

25 februari 2022

Behoeftteonderzoek deelauto

mywheels

NATUUR
& MILIEU



Markteffect

Voorwoord

In verschillende steden wordt actief ingezet op autoluwe wijken en deelmobiliteit, maar lang nog niet overal en even actief. Ook is de adoptiegraad van deelauto's in steden buiten de Randstad is nog vrij laag. Met dit onderzoek willen MyWheels en Natuur & Milieu inzicht krijgen in de mobiliteitsbehoefte van inwoners van G40 gemeenten (stedelingen). Hoe zien de mobiliteitsbehoefte en daaraan gerelateerde drijfveren van stedelingen eruit en hoe verhoudt zich dit tot de huidige gebruikers van MyWheels?

Door middel van dit onderzoek wordt achterhaald wat het reisgedrag en de vervoersbehoefte van stedelingen nu en in de toekomst is, wat hen drijft om gebruik te maken van de eigen auto, deelauto, fiets of trein. En daarnaast welke rol kan en moet een gemeente vervullen ten aanzien van duurzame mobiliteit? Dit met het doel om het draagvlak voor (maatregelen voor) duurzame mobiliteit en deelmobiliteit te toetsen en in de toekomst verder autoluwe straten en delen op te schalen.

Aan de hand van de onderzoeksresultaten ontstaat een beeld over toekomstig reisgedrag en het draagvlak voor duurzaam mobiliteitsbeleid dat Natuur & Milieu kan delen met lokale politici. MyWheels haar daarnaast concept nog beter vermarkten en zich dus succesvol positioneren door aan de specifieke mobiliteitsbehoeften van de potentiële doelgroep te voldoen.

Wij danken MyWheels en Natuur & Milieu hartelijk voor de prettige samenwerking. Voor vragen of nadere analyses zijn we graag voor u beschikbaar.

Markteffect B.V.



Krijn Vugts
Onderzoeksspecialist

T 040 - 239 22 90
k.vugts@markteffect.nl



Bas de Vries
Client Consultant

T 06 - 413 866 53
b.devries@markteffect.nl

Onderzoeksverantwoording

Doelgroepen onderzoek

In het onderzoek wordt gesproken over twee doelgroepen. Hieronder wordt beschreven op basis van welke criteria deze doelgroepen zijn geselecteerd:

Nederlandse stedelingen (n=1.021)

- Nederlanders van 18 jaar of ouder
- Woonachtig in een van de 40 grootste steden van Nederland
- In het bezit van een autorijbewijs (rijbewijs B)

Gebruikers van MyWheels (n=981)

Nederlanders die in het verleden gebruik hebben gemaakt van een deelauto van MyWheels

Respons en betrouwbaarheid

Tijdens het veldwerk zijn 2.069 respondenten ondervraagd. Op basis van de respons onder Nederlandse stedelingen zijn de antwoorden met een zekerheid van 95% en met een nauwkeurigheid van 3,1% generaliseerbaar naar de doelgroep. In de praktijk betekent dit dat wanneer een uitkomst uit het onderzoek 50% is, dit in werkelijkheid tussen 46,9% en 53,1% ligt.

Toegepaste onderzoeksmethode

- Kwantitatief online onderzoek;
- De data van stedelingen zijn verzameld door middel van online veldwerk via het jibentbelangrijk-jongerenpanel van Markteffect;
- De data van de gebruikers van MyWheels zijn verzameld via een uitnodiging voor het onderzoek die MyWheels naar haar gebruikers heeft verstuurd.

Toegepaste weging op resultaten

- De resultaten onder Nederlandse stedelingen zijn gewogen naar een representatieve verdeling van leeftijd, geslacht en regio in Nederland.
- De resultaten onder gebruikers van MyWheels zijn niet gewogen.

Vragenlijst

De vragenlijst voor dit onderzoek bestond uit 54 vragen. Dit is inclusief screeningsvragen.

Onderzoeksvraag

Hoe ziet de mobiliteitsbehoefte van stedelingen eruit en hoe verhoudt dit zich tot de huidige gebruikers van MyWheels?

Tijdsplanning

Het onderzoek heeft plaatsgevonden tussen 7 en 20 februari 2022.

Management Summary

Door actief de samenwerking te zoeken met Nederlandse gemeenten, zijn MyWheels en Natuur & Milieu in staat om het gebruik van deelmobiliteit te bevorderen. Het bieden van een dekkend aanbod aan deelvervoer is hiervoor het grootste aandachtspunt.

Nederlandse stedelingen maken momenteel vaker deel aan het verkeer dan de huidige gebruikers van MyWheels. Dit duidt erop dat er met betrekking tot het milieu nog veel winst te behalen is onder de Nederlanders die nog geen gebruik maken van deelauto's. Dit bevestigt het belang van het actief stimuleren van het gebruik van deelauto's.

Het valt daarbij op dat minder gebruikers van MyWheels in het bezit zijn van een auto ten opzichte van de Nederlandse stedelingen. Voor hen lijkt een deelauto daarom een goed alternatief. Echter, de gebruikers van MyWheels hechten ook meer belang aan kosten, flexibiliteit, en milieuvriendelijkheid in de keuze van een vervoersmiddel dan de Nederlandse stedeling. Dit zijn stuk voor stuk voorwaarden waar een deelauto aan voldoet, maar zijn dus van relatief minder

belang voor de Nederlandse stedelingen. Zij vinden het juist belangrijker dat een vervoermiddel vrijheid, reiscomfort en veiligheid biedt. Bovendien is het reisdoel voor hen van belang. Hoewel dit niet direct aspecten zijn waarop een deelauto minder goed presteert dan het bezitten van een eigen auto, leeft dit wel in de perceptie van Nederlandse stedelingen. Zo zijn *onhandig*, *gedoe* en *beschikbaarheid* veelgenoemde negatieve associaties. Aan de andere kant noemen zij de duurzaamheid en het milieuvriendelijke alternatief juist als belangrijke positieve eigenschappen van een deelauto. Het bewustzijn lijkt er daarom wel te zijn, maar de bereidheid (nog) niet. Om dit te stimuleren zou het gevoel van vrijheid en flexibiliteit vergroot worden. Een groter en meer dekkend aanbod zou is hierbij een belangrijke voorwaarde, net als het flexibeler achterlaten van een deelauto. Wanneer een Nederlandse stedeling gebruik wil maken van een auto, moet deze simpelweg beschikbaar zijn.

Beide doelgroepen zijn van mening dat ze teveel auto's in het straatbeeld zien én vinden het belangrijk om de CO²-uitstoot terug te brengen.

Voor beide problemen geldt dat een verhoogd gebruik van deelauto's een positieve bijdrage levert, wat wordt erkend door zowel gebruikers van MyWheels. Zij zijn dan ook van mening dat gemeenten het gebruik van deelauto's goedkoper zou moeten maken en zicht actief in zou moeten zetten voor een groter aanbod en betere spreiding van deelauto's.

Obstakels

- Aanbod
- Spreiding
- Prijs
- Gebruiksgemak
- Beschikbaarheid
- Loopafstand
- Negatief imago



Oplossingen

- Dekkend aanbod
- Flexibel achterlaten
- Toegankelijkheid
- Lagere prijs
- Dichterbij huis
- Minder parkeren
- Mobiliteitsapp



Inhoudsopgave

2.	Reisgedrag	8 t/m 10
3.	Vervoer	11 t/m 20
4.	Deelauto's	21 t/m 35
5.	Rol gemeente	36 t/m 43

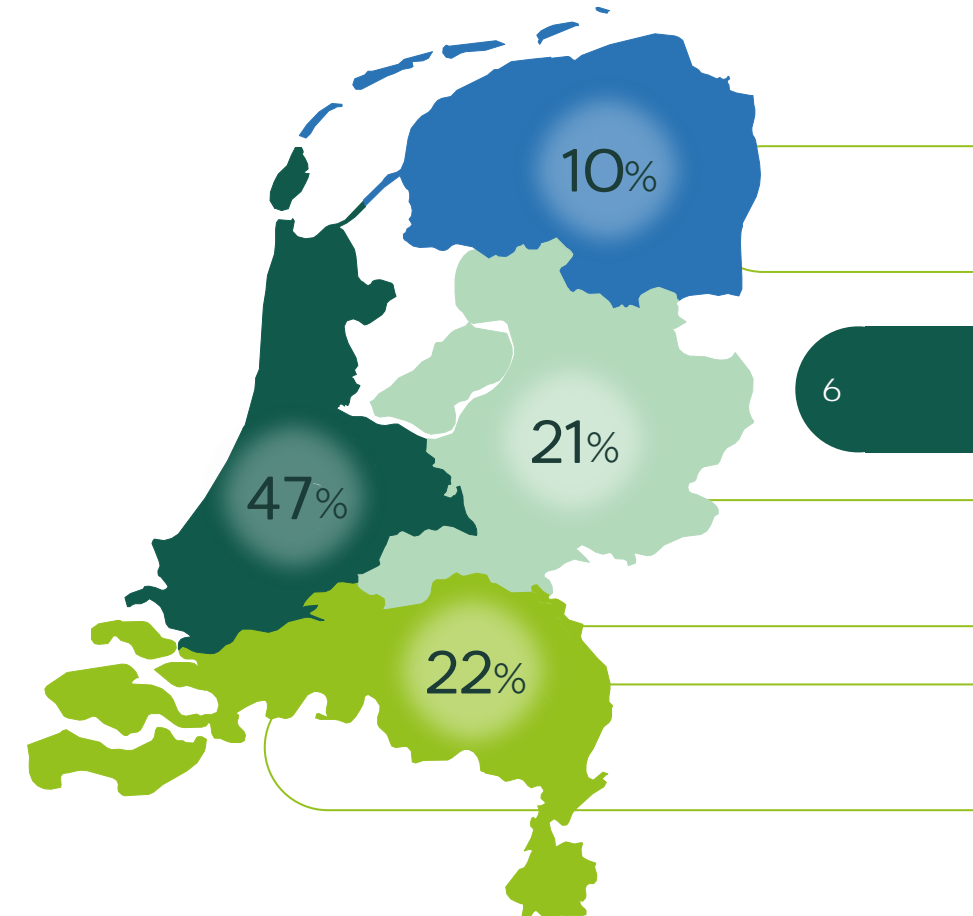
Steekproefsamenstelling

Nederlandse stedelingen

Let op!
Door afronding kan het voorkomen dat percentages optellen tot 99% of 101%.

Geslacht	Arbeidssituatie	Opleidingsniveau		
<p>Man, 50%</p> <p>Vrouw, 50%</p>	Loondienst fulltime	38%	Laag	14%
	Loondienst parttime	23%	Gemiddeld	33%
	Ondernemers / ZZP	6%	Hoog	53%
	Studerend	3%		
	Arbeidsongeschikt	4%		
	Werkloos/bijstand	2%		
	Huisvrouw/huisman	3%		
	Gepensioneerd	23%		

Leeftijd	Inkomen	Huishoudsituatie		
<p>55 jaar of ouder, 41%</p> <p>18 t/m 34 jaar oud, 27%</p> <p>35 t/m 54 jaar oud, 32%</p>	Beneden modaal	28%	Inwonend bij ouders/familie/voogd	4%
	Modaal	48%	Alleenstaand zonder (thuiswonende) kinderen	25%
	Boven modaal	23%	Alleenstaand met (thuiswonende) kinderen	5%
	Weet ik niet/wil niet zeggen	0%	Samenwonend zonder (thuiswonende) kinderen	43%
			Samenwonend met (thuiswonende) kinderen	23%



Steekproefsamenstelling

Gebruikers MyWheels

Let op!
Door afronding kan het voorkomen dat percentages optellen tot 99% of 101%.

Geslacht



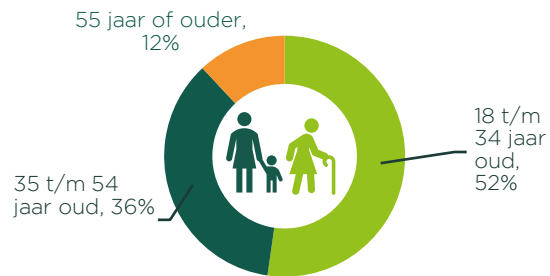
Arbeidssituatie

Loondienst fulltime	48%
Loondienst parttime	18%
Ondernemers / ZZP	16%
Studerend	11%
Arbeidsongeschikt	1%
Werkloos/bijstand	2%
Huisvrouw/huisman	1%
Gepensioneerd	3%

Opleidingsniveau

Laag	4%
Gemiddeld	16%
Hoog	80%

Leeftijd

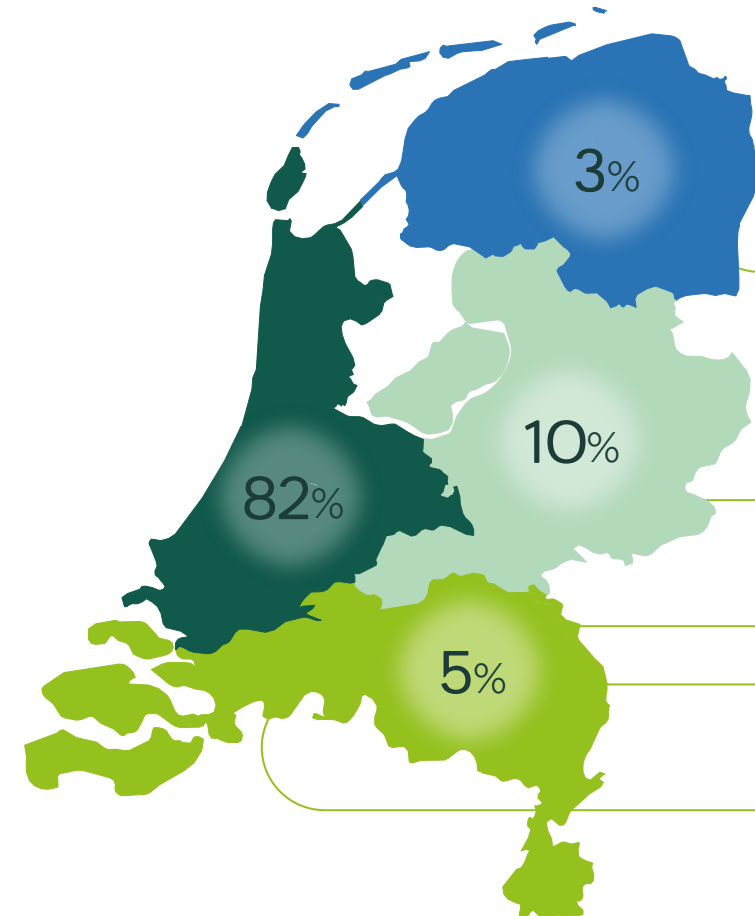


Inkomen

Beneden modaal	33%
Modaal	42%
Boven modaal	21%
Weet ik niet/wil niet zeggen	4%

Huishoudsituatie

Inwonend bij ouders/familie/voogd	8%
Alleenstaand zonder (thuiswonende) kinderen	27%
Alleenstaand met (thuiswonende) kinderen	5%
Samenwonend zonder (thuiswonende) kinderen	38%
Samenwonend met (thuiswonende) kinderen	22%



2.

Reisgedrag



2. Reisgedrag

Thuiswerken & verkeer

Gebruikers van MyWheels werken op dit moment vaker thuis dan de gemiddelde Nederlander. Ook over één jaar verwachten MyWheels gebruikers vaker thuis te werken dan de gemiddelde Nederlander.

Een logisch gevolg hiervan is dat gebruikers van MyWheels minder vaak aan woon-werkverkeer deelnemen dan de gemiddelde Nederlander. Daarentegen rijden gebruikers van MyWheels wél vaker zakelijk dan de gemiddelde Nederlander.

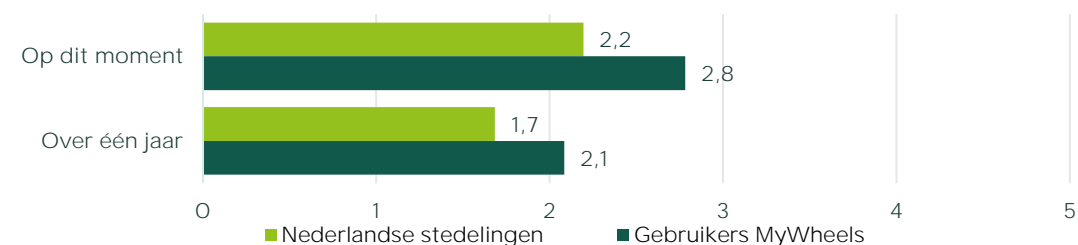
Hiernaast neemt de gemiddelde Nederlander vaker deel aan het verkeer om boodschappen te doen dan gebruikers van MyWheels. Qua recreatie is er vrijwel geen verschil.

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Het aantal thuiswerkdagen ligt hoger onder mannen (2,5) dan onder vrouwen (1,9). Ook in de toekomst verwachten mannen (2,0) vaker thuis te werken dan vrouwen (1,4);
- Het aantal thuiswerkdagen ligt hoger onder respondenten woonachtig in West- (2,5) en Oost-Nederland (2,2) dan respondenten woonachtig in Zuid-Nederland (1,6);
- Respondenten van 35 jaar en ouder (2,2) nemen vaker deel aan het verkeer voor boodschappen dan respondenten jonger dan 35 jaar (1,9);
- Midden-laagopgeleide respondenten (3,0) nemen vaker deel aan het verkeer voor woon-werkverkeer dan hoogopgeleide respondenten (2,4).

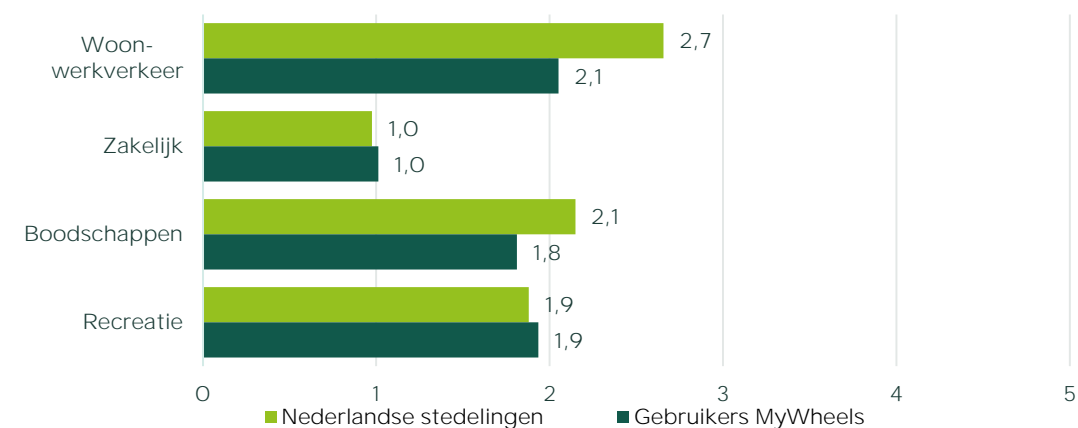
Figuur 2.1 Hoeveel dagen per week werk je momenteel thuis? En hoeveel dagen verwacht je over een jaar thuis te werken?

Basis: alle respondenten



Figuur 2.2 Hoe vaak neem je per week deel aan het verkeer met de volgende doeleinden?

Basis: alle respondenten



2. Reisgedrag

Dagdeel per doeleind

Meer gebruikers van MyWheels ten opzichte van de gemiddelde Nederlander lijken in de avond aan het verkeer deel te nemen.

Voor woon-werkverkeer nemen meer gebruikers van MyWheels (59%) in de avond deel aan het verkeer dan de gemiddelde Nederlander (47%). Dit geldt echter enkel doordeweeks en lijkt in plaats van de middag voor te komen.

Boodschappen worden door meer MyWheels gebruikers dan de gemiddelde Nederlander in de middag (69% vs. 57%) en de avond (49% vs. 29%) gedaan, en minder in de ochtend (44% vs. 61%). Doordeweeks is er in de middag echter geen verschil.

Ook voor recreatiedoeleinden maken meer MyWheels gebruikers (68%) dan de gemiddelde Nederlander (50%) in de avond deel aan het verkeer. In het weekend is dit zelfs voor ieder dagdeel. Doordeweeks is het juist minder in de ochtend (15% vs. 21%) en in de middag (23% vs. 35%).

Voor zakelijke doeleinden is er geen verschil tussen gebruikers van MyWheels en de gemiddelde Nederlander.

Figuur 2.3 Op welk moment reis je met de volgende doeleinden?

Basis: alle respondenten

		Moment van reizen					
Reisdoel	Dageel	Doordeweeks		In het weekend		Totaal	
		Nederlandse stedelingen	Gebruikers MyWheels	Nederlandse stedelingen	Gebruikers MyWheels	Nederlandse stedelingen	Gebruikers MyWheels
Woon-werkverkeer	Ochtend	91%	92%	15%	12%	93%	95%
	Middag	55%	43%	12%	11%	57%	47%
	Avond	46%	55%	12%	12%	47%	59%
	Totaal	99%	97%	18%	18%	100%	100%
Zakelijk	Ochtend	73%	72%	17%	13%	79%	77%
	Middag	70%	71%	13%	13%	74%	74%
	Avond	30%	35%	6%	10%	31%	37%
	Totaal	95%	96%	19%	20%	100%	100%
Boodschappen	Ochtend	39%	23%	34%	32%	61%	44%
	Middag	40%	42%	31%	50%	57%	69%
	Avond	25%	45%	10%	21%	29%	49%
	Totaal	84%	81%	53%	70%	100%	100%
Recreatie	Ochtend	21%	15%	43%	52%	54%	57%
	Middag	35%	23%	64%	75%	78%	82%
	Avond	32%	44%	36%	55%	50%	68%
	Totaal	61%	59%	79%	89%	100%	100%

3.

Vervoer



3. Vervoer

Auto beschikking

Zoals verwacht is het aandeel MyWheels gebruikers dat een eigen auto in bezit heeft (13%) een stuk lager ten opzichte van de gemiddelde Nederlander (75%).

Opvallend is dat slechts 2% van de Nederlanders aangeeft de mogelijkheid te hebben om van een deelauto gebruik te maken. Dit kan ofwel betekenen dat het aanbod ontoereikend is, of dat de Nederlanders niet goed genoeg van de mogelijkheden op de hoogte is gebracht.

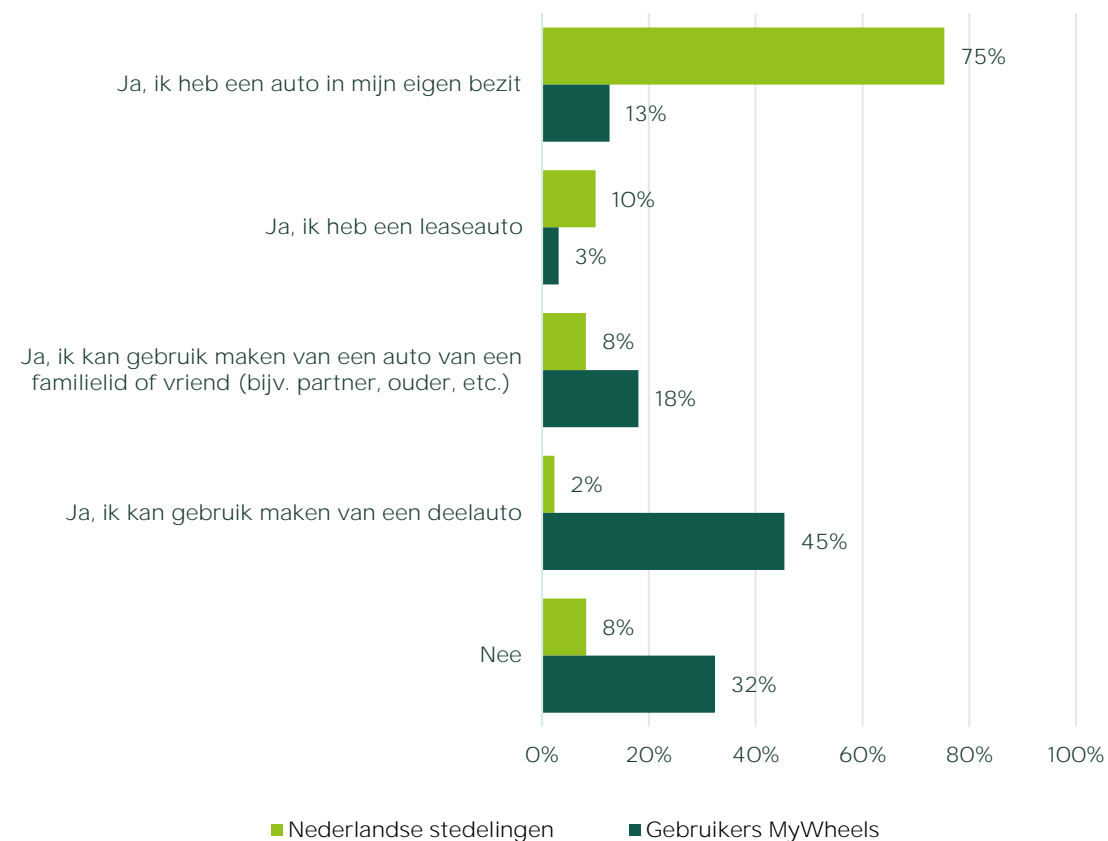
Ook is opvallend dat een derde (32%) van de MyWheels gebruikers aangeeft dat zij géén gebruik kunnen maken van een (deel)auto, zoals die van MyWheels.

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Meer respondenten van 55 jaar of ouder (81%) en 35 t/m 54 jaar (77%) dan respondenten jonger dan 35 jaar (64%) hebben een eigen auto in bezit.

Figuur 3.1 Heb je een auto ter beschikking?

Basis: alle respondenten; meerdere antwoorden mogelijk



3. Vervoer

Motivatie auto beschikking

Respondenten die een auto bezitten geven aan dat zij met name vanwege het gemak, de vrijheid en de onafhankelijkheid een auto bezitten. De eigen auto wordt met name voor werk, boodschappen en vakantie gebruikt.

Wat is/zijn voor jou reden(en) om een auto te bezitten?

- *"Bewegingsvrijheid."*;
- *"Gemak, altijd direct beschikbaar."*;
- *"Gemak, vrijheid, en handig bij het vervoeren van mensen en voorwerpen."*;
- *"Gemak en vooral vakantie."*;
- *"Handig voor boodschappen."*;
- *"Het gemak van wanneer ik wil gaan wanneer ik wil."*;
- *"Je kan makkelijk overal naar toe."*;
- *"Makkelijk: instappen en wegrijden van deur tot deur."*;
- *"Makkelijk met hond."*;
- *"Met gemak naar werk."*;
- *"Nodig, makkelijk en leuk."*;
- *"Nodig voor werk en gezin."*;
- *"Nodig voor bereiken locaties buiten OV bereik."*;
- *"Onafhankelijk van wie dan ook."*;
- *"Vrijheid overal heen te gaan."*;
- *"Vrijheid, gaan en staan waar ik wil."*;
- *"Woon-werkverkeer."*

Respondenten die géén auto bezitten geven aan dat zij met name vanwege de dure (parkeer)kosten, het milieu en beperkte gebruik geen auto bezitten. Ook vinden mensen in een stad een auto niet handig en duur.

Wat is/zijn voor jou reden(en) om geen auto te bezitten?

- *"Aanschafkosten."*;
- *"Doorlopende vaste kosten."*;
- *"Duurzaamheid."*;
- *"Gebruik hem te weinig, daardoor te duur."*;
- *"Hoge maandlasten en benzineprijzen."*;
- *"Ik gebruik ze te weinig, doe meeste op de fiets of OV."*;
- *"Klimaat/milieu."*;
- *"Kost teveel belasting en verzekering en overige auto kosten."*;
- *"Kosten aanschaf en onderhoud."*;
- *"Minder belasting voor het milieu."*;
- *"Niet duurzaam."*;
- *"Niet vaak genoeg nodig."*;
- *"Parkeren in centrum is duur."*;
- *"Parkeren is altijd gedoe."*;
- *"Slecht voor het milieu."*;
- *"Werk momenteel goed bereikbaar met fiets/ov."*;
- *"Woonachtig in stad."*

3. Vervoer

Toekomstverwachting eigen auto bezitters

Het aandeel respondenten dat verwacht over één jaar nog steeds een auto te bezitten ligt flink hoger onder Nederlanders (93%) dan onder gebruikers van MyWheels die een eigen auto in bezit hebben.

Wanneer men dus in aanraking komt met deelauto's, raken ze ook dusdanig overtuigd dat de auto in veel gevallen de deur uit kan.

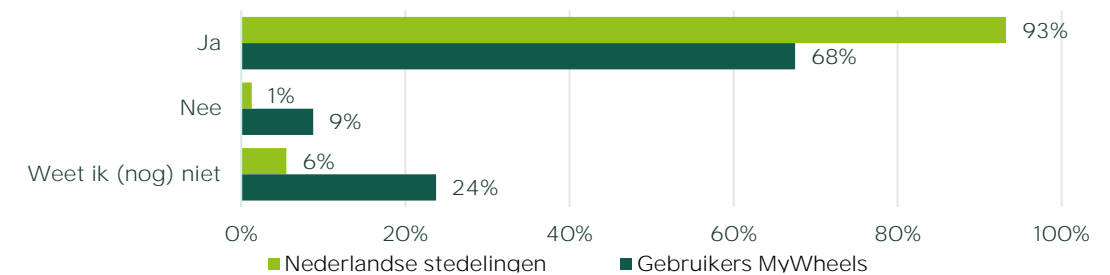
Een kwart (24%) van de MyWheels gebruikers geeft hiernaast aan nog niet te weten of zij over één jaar nog steeds een auto zullen bezitten. Dit aandeel is hoger dan onder Nederlandse stedelingen (6%).

Respondenten geven met name aan dat dit komt doordat zij een auto simpelweg nodig hebben.

Er zijn geen verschillen op basis van achtergrondkenmerken.

Figuur 3.2 Verwacht je over één jaar nog steeds een auto te bezitten?

Basis: respondenten in het bezit van een eigen auto of leaseauto



Licht je antwoord toe

- **"Ik heb een auto nodig voor m'n werk. Bovendien vind ik een auto een verrijking in het leven. Het openbaar vervoer is heel slecht waardoor een reis heel lang duurt."** (ja);
- **"Kan niet zonder, want openbaar vervoer is maar beperkt."** (ja);
- **"Nog steeds zelfde redenen waarvoor auto nodig, regelmatig naar locaties die met OV lastig te bereiken zijn."** (ja);
- **"We zijn nog steeds onafhankelijk van derden."** (ja);
- **"Ik ben mijn vrouw aan het verleiden om te stoppen met de auto. Door voornamelijk veel met deelscooters en de trein te reizen."** (nee);
- **"Ik wil van mijn auto af omdat ik mijn eigen auto niet genoeg gebruik en omdat ik een meer duurzame oplossing wil."** (nee)

3. Vervoer

Toekomstverwachting eigen auto niet-bezitters

Onder respondenten die momenteel geen beschikking tot een auto hebben is er geen groot verschil tussen gebruikers van MyWheels en de gemiddelde Nederlander.

Wel geeft een kleiner deel van de MyWheels gebruikers (51%) ten opzichte van Nederlanders (58%) aan niet te verwachten binnen één jaar over een eigen auto te beschikken. Het aandeel MyWheels gebruikers dat aangeeft dit nog niet te weten heeft hier echter een zekere invloed op.

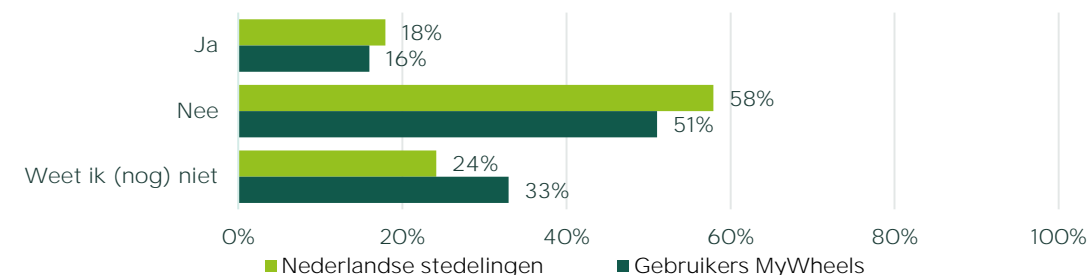
Respondenten geven met name aan een auto niet nodig te hebben door andere goede mogelijkheden en/of hoge kosten.

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Meer respondenten jonger dan 35 jaar (28%) dan respondenten van 55 jaar en ouder (6%) verwachten binnen één jaar over een auto te beschikken, terwijl meer respondenten van 55 jaar en ouder (74%) dan respondenten jonger dan 35 jaar (44%) verwachten binnen één jaar niet over een auto te beschikken.

Figuur 3.3 Verwacht je binnen nu en één jaar over een eigen auto of leaseauto te beschikken?

Basis: respondenten die geen (eigen) auto tot hun beschikking hebben



Licht je antwoord toe

- **"Deelauto kosten beginnen op te lopen bij diverse aanbieders." (ja);**
- **"Ik wil toch meer op pad, om nl weer te ontdekken, zowel als Duitsland, Frankrijk en Spanje. Om dit met een deelauto te doen is niet zo handig." (ja);**
- **"Geen behoefte aan in de stad." (nee);**
- **"Het niet hebben van een auto bevalt me wel, zeker met toevoeging van deelauto's. En ik verwacht niet dat mijn situatie qua werk, wonen het komende jaar verandert." (nee);**
- **"Ik maak het meeste gebruik van een fiets en het ov. Vanuit werk heb ik een businesskaart en werk ik vaker thuis dan op kantoor. De auto zal vaker niet dan wel gebruikt worden. Zonde van geld/lease contract en parkeerplek." (nee);**
- **"Te weinig voordelen om er zelf een te hebben terwijl er steeds betere alternatieven zijn zoals deelauto's." (nee)**

3. Vervoer

Vervoersmiddelen

Een kwart (24%) van de MyWheels gebruikers maken minimaal 1 keer per week gebruik van een deelauto, tegenover 1% van de Nederlandse stedelingen.

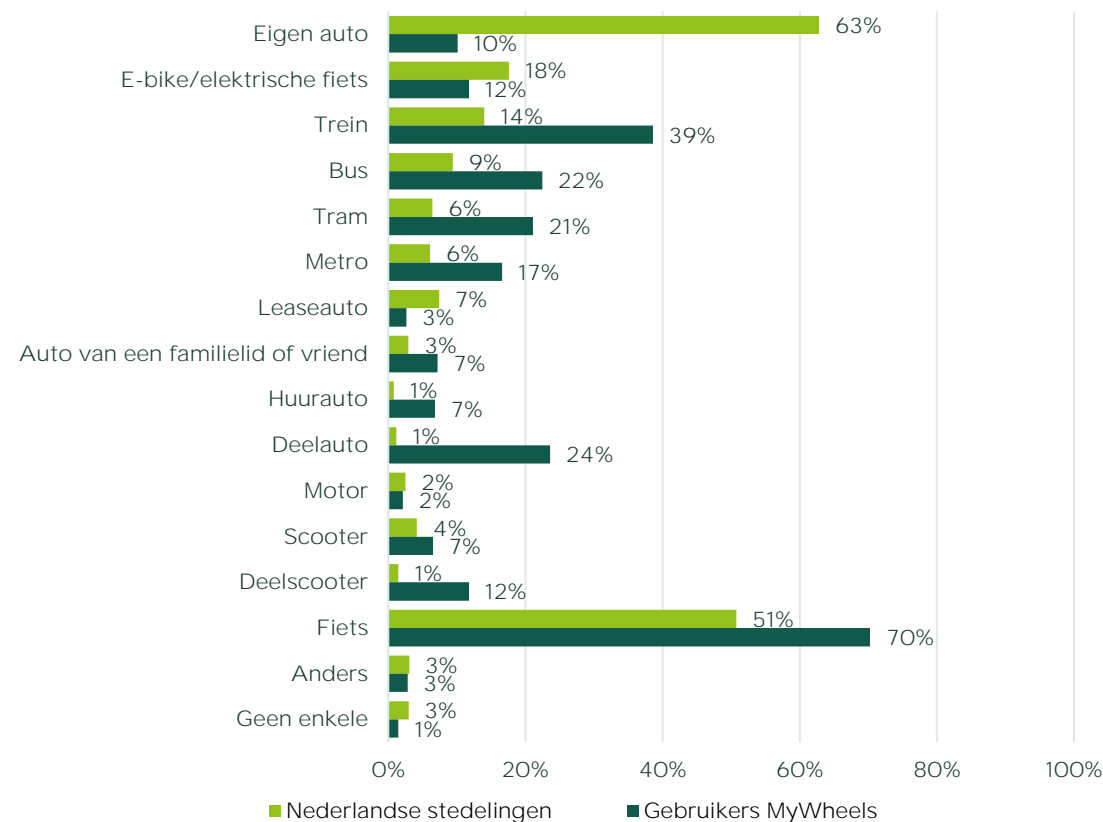
Hiernaast maken ook meer MyWheels gebruikers dan de gemiddelde Nederlander gebruik van het openbaar vervoer (trein, bus, tram, en metro) en van (deel)scooters en fietsen. Het aandeel dat gebruik maakt van een (eigen/lease-)auto en elektrische fiets is daarentegen hoger onder Nederlanders dan onder MyWheels gebruikers.

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Meer respondenten jonger dan 35 jaar dan respondenten van 35 t/m 54 jaar en van 55 jaar en ouder maken wekelijks gebruik van de trein (23% vs. 14% en 8%), de bus (16% vs. 6% en 8%), deelscooters (4% vs. 1% en 0%), en de fiets (63% vs. 53% en 41%);
- Meer gemiddeld opgeleide respondenten (67%) dan hoogopgeleide respondenten (59%) maken wekelijks gebruik van een eigen auto.

Figuur 3.4 Van welke vervoersmiddelen maak jij op dit moment minimaal 1 keer per week gebruik?

Basis: alle respondenten; meerdere antwoorden mogelijk



3. Vervoer

Vervoersmiddelen

Waar de fiets door MyWheels gebruikers met 56% veruit het meest gebruikt wordt, gebruiken Nederlanders in t algemeen de eigen auto het meest, met de fiets op de tweede plaats.

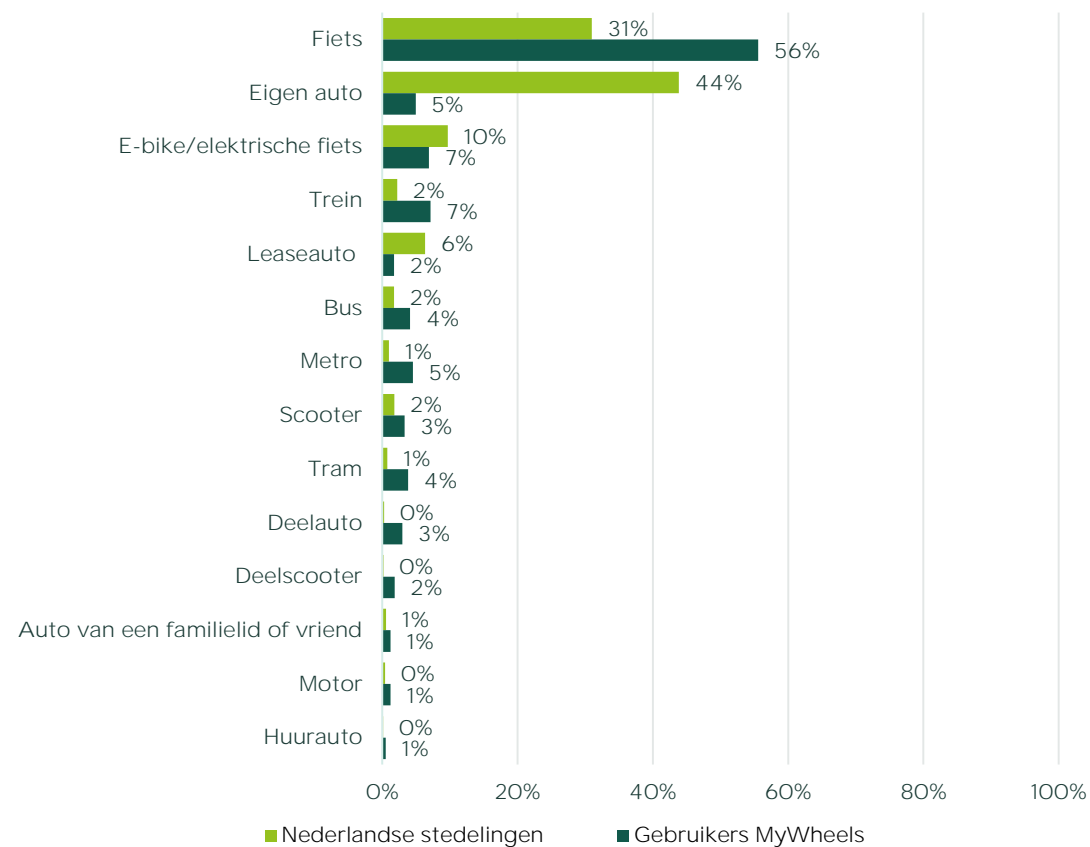
De deelauto is onder 3% van de MyWheels gebruikers het meest gebruikte vervoermiddel, waar dit onder Nederlandse stedelingen 0% is.

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Voor meer respondenten jonger dan 55 jaar (3%) dan respondenten van 55 jaar en ouder (0%) is de trein het meest gebruikte vervoersmiddel.

Figuur 3.5 Welke van deze vervoermiddelen gebruik je het meest?

Basis: alle respondenten



3. Vervoer

Overweging vervoersmiddel

De snelheid/reistijd van vertrekpunt naar eindbestemming speelt voor de meeste respondenten mee in de keuze voor een bepaald vervoersmiddel. Dit geldt voor zowel MyWheels gebruikers als Nederlandse stedelingen.

De kosten zijn voor MyWheels gebruikers de op één na belangrijkste overweging, terwijl dit voor Nederlandse stedelingen pas de zevende belangrijkste overweging is. Hiernaast zijn ook flexibiliteit en effecten op het milieu belangrijker in overweging voor MyWheels gebruikers ten opzichte van Nederlandse stedelingen.

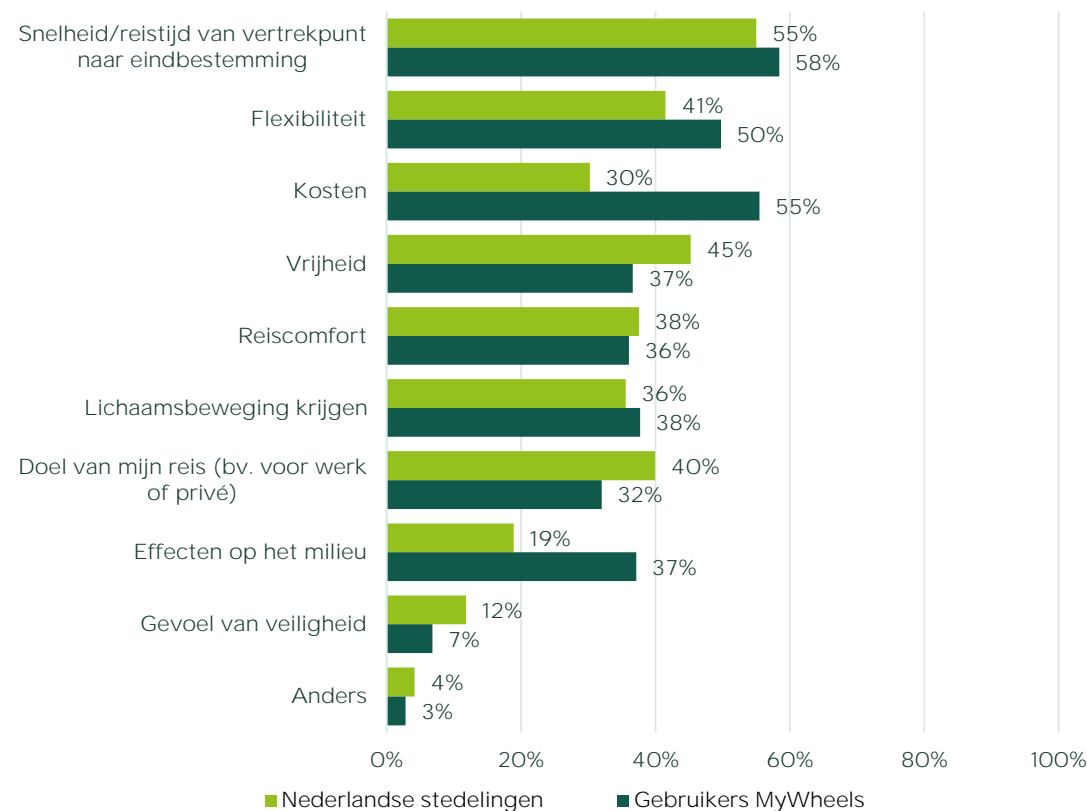
Voor meer Nederlandse stedelingen dan MyWheels gebruikers zijn vrijheid, reiscomfort, reisdoel, en gevoel van veiligheid daarentegen belangrijke overwegingen in de keuze voor een bepaald vervoersmiddel.

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Voor vrouwen dan mannen is het reisdoel (43% vs. 37%) en het gevoel van veiligheid (14% vs. 10%) belangrijke in overweging;
- Voor meer respondenten jonger dan 35 jaar (44%) en van 35 t/m 54 jaar (31%) dan respondenten van 55 jaar en ouder (21%) zijn de kosten belangrijk in overweging, terwijl voor meer respondenten van 55 jaar en ouder (51%) dan respondenten jonger dan 35 jaar (39%) en van 35 t/m 54 jaar (42%) vrijheid belangrijk in overweging is;
- Voor meer hoogopgeleide respondenten (64%) dan laag- (41%) en gemiddeld opgeleide respondenten (46%) is snelheid/reistijd belangrijk.

Figuur 3.6 Welke overwegingen spelen voor jou (vaak) mee om een bepaald vervoermiddel te kiezen?

Basis: alle respondenten; meerdere antwoorden mogelijk



3. Vervoer

Elektrisch rijden

Het aandeel respondenten dat aangeeft een lagere uitstoot (zeer) belangrijk te vinden is flink hoger onder MyWheels gebruikers (61%) ten opzichte van Nederlandse stedelingen (31%).

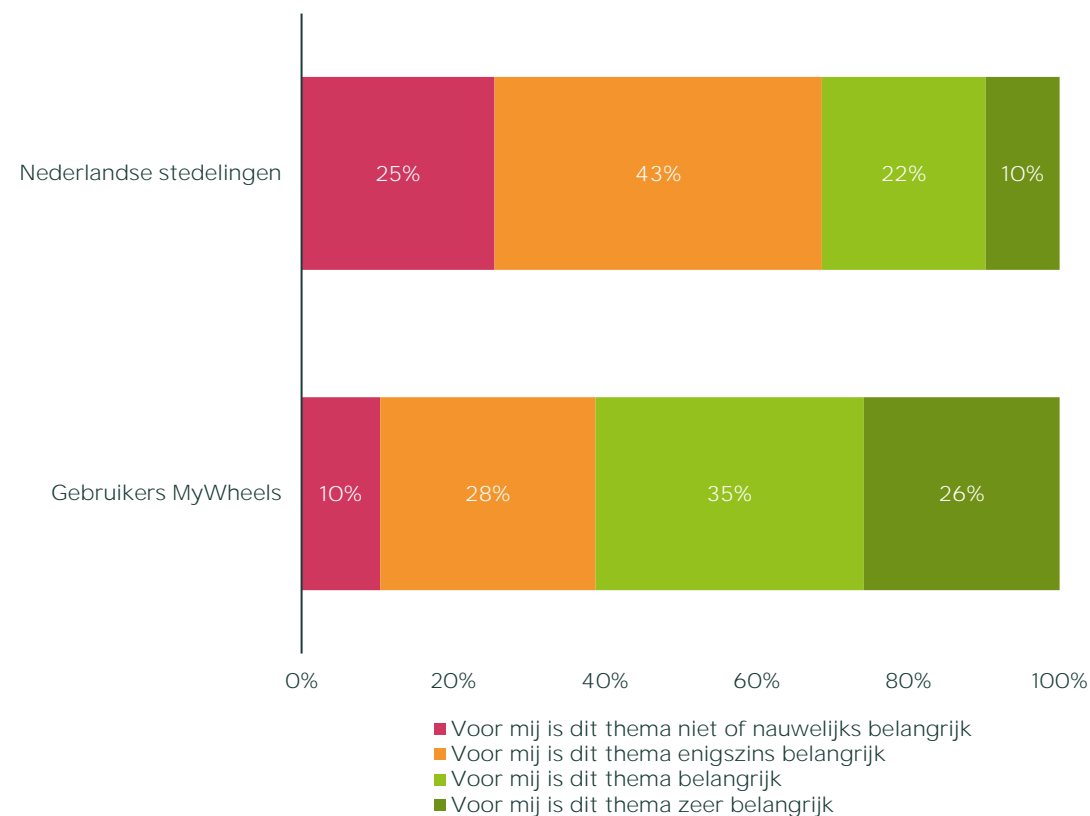
Het aandeel respondenten dat aangeeft een lagere uitstoot niet of nauwelijks belangrijk te vinden is daarentegen flink hoger onder Nederlandse stedelingen (25%) ten opzichte van MyWheels gebruikers (10%).

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Meer mannen (12%) dan vrouwen (7%) vinden een lagere uitstoot zeer belangrijk;
- Meer respondenten van 55 jaar en ouder (29%) dan respondenten jonger dan 35 jaar (19%) vinden een lagere uitstoot niet of nauwelijks belangrijk;
- Meer hoogopgeleide respondenten (13%) dan laag- (7%) en gemiddeld opgeleide respondenten (6%) vinden een lagere uitstoot zeer belangrijk.

Figuur 3.7 In welke mate vind jij het belangrijk dat bijvoorbeeld een auto of bus elektrisch rijdt en daarmee minder CO2 uitstoot?

Basis: alle respondenten



3. Vervoer

Interesse reisplanner

Het aandeel respondenten dat aangeeft mogelijk interesse in de voorgelegde app te hebben is flink hoger onder MyWheels gebruikers (76%) dan onder Nederlandse stedelingen (39%).

Eén op de vijf (20%) MyWheels gebruikers geeft zelfs aan zéker interesse in deze app te hebben.

Geïnteresseerden vinden het voornamelijk handig om verschillende opties te vergelijken, terwijl ongeïnteresseerden het geen toegevoegde waarde vinden.

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Meer respondenten jonger dan 35 jaar (49%) dan respondenten van 35 t/m 54 jaar (39%) en van 55 jaar en ouder (33%) hebben interesse in de app;
- Meer hoog- (43%) en gemiddeld opgeleide respondenten (38%) dan laagopgeleide respondenten (24%) hebben interesse in de app.

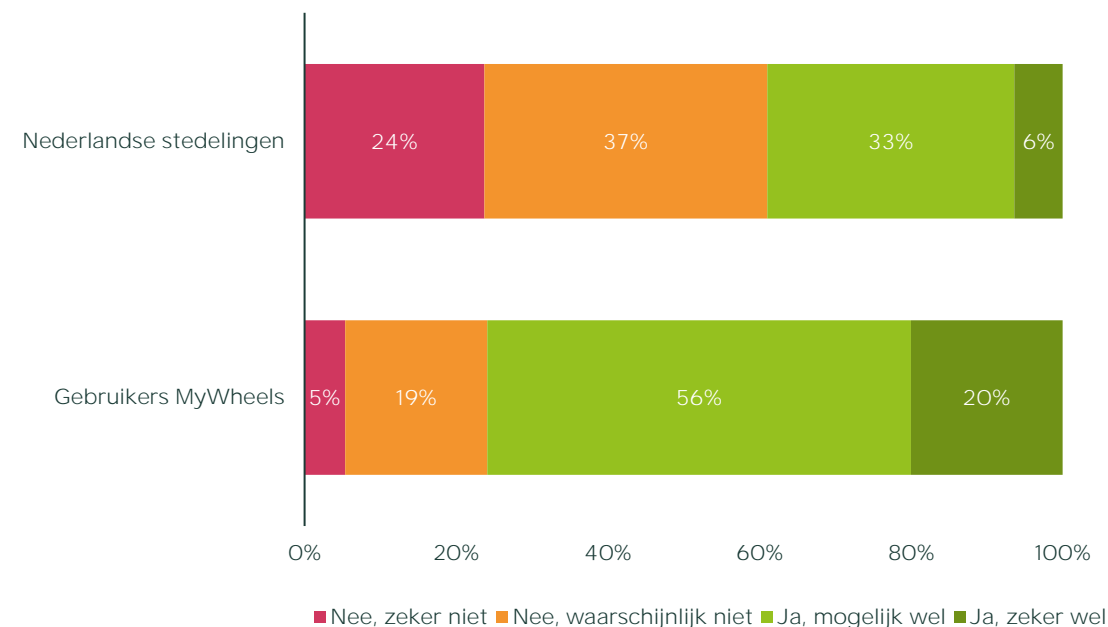
Licht je antwoord toe

- **"Lijkt me heel handig om ook de reisduur en kosten van een deelauto te zien t.o.v. het OV."** (zeker wel);
- **"Voor het OV is de OV-chipkaart handiger ook vanwege de kortingsabbonnementen maar dan voor het laatste stukje gelijk een deel auto kunnen boeken en dit kunnen vergelijken met het OV zou zeker handig zijn."** (mogelijk wel);
- **"Er zijn al reisplannerapps die prima werken dus zal niet veel toevoegen."** (waarschijnlijk niet);
- **"Niet nodig. Ik zoek zelf uit. Die app is ongetwijfeld op mijn geld uit, terwijl ik het goedkoper zelf kan doen."** (zeker niet)

Figuur 3.7 Stel dat er een app voor jouw smartphone zou zijn die als reisplanner fungeert. Deze app adviseert je over jouw optimale reis van A naar B en via deze app kun je ook meteen eenvoudig je vervoermiddel reserveren en betalen (bijvoorbeeld een kaartje voor trein, bus, tram of metro of een deelauto).

Zou je mogelijk interesse hebben in deze app?

Basis: alle respondenten



4.

Deelauto's



4. Deelauto's

Begrip deelauto's

Het overgrote merendeel (86%) van de Nederlandse stedelingen heeft al eens van het begrip **deelauto's**.

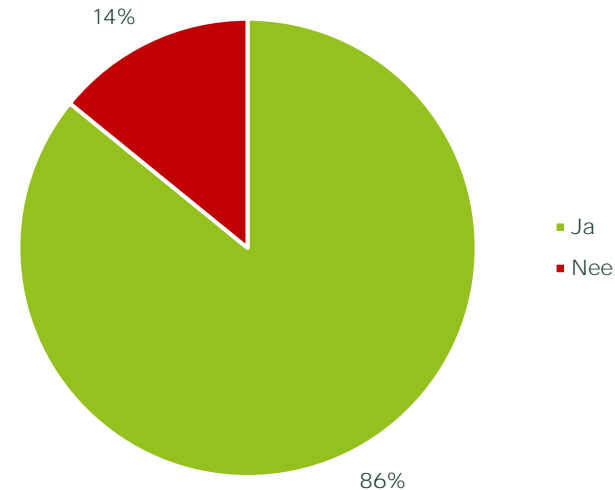
Slechts één op de acht (14%) respondenten geeft aan nooit eerder van het begrip deelauto's gehoord te hebben.

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Meer respondenten van 55 jaar of ouder (93%) dan respondenten jonger dan 35 jaar (84%) en van 35 t/m 54 jaar (78%) geven aan al eens van het begrip deelauto's gehoord te hebben;
- Meer hoogopgeleide respondenten (91%) dan laag- (82%) en gemiddeld opgeleide respondenten (78%) geven aan al eens van het begrip deelauto's gehoord te hebben;
- Meer respondenten met een beneden modaal (88%) en modaal inkomen (88%) dan respondenten met een boven modaal inkomen (78%) geven aan al eens van het begrip deelauto's gehoord te hebben;
- Meer alleenstaanden met/zonder kinderen en samenwonenden zonder kinderen (88%) dan samenwonenden met (thuiswonende) kinderen (78%) geven aan al eens van het begrip deelauto's gehoord te hebben.

Figuur 4.1 Had je al eens van het begrip deelauto's gehoord?

Basis: alle Nederlandse stedelingen



4. Deelauto's

Associaties MyWheels gebruikers

Positief

Ongeveer driekwart van de associaties is positief. De meest genoemde positieve associaties hebben betrekking tot het **gebruiksgemak** (handig, flexibel, gemakkelijk), **milieu** (milieuvriendelijk, duurzaam, elektrisch), en **aanbieders** (MyWheels).

Neutraal

Ongeveer een op de tien associaties is neutraal. De meest genoemde neutrale associaties hebben betrekking tot **aanbieders** (Greenwheels en MyWheels), **prijs** (kosten, duur), en het **proces** (reserveren, beschikbaarheid, plannen).

Negatief

Ongeveer twee op de acht associaties zijn negatief. De meest genoemde negatieve associaties hebben betrekking tot de **prijs** (duur, prijzig, kosten), **gebruiksgemak** (gedoe, niet flexibel, regelwerk, plannen), en **beschikbaarheid** (niet voor de deur, niet altijd beschikbaar).



4. Deelauto's

Bekendheid aanbieders

MyWheels is bij een derde (34%) van de Nederlanders bekend als aanbieder van **deelauto's**. MyWheels bezit hiermee de tweede plaats achter Greenwheels (67%) en voor SnappCar (23%).

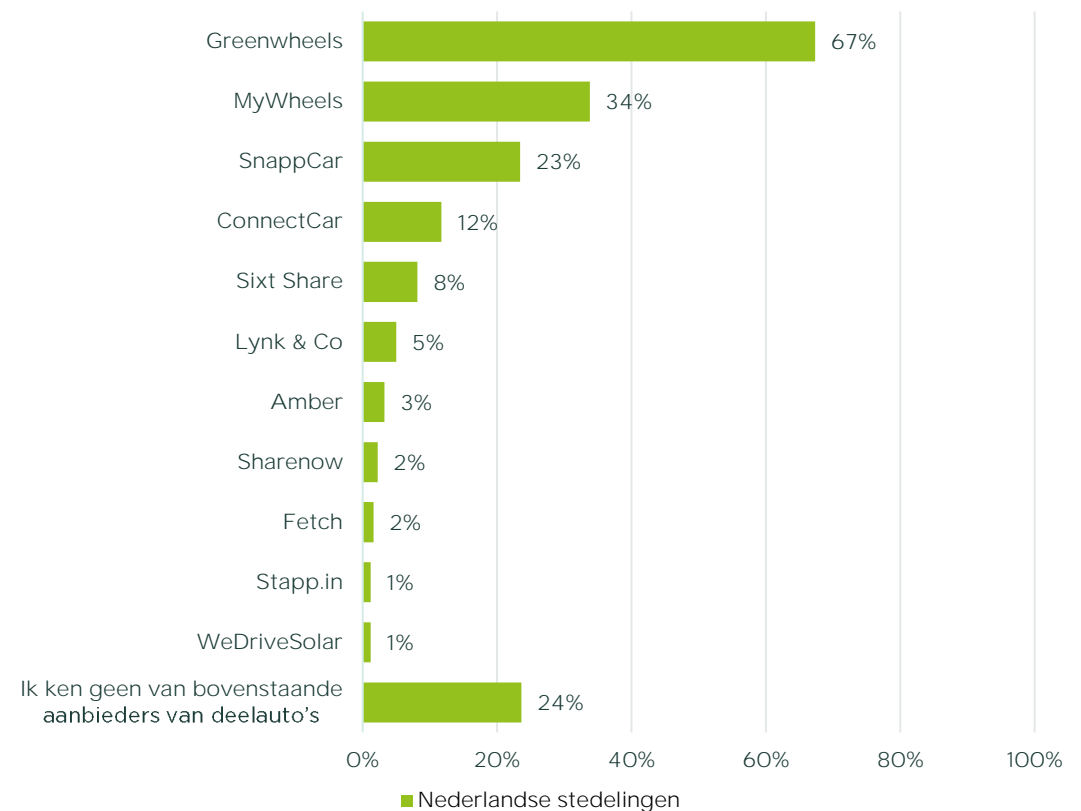
Driekwart (76%) van de respondenten geeft aan tenminste één aanbieder van deelauto's te kennen, al is het alleen van naam.

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Meer respondenten jonger dan 35 jaar (86%) en van 45 t/m 54 jaar (80%) dan respondenten van 55 jaar en ouder (68%) kennen tenminste één aanbieder;
- Meer respondenten woonachtig in West- (83%), Noord- (81%) en Oost-Nederland (77%) dan respondenten woonachtig in Oost-Nederland (61%) kennen tenminste één aanbieder;
- Meer hoog- (84%) en gemiddeld opgeleide respondenten (73%) dan laagopgeleide respondenten (51%) kennen tenminste één aanbieder;
- Meer respondenten woonachtig in West- (40%), Noord- (40%) en Oost-Nederland (31%) dan respondenten woonachtig in Oost-Nederland (20%) kennen MyWheels;
- Meer hoogopgeleide respondenten (13%) dan laag- (7%) en gemiddeld opgeleide respondenten (6%) vinden een lagere uitstoot zeer belangrijk;
- Meer respondenten met een beneden modaal inkomen (40%) dan respondenten met modaal (33%) en boven modaal (26%) kennen MyWheels.

Figuur 4.2 Welke van de onderstaande aanbieders van deelauto's ken je, ook al is het alleen van naam?

Basis: alle Nederlandse stedelingen; meerdere antwoorden mogelijk



4. Deelauto's

Overweging

Bijna twee op de vijf (38%) van de Nederlanders zou een deelauto die dichtbij en goedkoop is overwegen. 6% heeft dit al eens gedaan.

Respondenten die daar gebruik van zouden willen maken zouden dit met name vanwege goedkopere kosten doen, terwijl mensen die dit niet overwegen liever hun eigen auto hebben en vinden de afstand vaak te ver.

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

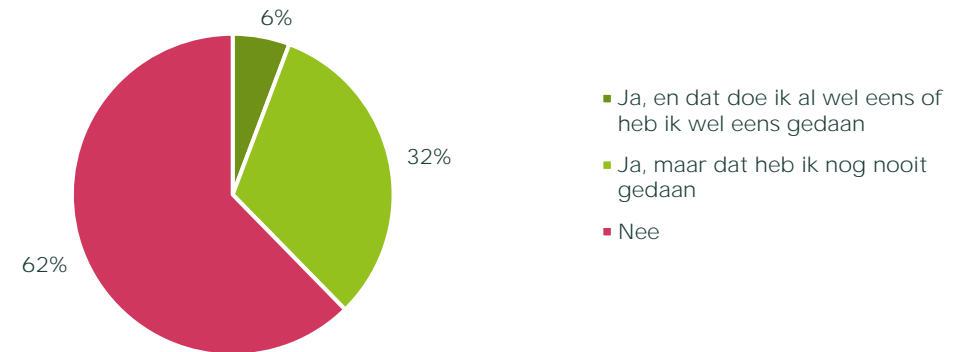
- Meer respondenten jonger dan 35 jaar (44%) en van 35 t/m 54 jaar (44%) dan respondenten van 55 jaar en ouder (28%) zouden dit overwegen;
- Meer hoog- (43%) en gemiddeld opgeleide respondenten (36%) dan laagopgeleide respondenten (22%) zouden dit overwegen.

Licht toe waarom je wel eens een deelauto (hebt) gebruikt / overweegt

- **"Als dat goedkoper zou zijn dan mijn eigen auto is dat toch beter... tevens al dat blik op straat is ook heftig toch."**;
- **"Als het goedkoper is dan in een eigen auto rijden. Maar daar moet dan wel een fundamentele besparing tegenover staan, want met een deelauto heb je voor mijn gevoel wel meer 'gedoe'."**;
- **"In mijn woonplaats heb ik nog nooit een deelauto gezien. Zou wel interessant voor mij zijn. Zeker als je deze ook voor een dag mee zou kunnen nemen."**;
- **"Indien deze auto altijd beschikbaar is en binnen loopafstand, en nog eens goedkoper, dan zou ik hier zeker gebruik van maken om geld te besparen."**

Figuur 4.3 Stel er is in jouw woonplaats altijd een deelauto op loopafstand beschikbaar is en dit is lager dan de prijs van het rijden in een eigen auto, zou je daar dan gebruik van maken?

Basis: alle Nederlandse stedelingen



Licht toe waarom je niet zou overwegen een deelauto te gebruiken

- **"Eigen auto is dan toch gemakkelijker, vertrouwder qua gevoel en ook qua beschikbaarheid."**;
- **"Geen behoefte aan en waarschijnlijk te duur voor mij."**;
- **"Heb liever mijn eigen auto. En de afstand tot een deelauto is voor mij al gauw te ver."**;
- **"Ik heb een auto, ik hou van de vrijheid die het me geeft en het is voor mij meer dan alleen vervoer, ook plezier."**;
- **"Wil gewoon weg kunnen zonder eerst ergens een auto op te moeten halen. In mijn eigen auto heb ik alles bij de hand wat ik nodig heb."**;

4. Deelauto's

Maximale loopafstand

Twee derde van de MyWheels (66%) en Nederlandse stedelingen (65%) is bereid 5 minuten of langer te lopen. Voor één derde is 5 minuten echter de maximale loopafstand.

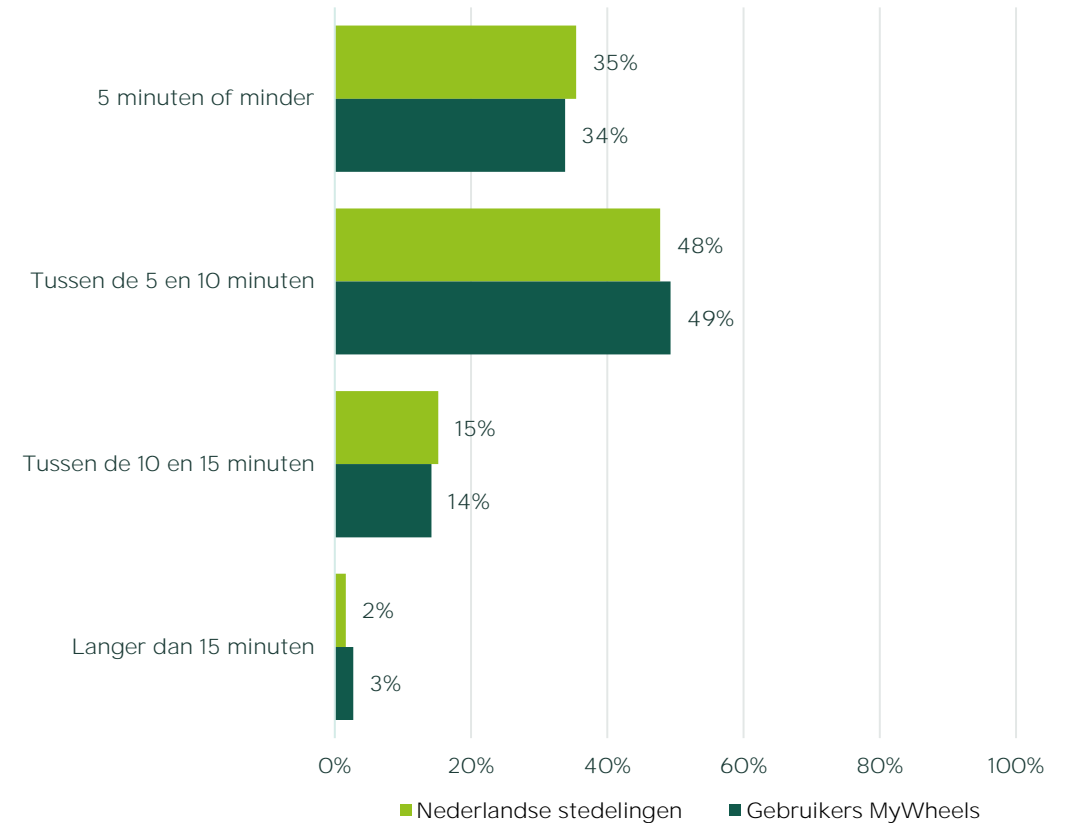
Er is geen verschil tussen MyWheels gebruikers en de gemiddelde Nederlander in maximale loopafstand.

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Voor meer respondenten met een boven modaal (46%) en modaal inkomen (41%) dan respondenten met een beneden modaal inkomen (22%) is 5 minuten de maximale loopafstand.

Figuur 4.4 Hoe ver ben je bereid maximaal te lopen om gebruik te kunnen maken van een deelauto?

Basis: alle respondenten



4. Deelauto's

Achterlaatplaats

De meerderheid (70%) van de MyWheels gebruikers zou sneller overwegen een deelauto te gebruiken wanneer zij deze flexibel zouden kunnen achterlaten.

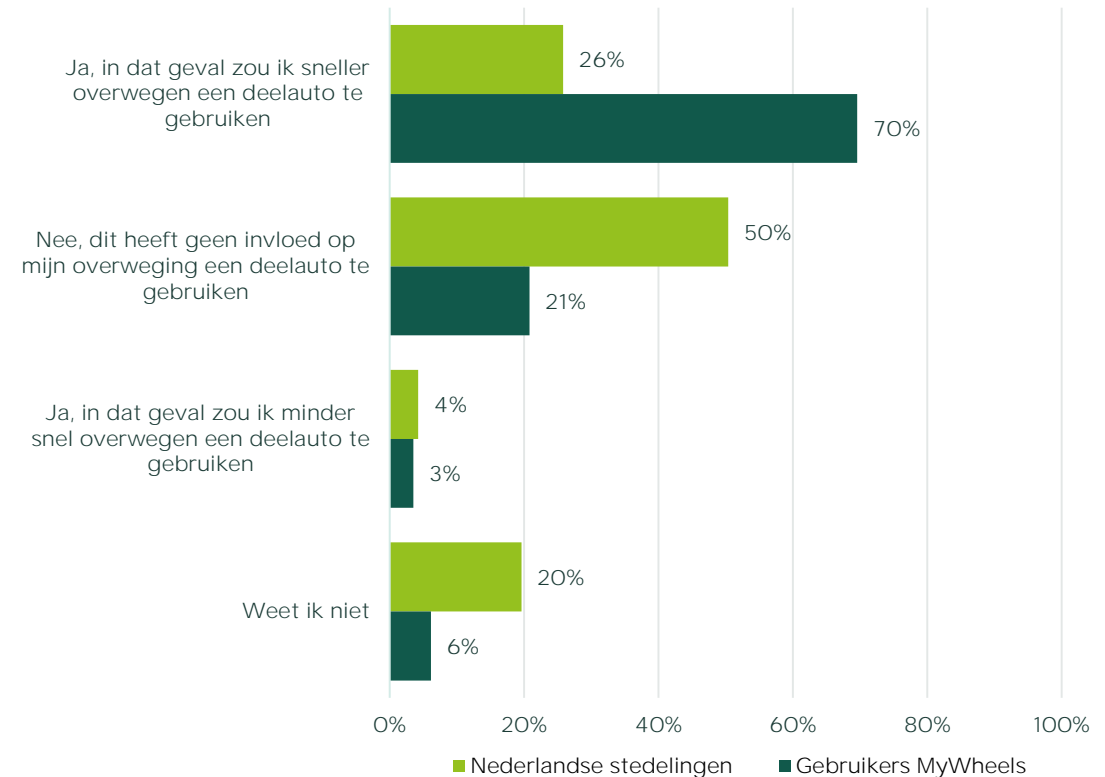
Voor Nederlandse stedelingen lijkt dit een stuk minder belangrijk, waarbij 50% aangeeft dat dit geen invloed heeft.

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Meer respondenten jonger dan 35 jaar (43%) en van 35 t/m 54 jaar (27%) dan respondenten van 55 jaar en ouder (14%) zouden dan sneller het gebruik van een deelauto overwegen;
- Meer hoogopgeleide respondenten (34%) dan laag- (11%) en gemiddeld opgeleide respondenten (18%) zouden dan sneller het gebruik van een deelauto overwegen;
- Meer respondenten met een beneden modaal inkomen (34%) dan respondenten met een modaal (22% of boven modaal inkomen (23%) zouden dan sneller het gebruik van een deelauto overwegen, terwijl meer respondenten met boven modaal inkomen (7%) dan respondenten met een beneden modaal (2%) of beneden modaal inkomen (4%) minder snel het gebruik van een deelauto zouden overwegen.

Figuur 4.5 Stel dat het mogelijk is om je deelauto achter te laten op een ander plek dan waar je deze hebt opgehaald. Zou dit invloed hebben op jouw overweging om gebruik te maken van een deelauto?

Basis: alle respondenten



4. Deelauto's

Brandstof/aandrijving/accessoires

De ideale deelauto voor MyWheels gebruikers is een elektrische, automatisch geschakelde deelauto exclusief aanvullende accessoires. De gemiddelde Nederlander wil hetzelfde, maar dan juist handgeschakeld.

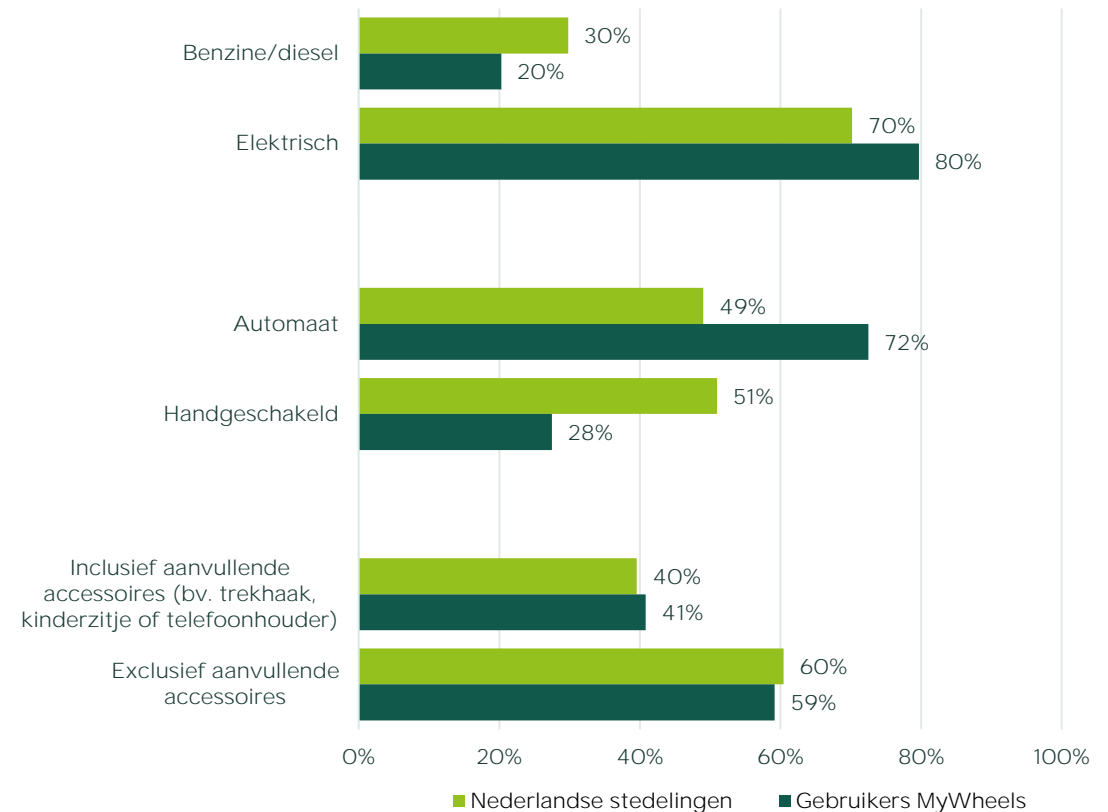
Het grootste verschil tussen MyWheels gebruikers en Nederlandse stedelingen zit in de aandrijving. Een ruime meerderheid (72%) van de MyWheels gebruikers prefereert een automaat, terwijl Nederlandse stedelingen verdeeld zijn.

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Meer respondenten woonachtig in Zuid-Nederland (84%) dan respondenten woonachtig in West-Nederland (64%) hebben een voorkeur voor elektrisch ten opzichte van benzine/diesel;
- Meer hoogopgeleide respondenten (76%) dan gemiddeld opgeleide respondenten (62%) hebben een voorkeur voor elektrisch ten opzichte van benzine/diesel;
- Meer mannen (54%) dan vrouwen (43%) hebben een voorkeur voor een automaat ten opzichte van een handgeschakelde deelauto;
- Meer respondenten met een boven modaal inkomen (56%) dan respondenten met een beneden modaal (29%) of modaal inkomen (39%) hebben een voorkeur voor aanvullende accessoires dan zonder.

Figuur 4.6 Stel dat je zelf mag kiezen in wat voor deelauto je rijdt. Wat zou jij dan kiezen?

Basis: alle respondenten



4. Deelauto's

Voordelen deelauto's

Respondenten die al eerder van deelauto's gebruik hebben gemaakt noemen vooral de snelheid ten opzichte van openbaar vervoer, de goedkopere prijs en het gemak als belangrijkste voordelen.

Je hebt in het verleden gebruik gemaakt van een deelauto. Wat was voor jou de belangrijkste reden om voor dit vervoermiddel te kiezen?

- "Afstand die ik moest afleggen, milieu (elektrische auto), makkelijker en sneller dan met openbaar vervoer.";
- "De mogelijkheid om spullen te vervoeren. Daarnaast ook flexibiliteit en bereikbaarheid van plekken die niet rechtstreeks met het OV te bereiken zijn (dus reisduur & gemak).";
- "Goedkoper dan eigen auto bij af en toe gebruik en comfort bij afstand en bestemming.";
- "Handig, milieuvriendelijk, goedkoper dan een eigen auto hebben.";
- "Het is soms aanzienlijk makkelijker en sneller dan openbaar vervoer alternatieven.";
- "Makkelijker en sneller dan het OV, je kan voor de deur stoppen i.p.v. 10 min lopen vanaf de bushalte of station.";
- "Makkelijker te bereiken eindbestemming en/of goedkoper dan met OV.";
- "Meer vrijheid dan met ov, makkelijk te huren, goedkoper dan eigen auto.";
- "Sneller dan de trein op familiebezoek of bos.";
- "Was veel sneller dan het ov waarbij ik moest lopen, trams gebruiken, treinreizen. Met baby niet praktisch, een deelauto wel."

Respondenten die nooit eerder een deelauto gebruikt hebben noemen vooral de prijs (minder en lagere vaste lasten, goedkoper) de snelheid ten opzichte van openbaar vervoer, en flexibiliteit als mogelijke voordelen.

Welke voordelen zou het gebruik van een deelauto voor jou opleveren?

- "De vrijheid om de keuze van vervoersmiddel af te laten hangen van wat er moet worden vervoerd.";
- "Geen vaste maandkosten voor eigen auto.";
- "Geen zorgen over onderhoud.";
- "Het is een stukje gemak. als je echt naar een ver dorp moet dan is het relaxter om gewoon met de auto te kunnen gaan in plaats van heel veel overstappen (en dan ben je vaak ook veel tijd kwijt).";
- "Het is flexibel en on demand, ik betaal alleen voor hoeveel ik het gebruik.";
- "Meer flexibiliteit dan ov.";
- "Minder tijd verspillen.";
- "Mogelijk goedkoper dan bezit.";
- "Sneller op bestemming, minder tijdverlies naar de auto lopen en goedkoper dan een huurauto.";
- "Sneller van a naar b bij slecht bereikbare plaatsen.";
- "Vervoer naar plekken die niet of slecht met OV bereikbaar zijn."

4. Deelauto's

Mogelijke voordelen

Voor Nederlandse stedelingen is de milieuvriendelijkheid het belangrijkste voordeel om gebruik te maken van een deelauto. Voor MyWheels gebruikers is dit de goedkopere prijs.

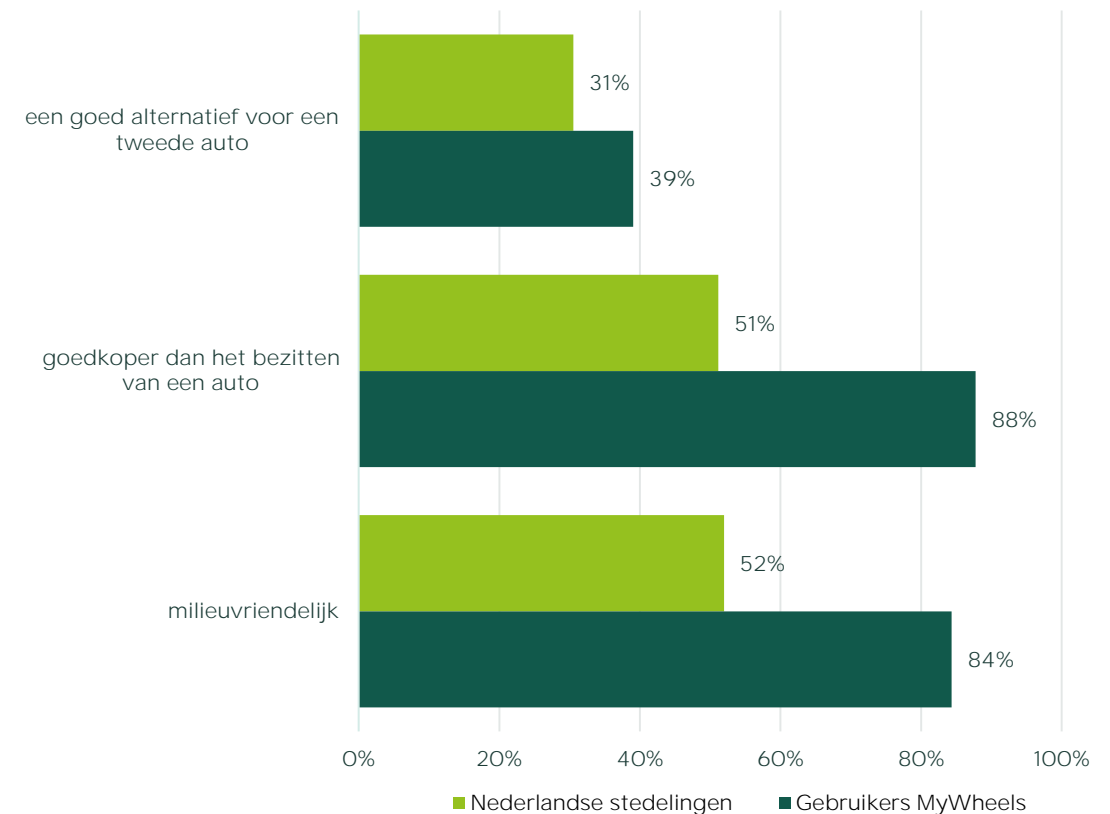
Waar meer dan vier op de vijf MyWheels gebruikers de milieuvriendelijkheid en de goedkopere prijs als voordeel zien, is dit voor Nederlandse stedelingen ongeveer de helft.

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Meer respondenten jonger dan 35 jaar en van 35 t/m 54 jaar dan respondenten van 55 jaar en ouder vinden 'een goed alternatief voor een tweede auto' (45% en 35% vs. 17%), goedkoper dan het bezitten van een auto (65% en 59% vs. 36%), en milieuvriendelijk (62% en 55% vs. 43%) voordelen om gebruik te maken van een deelauto;
- Meer hoog- en gemiddeld opgeleide respondenten dan laagopgeleide respondenten vinden 'een goed alternatief voor een tweede auto' (36% en 29% vs. 14%), goedkoper dan het bezitten van een auto (63% en 45% vs. 23%), en milieuvriendelijk (62% en 45% vs. 27%) voordelen om gebruik te maken van een deelauto;
- Meer respondenten met een boven modaal inkomen (42%) dan respondenten met een beneden modaal (22%) of modaal inkomen (30%) vinden 'een goed alternatief voor een tweede auto' een voordeel om gebruik te maken van een deelauto.

Figuur 4.7 In hoeverre zouden onderstaande voordelen voor jou een reden (kunnen) zijn om gebruik te maken van een deelauto?

Basis: alle respondenten



4. Deelauto's

Kanalen

Het meest populaire kanaal voor zowel MyWheels gebruikers als Nederlandse stedelingen is de website van aanbieders van **deelauto's**.

Vergelijkingsites zijn voor Nederlandse stedelingen hierna het meest populair, terwijl voor MyWheels gebruikers dit online zoekmachines zijn. Online reviews zijn in het algemeen het minst populair, maar is nog steeds onder meer dan een derde van beide doelgroepen populair.

Respondenten geven aan met name van de sites Google, Independer, en Consumentenbond gebruik te willen maken.

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

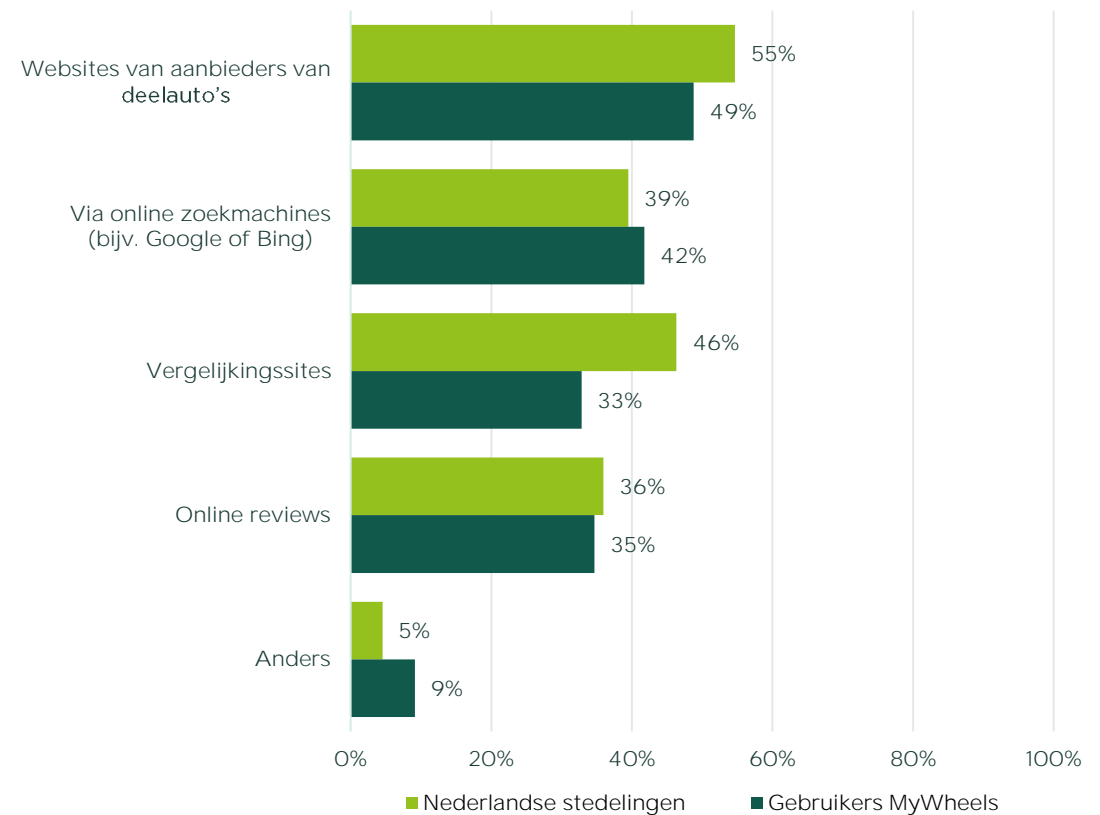
- Meer respondenten jonger dan 35 jaar (46%) dan respondenten van 35 t/m 54 jaar (29%) vinden online zoekmachines nuttig.

Welke vergelijkingsites zou je hiervoor gebruiken?

- "ANWB.;"
- "Consumentenbond.;"
- "Google.;"
- "Independer.;"
- "Kieskeurig."

Figuur 4.8 Via welke kanalen zou je in kaart willen brengen wanneer of het voor jou nuttig is om een deelauto te gebruiken?

Basis: alle respondenten; meerdere antwoorden mogelijk



4. Deelauto's

Gebruik aanbieders

Net als bij de bekendheid is Greenwheels met 38% de meest gebruikte aanbieder. MyWheels volgt wederom op de tweede plaats met 19%, voor SnappCar (15%).

Opvallend is dat meer dan één op de vijf (22%) respondenten aangeeft niet meer te weten van welke aanbieder zij gebruik hebben gemaakt.

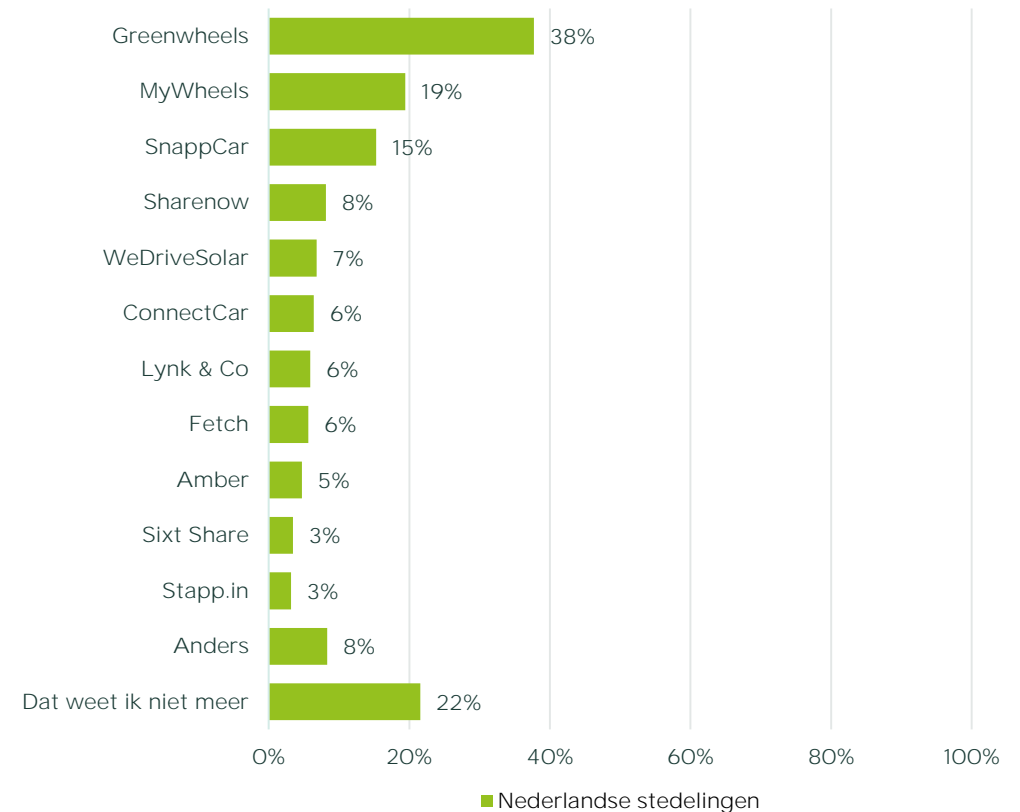
Uit de motivaties van respondenten waarom zij voor een bepaalde aanbieder gekozen hebben blijkt dat veel respondenten aan de eerste aanbieder die ze gebruiken trouw blijven. Anderen hebben gekozen voor de aanbieder met het beste aanbod bij hen in de buurt, of vanwege lage kosten.

Kun je aangeven waarom je voor deze aanbieder(s) hebt gekozen?

- **"Had de meeste beschikbare auto's bij mij in de buurt."** (Greenwheels);
- **"Loopt via NS-abonnement, dus gemak. Plus dichtbij een auto beschikbaar."** (Greenwheels);
- **"Toen ik er voor het eerst van gebruik heb gemaakt was het de enige aanbieder."** (Greenwheels);
- **"Goedkoopst/meest flexibel."** (MyWheels);
- **"Omdat je niet op dezelfde plek hoeft achter te laten."** (MyWheels);
- **"Goede voorzieningen, geen zorgen over het op tijd zijn en de eventuele kosten van het gebruik van een vervoermiddel."** (SnappCar);

Figuur 4.9 Je geeft aan wel eens een deelauto te hebben gebruikt. Via welke aanbieder(s) heb je dat gedaan?

Basis: alle Nederlandse stedelingen; meerdere antwoorden mogelijk



4. Deelauto's

Werk/privé

De meerderheid (60%) van zowel MyWheels gebruikers als Nederlandse stedelingen zouden een deelauto enkel privé gebruiken.

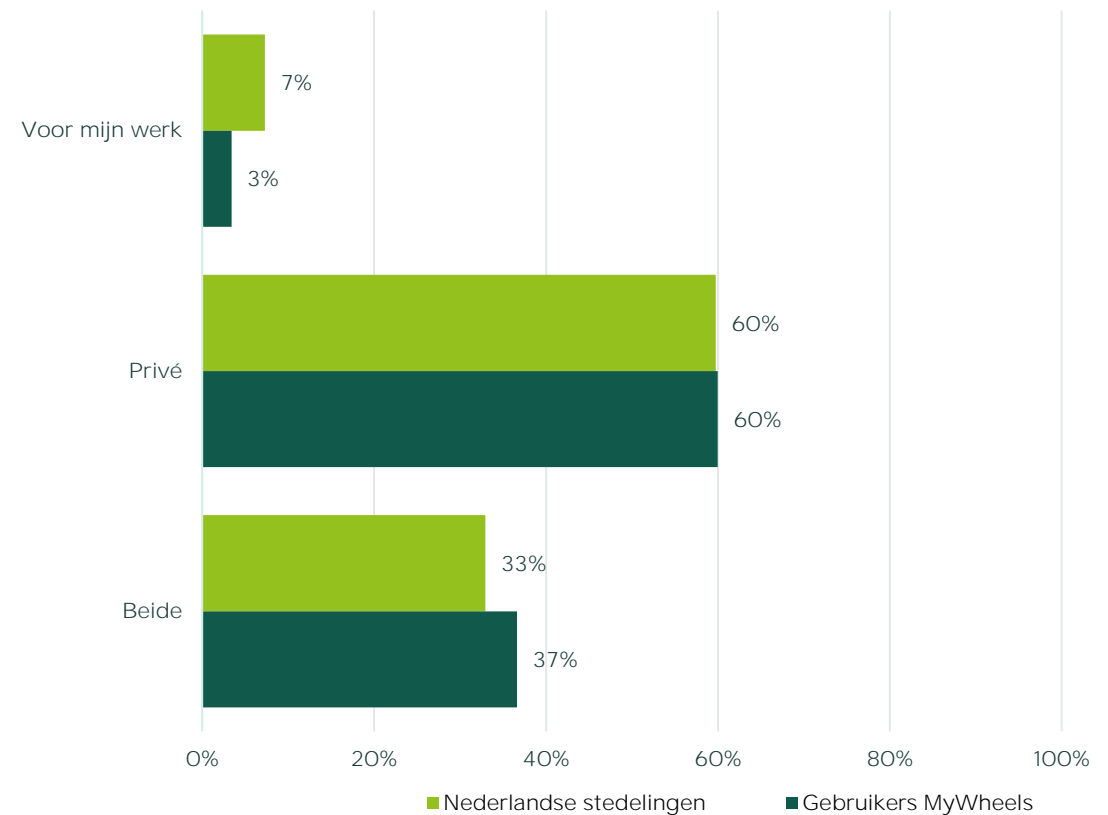
Het aandeel dat een deelauto voor werk zou gebruiken ligt hoger onder Nederlandse stedelingen (7%) dan onder MyWheels gebruikers (3%).

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Meer respondenten van 55 jaar en ouder (84%) dan respondenten jonger dan 35 jaar (49%) en van 35 t/m 54 jaar (49%) zouden een deelauto enkel privé gebruiken;
- Meer laagopgeleide respondenten (81%) dan gemiddeld- (54%) en hoogopgeleide respondenten (60%) zouden een deelauto enkel privé gebruiken;
- Meer respondenten met een boven modaal inkomen (16%) dan respondenten met een beneden (4%) of modaal inkomen (6%) zouden een deelauto enkel voor werk gebruiken.

Figuur 4.10 Als je een deelauto gebruikt, of zou overwegen, is dat dan voor je werk of privé?

Basis: alle respondenten



4. Deelauto's

Invloed coronacrisis

Voor een kwart (24%) van de MyWheels gebruikers heeft de coronacrisis de mogelijkheid om een deelauto te gebruiken aantrekkelijker gemaakt. Onder Nederlandse stedelingen is dit 7%.

Eén op de zeven (14%) Nederlandse stedelingen vinden dat de coronacrisis de mogelijkheid om een deelauto te gebruiken juist minder aantrekkelijker heeft gemaakt, tegenover 6% van de MyWheels gebruikers.

Voor acht op de tien Nederlanders (79%) heeft de coronacrisis geen invloed gehad, tegenover zeven op de tien MyWheels gebruikers (70%).

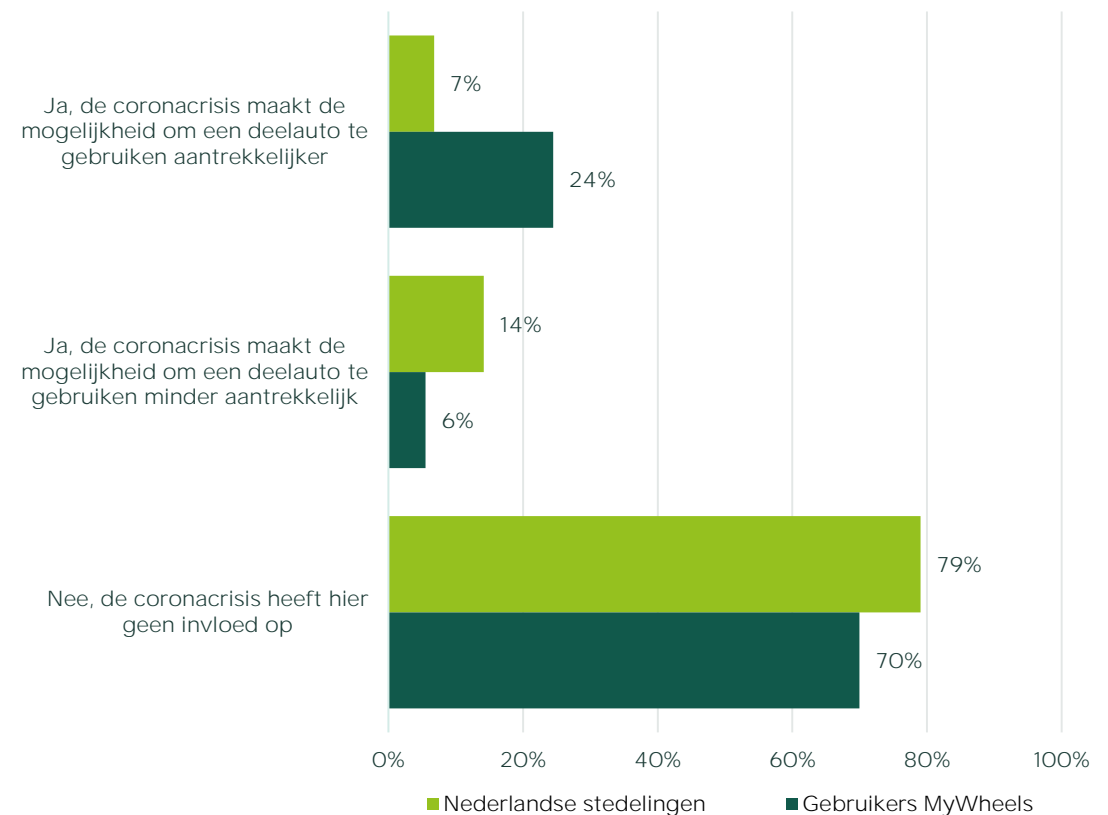
Geen invloed komt met name vanwege de wijze van gebruik, terwijl corona wel invloed heeft gehad voor hygiëne en/of respondenten die thuiswerken.

Licht je antwoord toe

- **"Ik pak de deelauto voor recreatief gebruik of vervoer van spullen, dus corona heeft er geen invloed op."**
- **"Thuiswerken heeft laten zien dat een tweede auto soms niet nodig is. Deelauto is een goed alternatief."**
- **"Minder aantrekkelijk vanwege de hygiëne en verspreidingsgevoeligheid. Echter, ook wel meer aantrekkelijk aangezien je minder vaak naar werk moet etc. dus voor die ene keer is een deelauto dan een goede oplossing."**

Figuur 4.11 Heeft de coronacrisis invloed op jouw mening over het gebruiken van een deelauto?

Basis: alle respondenten



5.

Rol gemeente



5. Rol gemeente

Stellingen

De enige stelling waarbij meer Nederlandse stedelingen dan MyWheels gebruikers het (helemaal) mee eens zijn is de stelling 'ik zie voldoende speelruimte voor **kinderen**'.

Voor Nederlandse stedelingen is dit bovendien de stelling waar het grootste aandeel Nederlanders het (helemaal) eens mee is, met 59%. Voor MyWheels gebruikers is dit met 48% echter slechts als vierde genoteerd.

MyWheels gebruikers zijn het meest (helemaal) eens met de stelling 'ik zie te veel auto's', met 70%. Dit tegenover 54% van de Nederlandse stedelingen.

Beide groepen zijn het minst (helemaal) eens met de stelling 'te veel auto's geparkeerd op plekken waar dat niet mag'.

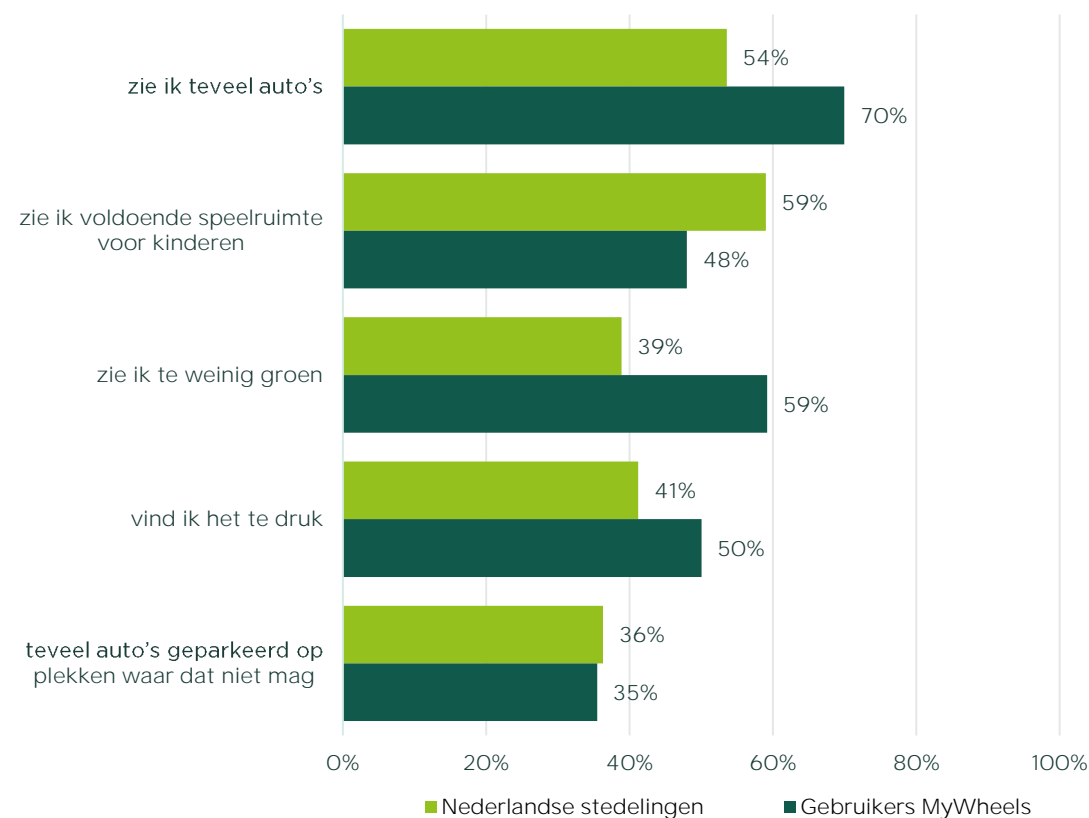
Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Meer mannen (62%) dan vrouwen (56%) zien voldoende speelruimte voor kinderen;
- Meer hoog- (41%) en gemiddeld opgeleide (40%) respondenten dan laagopgeleide respondenten zien te weinig groen;
- Meer respondenten met een boven modaal (68%) en modaal inkomen (61%) dan respondenten met een beneden modaal inkomen (49%) zien voldoende speelruimte voor kinderen.

Figuur 5.1 Reageer op de volgende stellingen.

Wanneer ik uit mijn raam kijk...

Basis: alle respondenten; percentage (helemaal) eens



5. Rol gemeente

Stellingen

Zowel MyWheels gebruikers (83%) als Nederlandse stedelingen (71%) zijn het meest (helemaal) eens met de stelling 'ik vind het belangrijk om mijn CO²-uitstoot terug te brengen'.

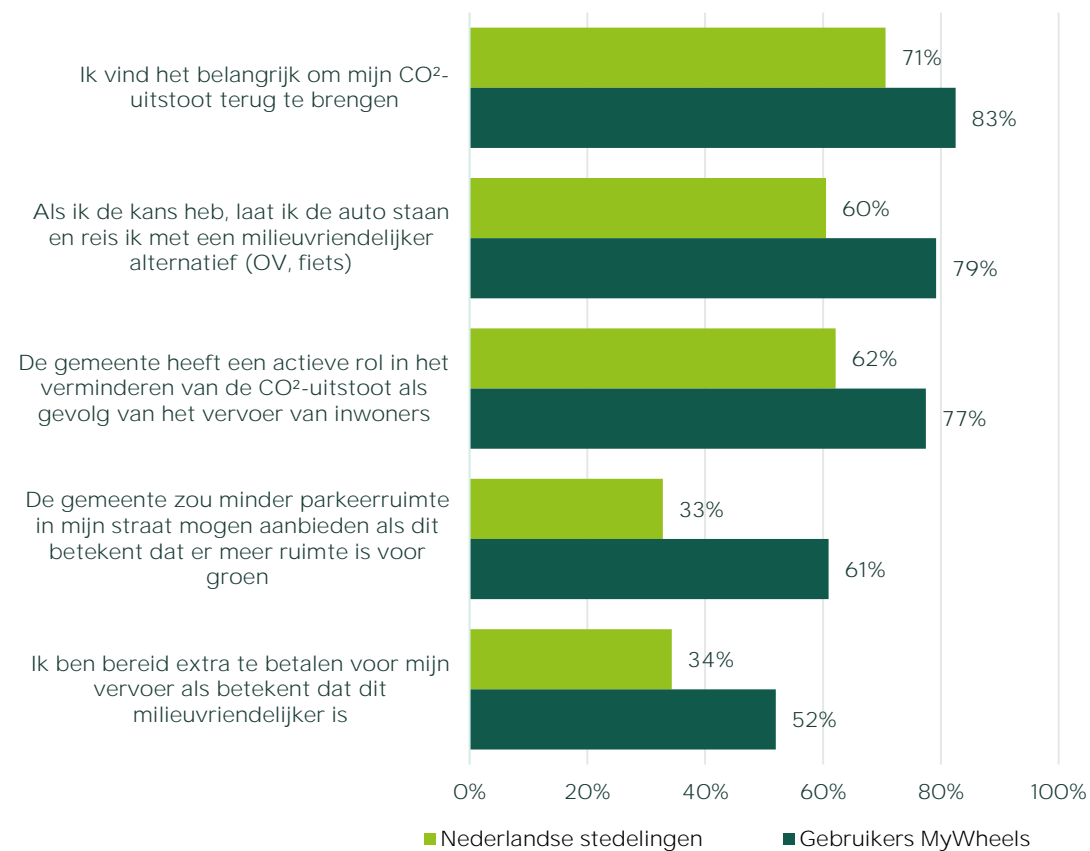
Voor elke stelling geldt dat een hoger aandeel MyWheels gebruikers dan Nederlandse stedelingen het met die stelling (helemaal) eens zijn.

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Meer mannen (39%) dan vrouwen (29%) zijn bereid extra te betalen voor hun vervoer als dit betekent dat dit milieuvriendelijker is;
- Meer respondenten jonger dan 35 jaar en van 35 t/m 54 jaar dan respondenten van 55 jaar en ouder vinden dat de gemeente een actieve rol in het verminderen van de CO²-uitstoot als gevolg van het vervoer van inwoners heeft (66% en 68% vs. 55%), en vinden dat de gemeente minder parkeerruimte in hun straat zou mogen aanbieden als dit betekent dat er meer ruimte is voor groen (39% en 40% vs. 23%).

Figuur 5.2 Reageer op de volgende stellingen:

Basis: alle respondenten; percentage (helemaal) eens



5. Rol gemeente

Positieve effecten minder (eigen) auto's

Een verminderde impact op het milieu is voor zowel Nederlandse stedelingen (73%) als MyWheels gebruikers het meest in het oog springende positieve effect.

Meer ruimte voor voorzieningen wordt door het kleinste aandeel Nederlanders (48%) als een mogelijk optredend positief effect gezien, hoewel dit nog steeds ongeveer de helft is. Voor MyWheels gebruikers is een hogere verkeersveiligheid met 62% het 'laagst' scorende positieve effect.

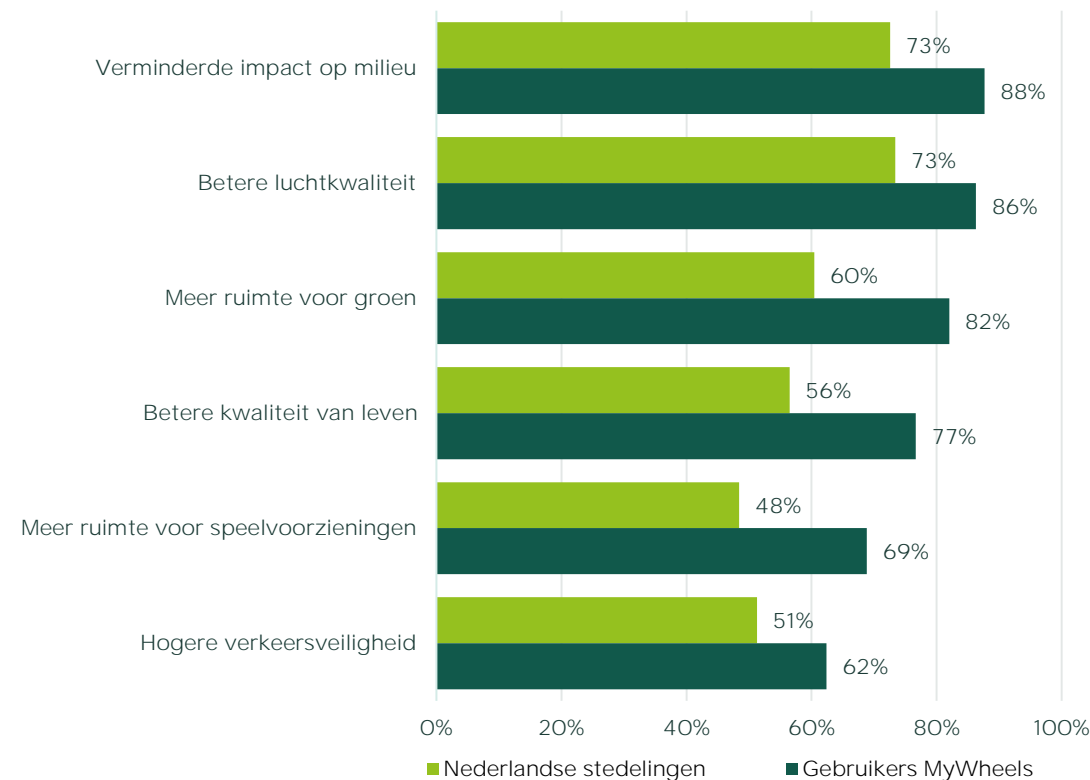
Verder valt op dat voor elk mogelijk positief effect meer MyWheels gebruikers dan Nederlandse stedelingen deze als mogelijk zien.

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Meer ruimte voor groen is een mogelijk positief effect die meer leeft onder respondenten jonger dan 35 jaar (68%) dan respondenten van 55 jaar of ouder (55%);
- Meer hoogopgeleide respondenten dan laag- en gemiddeld opgeleide respondenten zien mogelijke positieve effecten in een verminderde impact op milieu (79% vs. 60% en 67%), betere luchtkwaliteit (78% vs. 68% en 69%), meer ruimte voor groen (66% vs. 49% en 57%), en meer ruimte voor speelvoorzieningen (54% vs. 42% en 42%).

Figuur 5.3 In hoeverre kunnen onderstaande positieve effecten volgens jou optreden als het gevolg van het inzetten op minder (eigen) auto's?

Basis: alle respondenten



5. Rol gemeente

Positieve effecten betere beschikbaarheid deelauto's

De positieve effecten van een betere beschikbaarheid van **deelauto's** is vergelijkbaar met de positieve effecten van minder eigen **auto's**. Wel verwachten zowel MyWheels gebruikers als Nederlandse stedelingen dat deze effecten minder groot zijn dan bij minder eigen **auto's**.

Wederom ziet het grootste aandeel Nederlanders en MyWheels gebruikers een verminderde impact op het milieu als grootst positieve effect van een betere beschikbaarheid van deelauto's, en een hogere verkeersveiligheid als minst groot positieve effect.

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Meer respondenten van 55 jaar of ouder (49%) dan respondenten jonger dan 35 jaar (38%) beoordelen een hogere verkeersveiligheid als mogelijk positief effect;
- Meer hoogopgeleide respondenten (67%) dan laag- (54%) en gemiddeld opgeleide (57%) respondenten beoordelen een verminderde impact op milieu als positief effect, terwijl meer laagopgeleide respondenten (54%) dan gemiddeld (43%) en hoogopgeleide (42%) respondenten een hogere verkeersveiligheid als mogelijk positief effect zien.

Figuur 5.4 Stel dat de gemeente besluit in te zetten op een betere **beschikbaarheid van deelauto's**. In hoeverre kunnen onderstaande positieve effecten volgens jou dan optreden?

Basis: alle respondenten



5. Rol gemeente

Stimulatie

De gemeente zou volgens de meeste respondenten in beiden groepen het gebruik van **deelauto's** het best via het goedkoper maken van **deelauto's** kunnen stimuleren, gevolgd door het verbeteren van het aanbod en spreiding van **deelauto's** over de hele stad.

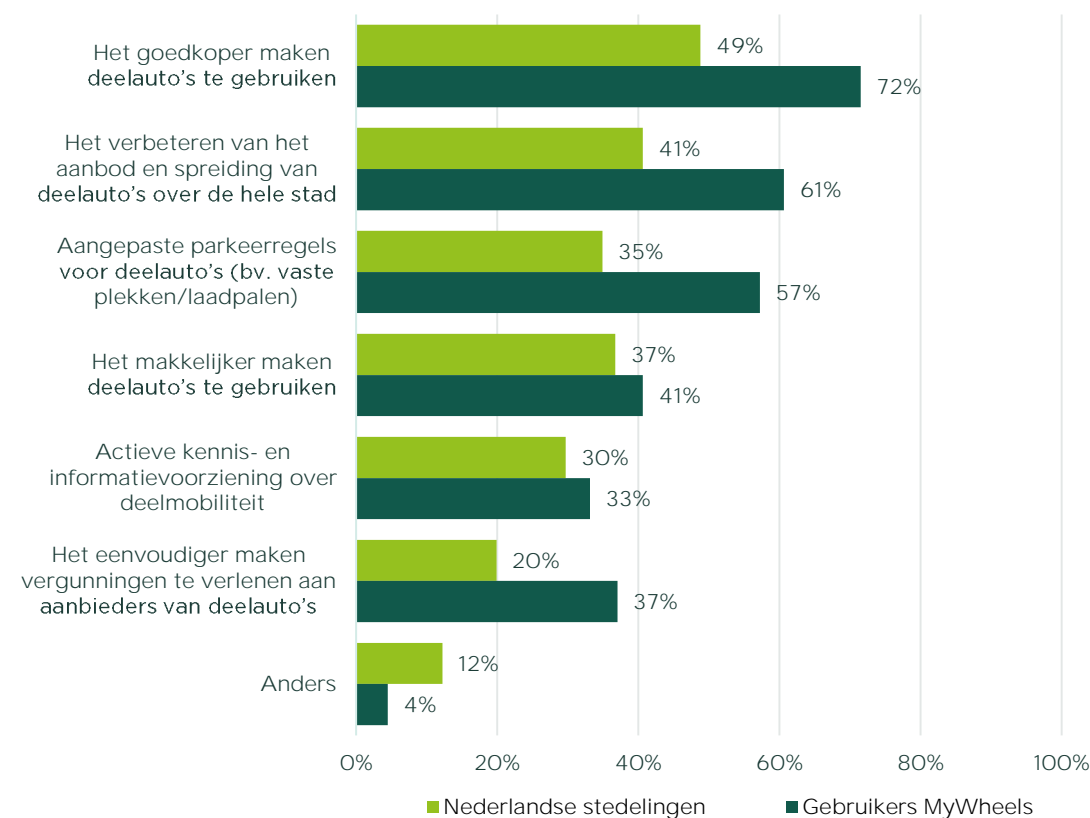
Een kleiner verschil tussen de groepen is er in het makkelijker maken om deelauto's te gebruiken en actieve kennis- en informatievoorziening. Hiernaast is het eenvoudiger maken van het verlenen van vergunning bij het kleinste aandeel Nederlanders bruikbare stimulatie, onder MyWheels gebruikers is actieve kennis- en informatievoorziening het minst populair.

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Meer vrouwen dan mannen zien makkelijker gebruik van deelauto's (42% vs. 32%) en actieve kennis- en informatievoorziening (36% vs. 24%) als goede stimulatie;
- Meer respondenten met een beneden modaal inkomen dan respondenten met een modaal inkomen zien makkelijker gebruik van deelauto's (44% vs. 31%) en eenvoudigere vergunningen (26% vs. 16%) als goede stimulatie;
- Meer hoogopgeleide respondenten (gem. 41%) dan laag- (24%) en gemiddeld opgeleide (31%) respondenten zien tenminste één aspect als motivatie om het gebruik van deelauto's te stimuleren.

Figuur 5.5 Wat zou de gemeente in jouw ogen kunnen doen om het gebruik van deelauto's te stimuleren?

Basis: alle respondenten



5. Rol gemeente

Beleidsmaatregelen

De beleidsmaatregel die door zowel Nederlandse stedelingen als MyWheels gebruikers het meest gesteund zou worden zijn hogere parkeertarieven, gevolgd door het beperken van het aantal parkeervergunningen en de invoering van emissievrije zones.

Opvallend is wel dat elke beleidsregel grotere steun bezit onder Nederlandse stedelingen ten opzichte van MyWheels gebruikers. Met name het verminderen van het aantal parkeerplaatsen wordt door een dubbel zo groot aandeel Nederlanders dan MyWheels gebruikers gesteund.

Nederlandse stedelingen hebben het minste steun voor het bevorderen van P+R parkeren (33%) en de invoering van een autovrij winkelgebied (31%). MyWheels gebruikers hebben daarentegen het minste steun voor het standaard meenemen van deelmobiliteit in wijkbeleid (12%) en het uitbreiden van het aanbod van deelmobiliteit (11%).

Significante verschillen op basis van achtergrondkenmerken

- Meer vrouwen (92%) dan mannen (88%) steunen tenminste één voorgelegd beleidsmaatregel;
- Meer respondenten van 55 jaar of ouder dan respondenten jonger dan 35 jaar en van 35 t/m 54 jaar steunen minder parkeerplaatsen (62% vs. 52% en 54%) en standaard in wijkbeleid (44% vs. 31% en 35%);

Figuur 5.6 Hieronder worden een aantal beleidsmaatregelen getoond die een gemeente in zou kunnen voeren om de CO²-uitstoot te verminderen, luchtvervuiling tegen te gaan en de groenvoorziening te verbeteren. In hoeverre zou jij deze maatregelen steunen?

Basis: alle respondenten



Colofon

Colofon

Markteffect B.V.
Schimmelt 46
5611 ZX Eindhoven

+31 40 239 22 90
markteffect.nl

Disclaimer ©

Dit rapport is gemaakt door Markteffect B.V., exclusief te behoeve van gebruik door de opdrachtgever(s). Dit rapport is incompleet zonder te refereren aan, en zal alleen in samenloop worden gezien met, de mondelinge toelichting verzorgd door Markteffect B.V. Dit rapport is eigendom van de opdrachtgever(s) en mag niet worden onthuld aan derden of gebruikt voor elk ander doel zonder vooraf schriftelijke toestemming van Markteffect B.V. of de opdrachtgever(s).

De informatie in dit rapport geeft de visie weer van Markteffect B.V. op basis van door middel van onderzoek gevonden feiten. Tijdens dit onderzoek heeft Markteffect B.V. vertrouwd op de accuraatheid en volledigheid van beschikbare informatie van publieke en private bronnen gebruikt voor dit marktonderzoek. Markteffect B.V. en haar werknemers wijzen elke verantwoordelijkheid af betreffende het gebruik van deze rapportage.



Krijn Vugts
Onderzoeksspecialist

T 040 - 239 22 90
k.vugts@markteffect.nl



Bas de Vries
Client Consultant

T 06 - 413 866 53
b.devries@markteffect.nl