



**Gemeente  
Amsterdam**



**Rapportage**  
**Probeeranaanbod deilvervoer**  
voor onderwijs en zorg

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1 Aanleiding en achtergrond	1
1.1.1 Deelvervoer in Amsterdam	1
1.1.2 Motie mobiliteitsarrangementen maatschappelijke beroepsgroepen	1
1.1.3 Opdracht lerarentekort en aanpak personeelstekorten zorg en welzijn	2
1.1.4 Servicecentrum Onderwijs en Zorg	2
1.2 Doel rapportage en leeswijzer	2
<b>2. Probeeraanbod deelvervoer voor onderwijs en zorg</b>	<b>3</b>
2.1 Wat hield het probeeraanbod in?	3
2.2 Aanpak	3
2.3 Een uitzonderlijke periode	4
<b>3. Onderzoeksresultaten</b>	<b>5</b>
3.1 Inleiding	5
3.2 Aanmeldingen	6
3.3 Initieel reisgedrag	8
3.4 Probeeraanbod deelvervoer	8
3.5 Gebruik	9
3.6 Ervaringen	11
3.7 Reizen na het probeeraanbod	13
<b>4. Conclusies en vervolg</b>	<b>15</b>
4.1 Conclusies naar aanleiding van onderzoeksresultaten probeeraanbod	15
4.2 Vervolg	18
<b>Bijlage: Overzicht vragen begin- en eindmeting probeeraanbod</b>	<b>20</b>

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding en achtergrond

### 1.1.1 Deelvervoer in Amsterdam

In maart 2020 is het Programma Deelmobiliteit van start gegaan. Het programma zet in op meer, betere en meer bekendheid van deelmobiliteit (meer aanbod en gebruik).

Amsterdam groeit en het aantal fietsen, scooters en auto's op straat neemt toe. Om de stad leefbaar en toegankelijk te houden willen we minder rijdende en geparkeerde voertuigen op straat. Door (elektrische) (bak)fietsen, scooters en auto's met elkaar te delen worden ze effectiever gebruikt, zijn er minder (autoritten) nodig en ontstaat er meer ruimte op straat. Bovendien zijn de voertuigen vaak elektrisch, en dus goed voor de luchtkwaliteit in de stad.

Amsterdam stimuleert het aanbod en gebruik van (elektrische en niet-elektrische) deel(bak)fietsen, deelscooters en deelauto's. Bij zowel Amsterdammers als bezoekers van de stad. Tot en met medio 2023 experimenteren we met deelfietsen en deelscooters<sup>1</sup>, waarbij een aantal partijen respectievelijk een ontheffing of een vergunning krijgen om in de stad deelvervoer aan te bieden. We experimenteren om ervaringen op te doen en inzicht te krijgen in wat wel en wat niet werkt.

Eén van de maatregelen om het gebruik van deelvervoer te stimuleren en meer bekendheid te geven is het inzetten van een probeeraanbod voor specifieke doelgroepen. In 2020-2021 heeft de gemeente Amsterdam het *Probeeraanbod deelvervoer voor onderwijs en zorg* in samenwerking met Dumoco<sup>2</sup> aangeboden voor professionals in deze sectoren.

### 1.1.2 Motie mobiliteitsarrangementen maatschappelijke beroepsgroepen

Met het *Probeeraanbod deelvervoer voor onderwijs en zorg* heeft de gemeente Amsterdam - aansluitend en aanvullend op de al lopende activiteiten en gemeentelijke inzet – ook een bijdrage geleverd aan de motie *Mobiliteitsarrangementen voor maatschappelijke beroepsgroepen*: het probeeraanbod was één van de voorgestelde mobiliteitsarrangementen voor deze beroepsgroepen en bestond uit gratis reisevouchers voor deelscooters en deelfietsen.

De motie<sup>3</sup> is één van de moties die is aangenomen bij de Agenda Amsterdam Autoluw, waarin verschillende voorstellen zijn gepresenteerd voor meer leefruimte en schonere lucht. De strekking van de motie is dat - gezien de ambitie van het college om het autogebruik in de stad fors te beperken - het van belang is oog te houden voor de bereikbaarheid van de stad voor specifieke doelgroepen, waaronder maatschappelijk waardevolle beroepsgroepen (o.a. leraren, zorgverleners). Aan deze beroepsgroepen is al enige tijd een tekort in Amsterdam. Een groot deel van hen kan of wil vanwege de stijgende woningprijzen niet in Amsterdam wonen; zij reizen dus op frequente basis naar Amsterdam voor hun werk.

---

1. Experiment deelfietsen loopt af in augustus 2023. Experiment deelmotofietsen loopt af in juni 2023. Experiment deelscooters loopt af in juni 2023.

2. [Dumoco.nl](https://dumoco.nl) Dumoco staat voor Duurzaam Mobiliteits Collectief. Dumoco is een backoffice en servicedesk organisatie.

3. Motie 91.20 inzake de Agenda Autoluw (voorrang parkeervergunningen) d.d. 22 januari 2020.

### 1.1.3 Opdracht lerarentekort en aanpak personeelstekorten zorg en welzijn

De motie Mobiliteitsarrangementen voor maatschappelijke beroepsgroepen overlapt en hangt nauw samen met twee andere opdrachten gericht op het tegengaan van de tekorten in maatschappelijke beroepsgroepen: de Opdracht Lerarentekort en de Aanpak personeelstekorten binnen het (jeugd)zorg- en welzijnsdomein.

Vanwege de toename van het lerarentekort in het Amsterdamse basisonderwijs is op 14 januari 2020 de bestuursopdracht Lerarentekort aangenomen, waarin het tekort benoemd is tot noodsituatie die de allerhoogste prioriteit heeft van het gehele stadsbestuur. Onderdeel van de aanpak van het lerarentekort via de Taskforce Lerarentekort Amsterdam zijn de randvoorwaardelijke maatregelen huisvesting en mobiliteit. De aanpak Personeelstekorten kent een vergelijkbare actielijn gericht op wonen en mobiliteit, maar richt zich op een brede doelgroep binnen het (jeugd)zorg- en welzijnsdomein.

### 1.1.4 Servicecentrum Onderwijs en Zorg

Een andere belangrijke sleutel in de aanpak van personeelstekorten in de publieke sector is het verbeteren van de dienstverlening aan deze doelgroepen. De gemeente biedt daarom via het *Servicecentrum Onderwijs en Zorg*<sup>4</sup> verschillende regelingen aan professionals in de onderwijs- en zorgsector met het doel om wonen en werken in Amsterdam gemakkelijker te maken voor deze groepen en waar zij terecht kunnen met vragen over bestaande producten en diensten, zoals de voorrangregeling huurwoningen, aanvraag van parkeervergunningen en aanvullende reiskostenvergoeding.

Het *Probeeraanbod deelfervoer voor onderwijs en zorg* is ook via het servicecentrum aangeboden. Een aanzienlijk deel van de onderwijs- en zorgprofessionals woont niet in de stad en reist dus dagelijks voor hun werk naar Amsterdam. Daarnaast maken met name zorgprofessionals ook relatief veel binnenstedelijke ritten. Daarom is ervoor gekozen om het probeeraanbod deelfervoer (tweewielers) aan deze professionals aan te bieden.

## 1.2 Doel rapportage en leeswijzer

Deze rapportage bevat een evaluatie van het probeeraanbod deelfervoer voor onderwijs en zorg.

Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van het project: wat hield het project in, wat was de aanpak, hoe beïnvloedde de coronapandemie het project? Hoofdstuk 3 bevat de onderzoeksresultaten van de enquêtes die deelnemers voorafgaand en na afloop van het probeeraanbod hebben ingevuld. Hoofdstuk 4 gaat in op de conclusies en het vervolg na het probeeraanbod. De bijlage biedt een overzicht van de vragen in de begin- en eindmeting van het probeeraanbod.

---

4. Servicecentrum onderwijs en zorg: [amsterdam.nl/sociaaldomein/servicecentrum-onderwijs](https://amsterdam.nl/sociaaldomein/servicecentrum-onderwijs)

## 2. Probeeraanbod deelfervoer voor onderwijs en zorg

### 2.1 Wat hield het probeeraanbod in?

In de periode 1 september 2021 tot 1 september 2022 konden professionals die in Amsterdam in - het primair en voortgezet - onderwijs en de zorg werken, gedurende een jaar het *Probeeraanbod deelfervoer voor onderwijs en zorg* aanvragen. Dit probeeraanbod bestond uit reisvouchers ter waarde van maximaal €100, waarmee deze doelgroep kennis kon maken met deelscooters en (niet elektrische) deelfietsen<sup>5</sup>. De reisvouchers werden gefinancierd door de gemeente Amsterdam.

Deelnemers aan het probeeraanbod konden maximaal twee maanden gebruik maken van de reisvouchers voor de 'last mile' (laatste woon-werkkilometers, volgend op (regionaal) OV of parkeren aan rand van de stad), of voor werk gerelateerde ritten in de stad.

Het doel van het probeeraanbod was het bieden van reisalternatieven voor de 'last mile' naar het werk en werkkritten aan zorg- en onderwijsprofessionals die in Amsterdam werken en de bekendheid en het gebruik van deelfervoer in Amsterdam onder hen vergroten.

### 2.2 Aanpak

Het *Probeeraanbod deelfervoer voor onderwijs en zorg* was beschikbaar van 1 september 2021 tot 1 september 2022. Gedurende dit jaar konden professionals die in de Amsterdamse onderwijs<sup>6</sup>- en zorgsector werken maximaal twee maanden gebruik maken van de reisvouchers voor deelscooters en deelfietsen. Iedere maand startte een nieuwe groep van maximaal 150 deelnemers die twee maanden van het probeeraanbod gebruik kon maken. Op deze manier werd het gebruik van het deelfervoer gespreid, zodat deelnemers niet tegelijkertijd een beroep op de deelfietsen en -scooters zouden doen. Aan het probeeraanbod als geheel konden maximaal 2.000 deelnemers meedoen.

Deelnemers konden het probeeraanbod via een website<sup>7</sup> aanvragen. Voor en na deelname is gevraagd een enquête in te vullen over het huidige reisgedrag en over het gebruik van en ervaring met het deelfervoer. Na afloop van het probeeraanbod werd een kleine vervolgekorting geboden voor het gebruikte deelfervoer<sup>8</sup>, om zo te stimuleren om het deelfervoer te blijven gebruiken.

De bekendmaking van het probeeraanbod en werving van deelnemers gebeurde via het *Servicecentrum onderwijs en zorg* van de gemeente, nieuwsbrieven zorg- en onderwijs van de gemeente, van de Sigr<sup>9</sup> en van onderwijsbesturen en via social media. Met kant-en-klare digitale communicatietools<sup>10</sup> konden de onderwijs- en zorginstellingen informatie over het probeeraanbod in hun eigen media opnemen.

5. Ten tijde van het probeeraanbod waren nog geen elektrische deelfietsen beschikbaar in Amsterdam.

6. Basis en voortgezet onderwijs

7. [Reizenalseenpro.nl](https://reizenalseenpro.nl)

8. Een vervolgekorting werd verstrekt door Check (deelscooters) en Flickbike (deelfietsen). Donkey Republic en GoAbout (deelfietsen) verstrekten een abonnement met korting tijdens het probeeraanbod, en daarom geen vervolgekorting.

9. Sigr is een regionaal samenwerkingsverband van organisaties in zorg en welzijn in Noord-Holland Noord, Zaanstreek-Waterland, Amsterdam, Diemen, Amstelland Meerlanden en Kennemerland

10. Kant en klare teksten, afbeeldingen, posters.

Een intermediaire partij, Dumoco<sup>11</sup>, verzorgde de uitvoering van het probeeraanbod, van het aanhaken van de deelvervoerpartijen, tot de ontwikkeling van de website, procescommunicatie naar de deelnemers, vraagbaak voor deelnemers en de dataverzameling en -analyse.

De deelvervoeraanbieders die aan het probeeraanbod meewerkten hebben een vergunning (deelscooters) of ontheffing (deelfietsen) om hun vervoermiddelen in Amsterdam aan te bieden. Deelnemers aan het probeeraanbod konden reisvouchers van Check en Felyx (deelscooters) en van Donkey Republic, Flickbike en GoAbout (deelfietsen) aanvragen met een maximumbudget van €100.

De deelscooteraanbieders (Check en Felyx) hebben de volledige periode van het probeeraanbod deelgenomen. Flickbike (deelfietsen) heeft van september 2021 tot en met mei 2021 meegedaan aan het probeeraanbod en is daarna gestopt met het aanbieden van deelfietsen in Amsterdam. Donkey Republic en GoAbout (deelfietsen) zijn later gestart met het aanbieden van deelfietsen in Amsterdam, en hebben respectievelijk van november 2021 tot en met augustus 2022 en van mei tot en met augustus 2022 deelgenomen aan het probeeraanbod.

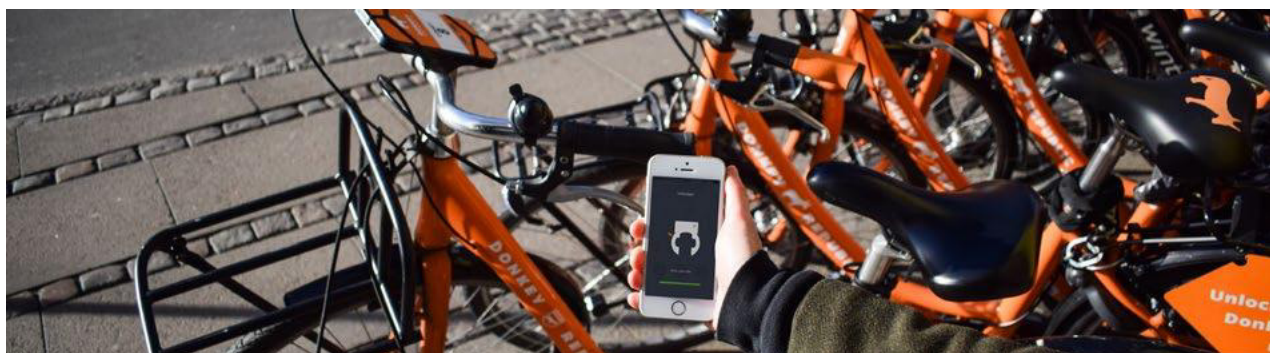
## 2.3 Een uitzonderlijke periode

De afgelopen jaren waren uitzonderlijk door de coronapandemie en alle maatregelen die zijn genomen: eerst het thuiswerken en daarna de avondklok. Het was een tijdlang opeens stil in de stad. We zagen een leegloop in het openbaar vervoer, toeristen bleven thuis en het aandeel forenzen richting de stad verdampte. Dit heeft een flinke impact gehad op het gebruik van al het vervoer in de stad.

Het probeeraanbod is tijdens de coronapandemie aangeboden. Het is later gestart dan gepland - in september 2021 in plaats van voorjaar 2021 - op het moment dat meer mensen weer meer naar het werk gingen. Vanaf dat moment was het voor de deelfietsaanbieders pas aantrekkelijk om deelfietsen daadwerkelijk aan te bieden. De deelscooters waren al langere tijd beschikbaar in Amsterdam.

Aan het begin van het probeeraanbod was het aanbod van deelfietsen beperkter dan gewenst. Daardoor konden deelnemers in die periode van het probeeraanbod indien gewenst hun reisvouchers voor deelfietsen inwisselen voor reisvoucher voor deelscooters.

In de winterperiode is minder gebruik gemaakt van het probeeraanbod. We weten niet wat de precieze oorzaak hiervan was. Mogelijk zou het door het koudere weer kunnen komen. Daarnaast was er in die periode ook een lockdown en een avondklok. Met name onderwijsprofessionals hebben in die periode meer vanuit huis gewerkt. Verder werden in de periode december 2021 tot en met april 2022 noodparkeervergunningen voor zorgprofessionals aangeboden wegens de coronapandemie, waarmee zij makkelijker de auto konden parkeren in Amsterdam. Voorafgaand aan en na afloop van de noodparkeervergunningen was er meer animo voor het probeeraanbod.



11. [Dumoco.nl](https://www.dumoco.nl)

# 3. Onderzoeksresultaten

## 3.1 Inleiding

Voorafgaand aan de deelname en na afloop van het probeeraanbod (de reise vouchers) is aan deelnemers gevraagd een enquête in te vullen. De gemeente gebruikt de informatie om een beter beeld te krijgen van de wensen en behoeften van gebruikers van deelvervoer en van het gebruik van het deelvervoer, om zo het aanbod van deelvervoer in Amsterdam beter op de vraag te kunnen laten aansluiten.

De resultaten van de enquête voorafgaand aan het probeeraanbod (nulmeting) en na afloop van het probeeraanbod (eindmeting) staan in de volgende paragrafen. Daarnaast zijn gegevens over het gebruik van het probeeraanbod opgenomen.

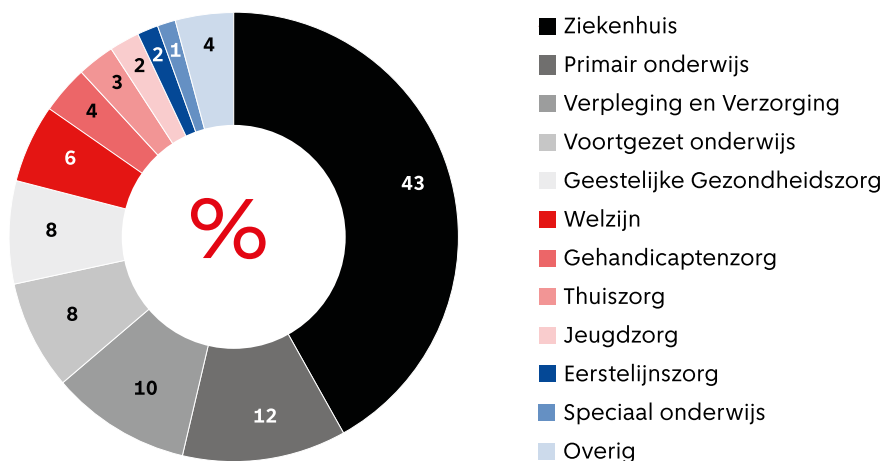
De resultaten van de nulmeting staan in de paragrafen 3.2 tot en met 3.4. Het gebruik van het probeeraanbod staat beschreven in paragraaf 3.5. De resultaten van de eindmeting staan in de paragrafen 3.6 en 3.7.



## 3.2 Aanmeldingen

In totaal waren er 1.232 aanmeldingen waarvan 79% zorg en 21% onderwijs

Voor het probeeraanbod hebben zich in totaal 1.496 professionals uit de onderwijs- en zorgsector aangemeld, 1.232 daarvan zijn goedgekeurd. 79% van de aanmeldingen bestond uit zorgmedewerkers en 21% bestond uit medewerkers uit het basis- en voortgezet onderwijs (figuur 1).



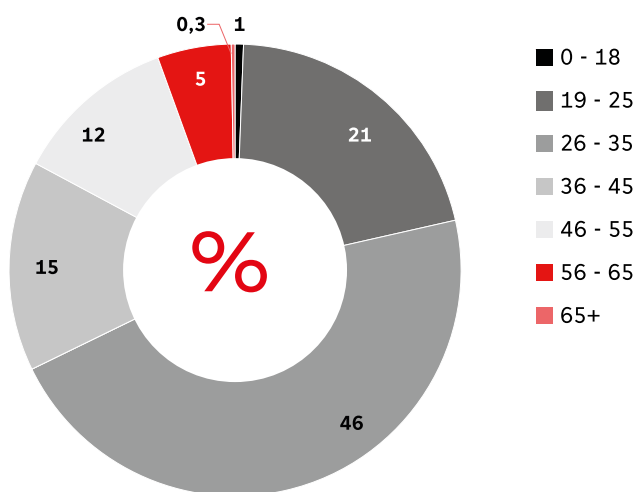
Figuur 1 Aanmeldingen probeeraanbod naar sector

64% vrouw en 35% man

Van degenen die zich aanmeldden identificeerde 64% zich als vrouw en 35% als man. In de zorg- en onderwijssector zijn verhoudingsgewijs meer vrouwen dan mannen werkzaam.

Grootste groep 26-35 jaar maar ook substantieel deel 36 jaar of ouder

Het grootste deel van de aanmeldingen bestond uit de leeftijdsgroep 26 tot en met 35 jaar (46%, figuur 2). De leeftijdsgroep boven de 36 jaar besloeg 33% van de aanmeldingen.

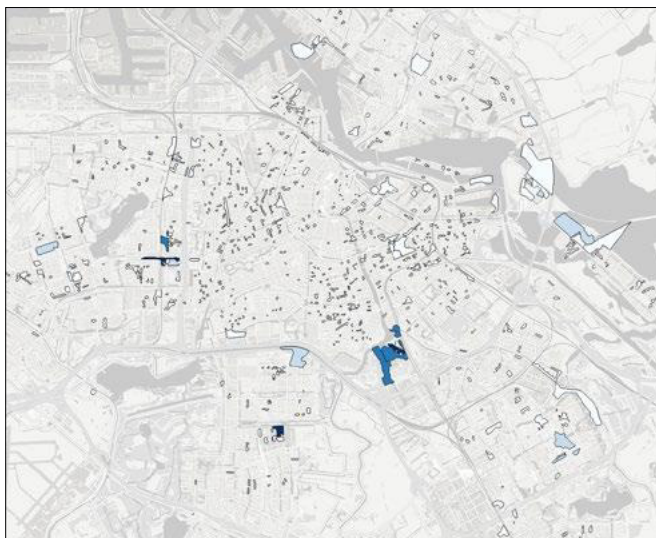


Figuur 2 Leeftijdscategorieën aanmeldingen probeeraanbod



### Groot deel aanmeldingen uit Amsterdam

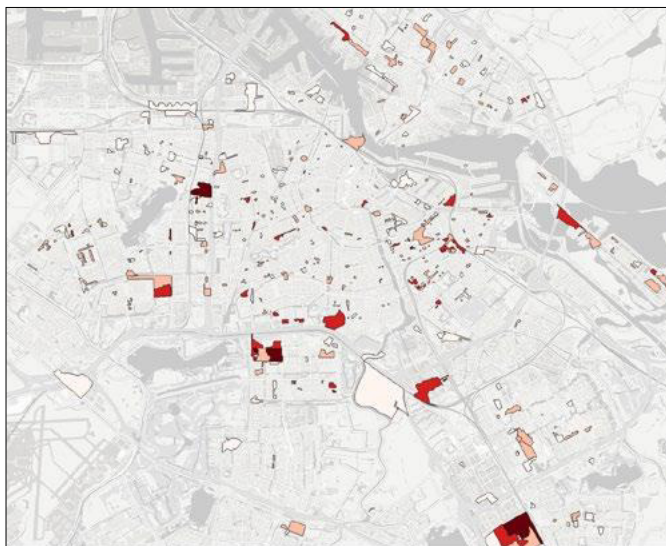
Van de aanmeldingen woonde 72% in Amsterdam, de rest van de aanmeldingen kwam uit omliggende gemeenten. De aanmeldingen uit Amsterdam kwamen vanuit de hele stad (figuur 3).



Figuur 3 Herkomst aanmeldingen probeeraanbod (postcode-6 gebieden)<sup>12</sup>.

### Werkgevers verspreid over de stad, meeste aanmeldingen van ziekenhuizen

Figuur 4 geeft de postcode-6 gebieden weer waar de werkgevers van de onderwijs- en zorgmedewerkers die zich hebben aangemeld voor het probeeraanbod gevestigd zijn. Deze werkgevers zijn ook verspreid over de hele stad (figuur 4). De werkgevers met verreweg de meeste aanmeldingen zijn de ziekenhuizen: AMC, OLVG Oost en OLVG West en VU (tussen 94 en 166 aanmeldingen per werkgever, zie de donkerrode postcode-6 gebieden). Werkgevers met 6 tot 15 aanmeldingen bevinden zich in de rode postcode-6 gebieden<sup>13</sup>.



Figuur 4 Locatie werkgevers (postcode-6 gebieden) van degenen die zich hebben aangemeld voor het probeeraanbod<sup>14</sup>.

12. Postcode-6 gebieden verschillen van omvang. Hoe donkerder de kleur van het gebied, hoe meer aanmeldingen in het gebied.

13. Deze werkgevers zijn:

- Zorgsector: Mentrum, Cordaan, PerMens, Amstelring, Arkin, Zorggroep Amsterdam Oost, Stichting Timon, HVO Querido.
- Onderwijssector: IJburgcollege, Amsterdam International Community School (AICS), Barlaeus gymnasium, Openbaar onderwijs aan de Amstel, Montessori Lyceum Oostpoort, Staij.

14. Postcode-6 gebieden verschillen van omvang. Hoe donkerder de kleur van het gebied, hoe meer aanmeldingen in het gebied.

### 3.3 Initieel reisgedrag

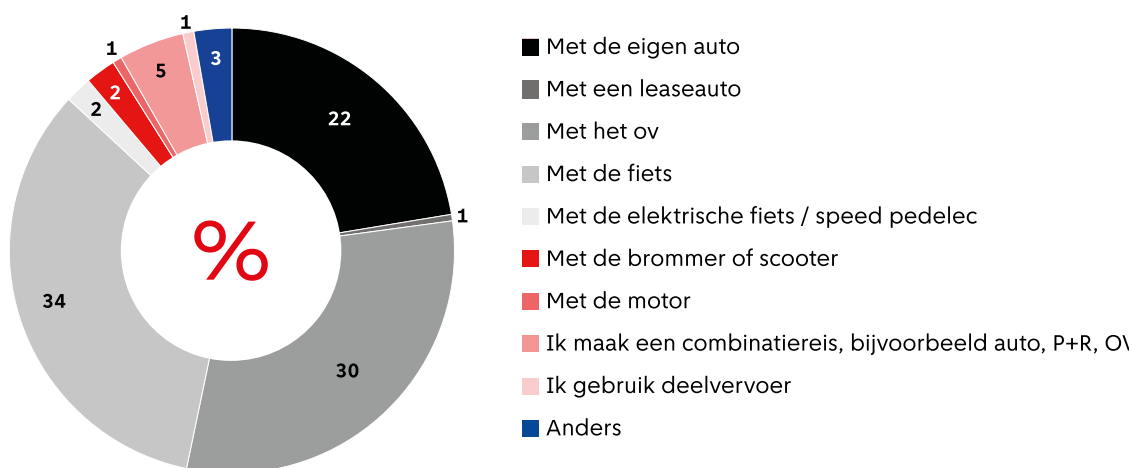
Degenen die zich hebben aangemeld voor het probeeraanbod hebben aangegeven hoe hun reispatroon op het moment van aanmelden eruitzag.

#### Vervoermiddelen naar het werk zijn vooral fiets, OV en auto

Het grootste deel (34%) gaf aan (voor corona) per fiets naar het werk te reizen (figuur 5). Bijna een derde (30%) reisde met het openbaar vervoer naar het werk, en 22% met een (eigen) auto. Zo'n 5% maakte een combinatiereis (bijvoorbeeld auto > P+R > OV) en 1% gebruikte deelvervoer voor de woon-werk reis.

#### Belangrijkste wensen woon-werkreis: sneller, goedkoper, duurzamer

De belangrijkste wensen ten aanzien van de woon-werkreis zijn: sneller reizen (28%), goedkoper en duurzamer reizen (beide 18%), gezonder reizen en een hogere bijdrage van de werkgever voor het woon-werkverkeer (beide 11%).



Figuur 5 Hoe reisde u (voor corona) hoofdzakelijk naar uw werklocatie in Amsterdam?

#### Door corona is een deel anders gaan reizen

Vanwege de coronamaatregelen is 27% anders gaan reizen en 18% gedeeltelijk anders gaan reizen, 55% is niet anders gaan reizen. Van degenen die vanwege de maatregelen anders of gedeeltelijk anders zijn gaan reizen, is 38% de auto meer gaan gebruiken, 25% is één of meerdere dagen thuis gaan werken, 21% is de fiets of elektrische fiets/speedpedelec meer gaan gebruiken en 10% is deelvervoer gaan gebruiken.

#### Na de coronamaatregelen verwacht een deel anders te gaan reizen

Na afloop van de coronamaatregelen verwachtte ca. 40% met fiets of elektrische fiets te gaan reizen, 18% met het openbaar vervoer, 16% met brommer of scooter, 9% met de auto en 8% met deelvervoer.

#### Voor deelname aan het probeeraanbod krijgt deelvervoer het cijfer 6,4

Voorafgaand aan het gebruik van het probeeraanbod gaven degenen die zich ervoor hebben aangemeld een 6,4 voor deelvervoer.

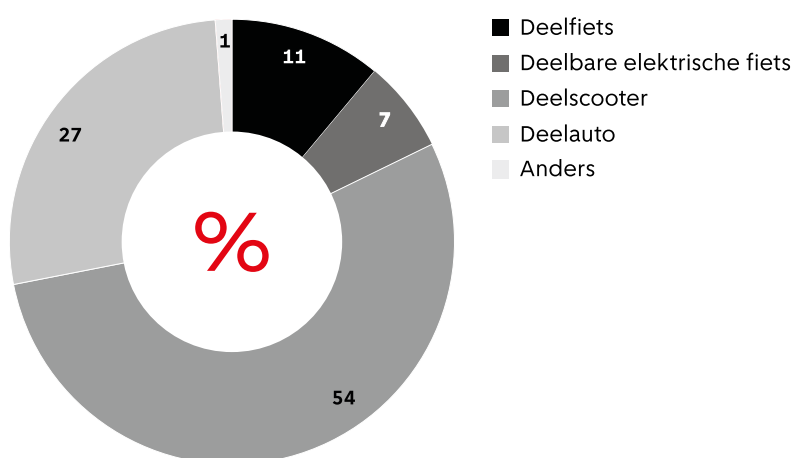
## 3.4 Probeeraanbod deelfervoer

### Aanmeldingen met name via nieuwsbrieven, motivatie vooral milieu, nieuwsgierig, snelheid

Het overgrote deel van de degenen die zich hebben aangemeld voor het probeeraanbod heeft hier via een nieuwsbrief van de werkgever over gehoord (68%). De belangrijkste redenen om zich voor het probeeraanbod aan te melden waren: bijdragen aan een schoner milieu (20%), nieuwsgierigheid en sneller reizen (beide 19%), besparen op reiskosten en makkelijker reizen (beide 15%).

### 45% heeft al eens gebruik gemaakt van deelfervoer, met name van deelscooter en -auto

45% heeft al eens eerder gebruik gemaakt van deelfervoer, 55% heeft dat niet eerder gedaan. Van degenen die deelfervoer eerder hebben gebruikt heeft 54% een deelscooter gebruikt, 27% een deelauto, 11% een deelfiets en 7% een elektrische deelfiets (figuur 6).



Figuur 6 Van welke vormen van deelfervoer heeft u weleens gebruik gemaakt?

## 3.5 Gebruik

### Minimaal 335 personen hebben de reisvouchers gebruikt

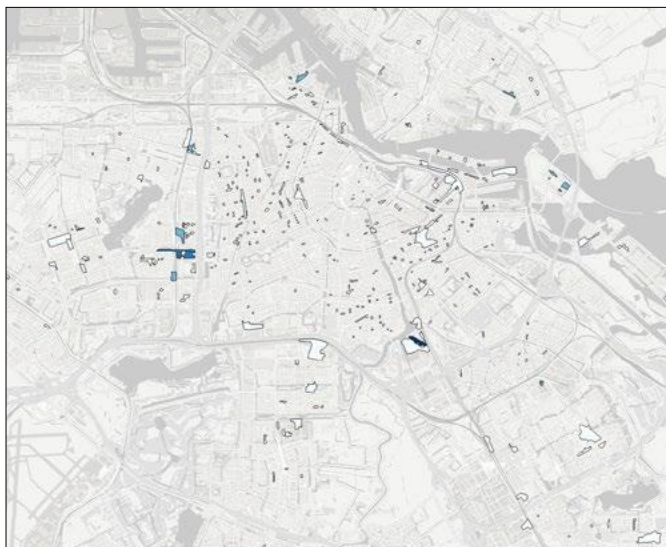
Het precieze aantal gebruikers van het probeeraanbod kon helaas niet bepaald worden. Dit komt doordat deelnemers meerdere reisvouchers bij verschillende deelfervoeraanbieders konden aanvragen (tot een maximum van €100) en dit gebruik vanwege privacyregels niet herleid kon worden tot unieke deelnemers.

Op basis van de data van de eind enquête die deelnemers na afloop van het probeeraanbod hebben ingevuld, weten we wel dat minimaal 335 personen van het probeeraanbod gebruik hebben gemaakt. Het daadwerkelijke aantal gebruikers zal hoger liggen dan dit aantal, omdat niet iedereen de eindmeting heeft ingevuld.

Op basis van de eindenquête (ingevuld door 335 deelnemers) zijn onderstaande gegevens bekend.

### Groot deel deelnemers uit Amsterdam

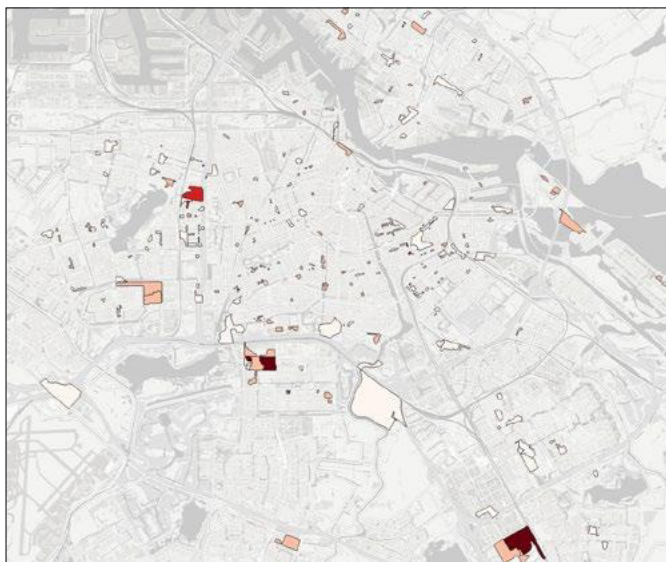
74% van de deelnemers die de eind enquête hebben ingevuld (in het vervolg: de deelnemers) kwam uit Amsterdam, de andere deelnemers kwamen uit omliggende gemeenten. De deelnemers uit Amsterdam kwamen vanuit de hele stad (figuur 7).



Figuur 7 Herkomst deelnemers probeeraanbod (postcode-6 gebieden)

### Werkgevers verspreid over de stad, meeste deelnemers van ziekenhuizen

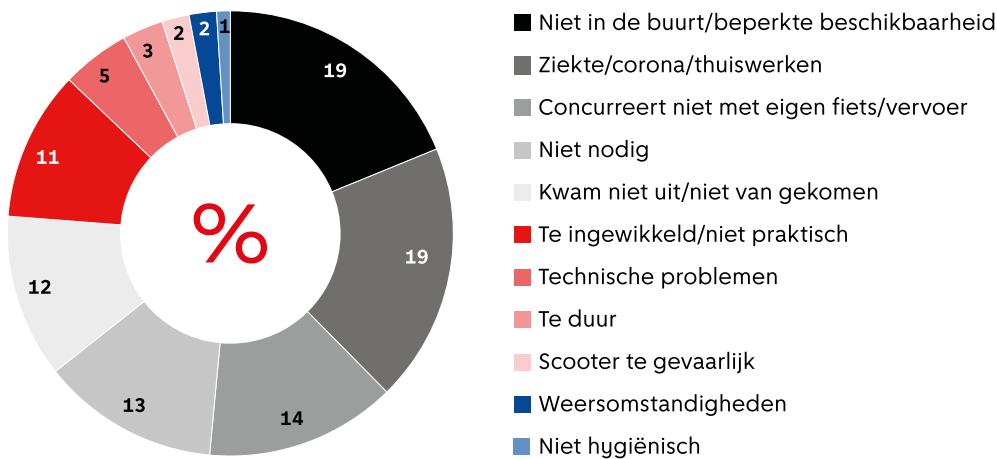
Figuur 8 geeft de postcode-6 gebieden weer waar de werkgevers van de deelnemers aan het probeeraanbod gevestigd zijn. Deze werkgevers zijn eveneens verspreid over de hele stad. De werkgevers met verreweg de meeste deelnemers zijn de ziekenhuizen: AMC, VU en OLVG Oost en OLVG West.



Figuur 8 Locatie werkgevers (postcode-6 gebieden) van deelnemers aan het probeeraanbod

### Belangrijkste redenen waarom geen gebruik is gemaakt van het probeeraanbod

Een deel van degenen die de eind enquête hebben ingevuld heeft geen gebruik gemaakt van het probeeraanbod (figuur 9). De belangrijkste redenen die zij noemden zijn: corona/ziekte/thuiswerken en niet in de buurt/bepaalde beschikbaarheid (beide 19%), concurreert niet met eigen fiets/vervoer (14%), niet nodig (13%), kwam niet uit/niet van gekomen (12%) en te ingewikkeld/niet praktisch (11%).



Figuur 9 Waarom heeft u van geen van de vervoermiddelen gebruik gemaakt?

## 3.6 Ervaringen

### Deelnemers gaven een 7,5 aan het probeeraanbod

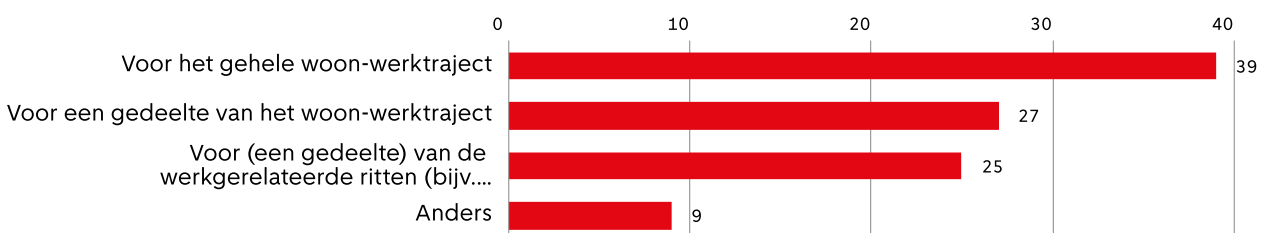
Het gemiddelde cijfer van de deelnemers voor het probeeraanbod in het algemeen was een 7,5; 57% van de deelnemers gaf het cijfer 8 of hoger. Zorgprofessionals gaven een 7,5 en onderwijsprofessionals gaven een 7,6.

### Deelnemers gaven een 7,4 aan de deelscooters

De deelnemers gaven een gemiddeld een 7,4 aan de deelscooters; 59% van deze deelnemers gaf het cijfer 8 of hoger. Het cijfer voor deelfietsen nemen we niet mee, omdat er te weinig gebruikers van een deelfiets waren om daar conclusies op te baseren.

### Reisvouchers vooral gebruikt voor woon-werkritten, maar ook voor werkgerelateerde ritten

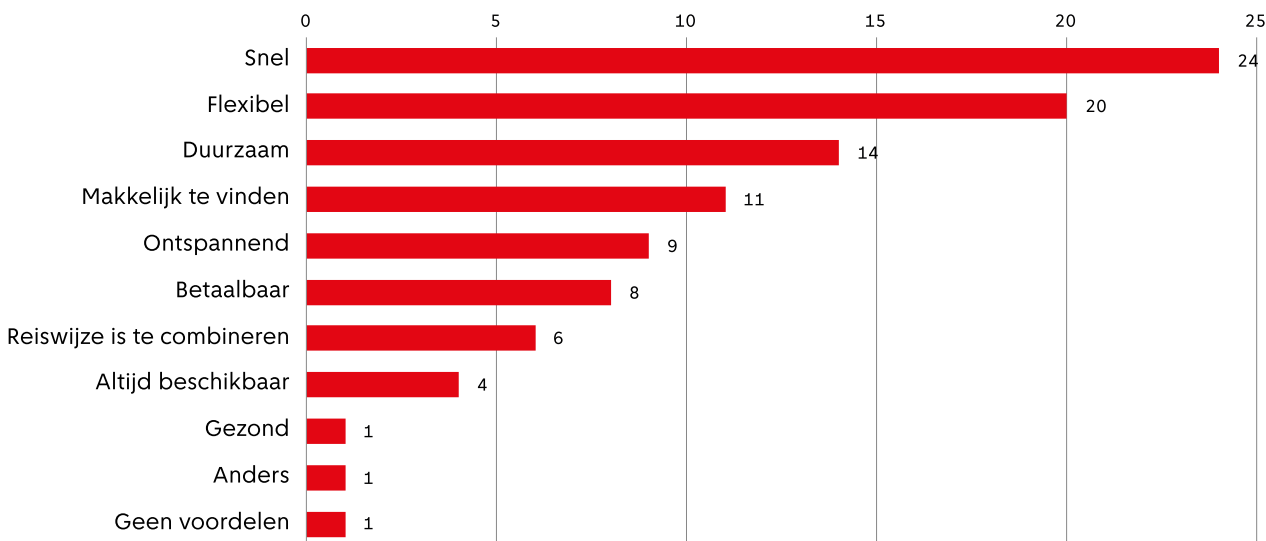
De reisvouchers waren vooral gebruikt voor woon-werk ritten, maar ook voor werk gerelateerde ritten (figuur 10).



Figuur 10 Voor welke soort ritten heeft u de deelscooter gebruikt? (%)

### Voordelen deelscooters: snel, flexibel, duurzaam

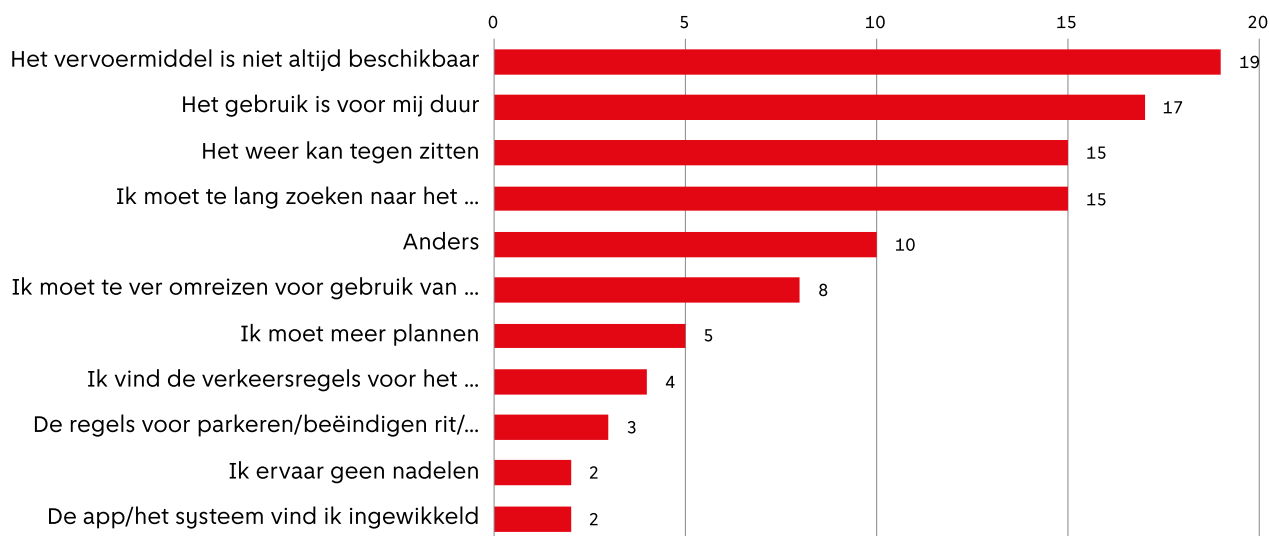
De belangrijkste voordelen die deelnemers ervaren met het gebruik van de deelscooters zijn: de snelheid, flexibiliteit en men vindt het duurzaam (figuur 11).



Figuur 11 Welke voordelen ervaart u met deelscooters? (%)

### Nadelen deelscooters: beschikbaarheid, kosten, weersomstandigheden van invloed

De nadelen die het meest zijn genoemd bij het gebruik van de deelscooters zijn: het vervoermiddel is niet altijd beschikbaar, te duur en het weer kan tegenzitten (figuur 12).



Figuur 12 Welke nadelen ervaart u met deelscooters? (%)

### Drie kwart vaker gebruik deelscooters als nadelen verholpen zouden worden

Als de door de deelnemers aangegeven nadelen verholpen zouden worden, zou 75% overwegen vaker van een deelscooter gebruik te maken, 17% zou dit misschien overwegen en 8% zou dit niet overwegen.

## 3.7 Reizen na het probeeraanbod

### Probeeraanbod geeft deels andere inzichten over woon-werk- en werk gerelateerde ritten

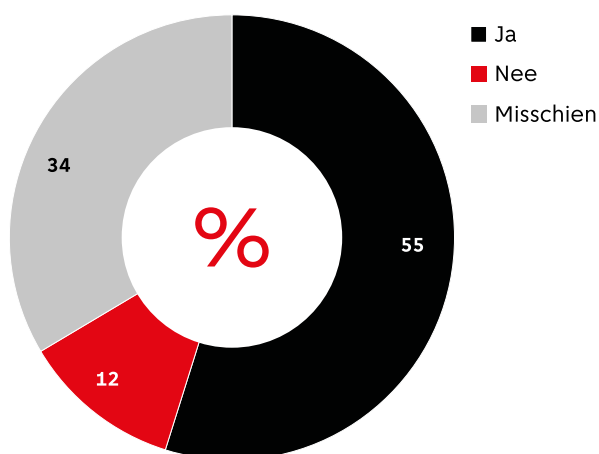
Door het probeeraanbod is 29% van de deelnemers tot andere inzichten gekomen over hun woon-werk en/of werk-gerelateerde ritten en 20% geeft aan misschien tot andere inzichten te zijn gekomen. De inzichten betroffen met name dat de deelnemers deelvervoer in hun situatie als sneller hebben ervaren dan fiets of openbaar vervoer, zij deelvervoer wellicht als blijvertje zien en zij wellicht een eigen scooter willen kopen.

52% van de deelnemers is niet tot andere inzichten gekomen over hun woon-werk en/of werk-gerelateerde ritten. De redenen die zij vooral noemden zijn dat de eigen fiets blijft (de fiets is gratis, gezond en bijna even snel), het om niet vergoedde kosten door de werkgever gaat (te duur), zij gebruikten al deelscooters of hebben een elektrische fiets en dat zij het aanbod van deelvervoer te onbetrouwbaar vinden.

### Na deelname probeeraanbod verwacht 55% de eigen auto minder te gaan gebruiken

Door deelname aan het probeeraanbod verwachtte 55% van de deelnemers de eigen auto minder te gaan gebruiken en 34% verwachtte misschien de eigen auto minder te gaan gebruiken (figuur 13). Als toelichting hierop gaven respondenten met name aan dat de auto niet altijd duurzaam en handig vinden, je met deelvervoer geen parkeerkosten hebt en deelvervoer flexibel is.

Van de deelnemers verwachtte 12% niet de eigen auto minder te gaan gebruiken, met name doordat zij de auto fijner vinden met slecht weer, grote afstanden, medepassagiers en bagage, en zij de auto sneller en even duur of goedkoper vinden.



Figuur 13 Verwacht u uw eigen auto minder te gaan gebruiken door uw deelname aan het probeeraanbod? <sup>15</sup>

### Voorwaarden voor structureel gebruik van het deelvervoer

De deelnemers konden aangeven of zij van mening zijn dat extra voorwaarden gecreëerd moeten worden om het deelvervoer structureel te kunnen gebruiken: 48% gaf aan dat de kosten van de dienst omlaag moeten (bijvoorbeeld door een zakelijke abonnementsvorm), 45% geeft aan dat een hogere vergoeding voor deelvervoer van de werkgever nodig is en 36% zegt het deelvervoer in de omgeving van de werklocatie te moeten kunnen parkeren (figuur 14).

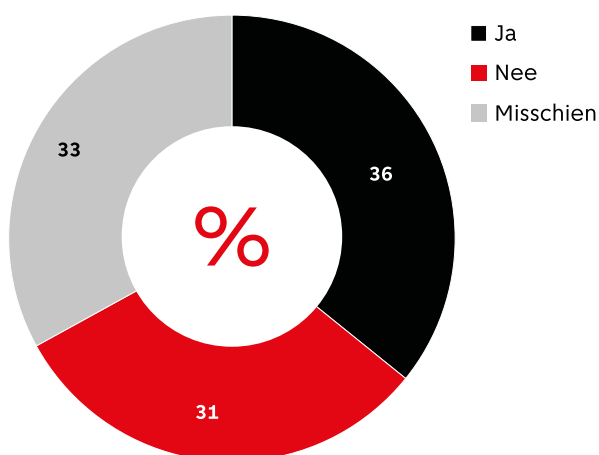
15. Het cirkeldiagram betreft in totaal 137 respondenten. NB. De respondenten die op de vraag 'nee' antwoordden én geen auto hadden, zijn hierbij buiten beschouwing gelaten (dat waren 287 respondenten).



**Figuur 14** Kunt u aangeven of u van mening bent dat extra voorwaarden gecreëerd moeten worden om het vervoermiddel structureel door u te kunnen gebruiken? Meerdere antwoorden mogelijk. (%)

### Gebruik fietsenstallingen OV-haltes en keuze voor deelvervoer

Van de deelnemers maakte 34% doorgaans gebruik van fietsenstallingen op OV-stations of -haltes in de stad om de eigen fiets daar te stallen voor het woon-werkverkeer. Van die personen<sup>16</sup> zou 36% na deelname aan het probeeraanbod overwegen om in plaats van de eigen fiets te kiezen voor deelvervoer als voor- of natransport van het woon-werkverkeer, 33% zou dit misschien overwegen en 31% zou dit niet overwegen (figuur 15).



**Figuur 15** Zou u na uw deelname aan het probeeraanbod overwegen om in plaats van uw eigen fiets te kiezen voor deelvervoer als voor- of natransport in uw woon-werkverkeer?

### 86% wil niet meer dan €50 per maand aan deelvervoer besteden

Van de deelnemers gaf 28% aan geen geld (€0) aan deelvervoer te willen of kunnen besteden, 58% gaf aan maximaal €50 per maand over te hebben voor deelvervoer en 13% gaf aan hier maximaal €100 aan te kunnen of willen besteden.

### Doorreizen met deelscooters na afloop van het probeeraanbod

Check kon nagaan dat deelnemers na afloop van het probeeraanbod ten minste één maand hebben doorgereisd met de deelscooters<sup>17</sup>.

16. 109 respondenten.

17. Data van andere aanbieders was niet beschikbaar.



# 4. Conclusies en vervolg

## 4.1 Conclusies naar aanleiding van onderzoeksresultaten probeeraanbod

### Doel probeeraanbod behaald

Het doel van het probeeraanbod deelvervoer voor onderwijs en zorg was het bieden van reisalternatieven voor de 'last mile' naar het werk en werkkriten aan zorg- en onderwijsprofessionals die in Amsterdam werken en de bekendheid en het gebruik van deelvervoer in Amsterdam onder hen te vergroten. Met het probeeraanbod - reisevouchers van maximaal €100 - hebben minimaal 335 professionals kennis kunnen maken met deelvervoer als reisalternatief, en de aanmeldingen voor en deelname aan het probeeraanbod hebben gezorgd voor meer bekendheid en gebruik van het Amsterdamse deelvervoer.

### Nieuwe doelgroep bereikt

Met deze gedragsinterventie - het probeeraanbod - hebben we een nieuwe doelgroep bereikt: professionals in onderwijs en zorg; 55%<sup>18</sup> van degenen die zich hebben aangemeld had niet eerder gebruik gemaakt van deelvervoer. De deelnemers zijn zich met het probeeraanbod bewust geworden van de mogelijkheden van deelvervoer op hun woon-werk reis. De gemeente heeft met de nul- en eindmeting bovendien een gericht meetresultaat waarop zij haar beleid kan aanpassen.

### Animo probeeraanbod met name onder zorgprofessionals en daarbinnen de ziekenhuizen

Het animo voor het probeeraanbod was groter onder zorg- dan onderwijsprofessionals<sup>19</sup>. Deze verhouding is waarschijnlijk te verklaren doordat veel meer mensen in de zorg dan in het onderwijs werken en (met name) onderwijsmedewerkers een gedeelte van de tijd thuis moesten werken vanwege de coronapandemie. Verder maken zorgmedewerkers over het algemeen meer werkkriten in de stad, wellicht was het probeeraanbod voor hen daardoor ook aantrekkelijker om te gebruiken. Daarnaast zou er ook een verschil in behoefte tussen onderwijs- en zorgprofessionals kunnen zijn, maar daarover zijn geen gegevens.

Onder de zorgprofessionals was er vooral animo voor het probeeraanbod onder medewerkers van de ziekenhuizen AMC, VU en OLVG Oost en West. Dit zou kunnen komen doordat de ziekenhuizen grote organisaties zijn en zij daardoor met informatie over het probeeraanbod ook een groot bereik hadden bij het onder de aandacht brengen van het probeeraanbod onder hun medewerkers.

### Relatief veel deelnemers probeeraanbod uit Amsterdam

Relatief veel deelnemers aan het probeeraanbod kwamen uit Amsterdam (bij de aanmeldingen en deelnemers gemiddeld ca. 73%), de rest kwam uit gemeenten in de buurt. Wellicht zagen degenen die buiten Amsterdam wonen op tegen een 'keten-reis' (gebruik van meerdere vervoermiddelen om op de bestemming te komen).

---

18. 827 respondenten.

19. De aanmeldingen voor het probeeraanbod bestonden uit 79% zorgprofessionals en 21% onderwijsprofessionals.

### Reisvouchers met name aangevraagd voor deelscooters

De deelnemers hebben met name reisvouchers voor deelscooters aangevraagd en in minder mate voor deelfietsen. Dit zou kunnen komen doordat de deelscooters al langer beschikbaar zijn en de deelfietsen pas recent waren gestart en de laatsten daardoor ook minder bekend waren. De reisvouchers zijn vooral gebruikt voor woon-werk ritten, maar ook voor werk gerelateerde ritten.

### Relatief meer vrouwen en hogere leeftijdsgroep vergeleken met ander deelvervoeronderzoek

Vergeleken met onderzoek onder deelscootergebruikers in het algemeen in Amsterdam<sup>20</sup>, zijn met het probeeraanbod verhoudingsgewijs meer vrouwen en andere leeftijdsgroepen (ouder dan 35 jaar) bereikt<sup>21</sup>.

### Daadwerkelijk gebruik probeeraanbod lager dan aanmeldingen

Het daadwerkelijke gebruik van het probeeraanbod was lager dan het aantal aanmeldingen<sup>22</sup>. Het precieze gebruik weten we niet, doordat deelnemers meerdere reisvouchers bij verschillende deelvervoeraanbieders konden aanvragen (tot een maximum van €100) en dit gebruik vanwege privacyregels niet herleid kon worden tot unieke deelnemers. We weten wel dat minimaal 335 personen van het probeeraanbod gebruik hebben gemaakt, omdat zij de eindmeting na afloop van het probeeraanbod hebben ingevuld, maar waarschijnlijk zijn er meer deelnemers geweest.

### Belangrijkste redenen waarom geen gebruik is gemaakt van het probeeraanbod

Een deel van degenen die de eindmeting hebben ingevuld heeft geen gebruik gemaakt van het probeeraanbod. De belangrijkste redenen hiervoor waren: corona/ziekte/thuiswerken, deelvervoer niet in de buurt beschikbaar, concurreert niet met eigen fiets/vervoer, niet nodig, kwam niet uit of niet van gekomen.

### Deelnemers positiever over deelvervoer na gebruik van het probeeraanbod

Na het gebruik van het probeeraanbod zijn deelnemers positiever over het deelvervoer: voorafgaand aan deelname gaf men een 6,4 voor deelvervoer, na afloop van het probeeraanbod werd een 7,5 gegeven. Aan de deelscooters gaven de deelnemers het cijfer 7,4. Het cijfer voor deelfietsen is niet meegenomen, omdat er te weinig gebruikers van een deelfiets waren om daar conclusies op te baseren.

### Deelvervoer snel, flexibel en duurzaam maar ook niet altijd beschikbaar en kostbaar

De redenen om mee te willen doen met het probeeraanbod waren met name het bijdragen aan een schoner milieu, nieuwsgierigheid, sneller en makkelijker willen reizen en besparen op reiskosten. Na gebruik van het probeeraanbod bevestigden de meest genoemde voordelen de meeste van deze verwachtingen: de deelnemers vinden het deelvervoer namelijk snel, flexibel, duurzaam en makkelijk. Ook werden nadelen genoemd: het deelvervoer is niet altijd beschikbaar, het gebruik is voor de deelnemer te duur en het weer kan tegenzitten. Wel gaf drie kwart van de deelnemers aan dat zij vaker van deelscooters gebruik zouden maken als de genoemde nadelen verholpen zouden worden.

Het besparen op reiskosten - een van de genoemde redenen om mee te doen - is dus niet door iedereen bereikt. (Te hoog ervaren) kosten van deelvervoer en een hogere vergoeding van de werkgever voor deelvervoer zijn ook genoemd als randvoorwaarden om het deelvervoer structureel te kunnen gebruiken. Verder werden als randvoorwaarden voor structureel gebruik genoemd het bij of in de werkomgeving

20. De 'Rapportage deelmobiliteit 2022' is beschikbaar op [amsterdam.nl/deelvervoer](https://amsterdam.nl/deelvervoer)

21. 64% van degenen die zich aanmeldden voor het probeeraanbod was vrouw; in het onderzoek onder deelscootergebruikers was 28% vrouw. 67% van degenen die zich aanmeldden voor het probeeraanbod was tussen 19 en 35 jaar, en 33% van hen was ouder dan 35 jaar. In het onderzoek onder deelscootergebruikers was 76% tussen 18 en 35 jaar, en 23% van hen was 35 jaar of ouder.

22. Er waren 1.232 aanmeldingen voor het probeeraanbod.



kunnen parkeren van het deelfervoer en (in mindere mate) een betere aansluiting op de rest van het woon-werk of werk gerelateerde vervoer. Het grootste deel (58%) gaf aan maximaal €50 per maand over te hebben voor gebruik van deelfervoer, een klein deel (13%) wil maximaal €100 betalen voor deelfervoer en 28% heeft er geen geld voor over.

### Probeeranbod leidt tot intentie om de eigen auto fors minder te gaan gebruiken

Voorafgaand aan het probeeraanbod gaf 22%<sup>23</sup> van degenen die zich aanmeldden aan dat zij met de auto naar het werk reisden. Na afloop van het probeeraanbod gaf maar liefst 55% van de deelnemers aan dat zij verwachtten de eigen auto minder te gaan gebruiken en 34% gaf aan dat misschien te doen. Als toelichting hierop gaven respondenten met name aan dat de auto niet altijd duurzaam en handig is, je met deelfervoer geen parkeerkosten hebt en deelfervoer flexibel is.

### Probeeranbod leidt tot andere inzichten over woon-werkverkeer en werkritten

Door het probeeraanbod is een deel van de deelnemers tot andere inzichten gekomen over hun woon-werk en/of werk-gerelateerde ritten. De inzichten betreffen met name dat de deelnemers deelfervoer in hun situatie als sneller hebben ervaren dan fiets of openbaar vervoer, zij deelfervoer wellicht als blijvertje zien en zij wellicht een eigen scooter willen kopen. Het grootste deel gaf aan niet tot andere inzichten te zijn gekomen; zij gaven vooral aan dat de eigen fiets blijft en zij de fiets gratis, gezond en bijna even snel vinden, het om niet vergoede kosten door de werkgever gaat (te duur), zij gebruikten al deelscooters of hebben een elektrische fiets en dat zij het aanbod van deelfervoer te onbetrouwbaar vinden.

---

23. 335 respondenten.

### Probeeraanbod leidt tot intentie te kiezen voor deelfervoer i.p.v fiets bij OV-stations of -haltes

Een deel van degenen die doorgaans gebruik maken van fietsenstallingen op OV-stations of -haltes in de stad gaf aan dat zij na gebruik van het probeeraanbod overwogen om in plaats van de eigen fiets te kiezen voor deelfervoer als voor- of natransport in het woon-werkverkeer<sup>24</sup>. Dit zou extra ruimte bij (drukbezette) fietsenstallingen op deze locaties kunnen opleveren.

### Na afloop probeeraanbod bleven deelnemers het deelfervoer gebruiken

Deelnemers kregen na het probeeraanbod een kleine vervolgekorting om gebruik van het deelfervoer te stimuleren. Check kon nagaan dat deelnemers na afloop van het probeeraanbod ten minste één maand hebben doorgereisd met de deelscooters<sup>25</sup>.

## 4.2 Vervolg

### Onderzoekresultaten probeeraanbod worden gebruikt voor aanscherping beleid deelfervoer

De ambitie van de gemeente Amsterdam is om van deelfervoer een volwaardige manier van reizen in de stad te maken: 'van niche naar mainstream'. Het probeeraanbod heeft hier - samen met andere maatregelen gericht op de uitbreiding van deelfervoer en het bekender maken - een bouwsteen voor geleverd. Naast de resultaten van andere onderzoeken die de gemeente Amsterdam doet naar het gebruik van en houding ten opzichte van deelfervoer, geven de enquêtes die de deelnemers aan het probeeraanbod hebben ingevuld, ons informatie die het deelfervoerbeleid kan aanscherpen.

Met het probeeraanbod deelfervoer voor onderwijs en zorg hebben we gezien dat we nieuwe doelgroepen<sup>26</sup> kunnen bereiken en stimuleren om deelfervoer te gebruiken, en hen een positieve ervaring met deelfervoer kunnen geven. Ook zagen we in het onderzoek dat een fors deel van de deelnemers na afloop van het probeeraanbod de intentie heeft om minder de auto te gebruiken. Daarnaast verwacht een deel van de deelnemers deelfervoer te nemen in plaats van de eigen fiets bij OV-stations en haltes te stallen, wat meer ruimte aldaar kan opleveren. Ten slotte zagen we het deelfervoer gebruikt bleef worden na afloop van het probeeraanbod.

Uit het onderzoek onder de deelnemers aan het probeeraanbod komt onder andere naar voren dat zij deelfervoer snel, flexibel en een duurzaam alternatief vinden. Maar ook dat de kosten en (nog geen of onvoldoende) vergoeding door de werkgever, de beschikbaarheid en op de bestemming kunnen achterlaten van deelfervoer, belemmeringen kunnen zijn voor het gebruik ervan.

Op de kosten van deelfervoer heeft de gemeente geen directe invloed, omdat het deelfervoer wordt aangeboden door marktpartijen<sup>27</sup>. Wel brengt de gemeente – onder andere met campagnes en via de website<sup>28</sup> - de voordelen van deelfervoer breed onder de aandacht; één van de voordelen van deelfervoer is dat bij relatief weinig autogebruik, deelfervoer goedkoper kan zijn dan een eigen auto. De gemeente heeft ook geen invloed op bijdragen vanuit werkgevers voor deelfervoer of hun mobiliteitsregelingen, maar kan werkgevers wel verder helpen met onze kennis over deelfervoer en onze contacten met deelfervoerpartijen.

In een deelfervoercampagne is de beschikbaarheid van deelfervoer met een kaart<sup>29</sup> inzichtelijk gemaakt.

24. 36% overweegt dit, 33% overweegt dit misschien, 31% overweegt dit niet.

25. Data van andere aanbieders was niet beschikbaar.

26. Onderwijs- en zorgprofessionals die in Amsterdam werken. Binnen deze doelgroep zijn verhoudingsgewijs meer vrouwen en andere leeftijdsgroepen (ouder dan 35 jaar) bereikt vergeleken met onderzoek onder deelscootergebruikers in het algemeen in Amsterdam.

27. De gemeente bepaalt wel met vergunningen en ontheffingen voor deelfervoer, hoeveel deelfervoer er in de stad kan worden aangeboden en waar.

28. Informatie over deelfervoer in Amsterdam: [amsterdam.nl/deelfervoer](https://amsterdam.nl/deelfervoer)

29. Kaart deelfervoer in Amsterdam: [amsterdam.nl/deelfervoer/#PagCls\\_16797800](https://amsterdam.nl/deelfervoer/#PagCls_16797800)

Gemeten is dat bewoners na het zien van deze campagne, de beschikbaarheid van deelfervoer minder noemen als een van de nadelen van deelfervoer. Tevens worden de komende tijd op steeds meer plekken in de stad deelfietsen geplaatst en worden technische (opstart-)problemen verholpen. Verder kijken de gemeente en deelscooteraanbieders naar hoe het bestaande aantal deelscooters zo over de stad verspreid kan worden, zodat er ook aan de randen van de stad meer beschikbaarheid van deelscooters is en ze daar achtergelaten kunnen worden.

Relatief veel deelnemers aan het probeeraanbod kwamen uit Amsterdam (ca. drie kwart), de overige deelnemers kwamen uit omliggende gemeenten. Wellicht zagen degenen die buiten Amsterdam wonen op tegen een 'keten-reis' (gebruik van meerdere vervoermiddelen om op de bestemming te komen) en is er winst te behalen bij het onder de aandacht brengen en/of stimuleren van de mogelijkheden of voordelen van een keten-reis. In een nieuwe deelfervoercampagne kan de forens als één van de doelgroepen meegenomen worden.

Door het probeeraanbod is een deel van de deelnemers tot andere inzichten gekomen over hun woonwerk en/of werk-gerelateerde ritten. De inzichten betreffen met name dat de deelnemers deelfervoer in hun situatie als sneller hebben ervaren dan fiets of openbaar vervoer, zij deelfervoer wellicht als blijvertje zien en zij wellicht een eigen scooter willen kopen. Het grootste deel gaf aan niet tot andere inzichten te zijn gekomen; zij gaven vooral aan dat de eigen fiets blijft en zij de fiets gratis, gezond en bijna even snel vinden, zij het aanbod van deelfervoer te onbetrouwbaar vinden, het om niet vergoede kosten (door de werkgever) gaat en dat zij al deelscooters gebruikten of een elektrische fiets hebben.

### Geen voortzetting probeeraanbod maar wel faciliteren van deelfervoer

Met een eenmalig probeeraanbod hebben we gezorgd voor een (verdere) kennismaking van onderwijs- en zorgprofessionals met deelfervoer. Het heeft (een deel van) deze doelgroep ervaring laten opdoen met deelfervoer als reisalternatief en het heeft ons veel gegevens opgeleverd die ons deelfervoerbeleid bevestigen dan wel ons beleid kunnen aanscherpen.

Voor het vervolg is het aan de werkgevers - indien deelfervoer door hen als een goed alternatief wordt gezien - en deelfervoeraanbieders, om zelf met deelfervoer aan de slag te gaan. De gemeente kan daarbij faciliteren, door partijen met elkaar in contact te brengen en kennis en informatie over deelfervoer te verstrekken. Ook deze rapportage wordt bij de werkgevers in de onderwijs- en zorgsector en de deelfervoeraanbieders onder de aandacht gebracht. De gemeente Amsterdam gaat graag in gesprek met die partijen die zich willen informeren over de mogelijkheden van deelfervoer en/of deelfervoer een prominentere plek willen geven.

Voor werkgevers in de Metropoolregio Amsterdam is het tevens mogelijk om een mobiliteitsadvies op maat te krijgen van Breikers<sup>30</sup>. Breikers helpt werkgevers - kosteloos - bij het in kaart brengen van de mogelijkheden om thuiswerken en flexibel en duurzaam reizen (waaronder met deelfervoer) onder werknemers te stimuleren.

---

30. Op de site van Breikers staat meer informatie over het mobiliteitsadvies: [wizijnbreikers.nl](https://wizijnbreikers.nl).

Een voorbeeld van hoe een mobiliteitsadvies van Breikers voor een zorgorganisatie, HVO Querido, tot stand is gekomen: [wizijnbreikers.nl/voorbeeld/irene-mangnus-van-hvo-querido-ik-had-veel-eerder-de-hulp-van-breikers-in-moetenroepen](https://wizijnbreikers.nl/voorbeeld/irene-mangnus-van-hvo-querido-ik-had-veel-eerder-de-hulp-van-breikers-in-moetenroepen)

# Bijlage: Overzicht vragen begin- en eindmeting probeeraanbod

## Overzicht vragen nulmeting

### Aanmeldingen

1. Wat is uw geslacht?
2. Tot welke leeftijdsgroep behoort u?
3. Wat is uw hoogst voltooide opleiding?
4. Waar woont u?

### Gegevens werk(-locatie)

5. In welke sector bent u werkzaam?
6. Type instelling?
7. Naam werkgever?
8. Adres werklocatie?
9. Type functie?

### Persoonlijke gegevens

10. Voor- en achternaam?
11. Woonadres?
12. Emailadres?
13. Telefoonnummer?

### Initieel reisgedrag

14. Hoe reisde u (voor corona) hoofdzakelijk naar uw werklocatie in Amsterdam?
15. Cijfer huidige invulling reis?
16. Wat zou u willen veranderen aan uw woon-werkreis?
17. Wat kan er veranderen aan werk-gerelateerde ritten?
18. Bent u vanwege de coronamaatregelen anders gaan reizen?
19. Indien antwoord = ja of gedeeltelijk: Kunt u aangeven wat er door corona is veranderd?
20. Hoe verwacht u te reizen als de coronamaatregelen grotendeels voorbij zijn?
21. Met welk vervoermiddel denkt u vaker te gaan reizen nadat de coronamaatregelen voorbij zijn?
22. Wat is uw motivatie om mee te doen aan het probeeraanbod deelvervoer?
23. Hoe heeft u van het probeeraanbod gehoord?
24. Heeft u al eens gebruik gemaakt van deelvervoer?
25. Van welke vormen van deelvervoer heeft u weleens gebruik gemaakt?
26. Welk cijfer geeft u deelvervoer op dit moment?
27. Mogen we u tijdens of na uw deelnameperiode benaderen voor enkele vragen ten behoeve van het onderzoek en/of promotie doeleinden? (niet verplicht voor deelname)

## Overzicht vragen eindmeting

### Ervaringen

1. Hoe heeft u het Probeeraanbod over het algemeen ervaren?
2. Van welke vervoermiddelen heeft u tijdens het Probeeraanbod gebruik gemaakt?
3. Welk cijfer geeft u voor het reizen met het vervoermiddel?
4. Voor welk soort ritten heeft u het vervoermiddel gebruikt (woon-werkverkeer en/of werkritten)?
5. Welke voordelen ervaart u met het vervoermiddel?
6. Welke nadelen ervaart u met het vervoermiddel?
7. Als de door u aangegeven nadelen verholpen zouden worden, zou u dan overwegen om vaker gebruik te maken van het vervoermiddel?

### Reizen na het probeeraanbod

8. Bent u door het probeeraanbod tot andere inzichten gekomen over de invulling van uw woon-werk- of zakelijke ritten?
9. Verwacht u uw eigen auto minder te gaan gebruiken door uw deelname aan het probeeraanbod?
10. Van welk vervoermiddel zou u op een structurele manier gebruik willen maken na het probeeraanbod?
11. Kunt u aangeven of u van mening bent dat extra voorwaarden gecreëerd moeten worden om het vervoermiddel structureel door u te kunnen gebruiken?
12. Kunt u uitleggen waarom u niet verwacht om één of meer vervoermiddelen structureel te gaan gebruiken?
13. Maakt u doorgaans gebruik van de fietsenstallingen op OV-stations of -haltes in de stad om uw eigen fiets daar te stallen voor uw woon-werkverkeer?
14. Zou u na uw deelname aan het probeeraanbod overwegen om in plaats van uw eigen fiets te kiezen voor deelvervoer als voor- of natransport in uw woon-werkverkeer?
15. Hoeveel zou u per maand willen of kunnen besteden aan het gebruik van deelvervoer voor woon-werk en werk gerelateerde ritten?
16. Zou u in de toekomst geïnformeerd willen worden over ontwikkelingen met betrekking tot deelvervoer?

