

# Gedragfactoren voor herhaaldelijk gebruik van deelvervoer door autobezitters in Leuven

**Author(s)**

van Brecht, Joyce; Post, Eva

**Publication date**

2022

**Document Version**

Final published version

[Link to publication](#)

**Citation for published version (APA):**

van Brecht, J., & Post, E. (2022). *Gedragfactoren voor herhaaldelijk gebruik van deelvervoer door autobezitters in Leuven*. Hogeschool van Amsterdam, Lectoraat Psychologie voor een Duurzame Stad.

**General rights**

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

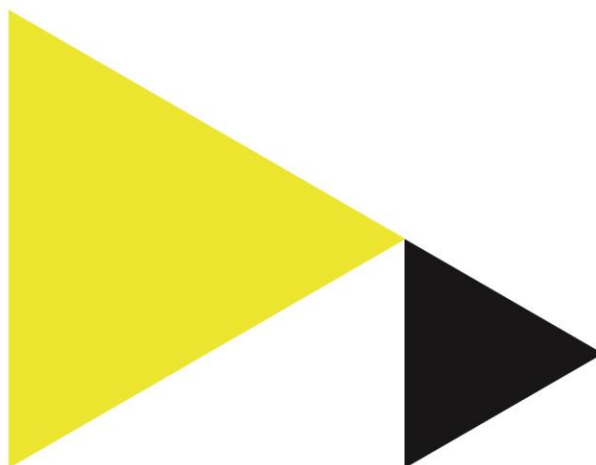
**Disclaimer/Complaints regulations**

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please contact the library: <https://www.amsterdamuas.com/library/contact/questions>, or send a letter to: University Library (Library of the University of Amsterdam and Amsterdam University of Applied Sciences), Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

# Gedragfactoren voor herhaaldelijk gebruik van deelvervoer door autobezitters in Leuven

Joyce van Brecht  
Eva Post

Lectoraat Psychologie voor een Duurzame Stad  
Oktober 2022



## 1. Aanleiding

Elektrisch deelvervoer wordt gezien als één van de oplossingen voor het terugbrengen van CO<sub>2</sub> uitstoot door personenauto's (Martin & Shaheen, 2011; Metz, 2013; Santos, 2018). Elektrisch deelvervoer is schoner, er zijn minder voertuigen nodig, en gebruikers maken na het overstappen op deelvervoer minder kilometers (Katzev, 2003; Martin et al., 2016; Viegas, Martinez, Crist & Masterson, 2016). Om de potentiële CO<sub>2</sub>-reductie te behalen is het belangrijk dat huidige ritten met vervuilende voertuigen worden ingeruild voor ritten met elektrische deelvoertuigen. Autobezitters zijn dan ook een belangrijke doelgroep: uiteindelijk moeten zij de overstap maken en de privéauto inruilen voor elektrisch deelvervoer. Inzicht in de psychologische en omgevingsfactoren die deze overstap beïnvloeden zijn nodig om deze transitie in gang te zetten. Deze inzichten bieden handvatten bij het maken van keuzes rondom het implementeren van deelvervoer(hubs) en het ontwikkelen van ondersteunende interventies die het deelvervoergebruik van autobezitters kunnen stimuleren.

Het lectoraat Psychologie voor een Duurzame Stad heeft verschillende onderzoeken uitgevoerd naar de gedragsfactoren die een rol spelen bij het uitproberen en gebruiken van deelvervoer (Kreemers, Tamis, van Brecht, & van Gent, 2021; van Brecht, van Gent, & Renes, 2022; van Brecht, Tamis, Liao, & Renes, 2022). Het huidige onderzoek sluit hierop aan, en heeft als doel meer inzicht te krijgen in de factoren die een rol spelen bij herhaaldelijk en blijvend gebruik van deelvervoer door autobezitters in de stad Leuven (België). De uitkomsten bieden aanknopingspunten voor mogelijke interventies: voor welke berichten, cues en boodschappen is de doelgroep gevoelig? Welke kenmerken en voordelen van deelvervoer moeten worden benadrukt? Zijn er vooroordelen die moeten worden weggenomen? Of zijn er externe factoren die een rol spelen, zoals tekortkomingen bij de deelvervoerdiensten of beperkingen in de inrichting van de fysieke ruimte?

De hoofdvraag van dit kwalitatieve onderzoek naar herhaaldelijk gebruik van deelvervoer door autobezitters in Leuven luidt dan ook als volgt:

- *Welke drijfveren en barrières spelen een rol bij het herhaaldelijk en blijvend gebruik van deelvervoer (o.a. uit deelvervoerhubs) door autobezitters?*

## 2. Methode

### *Opzet interviews en topiclijst*

Het onderzoek bestond uit vijftien diepte-interviews van maximaal 30 minuten die telefonisch zijn afgenomen. De interviews waren semigestructureerd, wat betekent dat er aan de hand van een topiclijst open vragen zijn gesteld over het deelvervoergebruik en de daarbij horende redenen, motieven en belemmeringen. Vervolgens kon er, indien nodig en relevant, worden doorgevraagd op het antwoord van de respondent. De topiclijst is opgesteld op basis van uitkomsten uit eerder uitgevoerde onderzoeken naar het gebruik en de gedragsfactoren van deelvervoer. De topiclijst gaat in op het (eerste) gebruik van deelvervoer en de ervaring met dit gebruik, de intentie om deelvervoer te blijven gebruiken in de toekomst, en de motivatie en redenen voor die intentie. Zie Bijlage 1 voor de topiclijst.

### *Werving en classificatie*

De werving van respondenten vond plaats door het verspreiden van een oproep door drie deelvervoeraanbieders in Leuven, namelijk Urbee (deelfietsen), Cargoroo (deelbakfietsen) en Partago

(deelauto's). Mensen die geïnteresseerd waren konden zich aanmelden via het aanmeldformulier en werden gescreend op de voorwaarden voor deelname. Om deel te nemen aan het onderzoek, moest men minimaal achttien jaar of ouder zijn, in Leuven wonen (postcodegebied 3000, 3001, 3010, 3012 en 3018), in het bezit zijn van tenminste één auto, en van mei 2021 t/m mei 2022 minstens één keer gebruik gemaakt hebben van deelvervoer in Leuven.

Binnen het totale aantal vooraanmeldingen is er vervolgens een selectie gemaakt op basis van de mate van eerdere ervaring met deelvervoer. Respondenten werden in twee groepen ingedeeld. De eerste groep met respondenten bestaat uit 'frequente gebruikers', namelijk deelvervoergebruikers die minstens vijf keer deelvervoer gebruikt hadden in het jaar voorafgaand aan de interviews. Vanwege een beperkte aanmeldrespons zijn de voorwaarden voor deelname gedurende de wervingsperiode aangepast. Ook deelvervoergebruikers die twee tot en met vier keer deelvervoer gebruikt hadden waarvan het laatste gebruik in de afgelopen 1 – 5 maanden had plaatsgevonden mochten zich aanmelden en werden tot de groep 'frequente gebruikers' gerekend. De tweede groep zijn de 'niet-frequente gebruikers'. Respondenten in deze groep hebben in het jaar voorafgaand aan de interviews één tot en met vier keer deelvervoer gebruikt, waarbij de laatste keer minimaal een half jaar geleden was. Alle respondenten hebben een toestemmingsverklaring getekend voor hun deelname. In ruil voor hun deelname kregen de respondenten een waardebon van tien euro bij een lokale winkel in Leuven.

### *Steekproef*

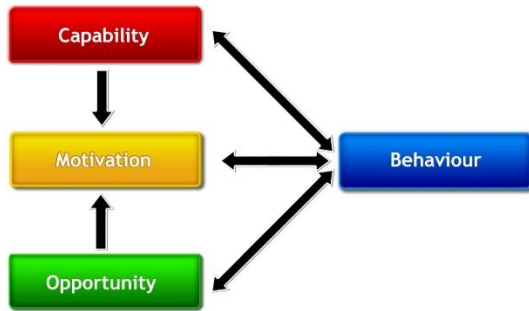
In totaal zijn er vijftien mensen geïnterviewd, waarvan acht vrouwen en zeven mannen. De respondenten waren tussen de 25 en 62 jaar oud. Tien respondenten woonden samen met partner en kinderen, vier respondenten enkel met partner en één respondent was alleenstaand. Alle respondenten waren in het bezit van één auto. De groep frequente gebruikers bestond uit twaalf respondenten en de groep niet-frequente gebruikers uit drie respondenten. Deze laatste groep was idealiter groter geweest, maar ondanks verschillende wervingsstrategieën bleven aanmeldingen uit. De ongelijke verdeling aan frequente en niet-frequente gebruikers is mogelijk te verklaren vanuit de gekozen wervingskanalen. Omdat er geworven werd binnen de gebruikersgroepen van verschillende deelvervoeraanbieders is het waarschijnlijk dat voornamelijk actieve gebruikers zijn bereikt. De minder actieve gebruikers hebben de mails mogelijk ofwel helemaal niet gelezen ofwel voelde zij zich niet aangesproken. Tussentijds is geprobeerd om deze verdeling meer gelijk te trekken door de wervingstekst aan te passen en deze meer te richten op de mogelijkheid om feedback te delen tijdens de interviews. Dit heeft helaas niet het beoogde resultaat gehad.

### *COM-B model*

Voor het in kaart brengen van de gedragsdeterminanten wordt het gedragsmodel COM-B toegepast, onderdeel van het Behaviour Change Wheel van Michie en Atkins (Michie, van Stralen, & West, 2011). Het model is een evidence-based gedragsmodel dat inzicht geeft in de voorwaarden voor gedrag. Het wordt vaak gebruikt bij gedragsveranderingsvraagstukken in de praktijk. Het model laat zien dat gedrag tot stand komt wanneer er wordt voldaan aan drie randvoorwaarden (zie Figuur 1). Ten eerste moeten mensen mentaal en fysiek in staat zijn om het gedrag uit te voeren (Capability). Zo moeten mensen over de juiste kennis, vaardigheden en fysieke kracht beschikken. Ten tweede moeten mensen het gedrag ook willen uitvoeren (Motivation). Onder deze motieven vallen zowel bewuste drijfveren (denk aan intenties, plannen en evaluaties) als onbewuste motieven (denk aan emoties, reflexen, en impulsen). Tot slot moet

de sociale en fysieke omgeving ook voldoende gelegenheid bieden om het gedrag uit te voeren (Opportunity). Dit gaat zowel over de sociale omgeving (namelijk de interpersoonlijke invloeden, sociale cues en normen) als over de fysieke omgeving (denk aan de inrichting van de omgeving en beschikbare middelen).

Naast de directe invloed van de drie componenten op gedrag, beïnvloeden de componenten elkaar ook onderling en daarmee indirect het gedrag. Zo kan het bezitten van de juiste kennis of de aanwezigheid van een sociale norm die aansluit op het gedrag, de motivatie om het gedrag te vertonen verhogen. Zie ook Figuur 1.



*Figuur 1. Visuele weergave van het COM-B model*

In dit onderzoek is het COM-B model gebruikt als theoretisch model, waarbij het als basis heeft gediend voor het opstellen van de topiclijst en als kapstok voor het analyseren van de resultaten. In het volgende hoofdstuk 'Resultaten' worden de uitkomsten uit de interviews beschreven en de resultaten gepresenteerd aan de hand van de drie componenten uit het model. Hierbij wordt de Nederlandse vertaling van die drie componenten aangehouden, namelijk capaciteit, motivatie en gelegenheid.

### 3. Resultaten

In dit hoofdstuk zullen eerst de uitkomsten uit de interviews met de twaalf frequente gebruikers worden behandeld, waarna de uitkomsten uit de interviews met de drie niet-frequente gebruikers worden besproken. In elke groep wordt eerst het gebruik van deelfervoer en de intentie voor de toekomst beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op de uitkomsten per component uit het COM-B model. In de groep frequente gebruikers zullen de resultaten beschreven worden aan de hand van de volgende indeling: wanneer er gesproken wordt over *enkele* respondenten gaat het om 1 – 3 respondenten, bij *ongeveer de helft* gaat het over 4 – 7 respondenten en voor 8 – 11 respondenten wordt de bewoording *de meesten* gehanteerd. Vanwege het geringe aantal respondenten in de groep niet-frequente gebruikers worden hier wel exacte aantallen genoemd.

#### Frequente gebruikers

##### *Gedrag en intentie*

Van de twaalf respondenten in de groep frequente gebruikers geeft ongeveer de helft aan dat het gebruik van deelfervoer voor hen een **gewoonte** is geworden. Voor deze respondenten is deelfervoer een

vervoersoptie die ze standaard overwegen wanneer ze vervoer nodig hebben. Enkele respondenten geven zelfs aan dat deelvervoer voor hen de **standaardoptie** is om te gebruiken, voor hen is dit de norm geworden. De andere respondenten geven aan dat ze bij het maken van een keuze voor vervoer de verschillende **mogelijke vervoersopties tegen elkaar afzetten**, om zo tot de beste optie te komen. Bij enkele respondenten is het gebruik van deelvervoer (nog) geen gewoonte, zij beschouwen deelvervoer niet automatisch als vervoersoptie.

Van de twaalf respondenten in deze groep hebben de meeste respondenten de **intentie** om gebruik te blijven maken van deelvervoer. Enkele respondenten denken erover na om de eigen auto weg te doen vanwege de mogelijkheid om deelvervoer te gebruiken. Eén respondent geeft aan om deelvervoer in de **toekomst niet** te gaan gebruiken, met als reden dat er via werk een eigen (elektrische) fiets kan worden aangeschaft.

### *Capaciteit*

Een voorwaarde voor deelvervoergebruik is dat mensen er cognitief en fysiek toe in staat zijn. In de interviews met de frequente gebruikers werden er verschillende capaciteitsaspecten genoemd die het deelvervoergebruik stimuleren of juist belemmeren. Qua fysieke capaciteit werd door enkele respondenten de **elektrische aandrijving van de deel(bak)fietsen** genoemd als reden om deelvervoer te gebruiken, omdat het op die manier **minder fysieke moeite** kostte dan met de 'gewone' fiets te gaan. Daar tegenover staat dat het gebruik van deelvervoer om relatief meer **vooruit plannen** vraagt (voor- en natransport, reserveren, spullen meenemen, etc.), en dus een groter beroep doet op het cognitief vermogen. Dit werd als belemmering ervaren om te starten met het gebruik van deelvervoer. Ook geeft een respondent aan dat er soms privé auto's staan op plekken voor deelauto's, wat kan wijzen op een **gebrek aan kennis bij automobilisten** over de **regels** rondom parkeren.

### *Motivatie*

De groep frequente gebruikers noemde verschillende motieven voor het gebruik maken van deelvervoer. De meesten gaven aan dat het **financieel voordeliger** is om gebruik te maken van deelvervoer. Dit gaat zowel over kosten voor het daadwerkelijke gebruik, bijvoorbeeld doordat de werkgever een vergoeding geeft voor het reizen met deelvervoer, als over kosten die bespaard worden vanwege het niet hoeven aanschaffen van een voertuig, denk aan een dure bakfiets. Bij een eigen auto of fiets zijn er ook nog onderhoudskosten en is er de kans dat het voertuig gestolen wordt of beschadigd raakt, waar ook weer kosten mee gepaard gaan. Voor deelvervoer geldt dit niet. Deze '**ontzorging**' wordt door de helft van de respondenten als groot voordeel gezien. Deelvervoer biedt daarnaast volgens enkelen de **flexibiliteit** om een type formaat of soort deelvoertuig te kiezen wat het beste past bij de wensen van dat moment. Ongeveer de helft van de respondenten geeft aan dat ze fietsen met deelfietsen/deelbakfietsen als **leuk** ervaren en het als voordeel zien dat je er op een makkelijke manier mee **in beweging** bent. In tegenstelling tot de auto kun je met de fiets/bakfiets ook **makkelijker op bepaalde plekken in de stad komen** en is het **makkelijker en handiger te parkeren dan auto's** volgens ongeveer de helft van de respondenten. Respondenten vinden gedoe of gemak met parkeren belangrijk: enkele respondenten geven aan dat ze door de **gereserveerde parkeerplekken** voor deelauto's minder zorg over parkeren ervaren wanneer ze een deelauto gebruiken. De bakfiets wordt daarnaast door ongeveer de helft van de respondenten als erg **handig** ervaren bij het doen van boodschappen of het vervoeren van grote spullen of kinderen, je kan er **meer in vervoeren** en enkele respondenten noemden ook dat **omdat deze elektrisch zijn het minder**

**moeite kost** dan met de gewone fiets gaan. Enkele respondenten geven daarnaast aan dat **duurzaamheid** ook mee wordt genomen in het maken van een vervoerskeuze – het duurzame aspect van deelvervoer geeft een **goed gevoel**. Ten slotte maakt de **bereikbaarheid** van de mobipunten/deelvoertuigen volgens enkele respondenten dat het gebruiken van deelvervoer **gemakkelijk en snel** gaat. Enkele respondenten geven aan dat ze de voordelen zijn gaan ervaren door het gebruik. Deze respondenten gaven aan dat ze voorafgaand aan het eerste gebruik twijfelachtig waren over de meerwaarde van het gebruik van deelvervoer, maar dat ze door het gebruik de voordelen ervan inzagen.

Redenen om geen gebruik te maken van deelvervoer voor respondenten in de groep frequente gebruikers, was voor ongeveer de helft van de respondenten het **niet kunnen reserveren** van de deelbakfietsen of de **schaarse beschikbaarheid** ervan. Dit kon namelijk voor **stress** zorgen wanneer dit niet ingecalculeerd was qua tijd. Ook gaven enkele gebruikers aan dat deelvervoer om meer vooruit plannen vraagt en dat dit demotiverend kan werken. Waar de financiële voordeligheid door de meeste respondenten als pluspunt werd genoemd, waren **kosten** soms ook een belemmering om deelvervoer te gebruiken. Zo vonden enkele respondenten dat het gebruiken van de bakfietsen **erg duur** was in vergelijking tot de eigen auto of deelauto. En gaven enkele andere respondenten aan dat de **maandelijke abonnementskosten** voor een deelauto hen tegenhielden om gebruik te maken van deelvervoer. Als het puur als incidentele back-up wordt gebruikt voor de eigen auto, werd het als te **duur** en **overbodig** ervaren.

### *Gelegenheid*

Met betrekking tot gelegenheid waren er tevens aspecten die het gebruik van deelvervoer stimuleerde of juist belemmerde. Zo werd door ongeveer de helft van de respondenten genoemd dat de bestemmingen waar zij heen moeten (bv. school van kinderen) **moeilijk bereikbaar zijn met de auto** of er **weinig parkeerplekken in de buurt** waren, waardoor de deelfiets en deelbakfiets als een goed alternatief wordt gezien. Het hebben van een **gereserveerde parkeerplek** voor deelauto's was daarnaast voor enkele respondenten ook een reden om deelvervoer te gebruiken. Ook het feit dat de deelvoertuigen **goed bereikbaar** zijn werd door enkele respondenten als een pluspunt gezien.

Er werden echter ook aspecten in de fysieke omgeving genoemd die het deelvervoer gebruik belemmeren. Zo gaf ongeveer de helft van de respondenten aan dat ze sneller hun eigen auto zouden gebruiken bij **slecht weer**, in plaats van de deelfiets of deelbakfiets. Specifiek voor de bakfiets werd nog door enkele respondenten genoemd dat het **onderhoud** beter zou kunnen (werkende veiligheidsriemen, geen kapotte zitbankjes, ed.). Daaraan gerelateerd werd ook de **werking van de app of de fietsen** door enkele respondenten genoemd – soms werkte dit niet meteen goed (slot wat niet open ging/technische problemen bv.) waardoor het langer duurt om op te starten. Als laatste kritiekpunt werd door enkele respondenten aangegeven dat de deelvoertuigen maar op één **vaste plek** in te leveren zijn. Dit beïnvloedt tevens de motivatie van respondenten – dit wordt als **gedoe** ervaren en daardoor als niet handig.

### *Niet-frequente gebruikers*

#### *Gedrag en intentie*

Van de drie niet-frequente gebruikers geven twee respondenten aan gebruik te hebben gemaakt van de deelbakfiets en één respondent van de elektrische deelfiets. Twee respondenten in deze groep hebben inmiddels een **eigen (elektrische) bakfiets aangeschaft**. De respondenten in deze groep geven aan op dit

moment **niet de intentie** te hebben om op korte termijn vaker deelvervoer te gaan gebruiken. De redenen hiervoor worden in de volgende alinea's beschreven.

### *Capaciteit*

Eén respondent gaf aan het eerste gebruik van deelvervoer als **moeilijk en ingewikkeld** te hebben ervaren. Er werden tijdens de interviews geen andere aspecten met betrekking tot capaciteit genoemd die het deelvervoer gebruik stimuleerde of juist in de weg stonden.

### *Motivatie*

Met betrekking tot motivatie om deelvervoer te gebruiken geven alle respondenten uit de groep niet-frequente gebruikers voornamelijk redenen waarom ze geen gebruik (meer) maken van deelvervoer. Zo geven alle respondenten aan dat het gebruik van de deelbakfietsen of deelauto's op het moment als **overbodig** wordt gezien. Omdat ze zelf in het bezit zijn van een fiets, bakfiets of auto heeft het gebruiken van deelvervoer **geen meerwaarde of noodzaak**; de gebruikelijke verplaatsingen kunnen namelijk met de eigen voertuigen of het OV gemaakt worden. Ook werden de **kosten van frequent en langdurig gebruik** van de elektrische deel(bak)fietsen door twee van de drie respondenten als belemmering genoemd om deelvervoer te gebruiken. Daarnaast werd er door een van de respondenten **gedoe** ervaren bij het gebruik van deelvervoer doordat er **geen kinderzitjes** in de deelauto's aanwezig zijn en je die dus zelf moet meenemen. Het enige pluspunt wat door een van de respondenten genoemd werd om deelvervoer wel te gebruiken was het feit dat er **verschillende typen formaat auto's** te kiezen zijn bij deelvervoer die je kunt matchen aan wat je op dat moment nodig hebt.

### *Gelegenheid*

Uit de interviews blijken verschillende gelegenheidsfactoren een rol te spelen bij het deelvervoergebruik. Zo gaven alle drie de respondenten aan dat de **afstand** tot deervoertuigen belangrijk is, en dat deze nu te groot is. Ook het enkel op **één vaste plek kunnen huren en terugbrengen** van de deelfietsen werd door een van de respondenten als minpunt ervaren. Het deervoertuig moet dan vaak langer gehuurd worden dan nodig is waardoor de rit duurder uitvalt. Het op meerdere plekken kunnen terugbrengen zou volgens deze respondent ook tijd kunnen besparen. Het gebruiken van de eigen auto wordt daardoor nu als makkelijker en sneller ervaren door deze respondent, hetgeen de motivatie voor het gebruik van deelvervoer beïnvloedt.

Gelegenheidsaspecten die maken dat respondenten in de toekomst wel gebruik zouden maken van deelvervoer, was voor een van de respondenten wanneer een bestemming **moeilijk te bereiken zou zijn per openbaar vervoer** of wanneer de **eigen auto niet meer nodig zou zijn voor werk**, bijvoorbeeld wanneer hij/zij met pensioen zou gaan.



## 4. Conclusie en aanbevelingen

Het doel van het onderzoek was inzicht krijgen in de verschillende drijfveren en barrières die een rol spelen bij herhaaldelijk en blijvend gebruik van deelvervoer (o.a. uit deelvervoerhubs) door autobezitters in Leuven. Er zijn in totaal vijftien semigestructureerde interviews gevoerd met mensen uit deze doelgroep. In dit hoofdstuk worden de conclusies beschreven en suggesties gedaan voor mogelijke oplossingsrichtingen om autobezitters aan te zetten tot herhaaldelijk gebruik van deelvoertuigen.

De interviews laten ten eerste zien dat er verschillende redenen zijn waarom autobezitters geen gebruik (willen) maken van deelvervoer. Een belangrijke belemmering is het in het bezit zijn van een eigen auto, fiets of bakfiets waardoor het gebruik van deelvervoer als overbodig wordt gezien. Het deelvervoer voegt volgens de respondenten dan niets toe, terwijl er wel extra kosten gemaakt worden die optellen bij de kosten voor de eigen voertuigen. Wanneer mensen gedoe ervaren met het gebruik van deelvervoer is de kans op gebruik ook klein. Zo haken mensen af wanneer de ervaring met het gebruik van deelvervoer moeilijk en ingewikkeld is. Bijvoorbeeld doordat het gebruik van deelvervoer om relatief meer vooruit plannen vraagt of voor stress zorgt wanneer een deelvoertuig niet te reserveren is. Ook het moeten meenemen van een eigen kinderzitje naar de deelauto wordt als gedoe ervaren en werkt dus als belemmering. Tot slot kan het feit dat deelfietsen enkel op één plek gehuurd en teruggebracht dienen te worden een reden zijn om deelvervoer niet te willen gebruiken. Het kost dan vaak meer tijd en geld, dan wanneer de fiets op meerdere plekken kan worden teruggebracht. Deze uitkomsten wijzen erop dat hoe meer gedoe mensen rondom het gebruik van deelvervoer ervaren, hoe kleiner de kans is op herhaaldelijk en blijvend gebruik. Mensen moeten een meerwaarde ervaren van deelvervoer en het idee hebben dat deelvervoer de betere optie is dan de alternatieven. Wanneer mensen het gevoel hebben dat het gebruik van deelvoertuigen veel vraagt maar niets toevoegt, is gebruik onwaarschijnlijk.

Om het gebruik waarschijnlijker te maken, kunnen interventies ingezet worden om bewustwording bij autobezitters te creëren over de meerwaarde van deelvervoer. Interventies zoals gedragscampagnes kunnen inspelen op de voordelen van deelvervoer ten opzichte van het eigen vervoer. De interviews laten zien dat autobezitters verschillende voordelen ervaren van het huren of lenen van voertuigen tegenover het bezitten van voertuigen. Zo ziet men een financieel voordeel in het gebruik van deelvervoer door het niet zelf hoeven aanschaffen van het voertuig en het ontbreken van kosten voor jaarlijkse keuringen of verzekeringen. Ook het gemak van het parkeren van deelbakfietsen en deelauto's telt mee voor de keuze voor deelvervoer. Verder vinden mensen het prettig en gemakkelijk dat je als gebruiker geen verantwoordelijkheid draagt voor onderhoud en reparaties omdat dit bij de aanbieder ligt. Tot slot waarderen respondenten de mogelijkheid om voertuigen af te wisselen afhankelijk van de behoefte en het doel van de reis. Interventies gericht op het stimuleren van deelvervoer kunnen inspelen op deze voordelen en potentiële gebruikers hier bewust van maken. Daarnaast kan het effectief zijn om mensen de voordelen van deelvervoer zelf te laten ervaren, door ze deelvervoer te laten uitproberen. Dit geldt zeker voor de 'twijfelaars'; mensen die deelvervoer nog nooit gebruikt hebben en twijfelen of het iets voor hen is. Dit onderzoek laat zien dat wanneer mensen een positieve eerste ervaring hebben met deelvervoer, de kans groter is dat ze deelvoertuigen vaker gaan gebruiken. De drempel voor het eerste gebruik van deelvervoer dient daarom zo laag mogelijk te zijn. Denk aan het eerste gebruik gratis en vrijblijvend aanbieden en het niet hoeven aanmaken van een account.

Wat betreft het type deelvoertuig zijn veel respondenten positief over de (elektrische-)deelbakfiets. Men vindt het gebruik van een deelbakfiets over het algemeen handig en leuk. Er worden hier verschillende redenen voor genoemd, namelijk: je kunt veel spullen vervoeren, parkeren gaat gemakkelijk, je bent in beweging en het is duurzaam door de elektrische aandrijving. Andere deelvoertuigen zoals de deelauto

en deelfiets worden door de respondenten minder uit zichzelf genoemd. Een mogelijke verklaring hiervoor is het gegeven dat de respondenten vaak zelf al in het bezit waren van een auto en fiets. Deze uitkomsten wijzen op het belang van een deel(e-)bakfiets in deelvervoerhubs, omdat dit bijdraagt aan het creëren van een meerwaarde van deelvervoergebruik. Verder kan de deel(e-)bakfiets gebruikt worden om mensen kennis te laten maken met deelvervoer; de deelbakfiets is voor veel mensen een nieuw voertuig met andere voordelen dan een fiets of auto. Wanneer er gebruik gemaakt wordt van deelvervoer, namelijk de deelbakfiets, is de stap naar ander deelvervoer zoals de deelauto of deelfiets ook kleiner.

Wat opvalt in de resultaten is de verscheidenheid aan antwoorden over redenen voor deelvervoergebruik. Waar de een deelvervoer gebruikt vanwege de ontzorging die het biedt ten opzichte van een eigen voertuig in bezit hebben, kiest de ander voor deelvervoer omdat het de mogelijkheid biedt gebruik te maken van verschillende type voertuigen. De interviews laten zelfs zien dat motieven tegenstrijdig aan elkaar kunnen zijn: wat voor de een reden is om deelvervoer te gebruiken, kan door een ander als belemmering worden genoemd. Denk bijvoorbeeld aan de kosten die gepaard gaan met het gebruik van deelvervoer; waar sommigen aangeven dat deelvervoer gebruiken financieel voordelig voor hen is, ervaren anderen de kosten van het gebruik juist als te hoog en daardoor als een belemmering. De verscheidenheid aan antwoorden in de interviews tussen respondenten leidt naar een belangrijke conclusie, namelijk dat wanneer het gaat over het stimuleren van herhaaldelijk gebruik van deelvoertuigen er geen 'one size fits all'-oplossing is. Het onderzoek laat zien dat de motieven voor het gebruik van deelvervoer verschillen. Hier dient dan ook rekening mee te worden gehouden bij het ontwikkelen en implementeren van interventies. Idealiter wordt de inhoud van een interventie dus afgestemd op een specifieke doelgroep met eigen motieven.

Naast de beschreven motieven en drijfveren die men kan inzetten in interventies om autobezitters te verleiden tot het gebruik van deelvervoer zijn er ook een aantal randvoorwaarden die gerealiseerd moeten zijn om het gebruik van deelvervoer waarschijnlijk te maken. De interviews wijzen op verschillende factoren die aanwezig moeten zijn voor het gebruik. Zo moeten deelvoertuigen voldoende beschikbaar zijn, niet te ver weg staan en gemakkelijk werken. Zodra het gebruik van deelvervoer meer moeite kost dan het gebruik van een eigen voertuig is de kans op gebruik over het algemeen klein. Hoeveel er ook geïnvesteerd wordt in interventies gericht op gedragsverandering (bijvoorbeeld door middel van gedragscampagnes), als deze voorwaarden niet aanwezig zijn zal gebruik door autobezitters hoogstwaarschijnlijk uitblijven. Het gebruik van deelvervoer moet dus zo makkelijk en prettig mogelijk zijn. Maar niet minder belangrijk; aan de andere kant moet autogebruik, wat nu vaak nog als het meest prettige vervoermiddel wordt ervaren, minder aantrekkelijk gemaakt worden. Om autobezitters uit de eigen auto te krijgen en op (o.a.) deelvervoer over te laten stappen zijn beide interventierichtingen nodig.

## Referenties

- Van Brecht, J., Tamis, M., Liao, F., & Renes, R. J. (2022). Reducing CO2 emission and disrupting car travel habits through personalized feedback. 1-9. Paper presented at Electric Vehicle Symposium 35, Oslo, Norway.
- Van Brecht, J., van Gent, M. J., & Renes, R. J. (2022). CO2 reduction through shared mobility: A review of psychological factors for the switch from a private car to shared transport. Hogeschool van Amsterdam, Research group Psychology for Sustainable Cities.
- Katzev, R. (2003). Car sharing: A new approach to urban transportation problems. *Analyses of social issues and public policy*, 3(1), 65-86.
- Kreemers, L. M., Tamis, M., van Brecht, J., & van Gent, M. J. (2021). Behavioural perspective on car owners' uptake of shared e-mobility: car owners' motives for, and barriers to, trying out a vehicle from a Smart Shared Green Mobility Hub. Hogeschool van Amsterdam.
- Martin, E., & Shaheen, S. (2011). The impact of carsharing on public transit and non-motorized travel: an exploration of North American carsharing survey data. *Energies*, 4(11), 2094-2114.
- Martin, E. W., Shaheen, S. A., Zohdy, I. H., & Hamilton, B. A. (2016). Understanding travel behavior: Research scan.
- Metz, D. (2013). Peak car and beyond: The fourth era of travel. *Transport Reviews*, 33(3), 255-270.
- Viegas, J., Martinez, L., Crist, P., & Masterson, S. (2016). Shared mobility: innovation for liveable cities. In *International Transport Forum's Corporate Partnership Board* (pp. 1-56).

## Bijlage 1. Topiclijst

### INTRODUCTIE

#### *Inleiding interview*

Goedendag, U spreekt met .... van het mobiliteitsbureau Mobiel21. Ik bel namens de gemeente Leuven en de Hogeschool van Amsterdam. Wij doen onderzoek naar autogebruik, deelvervoer en reisgedrag. Fijn dat u deze afspraak met mij wilde maken voor dit telefonische interview. Het doel van dit onderzoek is om meer inzicht te krijgen hoe autobezitters aankijken tegen nieuwe vormen van mobiliteit in de stad, zoals bijvoorbeeld deelvervoer.

Heeft u via de link in de uitnodigingsmail toestemming gegeven voor het gebruik van uw gegevens voor het onderzoek? [*Checken of deelnemer online formulier heeft getekend*]

Deelname aan dit onderzoek is geheel vrijwillig. U kunt uw medewerking aan het onderzoek op elk moment stoppen, of weigeren dat uw gegevens voor het onderzoek mogen worden gebruikt.

In verband met de privacy wetgeving hebben wij niet de mogelijkheid om uw eerdere antwoorden in het aanmeldformulier te koppelen aan u als persoon. Omdat we niet weten welke antwoorden u eerder gegeven heeft, zullen we mogelijk enkele vragen herhalen.

Het interview zal zo'n 20 - 25 minuten duren.

Er zijn geen goede of foute antwoorden. Voelt u zich alstublieft vrij om alles te zeggen. Daar hebben wij uiteindelijk het meeste aan.

De komende vragen gaan over de eerste keer dat u deelvervoer uit een mobipunt gebruikt heeft. Onder deelvervoer verstaan we voertuigen die u tegen betaling gebruikt zonder dat u deze zelf in bezit heeft. Voor dit interview zijn we geïnteresseerd in uw ervaringen met deelvervoer uit mobipunten. In Leuven zijn er op dit moment 43 mobipunten, waar deelfietsen van Urbee, deelmobiliteit van Cargoroo en deelauto's van Cambio en Partago staan.

### BLOK 1: ERVARING EERSTE GEBRUIK (IEDEREEN)

1. Eerste gebruik	<p>1.1 Kunt u iets vertellen over de eerste keer dat u deelvervoer uit een mobipunt heeft gebruikt?</p> <p>1.1.1 <i>Wanneer was dit?</i></p> <p>1.1.2 <i>Welk voertuig heeft u toen gebruikt?</i></p> <p>1.1.3 <i>Wat was de bestemming?</i></p> <p>1.1.4 <i>Hoe bent u bij de mobipunten terecht gekomen?</i></p> <p>1.1.5 <i>In hoeverre heeft u iets gedaan ter voorbereiding van het eerste gebruik?</i></p> <p>1.2 <i>Waarom heeft u voor die reis voor een deelvoertuig gekozen en niet voor een andere manier van reizen?</i></p> <p>1.3 <i>Hoe heeft u dit eerste gebruik van het deelvoertuig uit het mobipunt ervaren?</i></p> <p>1.3.1 <i>In hoeverre voldeed het aan uw verwachtingen?</i></p> <p>1.3.2 <i>Wat vond u er positief aan?</i></p> <p>1.3.3 <i>Wat vond u er negatief aan?</i></p>
-------------------	--

<p><i>Doorvraagmogelijkheden: Wat vond de deelnemer negatief? Waarom vond hij/zij dit? Hoe zwaar woog dit mee voor volgend gebruik?</i></p> <p>1.4 In hoeverre is deelvervoer uit mobipunten voor u anders dan deelvervoer dat niet in mobipunten staat?</p> <p>1.5 Na uw eerste ervaring met deelvervoer uit mobipunten: in hoeverre was u hierna van plan om het deelvervoer uit mobipunten nogmaals te gebruiken?</p> <p>1.5.1 <i>Indien nee, doorvragen: Wat was hiervoor de reden? Waarom is dit belangrijk voor u?</i></p> <p>1.6 Heeft u deelvervoer uit mobipunten na deze eerste keer nogmaals gebruikt?</p>		
<p><b>Let op:</b> Het interviewschema splitst zich aan de hand van twee mogelijke antwoord categorieën</p>		
<p><b>JA, vaker deelvervoer uit mobipunten gebruikt en laatste gebruik is minder dan 6 maanden geleden.</b></p> <p>Vervolg interview met <b>BLOK 2</b></p>	<p><b>JA, vaker deelvervoer uit mobipunten gebruikt maar laatste gebruik is meer dan 6 maanden geleden.</b></p> <p>Vervolg interview met <b>BLOK 3</b></p>	<p><b>NEE, na eerste keer geen deelvervoer uit mobipunten meer gebruikt</b></p> <p>Vervolg interview met <b>BLOK 3</b></p>

BLOK 2: FREQUENTE GEBRUIKERS	
Ja, deelvervoer uit mobipunten vaker gebruikt	
<p>2. Gebruik deelvervoer</p>	<p>Wanneer is de laatste keer dat u deelvervoer heeft gebruikt?</p> <p>2.1 Hoe vaak gebruikt u deelvervoer? Welk(e) voertuig(en) gebruikt u?</p> <p>2.1.1 <i>Waarvoor gebruikt u het deelvervoer? Wat zijn de bestemmingen?</i></p> <p>2.1.2 <i>Gebruikt u deelvervoer wel eens voor het ophalen of verzenden van pakjes via de pakjesautomaten? Waarom wel/niet?</i></p> <p>2.2 Zijn de ritten die u met deelvervoer maakt extra ritten die u anders niet zou maken of ritten die u anders met andere voertuigen zou maken?</p> <p>2.2.1 <i>Indien het laatste: welke voertuigen vervangt het?</i></p>
<p>3. Redenen en motieven herhaaldelijk gebruik deelvervoer</p>	<p>3.1 Ik wil u vragen terug te denken aan de eerste keer dat u een deelvoertuig gebruikte. In hoeverre is uw mening over het gebruik van deelvervoer uit mobipunten sinds het eerste gebruik veranderd of hetzelfde gebleven?</p> <p>3.2 Als u nu deelvervoer gebruikt, waarom kiest u dan voor een deelvoertuig en niet voor een andere manier van reizen?</p> <p>3.2.1 <i>Welke redenen en drijfveren heeft u voor het gebruiken van deelvervoer?</i></p> <p>➤ <i>Mogelijke doorvragen bij korte antwoorden van respondent:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>In hoeverre vindt u het gebruik praktisch?</i></li> <li>○ <i>In hoeverre vindt u het gebruik plezierig?</i></li> <li>○ <i>In hoeverre past het gebruik bij uw normen en waarden?</i></li> <li>○ <i>In hoeverre heeft u het idee dat het gebruik van deelvervoer u iets oplevert?</i></li> </ul> <p>3.7. Welke voordelen ziet u van het gebruik van deelvervoer?</p>

	<p>3.8. Welke nadelen ziet u van het gebruik van deelfervoer?</p> <p>3.8.1 <i>Kunt u toelichten waarom u dit als een nadeel ziet?</i></p> <p>3.9 Wat zouden voor u redenen zijn om met deelfervoer te stoppen?</p> <p>3.10 Wat zouden voor andere mensen redenen kunnen zijn om na het uitproberen van deelfervoer er niet mee verder te gaan?</p>
4. Gewoontevorming	<p>4.1 In hoeverre is het gebruik van deelfervoer een gewoonte geworden?</p> <p>4.2 Welke aspecten van deelfervoer staat het herhaaldelijk gebruik van deelfervoer en het vormen van nieuwe gewoontes met deelfervoer in de weg?</p> <p>4.2.1 <i>Hoe kunnen deze aspecten verbeterd/opgelost worden? Wat moet er veranderen?</i></p> <p>4.3 Wat zijn momenten of situaties waarin u bewust nadent over het gebruik van deelfervoer?</p>
5. Intentie deelfervoergebruik toekomst	<p>5.1 In hoeverre verwacht u dat u deelfervoer in de toekomst zal blijven gebruiken? (LET OP: doorvragen tot concrete antwoorden)</p> <p>5.1.1 <i>Waarom denkt u dat?</i></p> <p>5.1.2 <i>Zo ja: waarom wel?</i></p> <p>5.1.3 <i>Zo nee: waarom niet? Wat zou er moeten veranderen voordat u in de toekomst wel door gaat met het gebruiken van deelfervoer?</i></p>
Ga door naar <b>BLOK 4</b>	

<b>BLOK 3: NIET-FREQUENTE GEBRUIKERS</b>	
<b>Nee, deelfervoer uit mobipunten niet vaker gebruikt</b>	
6. Barrières gebruik deelfervoer	<p>U geeft aan dat u na de eerste keer deelfervoer gebruiken uit mobipunten niet opnieuw gebruikt ervan heeft gemaakt.</p> <p>6.1 Kunt u vertellen wat voor u de redenen zijn om deelfervoer niet opnieuw te gebruiken?</p> <p>➤ <i>Mogelijke antwoorden. Graag doorvragen naar concrete antwoorden: welke kennis mist/wat is er niet praktisch/plezierig/etc. is:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Te weinig kennis</i></li> <li>○ <i>Te ingewikkeld</i></li> <li>○ <i>Niet praktisch</i></li> <li>○ <i>Niet plezierig/fijn</i></li> <li>○ <i>Kosten/baten niet in verhouding</i></li> <li>○ <i>....</i></li> </ul> <p>6.2 Kunt u vertellen wat voor u redenen zouden zijn om deelfervoer wel opnieuw te gebruiken?</p> <p>6.3 Wat zou er moeten veranderen voordat u wel opnieuw gebruik zou maken van deelfervoer uit mobipunten?</p>

7. Potentie gebruik deelfervoer	7.1 Indien de veranderingen die u hiervoor noemde zouden worden doorgevoerd, welke reizen die u nu maakt zou u willen vervangen door deelfervoer?
8. Intentie deelfervoer gebruik toekomst	8.1 In hoeverre verwacht u in de toekomst opnieuw deelfervoer te gaan gebruiken? 8.1.1 <i>Niet: Kunt u vertellen waarom u dit denkt?</i> 8.1.2 <i>Wel: Wanneer denkt u deelfervoer opnieuw te gebruiken? Waarom denkt u dit?</i>
Ga door naar <b>BLOK 4</b>	

#### **BLOK 4: AFSLUITING (IEDEREEN)**

We zijn bijna aan het einde gekomen van het interview. Dit waren alle vragen over het gebruik van deelfervoer uit mobipunten. Met dit interview willen de gemeente Leuven en de Hogeschool van Amsterdam meer inzicht krijgen in de redenen en belemmeringen die inwoners van Leuven ervaren bij het gebruik van deelfervoer. Deze inzichten worden gebruikt om de diensten te verbeteren, om zo een antwoord te kunnen zijn op bestaande mobiliteitsbehoeften van de mensen uit Leuven.

9. Overige opmerkingen	9.1 Voordat we gaan afsluiten, wilt u zelf nog iets toevoegen of aanmerken?
10. Persoonlijke gegevens	Als laatste willen we graag nog een aantal demografische gegevens van u die we kunnen gebruiken om uw antwoorden te interpreteren. 10.1 Wat is uw leeftijd? 10.2 Wat is uw geslacht? 10.3 Wat is de samenstelling van uw huishouden? 10.4 Hoeveel auto's heeft u in eigen bezit? 10.5 Hoe maakt u de reis naar uw werk? Hoe lang doet u hierover?
Bedankt voor al uw antwoorden.	