

Gemeente Amsterdam

Doelgroeponderzoek Deelvervoer Amsterdammers

Maart 2021

Colofon

In opdracht van

Gemeente
Amsterdam

Projectcode

GEM2049 Doelgroeponderzoek Deelvervoer

Opdrachtgever(s)

10.2.e

CHOICE Insights + Strategy

10.2.e

Management Summary

Trigger Amsterdammers met gedifferentieerde boodschap over beschikbaarheid, besparing en specifieke gebruikssituaties

Doelstellingen

- Inzicht geven in het (deel)mobiliteitsgedrag van de (deel)doelgroepen (**behaviour**).
- Vaststellen in hoeverre de onderscheiden doelgroepen kennis hebben en bewust zijn van de deelmobiliteitsopties en de voor- en nadelen (**motivation & ability**).
- Vaststellen welke deelgroepen er zijn in (deel)mobiliteitsgedrag, kennis en attitude en wat hun kenmerken zijn (**segmentatie & persona's**).
- Vaststellen welke factoren in welke mate invloed hebben op (deel)mobiliteitskeuzes en -gedrag (**motivation & ability**).
- Inzichtelijk maken hoe Gemeente Amsterdam de meest kansrijke deel-groepen kan bereiken én stimuleren (**aantal x impact**).
- Handreikingen voor een gedifferentieerde campagne-aanpak op basis van persona's om de mobiliteitstransitie te versnellen (***doel*persona's**)

Uitvoering & steekproef - Amsterdammers

- Populatie: inwoners Amsterdam 18+
- Kwantitatieve online enquête, netto steekproefomvang (na schoning) N=1.206
- Datacollectieperiode van 30 november tot 10 december 2020

Forenzen

- Nederlanders 18+ die Amsterdam bezoeken voor werk of zakelijke doeleinden
- Kwantitatieve online enquête, netto steekproefomvang (na schoning) N=403

Dagjesmensen

- Nederlanders 18+ die Amsterdam bezoeken voor recreatie of onderwijs
- Kwantitatieve online enquête, netto steekproefomvang (na schoning) N=718

Resultaten - Amsterdammers

- Vrijwel iedereen is bekend met deelvervoer, de helft is hier positief over en gebruikt het al (wel eens). Dit voornamelijk om kosten te besparen en vanwege milieuvoordelen. Ruim op de 10 staat open voor vervanging auto door deelvervoer.
- Stimuleer deelvervoer met communicatie over brede beschikbaarheid, kostenbesparing en inzetbaarheid in specifieke gebruikssituaties.
- Deelvervoer kan gestimuleerd worden door *'de deelvervoer journey'* efficiënter te maken met mobiliteitshubs, MaaS en de bewustwording van de huidige autokosten.

Forenzen

- Vrijwel iedereen is bekend met deelvervoer, een derde is positief hierover en ruim een kwart gebruikt het wel eens. Dit om kosten te besparen en altijd een parkeerplaats te hebben. 6% zou auto vervangen door deelvervoer.
- Trigger deelvervoer met communicatie over mogelijke vergoeding vanuit werkgever, digitaal en efficiënt order proces en brede beschikbaarheid deelvervoer.
- Maak deelvervoer efficiënter met mobiliteitshubs en MaaS en vergroot bewustheid van kosten eigen auto om gebruik deelvervoer te stimuleren.

Dagjesmensen

- Vrijwel iedereen is bekend met deelvervoer, een derde is positief hierover en een kwart gebruikt het al (wel eens). Dit voornamelijk om kosten te besparen en vanwege milieuvoordelen. 6% staat open voor vervanging van de eigen auto door deelvervoer.
- Trigger deelvervoer met communicatie over mogelijke vergoeding van werkgever, digitaal order proces en informatie over e-vervoer waarmee men niet hoeft te tanken.
- Stimuleer deelvervoer middels mobiliteitshubs, MaaS en door inzicht te verschaffen in huidige autokosten.

Management Summary

Versimpel en vergemakkelijk de *deelvervoer journey* met informatie over gebruik en gemak deelvervoer en Mobiliteitshubs

Aanbevelingen - Amsterdammers

- Verhoog kennis over het gebruik en gemak van de diverse deelmobiliteiten om de drempel (motivation + ability) voor gebruik van deelvervoer te bereiken.
- Trigger gedrag bij voldoende motivation + ability met gedifferentieerde campagnes voor de drie segmenten. Richt deze campagnes op beschikbaarheid, voordelen, keuzevrijheid en kostenbesparing.

Forenzen

- Stimuleer deelvervoergebruik onder forenzen door de *deelvervoer journey* te versimpelen en vergemakkelijken. Zet Mobiliteitshubs in om forenzen keuzevrijheid in modaliteit te geven en te laten ervaren dat deelvervoer breed beschikbaar is voor vervoer in Amsterdam.
- Zet met communicatie in op kostenbesparing, gemak van deelvervoer en maak forenzen bewust van de brede beschikbaarheid met bijvoorbeeld een real-time digitale kaart waarop te zien is waar welk deelvervoer beschikbaar is.

Dagjesmensen

- Maak dagjesmensen bewust van de kostenvoordelen per reis naar/in Amsterdam via bijvoorbeeld een reiskosten-calculator.
- Focus in berichtgeving op het gemak en beschikbaarheid van deelvervoer en hoe men bij mobiliteitshubs buiten de stad gemakkelijker en goedkoper kan parkeren dan in de stad.

Inhoudsopgave

01. Management Summary 5

02. Opzet & uitvoering 7

0.3 Resultaten 9
- 3.1 Segmenten 10
- 3.2 Bezit & gebruik modaliteiten 14
- 3.3 Kennis, houding & gedrag deelvervoer 18
- 3.4 Triggers gebruik deelvervoer 28

01 Management toplines

Toplines

Bijna iedereen kent deelvervoer, gebruik voornamelijk vanwege kostenbesparing en milieuvoordelen

Mobiliteitsgebruik – Amsterdammers

- **In Amsterdam:** OV (72%), fiets (70%), Auto (52%).
- **Vanuit:** Auto (57%), OV (52%), fiets (19%).

Forenzen

- **In Amsterdam:** OV (34%), auto (19%), fiets (14%).
- **Vanuit:** OV (33%), Auto (29%), NS business card (9%).
- **Naar:** Auto (64%), OV (49%), fiets, NS business card (16%).

Dagjesmensen

- **In Amsterdam:** OV (42%), auto (15%), fiets (7%).
- **Vanuit:** OV (34%), Auto (19%), fiets, NS business card (2%).
- **Naar:** OV (64%), Auto (53%), fiets en NS businesscard (4%).

Kennis & gedrag deelmobiliteit – Amsterdammers

- 96% kent minimaal 1 vorm van deelvervoer, 53% gebruik.
- **Kennis deelvervoer:** OV-fiets (91%), deelauto (85%), deelfiets (68%).
- **Gebruik deelvervoer:** OV-fiets (36%), deelauto (22%), deelscooter, deelfiets (16%).

Forenzen

- 95% kent minimaal 1 vorm van deelvervoer, 27% gebruik.
- **Kennis deelvervoer:** OV-fiets (91%), deelauto (79%), deelfiets (61%).
- **Gebruik deelvervoer:** OV-fiets (17%), (zakelijke) deelauto (7%)

Dagjesmensen

- 95% kent minimaal 1 vorm van deelvervoer, 24% gebruik.
- **Kennis deelvervoer:** OV-fiets (92%), deelauto (81%), deelfiets (60%).
- **Gebruik deelvervoer:** OV-fiets (17%), (zakelijke) deelauto (5%).

Redenen (non-)gebruik – Amsterdammers

- **Motivatie gebruik:** Geen parkeerkosten (6,8), kosten besparen (6,4), milieuvoordelen (6,3).
- **Non-gebruik:** Gemak bezit eigen vervoer (7,0), onzekerheid beschikbaarheid deelvervoer (6,8), gehecht aan eigen vervoer en nadelen e-deelauto (6,7)

Forenzen

- **Motivatie gebruik:** Geen parkeerkosten (6,2), kosten besparen (6,1), altijd parkeerplaats (5,9)
- **Non-gebruik:** Gemak bezit eigen vervoer (7,7), gehecht aan eigen vervoer (7,3), onzekerheid beschikbaarheid deelvervoer (7,0)

Dagjesmensen

- **Motivatie gebruik:** Kosten besparen (6,3), geen parkeerkosten (6,0), milieuvoordelen (6,0)
- **Non-gebruik:** Gemak bezit eigen vervoer (7,6), gehecht aan eigen vervoer (7,3), onzekerheid beschikbaarheid deelvervoer (7,0)

Segmenten Amsterdammers en kansrijke triggers voor gebruik deelvervoer

- **Fervente autorijders:** gebruiken zowel in (87%) als vanuit (100%) Amsterdam vaak de auto.
- **Triggers:** deelauto altijd beschikbaar, keuzevrijheid /flexibiliteit keuze in deelvervoer en kostenbesparing.

- **Stadse fietsers:** combineren (OV-)fiets en OV voor vervoer.
- **Triggers:** keuzevrijheid/flexibiliteit keuze in deelvervoer, gebruik deelvervoer in situaties waar men niet op tijd hoeft te zijn en informatie over voordelen.

- **Koplopers:** gebruiken al relatief vaak deelmodaliteiten. OV-fiets (37%), deelauto (29%), deelfiets en –scooter (27%)
- **Triggers:** sneller op eindbestemming dan met OV, deelvervoer altijd beschikbaar, gebruik deelvervoer bij grote afstand tot OV-verbinding.

02 Opzet & uitvoering

Opzet & uitvoering

Centrale vraag, doelstellingen en uitvoering

Centrale vraag

Op welke wijze kan Gemeente Amsterdam de mobiliteitstransitie van bezit naar gebruik versnellen via een gedifferentieerde communicatiestrategie voor deelmobiliteit?

Doelstellingen

- Inzicht geven in het (deel)mobiliteitsgedrag van de (deel)doelgroepen (**behaviour**).
- Vaststellen in hoeverre de onderscheiden doelgroepen kennis hebben en bewust zijn van de deelmobiliteitsopties en de voor- en nadelen (**motivation & ability**).
- Vaststellen welke deelgroepen er zijn in (deel)mobiliteitsgedrag, kennis en attitude en wat hun kenmerken zijn (**segmentatie & persona's**).
- Vaststellen welke factoren in welke mate invloed hebben op (deel)mo- biliteitskeuzes en -gedrag (**motivation & ability**).
- Inzichtelijk maken hoe Gemeente Amsterdam de meest kansrijke deel- groepen kan bereiken én stimuleren (**aantal x impact**).
- Handreikingen voor een gedifferentieerde campagne-aanpak op basis van persona's om de mobiliteitstransitie te versnellen (***doel*persona's**)

Populatie & steekproef

- Inwoners gemeente Amsterdam 18+
- Kwantitatieve online enquête, N=1.206
- Nauwkeurigheidsmarge 3,0% (bij 95% betrouwbaarheid)

Datacollectieperiode

30 november – 10 december 2020

Weging

De kwantitatieve resultaten zijn gewogen naar leeftijd, opleiding en geslacht.

De correctie is toegepast om te zorgen voor voldoende waarnemingen per doelgroep en voor een representatieve distributie van de steekproef.

03 Resultaten

Segmenten & Persona's

Segment 1: Fervente Autorijders

Fervente autorijder verdient vaker boven modaal dan Stadse fietser en Actieve deler

N=311



18-34 – 32%



35-54 – 36%



55+ – 33%





Modaliteiten bezit
Top 3



100%



89%



24%

Gebruik modaliteiten

Binnen A'dam - Top 3



87%



87%



81%

Vanuit A'dam - Top 3



100%



52%



20%

Deelvervoer

Kennis - Top 3



95%



89%



71%

Gebruik- Top 3



31%



18%



Zakelijke deelauto
14%



Laag – 20%
Midden – 28%
Hoog – 52%



Beneden modaal – 18%
(Bijna) modaal – 34%
Boven modaal – 48%



Inwonend – 5%
Alleenstaand – 38%
Gehuwd/samenwonend - 58%

Centrum	8%	Zuid	13%
Noord	14%	Oost	10%
West	13%	Zuidoost	8%
Nieuw West	24%		

CHOICE

Anne Fleur – Jonge Fervente Autorijder

Fervente autorijder, 27-jaar, bezit een auto

8% totale steekproef

18-34 – 100%
Gemiddeld: 27 jaar

34% 66% 100%

Hoog – 58%

Boven modaal – 50%

Gehuwd/samen-wonend - 52%

Nieuw-West 26%
West 14%



Anne-Fleur is 27 jaar, heeft haar Master behaald en verdient een bovenmodaal inkomen. Ze woont samen met haar partner Leo in een appartement in Nieuw-West en heeft veel gelijkgestemde vriendinnen met jonge thuiswonende kinderen maar tevens veel vrienden die alleen wonen. Anne-Fleur heeft een auto om familie, vrienden of kennissen te bezoeken, om te winkelen of naar werk te reizen. Ze weet van het bestaan van de verschillende deelmodaliteiten en heeft ervaring met het gebruik van een deelauto, -scooter en OV-fiets. Ondanks de bekendheid en gebruik van deelvervoer, heeft ze geen concrete plannen om haar huidige auto de deur uit te doen.

Jonge Fervente Autorijders en Jonge Koplopers verschillen met name in hun gebruik van 'eigen' modaliteiten en deelvervoer. Jonge koplopers gebruiken alle deelmodaliteiten al vaker dan Jonge Fervente Autorijders. Fervente Autorijders gebruiken zowel binnen als vanuit Amsterdam vaker de auto en het OV. Binnen Amsterdam gebruiken ze ook vaker de fiets. Behalve voor de zakelijke deelauto en deelbakfiets zijn ze zich even bewust van de aanwezigheid van de verschillende deelmodaliteiten.

Deelvervoer

Gebruik- Top 3		Kennis - Top 3	
fiets	50%	fiets	94%
	25%		86%
	24%		77%

Gebruik modaliteiten

Binnen A'dam		Vanuit A'dam	
	93%		99%
	89%		67%
	88%		NS BC 30%

Nadelen deelvervoer

1. Beschikbaarheid (48%)
10.2.b Kosten (19%)
3. Hygiëne (13%)

Redenen non-gebruik

10.2.b
1. Gemak van bezit eigen vervoermiddel & Onzekerheid beschikbaarheid
3. Gehecht aan bezit eigen vervoermiddel

Triggers deelvervoer

1. Keuzevrijheid/flexibiliteit deelvervoer
2. Meer info over milieuvoordelen
3. Hoeft niet op tijd te zijn

Hendrik – Oudere Fervente Autorijder

Fervente autorijder, 54-jaar, bezit een auto

18% totale steekproef

35+ – 100%
Gemiddeld: 54 jaar

56% 34% 100%

Hoog – 49%

Boven modaal – 46%

Gehuwd/samen-wonend zonder kinderen – 31%
Alleenstaand zonder kinderen – 31%

Noord	18%
Zuid	14%



Hendrik is 54 jaar, heeft zijn HBO afgerond en verdient bovenmodaal. Hij woont samen met een partner, zonder kinderen in een ruim appartement of rijwoning Noord of Zuid. De vriendenkring bestaat hoofdzakelijk uit stellen en alleenstaanden zonder kinderen. Hij heeft een (hogere) middenklasse auto en gebruikt de auto voor bezoek aan familie, vrienden en kennissen buiten de stad. Hendrik is goed geïnformeerd over de aanwezigheid van deelvervoer. Hij heeft zich verdiept in de voor- en nadelen van deelvervoer maar het ongemak van een deelauto (beschikbaarheid, weinig gepercipieerde flexibiliteit) weegt zwaarder dan de voordelen van een eigen auto die altijd 'voor de deur' staat.

Oudere fervente autorijders hebben lagere intentie om deelvervoer te (gaan) gebruiken dan de rest van de Amsterdammers.

Deelvervoer

Gebruik- Top 3		Kennis - Top 3	
fiets	22%	fiets	95%
	15%		90%
Zakelijke deelauto	12%		69%

Gebruik modaliteiten

Binnen A'dam		Vanuit A'dam	
	86%		100%
	84%		46%
	78%		19%

Nadelen deelvervoer

1. Beschikbaarheid (56%)
2. Kosten (20%)
3. Geen eigendom (6%)

10.2.b

Redenen non-gebruik

1. Gemak van bezit eigen vervoermiddel
2. Onzekerheid beschikbaarheid
3. Gehecht aan bezit eigen vervoermiddel

Triggers deelvervoer

1. Deelvervoer altijd beschikbaar
2. Meer keuzevrijheid /flexibiliteit deelvervoer

CHOICE

Segment 2: Stadse fietsers

Stadse fietser verdient vaker beneden modaal en is vaker alleenstaand dan Fervente autorijder en Actieve deler

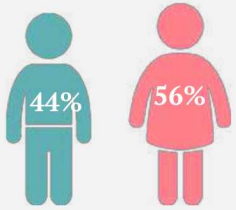
N=449



18-34 – 37%

35-54 – 33%

55+ – 30%



Modaliteiten bezit
Top 3

90%

44%

17%

Gebruik modaliteiten

Binnen A'dam - Top 3

91%

82%

Uber 33%

Vanuit A'dam - Top 3

63%

21%

17%

Deelvervoer

Kennis - Top 3

fiets 94%

85%

65%

Gebruik- Top 3

fiets 39%

18%

11%

11%

Laag – 23%
Midden – 30%
Hoog – 47%

Beneden modaal – 37%
(Bijna) modaal – 35%
Boven modaal – 29%

Inwonend – 8%
Alleenstaand – 52%
Gehuwd/samenwonend - 40%

Centrum	14%	Zuid	12%
Noord	18%	Oost	14%
West	13%	Zuidoost	8%
Nieuw West	17%		

Soeraya – Jonge stadse fietser

Stadse fietser, 26-jaar, bezit geen auto

14% totale steekproef

18-34 – 100%
Gemiddeld: 26 jaar

32% 68% 50%

Hoog – 55%

(Bijna) modaal –39%

Alleenst. zonder kinderen - 21%
Studentenhuis, woongem. – 19%

West 17%
Noord 16%



Soeraya is 26 jaar, heeft haar Master behaald en verdient ongeveer modaal. Ze is alleenstaand, young professional en woont in een appartement in West. Soeraya heeft de luxe dat ze alleen woont, maar veel van haar gelijkgestemde vrienden wonen nog in een studentenhuis of woongemeenschap. Ze verplaatst zich in de stad op haar fiets om te winkelen, uitgaan en voor werk. Ze weet van het bestaan van de verschillende vormen van deelvervoer en gebruikt al wel eens een deelauto -scooter of de OV-fiets. Desondanks heeft ze (nog) niet echt een uitgesproken mening over deelvervoer. Ze twijfelt of ze zelf een auto moet gaan aanschaffen (kosten en onderhoud) en deze twijfel wordt gevoed doordat binnen haar vriendenkring ongeveer de helft wel een auto bezit.

Jonge stadse fietsers wonen vaker in een studentenhuis of woongemeenschap dan de rest van de Amsterdammers.

Deelvervoer

Gebruik- Top 3		Kennis - Top 3	
fiets	58%	fiets	96%
	23%		82%
	20%		81%

Gebruik modaliteiten

Binnen A'dam		Vanuit A'dam	
	92%		75%
	85%		27%
Uber	51%		19%

Nadelen deelvervoer

1. Beschikbaarheid (54%)
2. Kosten (24%)
3. Hygiëne (9%)

Redenen non-gebruik

1. Gemak van bezit eigen vervoermiddel
2. Onzekerheid beschikbaarheid
3. Gehecht aan bezit eigen vervoermiddel

Triggers deelvervoer

1. Hoeft niet op tijd te zijn
2. Sneller op eindbestemming

Anneke en Pim – Stadse Fietsers met auto

Stadse fietsers, 50-jaar, bezitten een auto

17% totale steekproef

18+ – 100%
Gemiddeld: 50 jaar

42% 58% 100%

Hoog – 44%

(Bijna) modaal – 44%

Gehuwd/samen wonen – 54%

Oost	15%
West	14%



Anneke en Pim zijn 50 jaar, hebben HBO afgerond en verdienen modaal. Ze wonen samen in Oost of West. Ze zijn bekend met de verschillende deelmodaliteiten, maar houden vast aan het bezit van hun eigen auto. Ze gebruiken de auto namelijk voor bezoek aan familie, vrienden en kennissen buiten de stad en willen voor gebruik van een auto niet afhankelijk zijn van 'derden', vrijheid staat hoog in het vaandel. Binnen de stad doen ze alles op de fiets en zien daarom deelvervoer niet direct als aanvullende modaliteit.

Deelvervoer

Gebruik- Top 3		Kennis - Top 3	
fiets	29%	fiets	91%
	15%		83%
	11%		65%

Gebruik modaliteiten

Binnen A'dam		Vanuit A'dam	
	92%		49%
	76%		39%
	37%		14%

Nadelen deelvervoer

1. Beschikbaarheid (56%)
2. Kosten (17%)
3. Hygiëne (7%)

10.2.b

Redenen non-gebruik

1. Gemak van bezit eigen vervoermiddel
2. Gehecht aan bezit eigen vervoermiddel
3. Onzekerheid beschikbaarheid & Nadelen E-auto

Triggers deelvervoer

1. Meer keuzevrijheid/flexibiliteit deelvervoer
2. Hoeft niet op tijd te zijn
3. Sneller op eindbestemming

Lisa – Stadse Fietser zonder auto

Stadse fietser, 45-jaar, bezit geen auto

21% totale steekproef

18+ – 100%
Gemiddeld: 45 jaar

45% 55% 0%

Hoog – 49%

Beneden modaal – 49%
(Bijna) modaal – 28%

Alleenstaand – 68%
Alleenst. zonder kinderen – 54%

Centrum	21%
Noord	16%



Lisa is 45 jaar, heeft een universitaire bachelor afgerond en verdient ondanks haar hoge opleiding beneden modaal tot modaal. Ze woont alleen zonder kinderen in het centrum. Ze gebruikt haar fiets voor al haar bezigheden, van boodschappen tot het bezoek aan vrienden en om te gaan sporten. Ze is bekend met de verschillende deelmodaliteiten en gebruikt naast haar fiets af en toe een deelauto. Ze staat positief tegenover deelvervoer maar maakt er relatief weinig gebruik van omdat haar leven zich hoofdzakelijk in de stad afspeelt.

Deelvervoer

Gebruik- Top 3		Kennis - Top 3	
fiets	47%	fiets	96%
	21%		87%
	11%		66%

Gebruik modaliteiten

Binnen A'dam		Vanuit A'dam	
	91%		74%
	87%		26%
Uber	33%		NS BC 10.2.b %

Nadelen deelvervoer

1. Beschikbaarheid (54%)
10.2.b 2. Kosten (17%)
3. Hygiëne (8%)

Redenen non-gebruik

1. Onzekerheid beschikbaarheid
2. Gemak van bezit eigen vervoermiddel (fiets/scooter/motor)
3. Gehecht aan bezit eigen vervoermiddel/kosten onbekend/nadelen E-auto

Triggers deelvervoer

10.2.b 1. Kosten besparen
2. Deelvervoer altijd beschikbaar

Segment 3: Koplopers

Actieve deler is vaker gehuwd/samenwonend met kinderen jonger dan 12 jaar dan Stadse fietser en Fervente autorijder

N=364

18-34 – 46%

35-54 – 33%

55+ – 21%

59%

41%

Modaliteiten bezit
Top 3

90%

58%

30%

Gebruik modaliteiten

Binnen A'dam - Top 3

66%

45%

Uber 39%

Vanuit A'dam - Top 3

70%

39%

NS business card
29%

Deelvervoer

Kennis - Top 3

fiets 83%

82%

Zakelijke deelauto
74%

Gebruik- Top 3

fiets 37%

29%

27%

27%

Laag – 21%
Midden – 35%
Hoog – 44%

Beneden modaal – 24%
(Bijna) modaal – 39%
Boven modaal – 37%

Inwonend – 8%
Alleenstaand – 39%
Gehuwd/samenwonend - 54%

Centrum	13%	Zuid	6%
Noord	12%	Oost	10%
West	13%	Zuidoost	4%
Nieuw West	15%		

Rik – Jonge Koploper

Koploper, 30-jaar, bezit een auto

14% totale steekproef

18-34 – 100%
Gemiddeld: 30 jaar

54% 46% 90%

Hoog – 52%

(Bijna) modaal –43%

Gehuwd/samen met kind <12 jaar - 23%
Alleens. geen kind – 19%
Gehuwd/samen geen kind – 18%

Centrum 18%
West 13%

CHOICE



Rik is 30 jaar, heeft zijn HBO afgerond en verdient (bijna) modaal. Hij woont met zijn vriendin Alice en baby Philip in het Centrum of West. Bijna evenveel vrienden wonen nog alleen of samen met/zonder kinderen. Hij bezit een auto en gebruikt deze hoofdzakelijk voor woon- werkverkeer maar ook om met de baby op bezoek te gaan bij familie in en buiten de stad. Hij is zich bewust van de verschillende mogelijkheden van deelmobiliteit en maakt hier af en toe gebruik van. Hij ziet zeker de voordelen in van een deelauto maar twijfelt erg om zijn auto weg te doen. Zijn eigen auto biedt namelijk veel meer gemak voor reizen met zijn kind. Desondanks overweegt hij om de auto de deur uit te doen, ook in verband met kosten.

Jonge koplopers hebben hogere intentie om deelvervoer te (gaan) gebruiken dan de rest van de Amsterdammers. Daarnaast gebruiken de nog studerende koplopers hun auto vaker om naar hun studie te gaan dan studenten in de andere segmenten.

Deelvervoer

Gebruik- Top 3		Kennis - Top 3	
fiets	44%		84%
	35%	fiets	84%
	34%	Zakelijke deelauto	80%

Gebruik modaliteiten

Binnen A'dam		Vanuit A'dam	
	74%		75%
Uber	53%		50%
	44%	NS BC	41%

Nadelen deelvervoer

1. Beschikbaarheid (26%)
2. Kosten (8%)
3. Hygiëne (7%)

Redenen non-gebruik

1. Onzekerheid beschikbaarheid
2. Gemak van bezit eigen vervoermiddel (fiets/scooter/motor)
3. Gehecht aan bezit eigen vervoermiddel/kosten onbekend/nadelen E-auto

Triggers deelvervoer

1. Deelvervoer altijd beschikbaar
2. Afstand tot OV-verbinding te groot
3. Sneller op eindbestemming

Fatima en Dustin – Koplopers met auto

Koplopers, 40-jaar, bezit een auto

27% totale steekproef

18+ – 100%
Gemiddeld: 40 jaar

60% 40% 100%

Midden – 36%
Hoog – 46%

(Bijna) modaal –38%
Boven modaal – 40%

Gehuwd/samen wonend met kinderen - 33%

Nieuw-West 16%
Centrum/West 13%



Fatima en Dustin zijn 40 jaar, hij heeft MBO (24%) afgerond en zij HBO (22%), de een verdient boven modaal en de ander (bijna) modaal. Ze wonen samen in Nieuw-West met hun jonge kinderen. Veel van hun vrienden hebben tevens thuiswonende kinderen. In de stad gebruiken ze auto om te winkelen en het bezoeken van familie en vrienden. Ze zijn bekend met de verschillende deelmodaliteiten en maken hier ook al wel eens gebruik van. Ze weten de verschillende modaliteiten goed te vinden en gebruiken deze door elkaar. Bijna de helft (47%) heeft ook een tweede of derde auto. Ondanks hun huidige gebruik van deelmobiliteit zijn ze er nog niet helemaal over uit of ze (een van de) de auto(s) weg doen. Een belangrijke belemmering vormt de beschikbaarheid van een deelauto en de kosten maar ze staan over het algemeen (zeer) positief tegenover deelvervoer.

Deelvervoer

Gebruik- Top 3		Kennis - Top 3	
fiets	38%	fiets	84%
	30%		81%
	27%	Zakelijke deelauto	74%

Gebruik modaliteiten

Binnen A'dam		Vanuit A'dam	
	74%		78%
	44%		39%
Uber	39%		NS BC 29%

Nadelen deelvervoer

1. Beschikbaarheid (21%)
2. Kosten (9%)
3. Geen eigendom (6%)

Redenen non-gebruik

1. Gehecht aan bezit eigen vervoermiddel, Gemak eigen vervoermiddel & Nadelen E-auto

Triggers deelvervoer

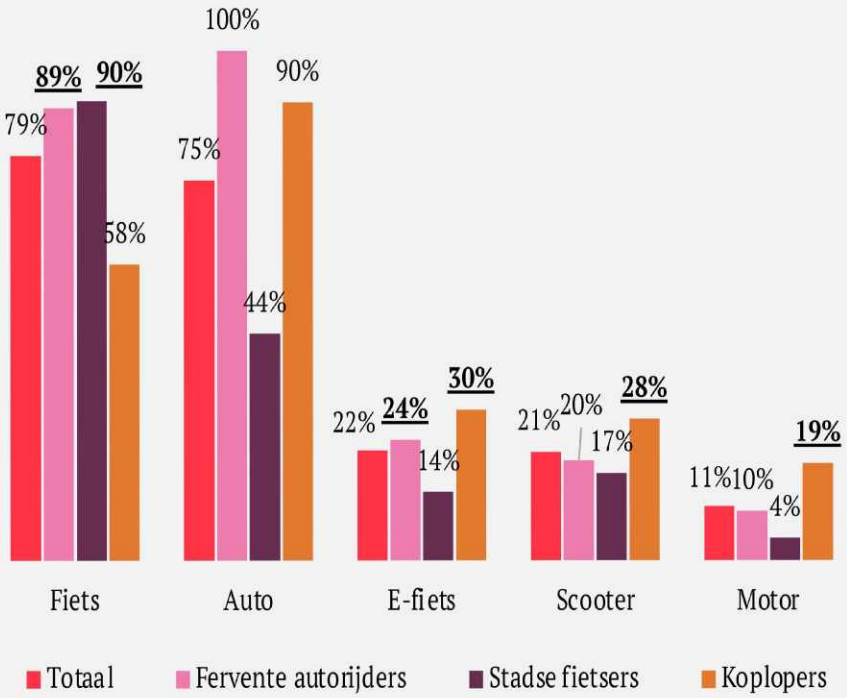
1. Deelvervoer altijd beschikbaar
2. Sneller op eindbestemming
3. Meer info over milieuvoordelen

Bezit & gebruik modaliteiten

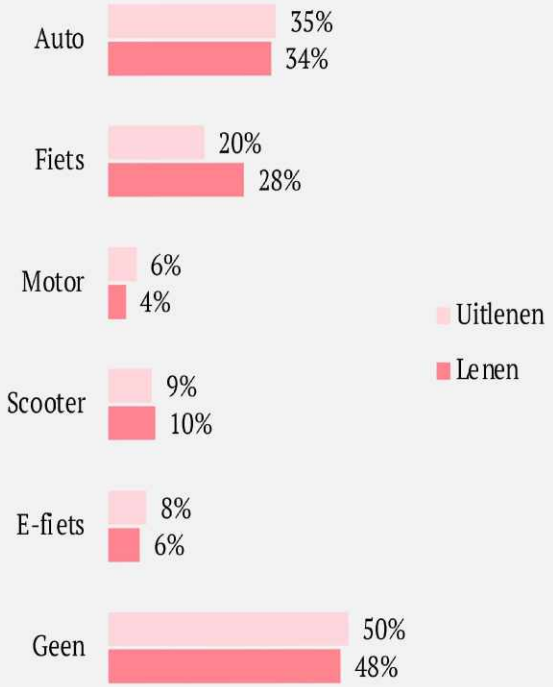
Auto vaak in eigendom en ook vaak (uit)geleend

Helft Amsterdammers leent (nog) geen vervoersmiddelen (uit)

Bezit vervoersmiddelen
Basis: allen



(Uit)lenen gesorteerd naar bezit
Basis: allen



Koplopers lenen vaker auto (51%), scooter (15%), e-fiets (11%) of motor (9%) dan Stadse fietsers en Fervente autorijders.

Uitlenen komt ook vaker voor onder Koplopers. Auto (46%), scooter (14%), motor en e-fiets (beide 12%).

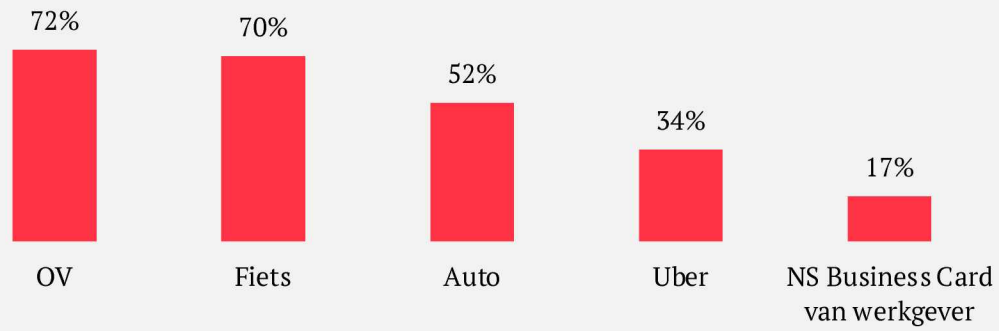
Stadse fietsers lenen vaker niets (60%).

V100: Welke van onderstaande vervoersmiddelen zijn in uw huishouden aanwezig?
V101: En welk vervoersmiddel leent u wel eens uit of leent u van familie, vrienden/kennissen of collega's?

OV en fiets favoriet binnen A'dam, auto en OV voor vanuit

Fervente autorijder gebruikt auto vaker voor reizen zowel binnen als vanuit Amsterdam dan Actieve deler en Stadse fietser

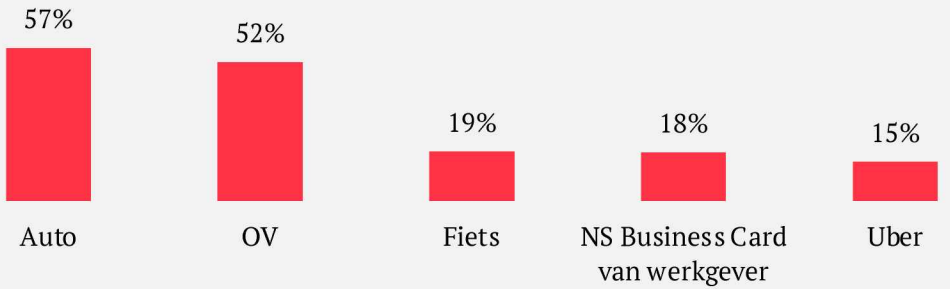
Modaliteitsgebruik binnen Amsterdam*
Basis: allen



	OV	Fiets	Auto	Uber	NS Business Card van werkgever
Auto	87%	81%	**87%**	30%	16%
Fiets	91%	82%	17%	33%	11%
Stadse fietser	36%	45%	66%	39%	**25%**

Modaliteitsgebruik vanuit Amsterdam*
Basis: allen

Totaal



	Auto	OV	Fiets	NS Business Card van werkgever	Uber
Auto	**100%**	52%	20%	18%	12%
Fiets	17%	**63%**	21%	10%	8%
Stadse fietser	70%	39%	15%	**29%**	**25%**

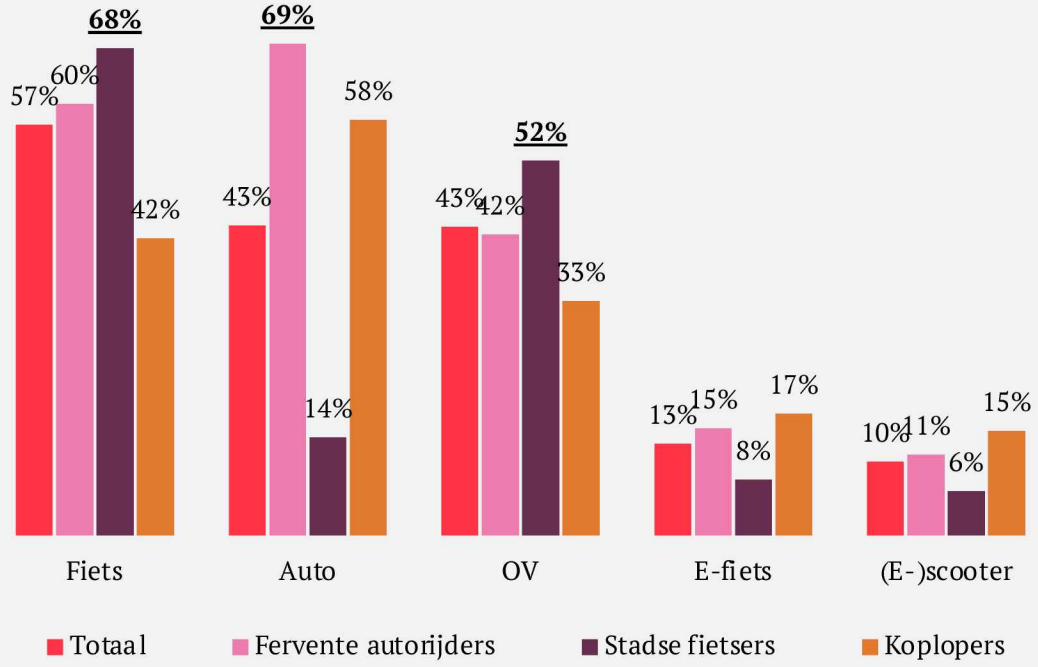
**Alleen de top-5 antwoorden worden weergeven.*
V110: Gebruikte u onderstaand vervoersmiddel vóór Corona om te reizen naar/vanuit Amsterdam?

CHOICE

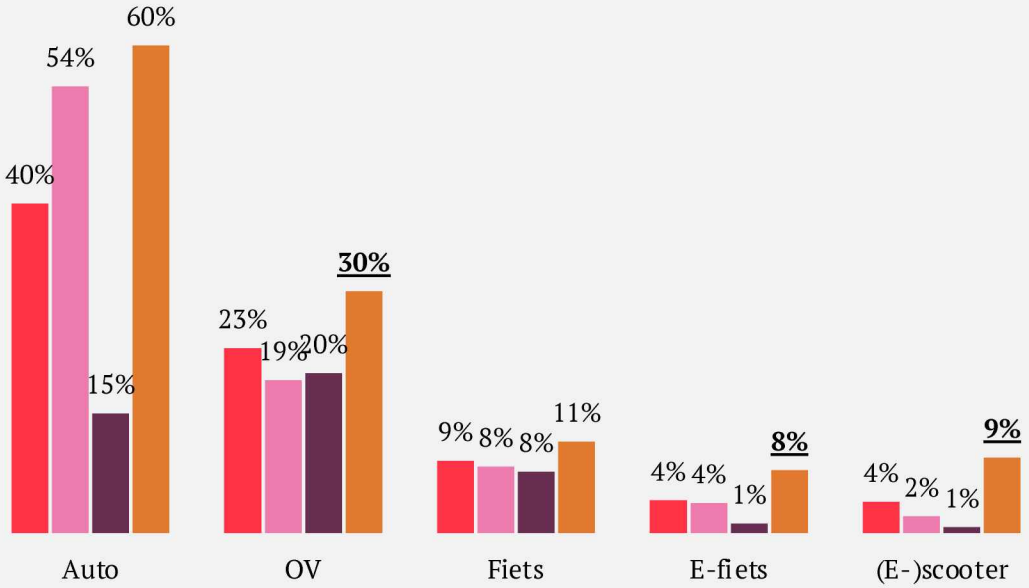
Ruime helft Koplopers gebruikt auto minimaal wekelijks

Ruim een derde van de Amsterdammers gebruikt auto minimaal wekelijks voor reizen binnen of vanuit Amsterdam

Reisfrequentie middel binnen Amsterdam - (% dagelijks & wekelijks)*
Basis: reist binnen Amsterdam



Reisfrequentie vanuit Amsterdam (% dagelijks & wekelijks)*
Basis: reist vanuit Amsterdam



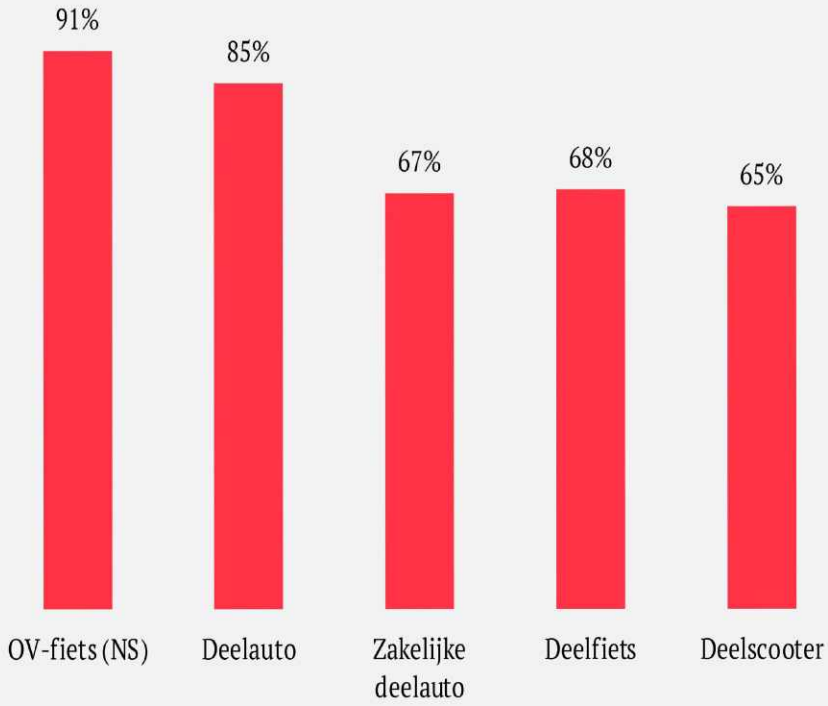
Alleen de top-5 antwoorden worden weergeven.
V120: In een normale week, hoe vaak gebruikte u dit vervoersmiddel vóór Corona om te reizen binnen/vanuit Amsterdam?

Kennis, houding & gedrag deelvervoer

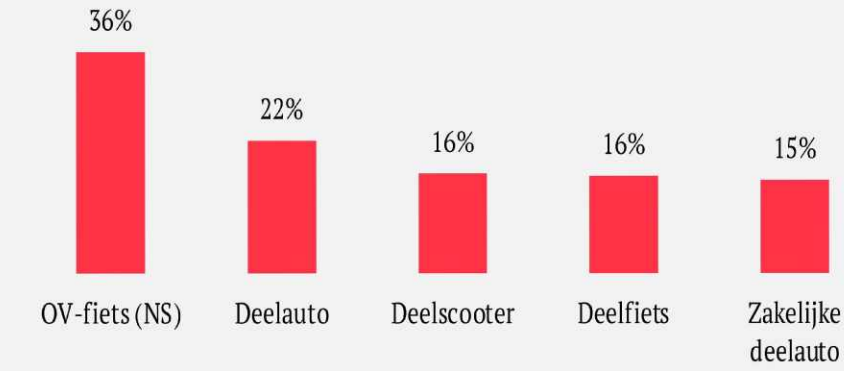
OV-fiets bekendste vorm deelmobiliteit

Deelvervoer bekend onder bijna alle Amsterdammers, de helft heeft wel eens gebruik gemaakt van deelvervoer

Bekendheid deelmobiliteit*
Basis: allen



Gebruik deelmobiliteit*
Basis: allen



**Totale bekendheid deelvervoer: 96%

Totaal gebruik deelvervoer: 53%

Gebruik deel-vervoer zonder OV-fiets: 38%

In bekendheid zijn ook degenen meegenomen die het vervoersmiddel gebruiken. Alleen de top-5 antwoorden worden getoond.
**Dit betreft alle modaliteiten samen.*
V220: In hoeverre bent u bekend met de volgende deelvoertuigen?

Bekendheid deelvervoer vrijwel gelijk onder segmenten

Actieve deler maakt vaker gebruik van deelvervoer dan Stadse fietser en Fervente autorijder

Bekendheid & gebruik deelvervoer
Basis: allen

	Bekend*	Gebruik
	71%	18%
	67%	18%
	53%	**29%**
	55%	12%
	54%	11%
	42%	**27%**

	Bekend	Gebruik
	50%	12%
	54%	11%
	42%	**27%**
	60%	11%
	53%	11%
	44%	**27%**

	Bekend	Gebruik
	63%	31%
	55%	39%
	46%	37%
	99%	49%
	97%	50%
	93%	**59%**

	Totaal**	Gebruik ex. OV-fiets
	49%	34%
	50%	31%
	59%	**50%**

**In bekendheid zijn ook degenen meegenomen die het vervoersmiddel gebruiken. Alleen de top-5 modaliteiten worden weergeven **Dit betreft alle modaliteiten samen.*
V220: In hoeverre bent u bekend met de volgende deelvoertuigen?

Deepdive: laag actueel kennisniveau deelauto

Stimuleren informatie en communicatie over mogelijkheden deelvervoer in Amsterdam

Laag kennisniveau non-gebruikers

Vrijwel iedereen kent het begrip deelvervoer, vanuit gebruik of vanuit zijn of haar omgeving. Toch blijkt het feitelijke kennisniveau deelvervoer nog laag onder non-gebruikers of is de kennis die men heeft niet meer actueel. Men trekt conclusies uit wat men ziet op straat, uit een eigen ervaring in het verleden of wat men gehoord heeft van gebruikers.

Zo heeft men weinig kennis over de beschikbaarheid van deelauto's. Daar maakt men zich dan ook het meeste zorgen over. *'Soms zie ik dagen geen auto op die plekken staan'.*

Non-gebruikers van een deelauto hebben weinig kennis over de kosten van een deelauto. Deelauto wordt als duur gepercipieerd. Echter, de vergelijking met de kosten voor het bezit van een eigen auto kunnen de meeste niet maken; de autobezitters hebben weinig kennis van de totale kosten van de eigen auto.

Naast de kennis over de beschikbaarheid en de kosten, is het kennisniveau gebruiksopties tevens beperkt. Zo denk men dat een deelauto gehuurd kan worden voor dagen, en bijna niemand weet van de optie van huren in uren.

Weinig gerichte informatie deelvervoer

Gerichte informatie over deelvervoer komt Amsterdammers niet of nauwelijks toe. Men ontvangt geregeld informatie van de gemeente, maar men kan zich niets over deelvervoer herinneren.

Men moet zelf actief op zoek gaan naar informatie over deelvervoer. Informatie wordt niet overzichtelijk aangeboden en vergt het nodige uitzoekwerk. Men zoekt via zoekmachines als Google naar informatie of men informeert bij andere gebruikers.

Informatie vanuit de gemeente via post zou logisch zijn. Verder denkt men aan kanalen als de website van de gemeente, AT5 en billboards.

Aanbieders van deelscooters voeren gerichte en vaak intensieve marketing marketingcampagnes op o.a. sociale media. Deze campagne bereikt vooral de jongvolwassen ondervraagde Amsterdammers.

"Ik krijg eigenlijk nooit informatie binnen over deelvervoer, ze promoten het veel te weinig"
<fervente autorijder>

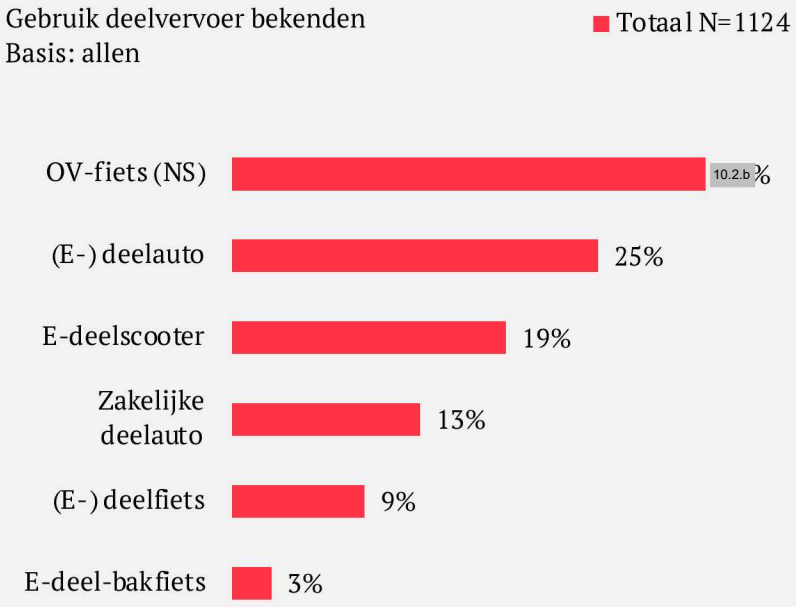
"Kosten zouden voor mij wel de doorslag kunnen geven, indien ik weet wat het verschil is met mijn auto"
<fervente autorijder>

"Ik heb jaren geleden eens een deelauto gebruikt, het uitzoeken en reserveren was toen best een gedoe"
<fervente autorijder>

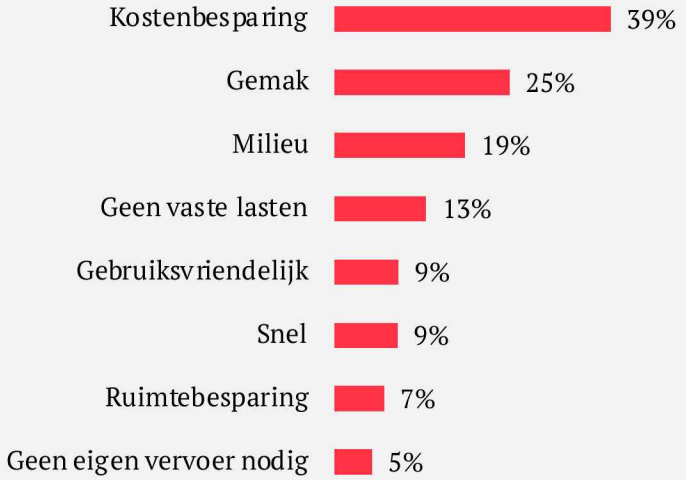
Kostenbesparing grootste voordeel van deelvervoer

Gepercipieerde beperkte beschikbaarheid grootste nadeel van deelvervoer

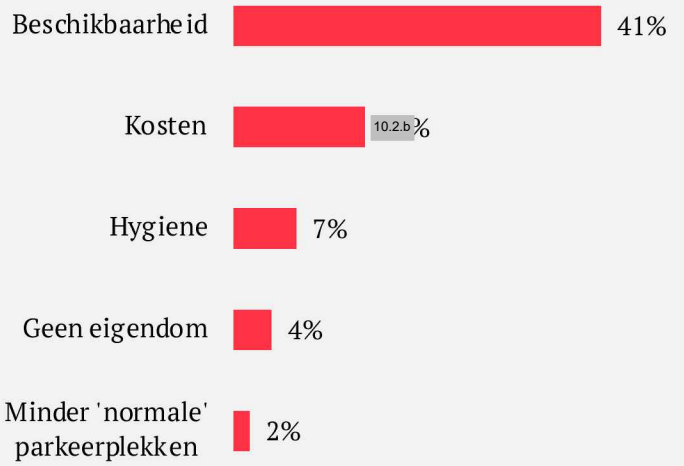
Gebruik deelvervoer bekenden
Basis: allen



Voordelen deelvervoer
Basis: deelvervoer bekend (n=341)



Nadelen deelvervoer
Basis: deelvervoer bekend



V222: Wat zijn volgens u de voordelen van *modaliteit deelvervoer*?
V223: Wat zijn volgens u de nadelen van *modaliteit deelvervoer*?
V225: 10.2.e u mensen (bijv. familie, vrienden, collega's of kennissen) die wel eens gebruik maken van deelvervoer en zo ja welke vorm(en) van deelvervoer?

Kostenbesparing voornaamste reden voor gebruik deelvervoer

Gemak en zekerheid van eigen vervoer en onzekerheid deelvervoer belangrijkste redenen voor afzien gebruik deelvervoer

Redenen gebruik deelvervoer
Basis: allen



Redenen non-gebruik deelvervoer
Basis: allen



V230: Geef aan wat voor u reden zou zijn om een deelauto/deelfiets/deelscooter te (gaan) gebruiken?
V240: Geef aan wat voor u reden zou zijn om **geen** deelauto/deelfiets/deelscooter te (gaan) gebruiken?

Deepdive: Onbekendheid en onzekerheid kosten drempels overweging

Beschikbaarheid en onzekerheid afhankelijk van gebruikssituatie

Deelvervoer optie indien kosten vergelijkbaar

Een deelauto is niet interessant indien de kosten te sterk afwijken van de kosten van een eigen auto. Bijv. mensen die 5 dagen/wk woon-werk verkeer rijden. OV, al dan niet in combinatie met deelvervoer wordt een optie indien de werkgever (een deel van) de kosten vergoed.

Ook voor de mensen die minder dan 5 dagen/wk auto rijden, of een kleine zuinige auto rijden, kunnen de kosten nog te ver uiteen liggen om te kiezen een deelauto. De kosten van een dag naar Rotterdam of Dordrecht met de trein of deelauto, wegen niet op tegen de kosten van de eigen auto.

Over het algemeen wordt een deelauto wordt als (te) duur gepercipieerd. Men vindt 10.2.b euro incl. 25 ct/km duur. *'Dan kan je beter een auto huren voor* 10.2.b *euro p/dag'*.

Ook betaalt men liever alleen voor de rit en niet voor de tussentijd. Het systeem zoals dat bij deelscooters zou beter zijn.

Beschikbaarheid en onzekerheid afhankelijk situatie

Voor de groep mensen die zeker moet zijn van een auto, is een deelauto niet interessant. Dit betreft bijvoorbeeld mensen die werken in de zorg en die voor hun werk opgeroepen kunnen worden.

Daarnaast geven respondenten aan de 'zekerheid' van hun eigen auto niet *durven* op te geven. Omdat men bijv. mantelzorg verleent aan een ouder buiten de stad. Deze groep is lastig te overtuigen van deelvervoer; het instellen van 'voorrangsregels' of bieden van een bepaalde 'zekerheidsgarantie' (Uber) zouden hen kunnen stimuleren.

Sommige deelauto's kan je maar 15 min. van tevoren reserveren. Indien ze ver weg staan, kan dit net te kort zijn om zeker te zijn van een auto. Privé is dit minder hinderijk dan zakelijk.

In bepaalde stadsdelen zijn (te) weinig deelauto's, waardoor men onzeker is of men altijd de beschikking kan hebben over een auto.

Daarentegen staan in bepaalde stadsdelen (bijv. West) voldoende deelauto's. Gebruikers weten uit ervaring dat de beschikbaarheid goed is, en maken zich daarom geen zorgen over beschikbaarheid.

"Voor een dag naar Dordrecht met een deelauto, kan ik een maand mijn eigen auto rijden"
<fervente autorijder>

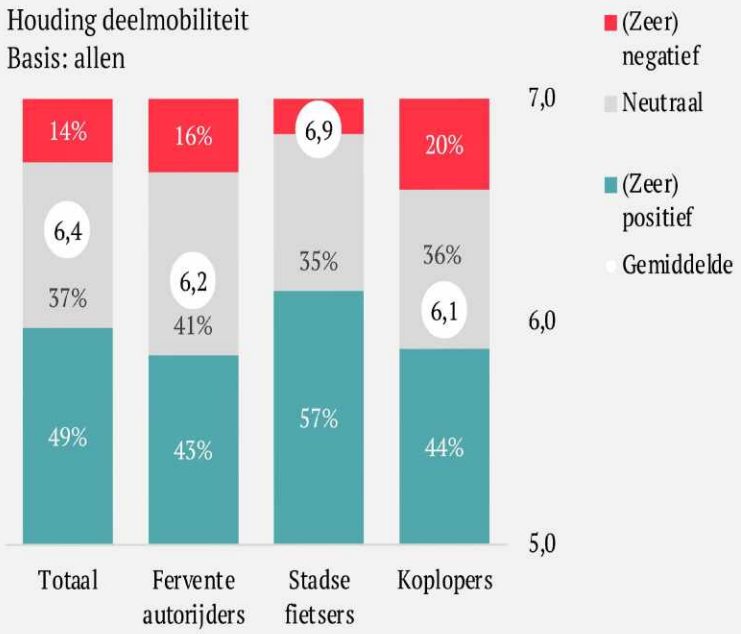
"Bij de meest deelauto's moet je een eindtijd ingeven. Privé wil je liever niet gebonden zijn aan tijd"
<koploper>

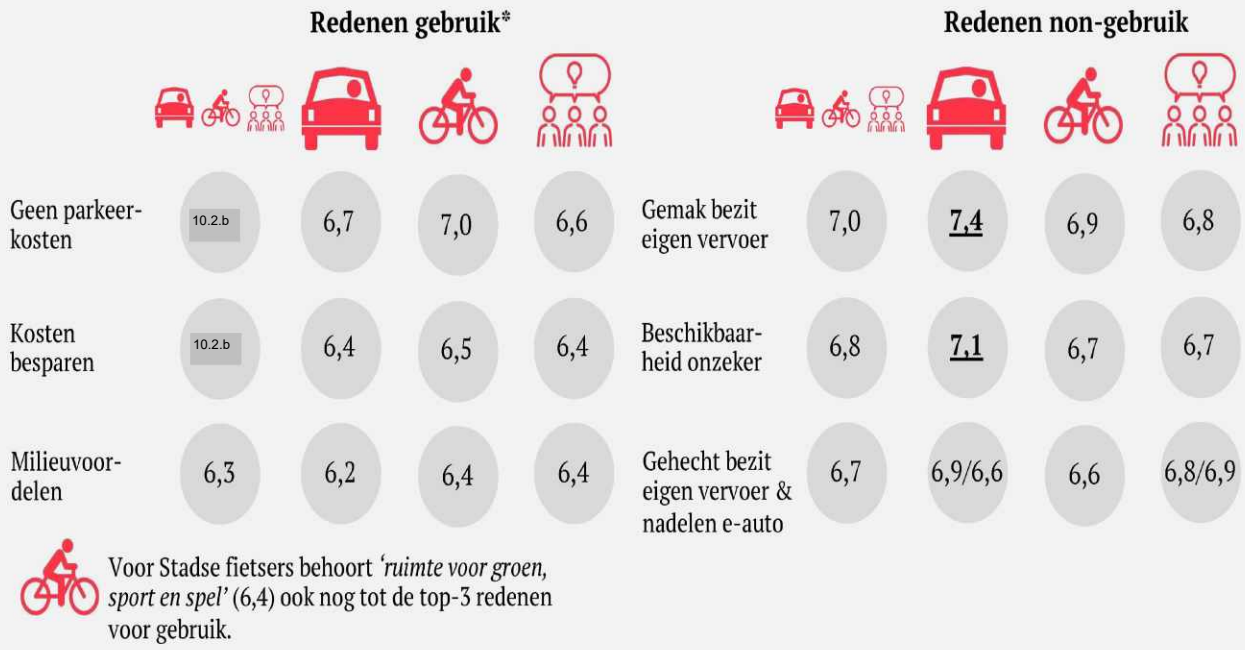
"Mijn vader is ziek en die woont in Soest. Ik gebruik mijn auto niet heel vaak, maar voor hem houd ik hem aan"
<fervente autorijder>

"Ik ga met de auto naar mijn werk in Zaandam, OV is vaak druk en het is duurder. Als mijn werkgever OV zou vergoeden zou ik met het OV gaan"
<fervente autorijder>

Helft Amsterdammers positief over deelmobiliteit

Redenen gebruik deelmobiliteit vergelijkbaar. Gemak en beschikbaarheid belangrijker voor niet-gebruik Autorijders





Voor Stadse fietsers behoort *'ruimte voor groen, sport en spel'* (6,4) ook nog tot de top-3 redenen voor gebruik.

Redenen gebruik Amsterdammers met (zeer) positieve houding

10.2.b Geen parkeerkosten (7,5)
2. Milieuvoordelen (7,2)
10.2.b Kosten besparen (7,1)

Redenen non-gebruik Amsterdammers met (zeer) negatieve houding

1. Gehecht aan bezit eigen vervoersmiddel (7,5)
2. Gemak van bezit eigen vervoersmiddel (7,1)
3. Onzekerheid over de beschikbaarheid (6,8)

**Alleen de top-3 antwoorden worden weergeven. Deze vraag is gesplitst uitgesteld voor deelauto, deelfiets en deelscooter. Het betreft hier alle antwoorden samen.*

V320: In hoeverre staat u positief of negatief tegenover het idee van deelvervoer in het algemeen?

V230: Geef aan wat voor u reden zou zijn om een deelauto/deelfiets/deelscooter te (gaan) gebruiken?

V240: Geef aan wat voor u reden zou zijn om **geen** deelauto/deelfiets/deelscooter te (gaan) gebruiken?

CHOICE

Deepdive: Amsterdammers enthousiast over 'the bigger picture' deelvervoer

Gemeente Amsterdam moet een belangrijke (voortrekkers)rol op zich nemen om deelvervoer te stimuleren

Communiceer voordelen en het grotere geheel

Deelvervoer kent een aantal grote voordelen. Dit betreft de (parkeer)kosten besparing, flexibiliteit, milieu en leefbaarheid in de stad. En men heeft niet de ongemakken van een eigen auto.

Men ziet dat er woningnood en ruimtegebrek is de stad, en dat veel auto's ongebruikt op straat staan. Toch maken 'de enkele plekken' die een deelauto oplevert voor hen niet het verschil. *'Dan zetten ze daar toch maar vuilcontainers neer'.*

Men wordt wel enthousiast van begrippen als 'autoluwe stad' en 'groene straten'. Helemaal als het eindresultaat kan worden gevisualiseerd. *'Ik heb ooit zo'n schets gezien van een groene stad, dat is wat we willen!'.* The bigger picture, daar heeft men meer voor over dan wanneer men bijv. denkt aan de parkeerplekken die een deelauto oplevert. *'Dat maakt het een ander verhaal'.*



Belangrijke rol gemeente Amsterdam

Men begrijpt dat gemeente Amsterdam zich inzet voor het stimuleren van deelvervoer. Men vindt het van belang dat de gemeente hierin het voortouw neemt. De gemeente kan in hun ogen draagvlak creëren, beleid maken, samenwerkingen stimuleren, werkgevers betrekken, tools bouwen etc.

Liefst zou men hebben dat gemeente Amsterdam andere gemeenten betrekt, aangezien een deelauto vnl. buiten de stad wordt gebruikt. Dat zou ook de kosten sterk kunnen verlagen (geen 'wachtgeld').

Gemeente Amsterdam kan deelvervoer stimuleren door het aanbieden van gerichte informatie met inzicht in de voordelen en kosten.

Deelvervoer moet nog verder worden geoptimaliseerd om voor een groter publiek aantrekkelijk te zijn. Beschikbaarheid in bepaalde stadsdelen verhogen, kosten deelauto omlaag (of minimaal vergelijkbaar eigen auto), meer gezinsauto's etc.

MaaS is in de ogen van alle respondenten de meest optimale vorm van deelvervoer.

"Het is van groot belang dat de gemeente hierin het voortouw neemt"
<koploper>

"Ik wil het potentieel kunnen zien van de positieve effecten van deelvervoer"
<koploper>

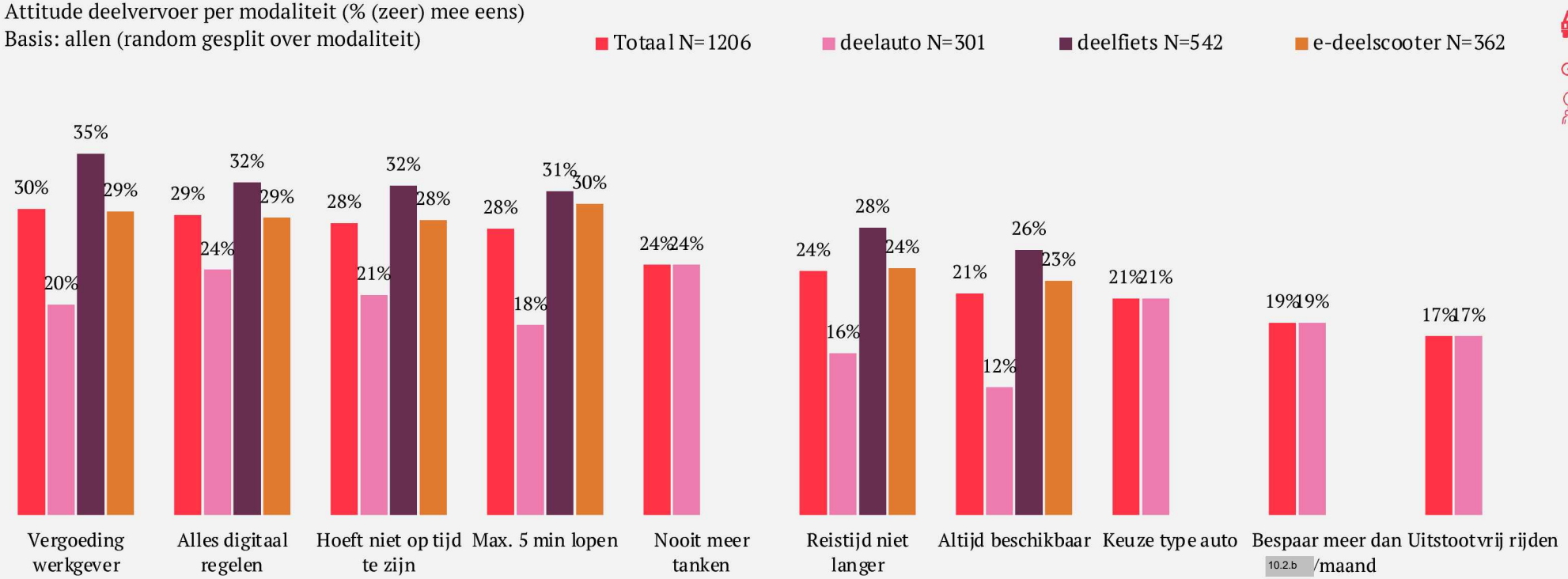
"Levert een deelauto drie parkeerplekken op? Dat kan ik niet geloven. En met die plekken valt toch bijna niets te doen?
<fervente fietser>

"Deelauto's zijn vaak klein en niet geschikt voor een gezin met kinderen"
<koploper>

Vergoeding werkgever belangrijke stimulans deelvervoer

Digitaal ‘orderproces’ en tijdfactoren spelen ook een belangrijke rol in overweging gebruik deelvervoer

Attitude deelvervoer per modaliteit (% (zeer) mee eens)
Basis: allen (random gesplit over modaliteit)



Fervente autorijders zeggen vaker gebruik te gaan maken van elektrische deel-scooters wanneer deze altijd beschikbaar zijn (32%) dan Stadse fietsers (19%) en Koplopers (18%).

V330: Ik zou gebruik maken van een deelauto/deelfiets/deelscooter als…

1 op de 8 autobezitters overweegt auto te vervangen

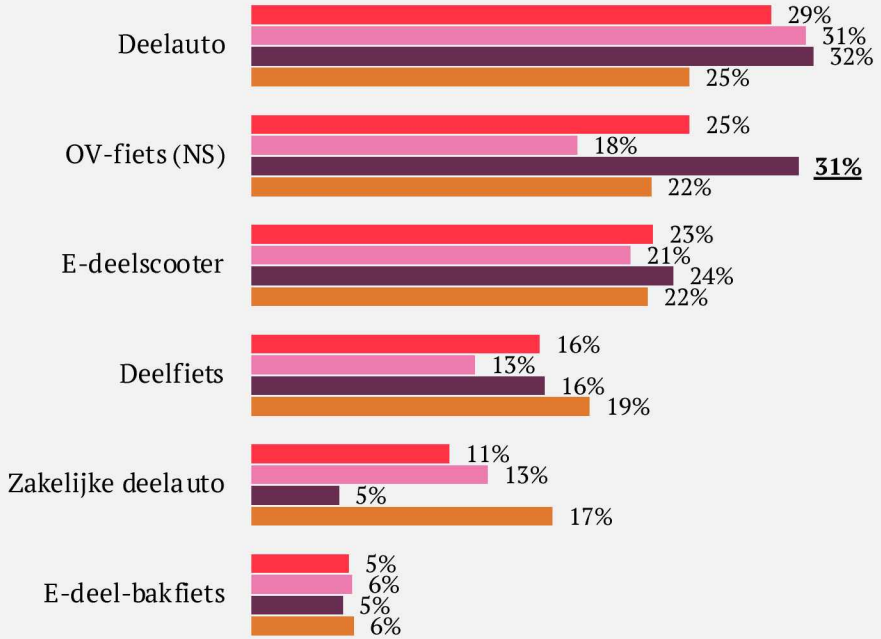
Drie op de vijf Amsterdammers overweegt om deelmobiliteit te (gaan) gebruiken

Intentie deel-mobiliteit (% (zeker) wel)

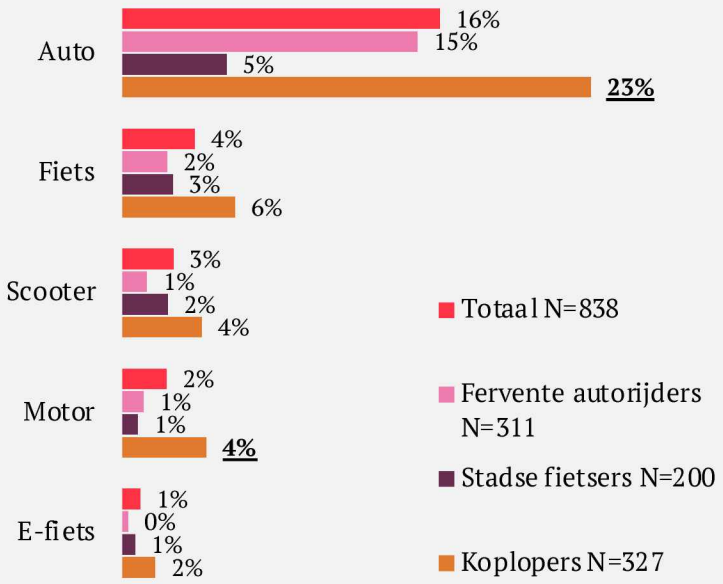
Intentie deel-mobiliteit (zeker, misschien) wel

	24%	63%
	21%	56%
	20%	60%
	33%	**71%**

Intentie deelmobiliteit per vervoersmiddel
Basis: allen



Modaliteit vervangen
Basis: autobezitters

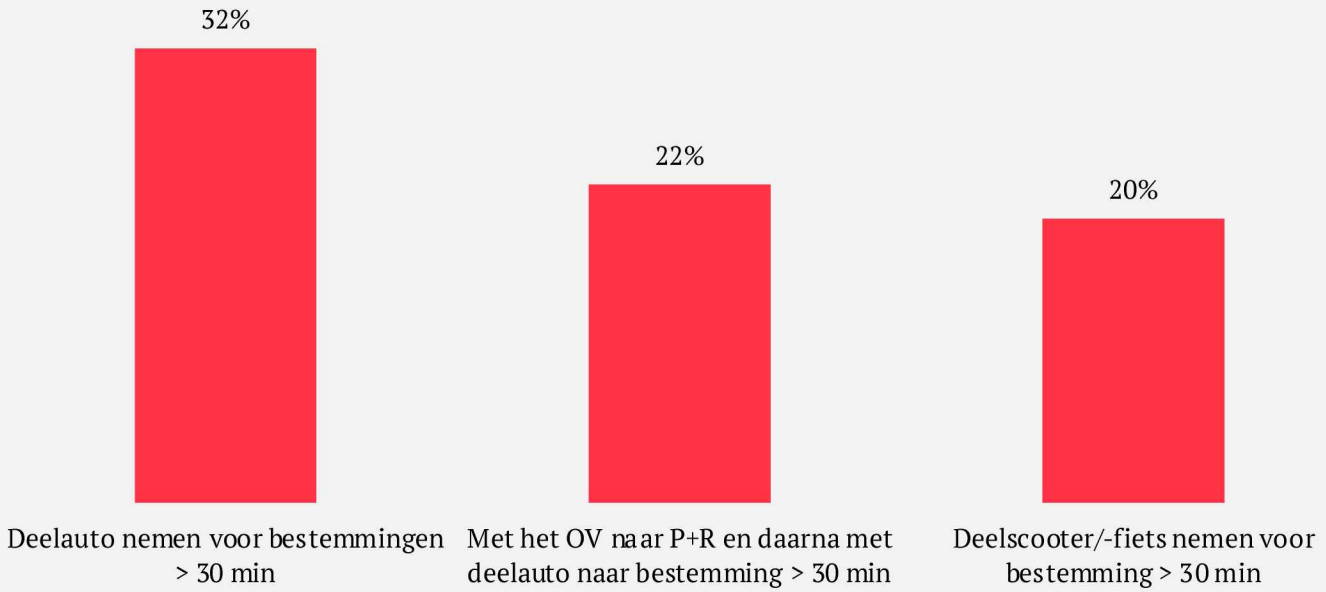


V410: Als u alles wat in deze vragenlijst staat overdenkt, in hoeverre overweegt u gebruik te (gaan) maken van deelvervoer?
V412: Welke vorm(en) van deelvervoer zou u dan overwegen?
V416: Welke van onderstaande vervoersmiddel(en) zou u dan *vervangen*?

Een derde overweegt deelauto voor reis langer dan 30 minuten

Koplopers overwegen diverse deelmobiliteit situaties al vaker dan Stadse fietsers en Fervente autorijders

Overweging deelmobiliteit situaties (% (zeker) wel)
Basis: allen (met geschikt rijbewijs)



Koplopers zijn vaker bereid om met het OV naar P+R te reizen en daarna met de deelauto (31%) dan Stadse fietsers (18%) en Fervente autorijders (16%).

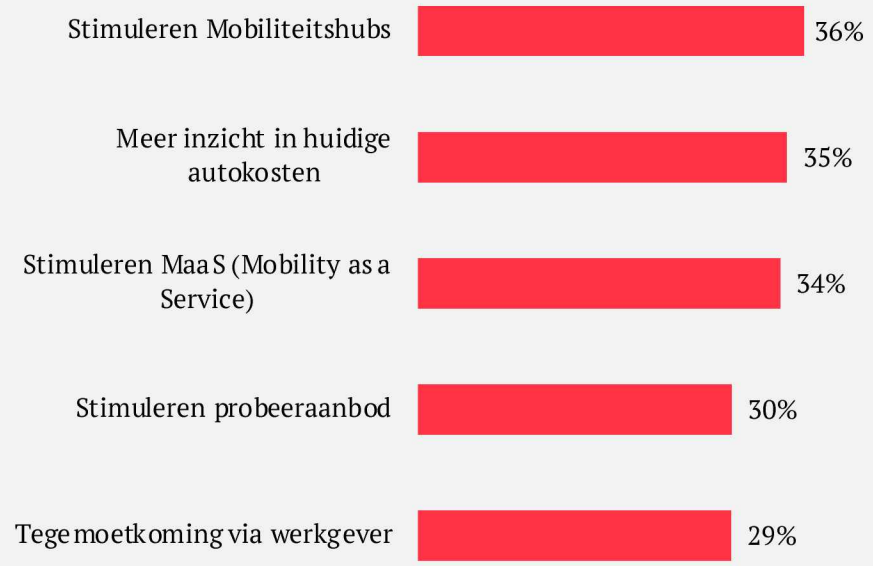
Koplopers staan ook meer open voor het reizen met deelscooter/-fiets naar een bestemming verder dan 30 minuten weg (27%) dan Stadse fietsers (18%) en Fervente autorijders (15%).

V430: In hoeverre zou u overwegen gebruik te (gaan) maken van de volgende reismogelijkheden om van Amsterdam naar een bestemming buiten Amsterdam te reizen?

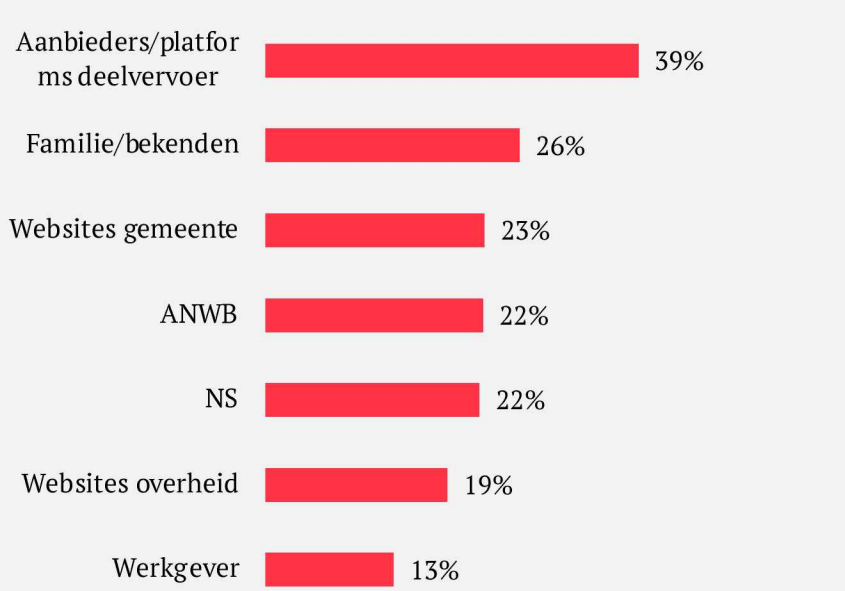
Efficiëntere deelvervoer journey vormt grootste stimulans

Google vaakst gebruikt als startpunt zoektocht naar informatie over deelvervoer

Ideeën stimulering van gebruik deelvervoer (% waarschijnlijk/zeker wel)
Basis: allen



Infovergaring
Basis: allen



De intentie om deelvervoer te gebruiken naar aanleiding van de voorgestelde concepten is vrijwel gelijk voor de drie segementen.

Fervente autorijders geven aan vaker gebruik te (gaan) maken van websites van de overheid om informatie op te zoeken over deelvervoer (26%) dan Stadse fietsers (18%) en Koplopers (14%).

V460: Dan volgen nu enkele ideeën ter stimulering van het gebruik van deelvervoer. Kunt u bij ieder afzonderlijk aangeven in hoeverre dit voor u een reden is of zou zijn om wel of meer gebruik te maken van deelvervoer?
V470: Ten slotte, waar zou u informatie gaan zoeken of opvragen over de mogelijkheden, de beschikbaarheid, kosten etc. van deelvervoer?

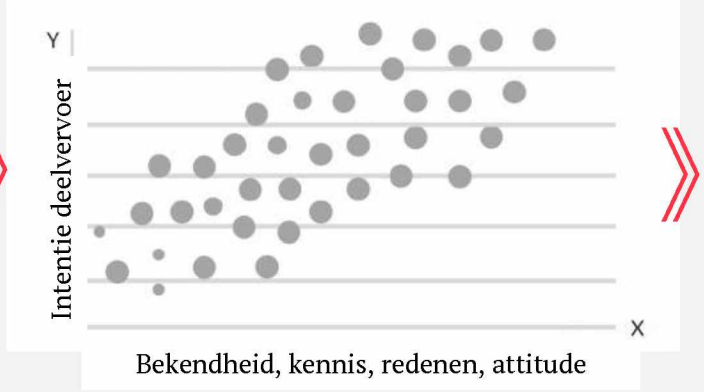
Triggers gebruik deelvervoer

Uitleg triggers voor intentie tot gebruik deelvervoer

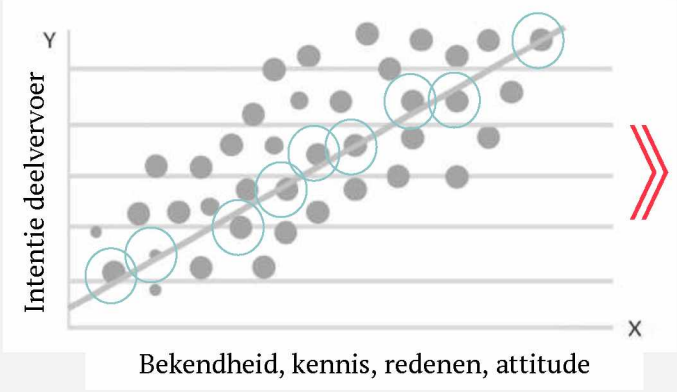
Regressieanalyse: welke set van aspecten verklaart intentie tot gebruik deelvervoer het beste

- Bekendheid modaliteiten
- Kennis deelvervoer
- Milieuvoordelen
- Informatie voordelen
- Vervoer van kinderen
- Kosten onbekend
- Reistijd niet langer
- Vergoeding werkgever
- ...

Om te kijken of er een relatie is tussen deze variabelen, zijn de datapunten eerst geplot in een grafiek. Hieronder staat een theoretisch voorbeeld hiervan.



De regressielijn visualiseert de relatie tussen de onafhankelijke en afhankelijke variabelen. De variabelen die het dichtst bij de lijn liggen dragen het meest bij aan het verklaren van de afhankelijk variabele.



Alleen onafhankelijke variabelen die significant bijdragen aan het verklaren van de afhankelijke variabelen zijn in het model opgenomen.

Intentie deelvervoer = X * aspect A + Y * aspect B + ...

1. Analyseren van de correlatie en richting van de data in scatterplots.
2. Schatting van het model, m.a.w. de lijn inpassen. Gebruikte methode: 'forward'. Bij iedere stap wordt de variabele met de kleinste kans toegevoegd die nog niet in de vergelijking is opgenomen. Dit proces is afgerond wanneer er geen variabelen meer zijn die het criterium halen (0,05).
3. Evalueren van de bruikbaarheid van het model met de F- en T-test.

**Regressieanalyse is een statistische methode gericht op het schatten van verbanden tussen een afhankelijke variabele (vaak de 'uitkomst variabele' genoemd) en een of meerdere onafhankelijke variabelen (vaak 'voorspellende variabelen' genoemd)*

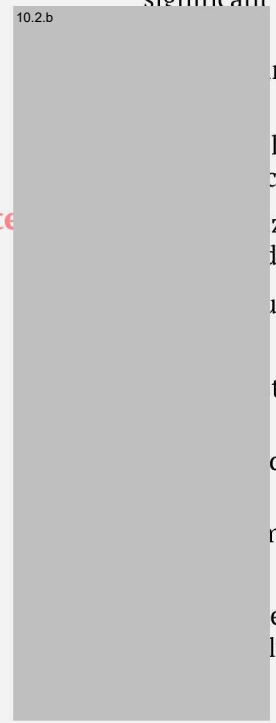
Fervente autorijders: gedreven door kennis + beschikbaarheid

Vrijheid, gemak en bekendheid deelvervoer ook belangrijk voor intentie tot gebruik deelvervoer

Relatie tussen intentie om deelvervoer te gebruiken en kennis + houding
Basis: allen



Regressie analyse* toont aan dat intentie tot gebruik deelvervoer significant verklaard wordt door:



nis deelmobiliteit

lmobiliteit altijd chikbaar

zevrijheid/flexibiliteit daliteit deelvervoer

uding deelmobiliteit

ten besparen

deren vervoeren

nak eigen vervoersmiddel

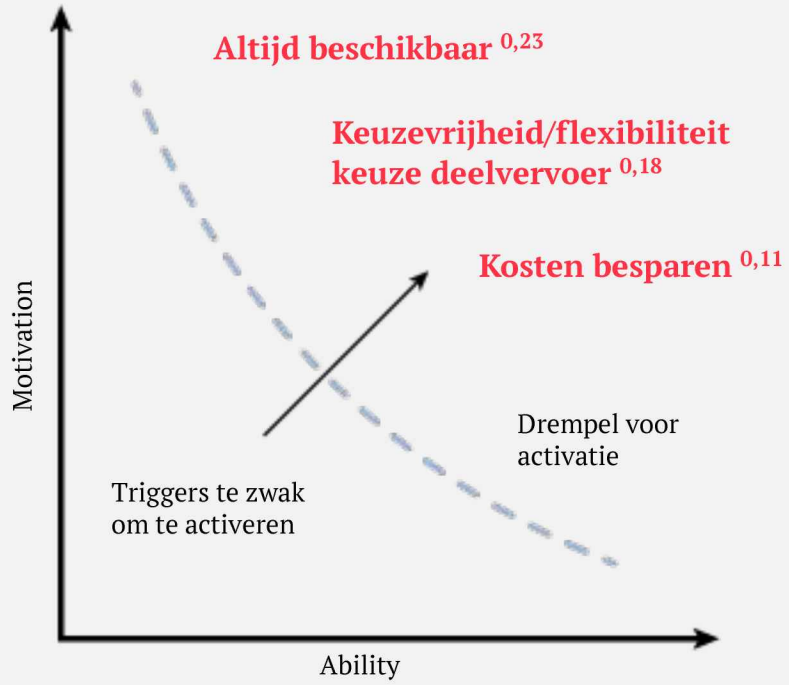
endheid modaliteiten lvervoer

V220: In hoeverre bent u bekend met de volgende deelvoertuigen?
V230: Geef aan wat voor u reden zou zijn om een deelauto/deelfiets/deelscooter te (gaan) gebruiken?
V240: Geef aan wat voor u reden zou zijn om **geen** deelauto/deelfiets/deelscooter te (gaan) gebruiken?
V330: Ik zou gebruik maken van een deelauto/deelfiets/deelscooter als…
**Regressieanalyse is een statistische methode gericht op het schatten van verbanden tussen een afhankelijke variabele (vaak de 'uitkomst variabele' genoemd) en een of meerdere onafhankelijke variabelen (vaak 'voorspellende variabelen' genoemd)*

Triggers autorijders: beschikbaarheid, vrijheid en besparing

Verhoog motivation via houding en gemak; ability via kennis, bekendheid en informatie over deelvervoer met kinderen

BJ Fogg Behavior Model



Verhoog motivation via boodschap over

Houding deelmobiliteit 0,16

Gemak eigen vervoersmiddel -0,14
> boodschap over het gemak van deelvervoer

Verhoog ability via boodschap over

Kennis over gebruik van deelmobiliteiten 0,36

Vervoer van kinderen met deelvervoer 0,10

Bekendheid modaliteiten deelvervoer -0,18

Gedrag = Motivation + Ability + Trigger



Stadse fietsers: kennis deelmobiliteit drijft intentie

Vrijheid, informatie over voordelen en werking, hechting eigen vervoer en bekendheid modaliteiten ook belangrijk

Relatie tussen intentie om deelvervoer te gebruiken en kennis + houding
Basis: allen



Regressie analyse* toont aan dat intentie tot gebruik deelvervoer significant verklaard wordt door:



nis deelmobiliteit

zevrijheid/flexibiliteit
daliteit deelvervoer

uding deelmobiliteit

f niet op tijd op
dbestemming te zijn

er info over voordelen

et niet hoe deelvervoer
kt

echt aan bezit eigen
voersmiddel

end met modaliteiten
lvervoer

V220: In hoeverre bent u bekend met de volgende deelvoertuigen?
V230: Geef aan wat voor u reden zou zijn om een deelauto/deelfiets/deelscooter te (gaan) gebruiken?
V240: Geef aan wat voor u reden zou zijn om **geen** deelauto/deelfiets/deelscooter te (gaan) gebruiken?
V330: Ik zou gebruik maken van een deelauto/deelfiets/deelscooter als…
**Regressieanalyse is een statistische methode gericht op het schatten van verbanden tussen een afhankelijke variabele (vaak de 'uitkomst variabele' genoemd) en een of meerdere onafhankelijke variabelen (vaak 'voorspellende variabelen' genoemd)*

Triggers fietsers: keuzevrijheid en informatie voordelen

Verhoog motivation via houding en gemak; ability via kennis, bekendheid en informatie over werking deelvervoer

BJ Fogg Behavior Model



Verhoog motivation via boodschap over

Houding deelmobiliteit 0,20

Gehecht aan bezit eigen vervoer -0,14

Gemak eigen vervoersmiddel -0,14
> boodschap over het gemak van deelvervoer

Verhoog ability via boodschap over

Kennis over gebruik van deelmobiliteiten 0,42

Bekendheid modaliteiten deelvervoer -0,15

Uitleg over hoe deelvervoer werkt -0,09

Gedrag = Motivation + Ability + Trigger



Koplopers: snelheid, beschikbaarheid en kennis

Gemak, milieuvoordelen en vervoer van kinderen ook belangrijk voor intentie

Relatie tussen intentie om deelvervoer te gebruiken en kennis + houding
Basis: allen



Regressie analyse* toont aan dat intentie tot gebruik deelvervoer significant verklaard wordt door:

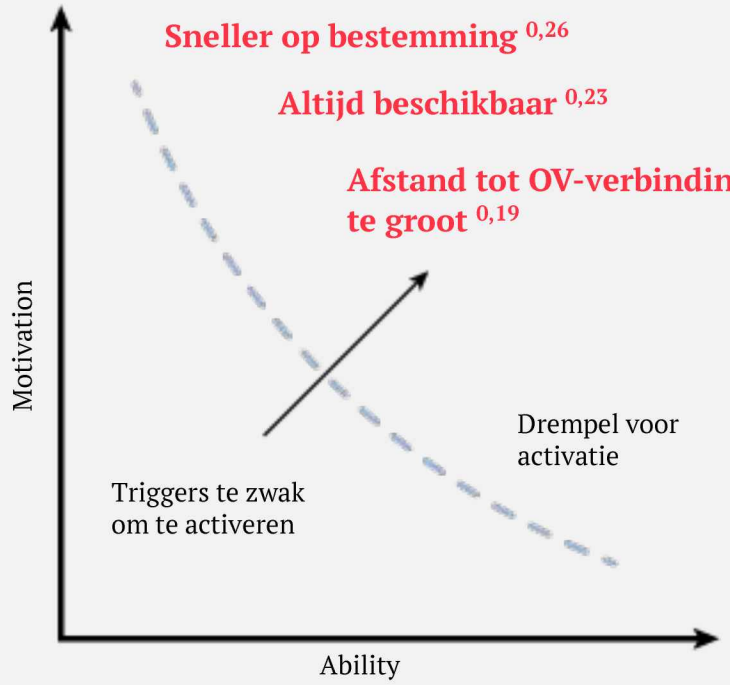
1. Sneller op eindbestemming zijn
2. Deelvervoer altijd beschikbaar
3. Afstand tot OV-verbinding te groot
4. Kennis over deelvervoer
5. Kinderen vervoeren
6. Houding deelmobiliteit
7. Gemak bezit eigen vervoersmiddel

V220: In hoeverre bent u bekend met de volgende deelvoertuigen?
V230: Geef aan wat voor u reden zou zijn om een deelauto/deelfiets/deelscooter te (gaan) gebruiken?
V240: Geef aan wat voor u reden zou zijn om **geen** deelauto/deelfiets/deelscooter te (gaan) gebruiken?
V330: Ik zou gebruik maken van een deelauto/deelfiets/deelscooter als…
**Regressieanalyse is een statistische methode gericht op het schatten van verbanden tussen een afhankelijke variabele (vaak de 'uitkomst variabele' genoemd) en een of meerdere onafhankelijke variabelen (vaak 'voorspellende variabelen' genoemd)*

Triggers delers: snelheid, beschikbaarheid en afstand tot OV

Verhoog motivation via houding en gemak; ability via kennis en informatie over deelvervoer met kinderen

BJ Fogg Behavior Model



Verhoog motivation via boodschap over

Houding deelmobiliteit 0,09

Gemak bezit eigen vervoer -0,15
> boodschap over het gemak van deelvervoer

Verhoog ability via boodschap over

Kennis over gebruik van deelmobiliteiten 0,16

Vervoer van kinderen met deelvervoer 0,10

Gedrag = Motivation + Ability + Trigger



Deepdive Koplopers: trigger is efficiënte journey

MaaS is ideale vorm van deelvervoer



Koploper kiezen voor de snelste deur-deur optie

Koplopers gebruiken en combineren verschillende soorten modaliteiten en zijn over het algemeen goed bekend met deelvervoer.

Koplopers zijn praktisch ingesteld, ze bekijken per reis met welke vervoermiddelen ze het snelst en het meest praktisch van deur tot deur kunnen reizen. Een deelscooter wordt een alternatief voor de (deel)auto als het niet regent en de afstand niet te groot is, een deelauto wordt een alternatief voor OV als de honden meegaan etc.

Voor Koplopers wegen milieu en leefbaarheid sterk mee in de keuze voor deelvervoer. '*Milieu weegt voor mij sterk mee, het liefst zou ik milieu op 1 zetten, maar met kleine kinderen is een deelauto geen optie omdat ik kinderstoelen nodig heb. Wel deel ik mijn eigen auto met de buurt*'.

Koplopers die hun auto bewust hebben weggedaan, hebben dit gedaan vanwege kosten, ongemak (regelen verzekeringen, zorgen over onverwachte reparaties) en milieu.

MaaS is ideale vorm van deelvervoer

Snelheid en gemak staan voorop bij Koplopers. Dat houdt ook in dat snelheid van regelen en kiezen belangrijk is.

Nu kost het best nog veel moeite om je totale reis efficiënt te plannen of om een deelauto te reserveren. Sommige auto's kan je maar kort van tevoren reserveren, elk vervoermiddel heeft zijn eigen (betalings)platform of je zit vast aan een abonnement etc.

Men wil het liefst één app (of kaart) voor verschillende modaliteiten. Daarmee kan je dan reserveren, boeken en betalen. Verder wil men een helder overzicht in de opties die het best passen bij hun mobiliteitsgedrag en bij hun reisbehoefte van dat moment. Die mobiliteiten moeten dan met elkaar zijn afgestemd. (MaaS).

"Er staan zoveel auto's nutteloos in de straten, die ruimte zou veel beter kunnen worden benut"
<koploper>

"Het maakt mij echt niet uit in wat voor type deelauto ik zit, als deze me maar het snelst van A naar B brengt"
<koploper>

"Ik wil graag in een overzicht zien welke deelvervoermiddelen het beste passen bij mijn reisbehoefte van dat moment"
<koploper>

"Ik wil het liefst een bedrag per maand, met evt. een meerprijs voor deelauto of Uber"
<koploper>

Deepdive Fervente autorijders: triggers kennis en beschikbaarheid

Een eigen auto biedt gemak en flexibiliteit, een deelauto kan dat ook bieden



Gehecht aan gemak en vrijheid

Fervente autorijders geven de voorkeur aan hun auto. De auto is buiten de stad vaak het snelst en het gemakkelijkst. Binnen de stad heeft de auto niet de voorkeur, i.v.m. parkeerkosten, gebrek aan een parkeerplek en de auto is niet altijd de snelste optie.

Fervente autorijders zijn gehecht aan het bezit en gemak van hun auto. Het hebben van een auto kan ook een 'gewoonte' zijn. '*Ik heb sinds mijn 18e een auto, ik denk er eigenlijk niet over na waarom ik 'm weg zou moeten doen'.*

Het gemak van de auto zit enerzijds in het 'feitelijke' gemak. Men is flexibel, hoeft niets voor een rit te regelen, men kan eigen spullen in de auto laten liggen, zware spullen vervoeren etc.

Anderzijds is ook het 'emotionele' gemak belangrijk. Met een eigen auto ben je niet afhankelijk van anderen of gebonden aan tijden. En het is fijn om in je eigen spullen te zitten. Een auto geeft ook een gevoel van vrijheid. *'Met mijn auto ben ik vrij om te gaan en staan waar ik wil'.*

Triggers zijn kennis en beschikbaarheid

Beschikbaarheid is voor fervente autorijders belangrijk. Daar maken ze zich dan ook het meeste zorgen over, ze zijn gewend een auto tot hun beschikking te hebben en ze hebben te weinig kennis over de beschikbaarheid van een deelauto.

Een deelauto wordt als duur gepercipieerd, daarbij weet men vaak ook niet wat de kosten zijn van de eigen auto.

Maar deelvervoer biedt ook gemak en flexibiliteit, en gebruikers ervaren de beschikbaarheid niet als belemmering. En een deelauto kan een kostenbesparing opleveren t.o.v. een eigen auto.

Fervente autorijders zien de veranderingen die gaande zijn op het gebied van deelvervoer, en beseffen dat het zo niet langer kan, maar geven hier 'selectieve aandacht' aan. Hun huidige situatie is comfortabel, ze gaan niet actief op zoek naar informatie.

Ze worden getriggerd door kennis over kosten en beschikbaarheid en zijn bereid deelvervoer uit te proberen als dat wordt gestimuleerd.

Voor fervente autorijders die hun auto wel eens uitlenen, blijkt dat professioneel delen eigen auto interessant kan zijn. Dit is een eventuele opstap naar een deelauto.

"Voordat ik mijn auto echt de deur uit doe, wil ik testen of een deelauto werkt voor mij, is er altijd een beschikbaar, hoe werkt het reserveren, vallen de kosten mee/tegen'.
<fervente autorijder>

"Hoe meer deelauto's er komen, hoe positiever voor mij om te overwegen"
<fervente autorijder>

"Als ik weet wat het kostenvoordeel is van een deelauto ten opzichte van mijn eigen auto, en het pakt gunstig uit, zou ik zeker een deelauto overwegen"
<fervente autorijder>

"Als je een deelauto zou mogen uitproberen, zonder hoge kosten, zou ik dat zeker doen"
<fervente autorijder>

Deepdive Stadse fietsers: triggers zijn kennis en gemak



Keuzevrijheid en informatie voordelen zijn belangrijk

Kiezen voor actief bewegen en flexibiliteit

Stadse fietsers willen zoveel mogelijk fietsen in de stad. Fiets is vaak het snelst, het goedkoopst en het minst vervuilend. Fietsen is gezond en het is vaak ook leuk. Men kan samen fietsen, men is buiten en actief in beweging.

Nadeel is dat men de fiets niet overal kwijt kan in de stad. Of dat de fiets niet snel gepakt kan worden, doordat hij achter in de schuur staat. Boodschappen doen met de fiets is niet optimaal. En tijdens spitsuren kan het behoorlijk druk zijn met fietsers in de stad.

Stadse fietsers met auto, gebruiken de auto buiten de stad. Voor woon-werk, ritten naar familie of vrienden, winkelcentra etc.

Stadse fietsers zonder auto verkiezen OV voor langere reizen boven deelauto. Deelauto is vaak duurder dan de trein.

Jongere stadse fietsers die (nog) geen auto hebben, staan open voor deelvervoer. *'Wij delen al best veel, een auto is duur en slecht voor het milieu, ik hoef niet alles te bezitten'.*

Triggers zijn kennis en gemak

Stadse fietsers vinden de fiets een betere optie dan deelvervoer. De fiets is het minst ongunstig voor het milieu. Het ultieme deelvervoer vinden ze het OV vanwege beschikbaarheid en het gezamenlijke gebruik.

Deelfiets kennen ze met name vanuit het buitenland. Het systeem van pakken, achterlaten en nieuwe pakken vindt men handig. Men vindt deelfietsen niet geschikt voor zichzelf/Amsterdammers, maar wel voor forenzen of toeristen. 'We *hebben allemaal al een fiets, het voegt niets toe'.*

Voor de stadse fietser is OV een alternatief voor de fiets, indien het regent of als de afstand te groot is om te fietsen.

Een (deel)scooter kan een alternatief zijn voor de fiets, als de rit te lang is, of als men de rit met OV of fiets onveilig acht, of indien men de scooter wil achterlaten. Bijv. met een deelscooter heen, met een Uber terug.

Stadse fietsers met auto hebben net als fervente autorijders relatief weinig kennis van de deelauto of van professioneel delen van hun eigen auto.

"Ik vind fietsen leuk en het houdt mijn longinhoud op pijl. Dat is belangrijk want ik het astma"
<stadse fietser>

"Ik leen mijn auto al uit aan vrienden, het verhuren via Snappcar heb ik nooit zo over nagedacht. Dat scheelt kosten, help ik mensen en staat mijn auto minder nutteloos stil".
<stadse fietser>

"Ik probeer zoveel mogelijk te fietsen, dan heb ik tenminste nog beweging, ik zit de hele dag op een stoel op kantoor'
<stadse fietser>

Deepdive Forenzen: triggers zijn kennis en gemak

Informatie beschikbaarheid en voordelen zijn belangrijk

Kiezen voor snelheid en kosten

Forenzen reizen voornamelijk met de auto of met de trein naar Amsterdam. Indien met de trein, reist met binnen de stad door met de tram, metro of OV fiets. Deze respondenten verkozen tram en metro boven de OV fiets. Dit is sneller, comfortabeler, en het laatste stukje lopen is niet erg en vaak ook plezierig.

De keuze tussen OV en auto om naar de stad te reizen, hangt af van de reistijd, kosten en parkeermogelijkheden. Men geeft aan dat het steeds minder aantrekkelijker wordt om met de auto naar de stad te komen, i.v.m. files en parkeren.

De reis van en naar de stad is vrijwel altijd gelijk. *'Ik vertrek altijd weer vanuit het CS'*. Binnen de stad kan de reis variëren, als men langs verschillende klanten moet bijvoorbeeld.

Forenzen hebben aardig goed uitgezocht en uitgeprobeerd met welke (deel)vervoermiddelen ze het snelste op hun bestemming kunnen komen. *'Ik denk dat ik voor mezelf de meest efficiënte manier heb gevonden'*. Toch maken, naast OV, deelmobiliteiten hier bijna geen onderdeel van uit. *'Ik weet niet waar ze altijd staan, maar als er in de buurt van het station een rij deelauto's of deelscooters zou staan, zou ik daar zeker gebruik van maken en met de trein komen'*.

Triggers zijn kennis en gemak

Forenzen komen uit plaatsen waar het aanbod van deelvervoer als deelauto, deelscooter en deelfiets veel minder groot is dan in Amsterdam. Ze maken dan ook minder gebruik van deelvervoer en zijn er minder goed mee bekend.

Forenzen zijn te triggeren voor OV indien de kosten en reistijd vergelijkbaar zijn met de auto. Bijdrage van de werkgever vormt een sterke stimulans. Het OV wordt ook aantrekkelijker dan de auto indien deze minder gebruikt gaat worden. Bijv. door het thuiswerken. Men verwacht na Corona minder vaak op de zaak te hoeven zijn.

Een eigen fiets op het station was zo'n vier jaar geleden niet aantrekkelijk vanwege diefstal of schade. Men is weer terug overgestapt op de OV fiets of tram/metro.

Ook zijn forenzen positief over deelscooters en deelfietsen bij een P+R. *'Als ik daarmee sneller ben als met de tram of metro zou ik die nemen'*. Het helpt als deze duidelijk zichtbaar zijn, en ze willen dan wel geïnformeerd worden wat het kost en hoe het werkt.

Forenzen zijn erg positief over MaaS. '*Ik hoop dat ze iets bedenken als 9292, dat alles op elkaar aansluit en dat je je reis kan uitstippelen'*.

"Aankomende week gaat het sneeuwen, dan kom ik niet met de auto maar de trein,"
<Forens, Uitgeest>

"Ik weet dat een auto milieuvervuilend is maar dat compenseer ik door minder vlees te eten".
<Forens, Uitgeest>

"Deelvervoer, 'sharing is caring', het zijn gemeenschapsgoederen'
<Forens, Almere>

"Ik zou wel willen kiezen voor een deelscooter maar ik heb geen scooterrijbewijs'
<Forens, Zaandam >

"In Coronatijd is deelvervoer niet echt hygiënisch'
<Forens, Almere>

'Ik denk dat deelvervoer de toekomst is, de stad is helemaal vol'
<Forens, Hilversum>



Choice

Sumatrakade 1299
1019 RM Amsterdam

020 521 06 60
info@thechoice.nl
www.choice-insights.nl