i>Nieuwsbrieven</i>	6
<i>Advisering</i>	7
<i>Apart traject</i>	9
<i>Artikelen</i>	9
Over ons Netwerk	10
<i>Volgers</i>	10
Overzichttabel volgers	10
<i>Website</i>	11
<i>Media-aandacht</i>	12
Over onszelf	12
Vooruitblik	13
Deelnemers Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit	15

Algemeen

We hebben een erg productieve periode achter de rug. De begin 2023 gekozen opzet, LVM nieuwe stijl (die we zelf ook wel LVM 2.0 noemen) werkte heel goed. We hebben in de beschreven periode 8 notities uitgebracht, 14 nieuwsbrieven, en het adviseren is fors geïntensiveerd. Er is ook veel media-aandacht geweest voor ons werk. Het aantal volgers is met 10 % gestegen. Verder is er in deze periode voor het eerst een fysieke ontmoeting tussen LVM 'ers en klankbordgroep- leden geweest. Daaruit kwam naar voren dat we het contact met de individuele klankbordgroep- leden verder gaan intensiveren. En we hebben in de zomer van 2024 voor het eerst een LVM- excursie georganiseerd, naar Vos Logistics in Oss.

Tezelfdertijd is het bestand aan LVM 'ers in deze periode veranderd. In samenstelling en in status. Eerst maar de samenstelling; eind december 2024 telt het LVM 19 leden van 6 verschillende universiteiten en 12 verschillende masteropleidingen. Sinds september 2023 zijn er twee deelnemers teruggetreden; Alexander van der Wal en Christian van Erp en zijn er drie nieuwe deelnemers gekomen; Sloane Woerdeman, Hugo Hulleman, en Brianna Mawra. Interessanter is de status. Daar waar in september de verhouding afgestudeerden (en meestal nu werkenden) - studenten nog 5-13 was, is deze verhouding eind december 2024 veranderd naar 15-4. Er zijn heel veel studenten in deze periode afgestudeerd en gaan werken. Dat zorgt voor een andere dynamiek. "Eerste baners" hebben meer focus en minder tijd. En daarom grotere behoefte aan een steviger structuur. Dat gevoegd bij de wens van Hans om minder uren aan het LVM te gaan besteden leidt vanaf Nieuwjaar 2025 tot een andere structuur voor het LVM. We schetsen die structuur in de Vooruitblik.

Over de productie

Notities



Alle bestemmingen bereikbaar voor iedereen: waarom is dat nu niet zo en hoe organiseren we dat goed?

In oktober 2023 verscheen onze 11^{de} notitie. Die ging over bereikbaarheid en werd geschreven door Michelle en Finley. Het is een brede notitie geworden, die veel aandacht kreeg. We hebben de notitie gepresenteerd op I&W, de notitie is in ROM Magazine aan de orde geweest en we hebben ook de Libelle gehaald. Het is duidelijk dat het thema; waarom zijn niet alle bestemmingen voor iedereen bereikbaar?, dus ook zonder auto, echt leeft. We zijn dan ook betrokken bij het werk om nationaal tot normen en/of standaarden voor goede bereikbaarheid te komen.

Een week later verscheen onze notitie voor de Tweede Kamer- verkiezingen van november 2023, gemaakt door Marc, Max Olzheim en Mees. Over het voorwerk voor deze notitie rapporteerden we al in het vorige jaarverslag. We hebben de commissies die de verkiezingsprogramma's maakten 50 suggesties meegegeven. In deze notitie hebben we de uiteindelijke programma's beoordeeld aan de hand van een schema. De CU kwam als beste partij naar voren qua verantwoorde mobiliteit, de PVV als slechtste. Verkeerskunde heeft een uitgebreide samenvatting van deze notitie gepubliceerd.



Kiezen voor verantwoorde mobiliteit



Een pad naar verduurzaming: hoe krijgen we de zwaarste voertuigen duurzaam?

De laatste notitie van 2023 kwam net voor Kerst uit en werd getrokken door Jasper, met Igor en Felix als mede-auteurs. In deze notitie keken we naar de zwaarste vervoermiddelen en naar de mogelijkheden om ook deze vervoermiddelen duurzaam te krijgen. Het gaat om de zwaarste vrachtauto's, om militaire voertuigen, om vaartuigen, om afvalwagens. Meestal is er voor deze voertuigen minder aandacht, zowel voor de emissies als voor de mogelijkheden voor verduurzaming. Deze notitie heeft veel publiciteit gekregen; Verkeerskunde, De Ingenieur, Nieuwsblad Transport. In 2023 zijn er in totaal 5 notities verschenen; de fietsnotitie en de data-notitie waren al gepubliceerd voor september.



Hoe kunnen we de mobiliteitstransitie versnellen?

De eerste notitie in 2024 is geschreven door Hans met medewerking van Huub. Op basis van interviews met een aantal sleutelpersonen in de mobiliteitstransitie hebben we geprobeerd ons een beeld te vormen waarom de mobiliteitstransitie zo moeizaam van de grond komt. Er ontbreekt een inspirerende samenhangende visie. Er is een grote mate van scepsis— is er wel iets denkbaar rond vermindering van het aantal gereden fossiele kilometers? krijgen we niet al snel opstand van autorijders? En er verdwijnt zeker in gemeenten inhoudelijke ambtelijke deskundigheid, en het zich verschuilen achter modelmatige werkelijkheden. Alles bijeen geen positief

beeld, maar we schetsen ook wegen uit de duisternis. Deze notitie heeft, met name door een interview van Hans in NU.nl veel publiciteit gekregen. Op dat interview kwamen meer dan 1300 reacties, die goed lieten zien waar de weerstand zit. Mobiliteit is een thema wat veel mensen veel concreter raakt dan bijvoorbeeld energie, althans; dat wordt zo gevoeld.

De tweede notitie van 2024 had een interessante startvraag. Drie studenten, Tycho, Felix en Igor vroegen zich af; “stel dat wij later een auto aanschaffen, hoe zou wat ons betreft die auto er dan moeten uitzien?” met andere woorden; hoe krijgen we auto’s zo verantwoord en duurzaam mogelijk. Ze laten zien op welke punten automakers de duurzaamheid van hun producten en hun mate van verantwoordelijkheid voor de hele productieketen kunnen verbeteren. Hiervoor is

gekeken naar de aspecten die volgens ons van grote invloed zijn op de duurzaamheid van de auto, van ontwerp, bouw en gebruik, tot uiteindelijke afdanking. Een aantal van deze aspecten valt hoofdzakelijk binnen het domein van de automakers zelf, maar sommige raken ook aan de verantwoordelijkheden van overheden en toeleveranciers. Deze notitie kreeg een artikel in Autoweek en een interview in Automobiel Management.

Een écht duurzame auto kopen, kan dat wel?

6 ASPECTEN WAAROP DE HEDENDAAGSE AUTO-INDUSTRIE NOG VEEL TERREIN KAN WINNEN



Woningbouw en mobiliteit hebben elkaar nodig

WONINGBOUW EN MOBILITEIT MOETEN NIET LOS VAN ELKAAR GEZIEN WORDEN.



Er zal een grote woningbouwopgave gerealiseerd moeten worden in de komende jaren. De huisvestingsvraag en woningbouwopgave bedragen tot en met 2030 meer dan 100.000 nieuwe woningen per jaar. De huishoudens die in deze huizen gaan wonen hebben ieder voor zich een mobiliteitsbehoefte. Wil je deze onafwendbare, nieuwe mobiliteit ook nog eens

in lijn houden met het behalen van klimaatdoelen, dan vereisen deze opgaven een uitermate slimme visie op de ruimtelijke inrichting. De driehoek woningbouw, mobiliteit en ruimtelijke ordening is essentieel. Mobiliteit helpt woningbouw met een goede en verantwoorde verkeersafwikkeling voor de nieuwe woongebieden. Door woningbouw kan het gehele aanbod van mobiliteitsvoorzieningen op een hoger peil komen. Cruciaal om deze kansen te verzilveren is een visierrijke ruimtelijke ordening en de rol van het ontwerp. In deze LVM-notitie die in Stadszaken werd gemeld wordt geschetst hoe woningbouw en mobiliteit te combineren zijn.

Studenten gaan vaak stages doen in het buitenland. Ze worden dan geconfronteerd met mobiliteitservaringen die verschillen met die in ons land. Het leek ons aardig om in de zomer hierover eens een notitie te maken. De ervaringen in twee Europese regio's en in zes landen zijn beschreven, en deze notitie die werd gecoördineerd door Christian. Voor Noord-Europa zijn beschreven Riga en Letland (Christian), Stockholm en Zweden (Michelle), en Helsinki en Finland (door Co Stokx, oud LVM 'er). En voor Zuid-Europa zijn beschreven Madrid en Spanje (Micha), Lissabon en Portugal (Willem) en Florence en Italië (Sander). Plus de wildcard; Rio de Janeiro en Brazilië (Mees).



Studenten ervaren en leren in het buitenland



De laatste notitie van 2024 gaat over een thema wat sterk in de belangstelling staat. Het openbaar vervoer, en dan vooral de worsteling daarmee om de service en de prestaties op peil te houden. In deze notitie zijn Felix en Hans vooral gaan kijken naar de ervaringen in het beste OV – land van Europa, Zwitserland. We moeten zeker inzichten en wellicht zelfs de structuur van de sturing van het OV daar overnemen. De notitie staat ook op de websites van OV Magazine en Verkeerskunde.

Tot zover de notities. Ook in 2024 zijn er dus 5 verschenen. Dat lijkt een haalbare productie. Het is ook aardig om te zien dat bijna alle 18 LVM 'ers in de beschreven periode hebben meegewerkt met één of meer notities. De eerste notitie van 2025 zal verschijnen in januari en zal gaan over luchtvaart.

Nieuwsbrieven

De 14 nieuwsbrieven in deze periode kenden heel verschillende thema's als starttekst. We hebben het in de nieuwsbrieven gehad over straatinrichting, over smart hubs, over de mobiliteit van arbeidsmigranten, maar ook over fijn stof, over innovaties in bussen en treinen, over een OESO-strategieproject in Ierland en recent over mondiale mobiliteit en de Klimaattop in Baku. En ook over de mobiliteitsituatie van arbeidsmigranten en over hoe ambtenaren moeten en mogen adviseren over mobiliteit aan het nu zittende kabinet. Nieuw is dat 9 van de 14 nieuwsbrieven geschreven zijn door LVM 'ers en niet door Hans. Dat zal ook de lijn blijven. In totaal hebben we in de nieuwsbrieven zo'n 80 rapporten, boeken, visiedocumenten en artikelen die we interessant vonden naar voren gehaald.

Advisering

Het adviseren en gezamenlijk met organisaties iets uitwerken heeft in deze periode een behoorlijke vlucht genomen. We waren al bezig met het **I&W team Mobiliteitsvisie**. Dit is gecontinueerd met een presentatie over bereikbaarheid (Finley, Felix en Michelle), en met de inschakeling op het thema Automatisch Rijden (Tycho). Wel moeten we constateren dat de vaart in algemene zin uit de mobiliteitsvisie is. Die vaart zit er nog wel op het thema bereikbaarheid.

We hebben vier nieuwe trajecten opgepakt, op verzoek van de verschillende organisaties.

Het eerste betrof een verzoek van het grote **mobilitiesteam van de gemeente Rotterdam**. Op hun jaarlijkse studiedag op 21 maart 2024 hebben we een presentatie gemaakt over wat in onze ogen aan de orde moet komen bij rechtvaardige mobiliteit in een grote stad. Daaraan is gewerkt door Marc, Mees en Willem. Hierbij een kort verslag vanuit Rotterdam zelf. Plus een foto.

Rechtvaardige mobiliteit: een themadag vol inzichten en discussies



Donderdag 21 maart was het zover – de langverwachte themadag over rechtvaardige mobiliteit! De Arminiuskerk zat vol met 120 enthousiaste collega's, allen geïnteresseerd in dit actuele en relevante onderwerp. De ochtend begon met een inspirerende toelichting van Hans Jeekel en zijn studenten van het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit, die het vraagstuk van rechtvaardige mobiliteit van verschillende kanten belichtten. We gingen dieper in op de complexe transitie waar mobiliteit zich in bevindt. Hoe zorgen we voor voldoende draagvlak voor de lasten, terwijl de

lusten evenredig worden verdeeld? En wat is de rol van de overheid in het garanderen van een basisniveau van mobiliteit voor iedereen? De discussies werden heet – het werd duidelijk dat rechtvaardige mobiliteit een onderwerp is dat veel vragen oproept en waar geen eenvoudige antwoorden voor zijn. Een belangrijk punt was de ervaren kloof tussen de thematische organisatie van onze afdeling en de integrale benadering die nodig is in de Rotterdamse wijken. Hoe kunnen we als afdeling beter aansluiten bij de behoeften van bewoners?



OP WEG NAAR EEN ANDERE INRICHTING VAN STRATEN EN VAN DE OPENBARE RUIMTE

Hans Jeekel en Marc van Waarden (met medewerking van Jasper de Bruin en Huub Siebelt)



auto en parkeren minder belangrijk gaat vinden, en de taak van straten voor het faciliteren van de fiets, voor klimaatadaptatie en de speelfunctie juist belangrijker gaat vinden. Marc en Hans hebben ook een presentatie gehouden op hun studiedag in Zoetermeer op 11 juni 2024.

LVM x VenhoevenCS x BOVAG

Amsterdam - 31/07/2024



Even daarna kwam een verzoek van de **kopgroep stedelijk beheer, waarin een aantal grote en grotere gemeenten samenwerken aan vernieuwingen in de openbare ruimte**. Ze wilden dit jaar voor hun studiedag de focus richten op mobiliteit en de stedelijke openbare ruimte. Jasper, Huub en Marc hebben een preadvies gemaakt over hoe eigenlijk straten en wijken ingericht zouden moeten worden als je de rol van straten voor doorstroming voor de

In de zomer kwam het architectenbureau **VenhoevenCS met een opdracht voor de BOVAG**. Felix, Marc en Tycho hebben gewerkt aan een uitgewerkte aanpak voor de ruimtelijke visie voor de BOVAG de komende 10 jaar. Het verhaal concentreerde zich op het vastgoed van de ondernemers. Waar kunnen de vestigingen van BOVAG- leden het best gelokaliseerd worden? Meer specifiek ging het om de

ruimtelijke uitwerking van technische ontwikkelingen; welke ontwikkeling gebeurt waar en waarom is dat en waaruit blijkt dat? En om de link tussen specifieke technische ontwikkelingen met specifieke branches; welke ontwikkelingen hebben vooral effect op welk type bedrijf en wat betekent dit voor hen qua investeringen, qua personeel, qua vastgoed.

Strateeg mobiliteit



En in de herfst 2024 kwam er een verzoek tot wat diepgaander samenwerking met het **team strategie mobiliteit van de provincie Zuid-Holland**. Ze gaan daar zogenaamde snelstudies maken, en willen dat we bij twee daarvan gaan meewerken. De eerste, die recent gestart is, gaat over de rol van nabijheid in mobiliteit, de tweede zal waarschijnlijk gaan over het verbeteren van de beladingsgraad van

vrachtauto's. Igor trekt dit traject, en Huub werkt mee met de eerste snelstudie. De tweede is geprogrammeerd voor begin 2025.

Dit zijn de grotere adviseringen. Op een lager pitje werken we nog met de Groen Links- fractie van de gemeente Utrecht, en neemt Finley deel aan het CROW Platform Brede Welvaart. En er komt mogelijk samenwerking met Connekt (Young Connect) en met het team Smart Mobility van Rijkswaterstaat.

Dit soort adviestrajecten vraagt altijd nogal veel organisatie. We constateerden in onze laatste gezamenlijke LVM – sessie daarover het volgende: *..” dat we vaak er lang over doen om samen met de organisatie die we willen adviseren de echte vraag die we moeten gaan beantwoorden helder te krijgen. Hier moeten we winst kunnen boeken door sneller die helderheid te creëren door scherp door te vragen. We moeten dus de intake beter en vooral korter gaan organiseren. We moeten zelf ook goed kijken welke verwachtingen we hebben; leveren we alleen een tekst op, of mogen we co – creëren. En het mooist is als we voort kunnen bouwen op werk wat we al gedaan hebben. Daarbij is een concreter traject beter dan vaag blijven, iets wat toch nogal eens aan de orde is. In dat laatste geval gaan we niet veel werk in de advisering steken. We gaan een standaardformulier maken voor de advisering, waarin we ook kijken naar welke vormen van advies we kunnen onderscheiden; kort- langer, tekst of co-creatie, vooral brainstorming. Belangrijk wordt dat we goed moeten beoordelen voor welke organisaties we kunnen blijven adviseren, nu er zo veel werkende LVM ‘ers komen – we moeten niet in loyaliteitsconflicten terechtkomen.”*. Dit wordt een belangrijk thema in 2025. We pakken dit op in de nieuwe structuur.

Apart traject



Lab Verantwoorde Mobiliteit

Open brief aan minister Madlener

4 juli 2024

Geachte minister Madlener,

Wij willen u graag feliciteren met uw benoeming tot minister van Infrastructuur & Waterstaat, en u op basis van het hoofdlijnenakkoord zeven ideeën aanreiken voor mobiliteit.

Toen het nieuwe rechtse kabinet aantrad hebben we als LVM al snel besloten om een korte open brief aan de nieuwe minister van I&W te richten, met daarin zeven suggesties voor verantwoorde mobiliteit die naar ons inzicht wel zouden passen binnen de denkframes van dit nieuwe conservatieve kabinet. We hebben in de nieuwsbrief van 9 september 2024 dit initiatief toegelicht. Daar is ook de Open Brief te vinden. Ons initiatief

heeft een goed contact met De Telegraaf opgeleverd. We hebben daar kunnen publiceren over één van onze suggesties, het er voor zorgen dat de beladingsgraad van vrachtauto's, nu onder de 50 %, omhoog gaat (Jasper). We ontvingen een bedankje van de nieuwe minister en wachten verder nog op een inhoudelijk antwoord van zijn kant.

Artikelen

Er zijn in de periode zeven artikelen verschenen waarvoor (leden van) het LVM in enigerlei vorm is gevraagd en die niet direct gekoppeld zijn aan notities. Twee artikelen verschenen in het tijdschrift

Vorbij de auto

Micha Arnoldus, Marc van Waarden, Huub Siebelt, Mees Paanakker

Ruimte en Wonen; het artikel **Vorbij De**

Smart Mobility Hub

'Ga voor fysieke, digitale en democratische integratie'

Auto waarin Micha, Marc, Huub en Mees een systeemperspectief schetsen, en het artikel over Smart Mobility Hubs, waarin Marc en Mees de huidige

hype tegen het licht houden. We verheugen ons op verdere samenwerking met dit tijdschrift van het kennisnetwerk Ruimte en Wonen. Hans leverde een bijdrage aan het nummer over smart Mobility van het tijdschrift van CROW, en droeg bij aan twee artikelen over zero- emissiezones in Fleet & Mobility en Automobiel Management. Karel Martens (klankbordgroep en Hans leverden een opiniebijdrage aan de Volkskrant over betaald rijden. En Felix en Hans kwamen in OV Magazine met een reactie op het rapport van een Europese NGO waarin de NS als één de slechts presterende spoorwegmaatschappijen van Europa werd gepresenteerd.

Over ons Netwerk

Volgers

Bij de start van deze periode hadden we iets meer dan 400 volgers, we zitten nu op 440 volgers, een 10 % groei. In 2024 zijn er per saldo 60 volgers bijgekomen. Dat de uiteindelijke groei wat geringer is lijkt te wijten aan een aantal opgeheven e- mail adressen. In mei 2024 hebben we een analyse van onze volgers uitgevoerd. We hebben bij de meeste categorieën een goede dekkinggraad. We kunnen nog winst boeken bij de Universiteit Utrecht, bij een aantal grotere steden, bij de provincies, bij de rechterkant van het politieke spectrum en bij de maatschappelijke organisaties. Bij de consultants, de bedrijven, de nationale overheden en de kennisinstellingen en wetenschappelijke instellingen hebben we een goede dekkinggraad, wat inhoudt dat nagenoeg alle relevante organisaties en personen ons volgen. De relevante professionals kennen ons en zijn in de gelegenheid ons te volgen. Dat gebeurt vanzelfsprekend echter zeker niet bij elke publicatie van onze kant. In 2025 gaan we ons bestand verder trachten uit te breiden in de geconstateerde leemten.

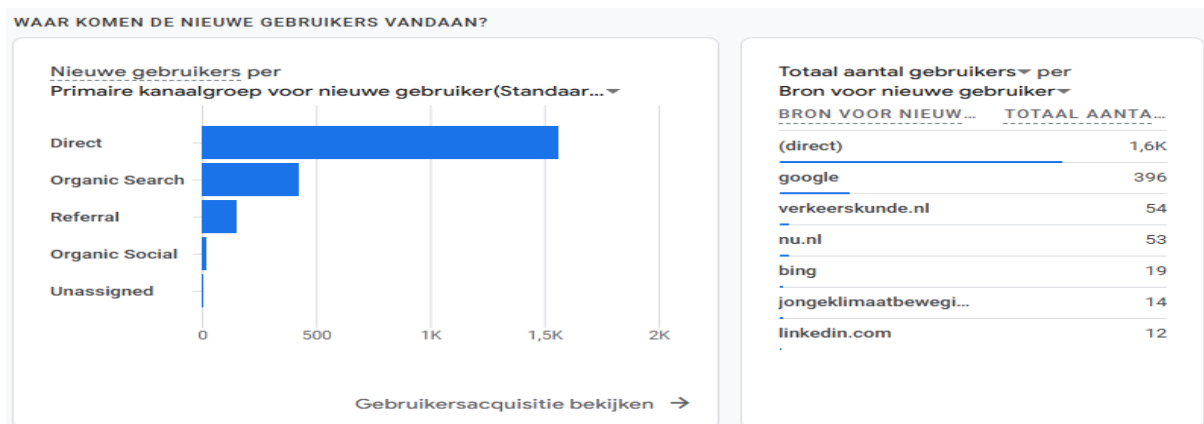
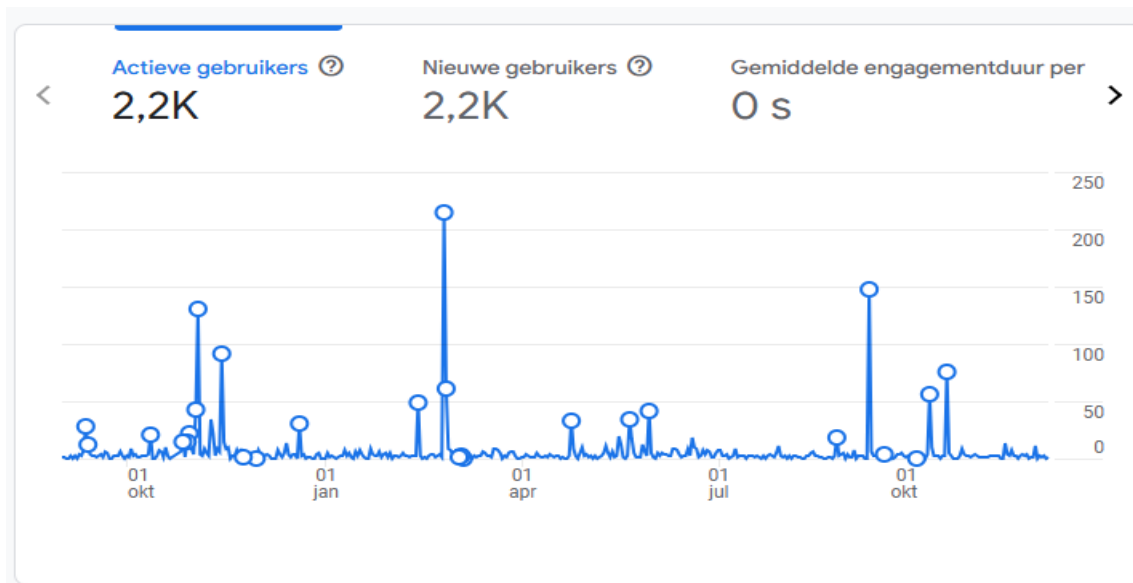
Overzichttabel volgers

Categorie	Aantal	Dekkinggraad
Overheden	103	Matige dekkinggraad. Overmaat aan I&W en RWS ontbreken van de meeste provincies, naast de 5 grote steden gemeenten puur random, EZK afwezig.
Kennisinstellingen	70	Echt goede dekkinggraad, alle essentiële instellingen aanwezig, SCP ontbreekt
Consultants	62	Uitstekende dekkinggraad, alle essentiële bureaus zijn vertegenwoordigd
Wetenschap	49	Uitstekende dekkinggraad. We missen eigenlijk alleen de TIL groep in Delft en zitten zwak in Utrecht.
Bedrijven en semi bedrijven	44	Goede dekkinggraad. Wel veel OV-bedrijven ontbreken, ook zwak in de transportbedrijven
Media	40	Goede dekkinggraad.

Overig	30	
LVM etc.	22	
Buitenland	8	
Maatschappelijke organisaties	6	Zwakke dekingsgraad.

Website

Na deze positieve resultaten een wat minder resultaat. Onze website wordt betrekkelijk slecht bezocht. In de afgelopen 15 maanden is de site 2200 maal bezocht, dat is gemiddeld 150 keer per maand. Met gemiddeld 5 bezoeken zitten we als LVM onder het nationaal gemiddelde voor websites dat op 6,9 bezoeken per dag schijnt te staan. De website heeft tot nu toe bij ons geen prioriteit gehad, aandacht bij de mobiliteitsprofessionals, onze volgers, en bij de professionele media is altijd belangrijker geweest. Maar we gaan in 2025 wel een inhaalslag uitvoeren. Bijgaand de resultaten over de periode (let wel hier tot 1 december 2024!).





De meeste gebruikers komen naar onze website via laptop of desktop (1700), via de mobiel komen er 500. En het valt natuurlijk op dat de meeste bezoekers komen als er een notitie wordt uitgebracht.

Media-aandacht

De media-aandacht voor het werk van het LVM is in de beschreven periode behoorlijk toegenomen. Belangrijk is dat we bij belangrijke media nu journalisten kennen en over hun directe contactgegevens beschikken. We zijn niet langer aangewezen op redactienummers. De media waarin aandacht was voor het werk van het LVM;

Algemeen; AD/Stentor, Telegraaf, Reformatorisch Dagblad, NU.nl, NPO Radio, Omroep HUMAN, Libelle

Mobiliteit algemeen; Verkeerskunde, Verkeersnet (nu Mobiliteit.nl), CROW Magazine, De Ingenieur

Ruimte en langzaam verkeer; Stadszaken, ROM Magazine, Ruimte en Wonen

Auto's; Autoweek, Automotive Management, Fleet & Mobility

Goederenvervoer; Nieuwsblad Transport, Logistiek.nl

Tot slot zijn kortgeleden de eerste contacten gelegd met de NOS, op hun verzoek.

Over onszelf

We gaven al aan; het LVM bestaat nu uit 19 personen, plus Hans. De leden staan onderaan dit document vermeld. Het LVM wordt zeker in 2025 meer een gezelschap van afgestudeerden dan van studenten. Daarmee verandert ook de focus en de mate waarin er tijd gestoken kan worden in het LVM. Waar we tot nu toe veel werk konden doen overdag verschuift dit naar de avonden. Wel praktisch is dat een fors deel van de afgestudeerden gaat werken of al werkt in het mobiliteitsveld.

We hebben in april 2024 besloten dat we verder willen met het LVM. Iedereen die nu deelneemt is gemotiveerd om een rol te spelen in de noodzakelijke transitie van het huidige auto- afhankelijke en stevig vervuilende mobiliteitssysteem naar een systeem van verantwoorde mobiliteit. We hebben ook geconstateerd dat dit wel een aanpassing in onze werkwijzen en onze structuur vraagt. Daarover gaat de vooruitblik.

Belangrijk voor ons is de klankbordgroep. In juni 2024 hebben we een eerste fysieke ontmoeting tussen LVM érs en leden van de klankbordgroep gehad. In die succesvolle ontmoeting hebben de leden van de klankbordgroep gepleit voor een inschakeling bij het maken van notities op een eerder moment. Dat wordt nu een standaardpraktijk waarbij we vanzelfsprekend kijken welke klankbordgroep- leden bij welke notitie zullen worden ingeschakeld. In de ontmoeting hebben we ook een intern opgestelde SWOT- analyse gedeeld. Daaruit kwam naar voren naar voren dat er nog zwaktes waren bij de continuïteit, het eigenaarschap voor het totale werk van het LVM, en dat de aanwezigheid in de sociale media nog zwak was. We hebben besloten elk jaar een bijeenkomst tussen LVM en klankbordgroep te houden.

Ook zijn er de vrienden van het LVM. Daarin zijn nu een aantal oud- LVM érs en mensen die aan de vooravond van het LVM hebben meegedraaid verenigd. In totaal gaat het nu om zeven mensen. We denken nog na over vormen om hen betrokken te houden. Ad hoc zijn ze soms al betrokken bij notities of advisering.

Voor de nabije toekomst wordt van belang dat met het gedeeltelijk terugtreden van Hans de focus verschuift van gerichtheid van elke LVM 'er op Hans naar een gerichtheid meer op elkaar. In dat proces zal gaan helpen dat we vaker ontmoetingen zullen organiseren.

Tot slot is er in de zomer van 2024 voor het eerst een excursie voor de LVM 'ers georganiseerd. Deze eerste excursie ging naar de vestiging van Vos Logistics in Oss, waar we zagen hoe een grote transporteur en logistieke dienstverlener zich voorbereid op de toekomst. We willen jaarlijks een LVM- excursie organiseren.

Vooruitblik

De grote verandering per nieuwjaar 2025 is dat de eindverantwoordelijkheid voor het LVM zal verschuiven van Hans naar een team van in totaal 9 LVM' ers die allen een duidelijke taak op zich gaan nemen. Dit is het einde van een proces dat al in 2024 voorzichtig is gestart. Hans wil meer tijd buiten het LVM gaan besteden, maar Hans zal zeker niet geheel terugtreden; er zijn hierover goede afspraken

Taak	Verantwoordelijke(n)	Ondersteuning
1. Notities en nieuwsbrieven	Felix	Huub (en Jasper)
2. Advies en consultatie	Igor	(Jasper)
3. Website, social media en eindredactie	Max O.	(Jasper)
4. Volgers en reguliere media	Hans	Igor (en Tycho)
5. Werving nieuwe LVM'ers	Finley	Micha (en Tycho)
6. Onboarding nieuwe LVM'ers	Micha	Felix (en Tycho)
7. Coördinatie masterclasses	Huub	Micha (en Tycho)
8. Overzicht en LVM netwerk	Jasper en Tycho	-

gemaakt. Voor elke taak heeft de taakverantwoordelijke een werkplan voor 2025 gemaakt. Deze plannen zijn de basis voor het **werkplan LVM 2025** dat is opgesteld door de centrale coördinatoren Jasper en Tycho, en dat de basis vormt voor het werk voor 2025.

In 2025 willen we 5 notities uitbrengen, 10 nieuwsbrieven maken, en 5 adviestrajecten realiseren. We willen de leemten in het bestand van onze volgers gaan vullen, en het werk voor de advisering verder stroomlijnen. Verder gaan we nieuwe leden voor het LVM werven. We hebben een proces van introductie voor de nieuwe leden (onboarding) afgesproken. We gaan ook de website vernieuwen en meer werk maken van onze aanwezigheid op sociale media. En we gaan het systeem van interne masterclasses aanpassen. Er komen naast educatieve masterclasses nu ook opiniërende masterclasses. We hebben bij onze ambities heel goed gekeken naar de beschikbare tijd, en zijn daar realistisch in geweest. Je zult dan ook in 2025 veel van ons horen en lezen.

Deelnemers Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit

Brianna Mawra, afgestudeerd, master Planologie, Universiteit van Amsterdam

Camille Kleibergen, afgestudeerd, Master Urban Mobility Transitions, Aalto University en KTH Stockholm

Finley Davis, afgestudeerd, master Planologie, Universiteit van Amsterdam

Felix Marseille, afgestudeerd, master Infrastructure Planning, RU Groningen, en studierend master Transport Economics, VU Amsterdam

Hugo Hulleman, afgestudeerd, master Urban Systems and Real Estate, TU Eindhoven

Huub Siebelt, afgestudeerd master Planologie, Universiteit van Amsterdam

Igor Koster, master Complex Systems Engineering and Management, TU Delft

Jasper de Bruin, master Complex Systems Engineering and Management, TU Delft

Marc van Waarden, afgestudeerd, Master Planologie, Universiteit van Amsterdam

Max Olzheim, master Metropolitan Analysis, Design and Engineering TU Delft/WUR

Max Rood, afgestudeerd master Infrastructure Planning, RU Groningen

Mees Paanakker, afgestudeerd, master Bouwkunde, TU Delft

Micha Arnoldus, afgestudeerd, master Engineering Policy Analysis, TU Delft

Michelle van Ardenne, afgestudeerd master Urban Mobility transitions, KTH Stockholm en TU Eindhoven

Sander Schepers, afgestudeerd master Sustainable Energy Technology, TU Eindhoven

Sloane Woerdeman, afgestudeerd, master Planologie, Universiteit van Amsterdam

Tom de Rijk, afgestudeerd, masters Real Estate en Innovation Sciences, TU Eindhoven

Tycho Smokers, afgestudeerd master Automotive, TU Eindhoven

Willem Arts, afgestudeerd master Innovation Sciences, TU Eindhoven

Hans Jeekel, Hoogleraar emeritus Societal Aspects of Smart Mobility, TU Eindhoven