



Landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit

Rapport Ipsos I&O

Colofon

Uitgave

Ipsos I&O
Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam

Rapportnummer

2024/318

Datum

december 2024

Opdrachtgever

Programma Natuurlijk!Deelmobiliteit

Auteurs

Stan Groenhuis
Bram Wolf

Copyright

Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Onderzoeksopzet	7
1.3 Steekproef	8
1.4 Modaliteiten	9
1.5 Leeswijzer	9
2 Gebruikersprofiel van respondenten	11
2.1 Type deelvervoer	11
2.2 Frequentie gebruik	13
2.3 Gebruik sinds	14
2.4 Gemeenten	15
3 Motief gebruik deelmobiliteit	16
3.1 Reisdoelen	16
3.2 Redenen voor gebruik	18
3.3 Van en naar deelvervoer	21
3.4 Terugvaloptie deelvervoer	23
3.5 Reisbereidheid deelvervoer	26
4 Invloed deelvervoer op bezit en gebruik	27
4.1 Invloed bezit vervoermiddelen	27
4.2 Invloed gebruik vervoermiddelen	28
4.3 Verbeterpunten deelvervoer	29
A Bijlagen	30
A.1 Profiel van de respondenten (aanbieders)	30
A.2 Profiel van de respondenten	32
A.3 Aanvullende figuren	36

Samenvatting

Het landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit is in 2024 voor het eerst uitgevoerd. Aanbieders van deelmobiliteit kregen de oproep voor het verspreiden van het onderzoek onder hun gebruikers. In totaal namen 5.733 respondenten aan het onderzoek deel.

Dit rapport geeft geen representatief beeld van het gebruik van deelvervoer in Nederland. De respons op het onderzoek is bepaald door de aanbieders die het onderzoek hebben uitgestuurd (zie ook paragraaf 1.3). Dit kan de resultaten van het onderzoek beïnvloeden. Hiermee moet rekening gehouden worden bij de interpretatie van de onderzoeksresultaten. Er is daarom voorzichtigheid geboden bij het verbinden van conclusies aan de resultaten van dit onderzoek.

Deze samenvatting beschrijft de belangrijkste resultaten van het onderzoek. Eerst wordt het profiel en gebruikersprofiel van de respondenten beschreven, dit geeft context aan de rest van de samenvatting.

Profiel respondenten

Respondenten die de vragen invulden zijn overwegend hoog opgeleid. Twee op de drie heeft een bruto huishoudinkomen boven modaal. De helft van de respondenten is jonger dan 50 jaar, hiervan is twee op de tien tussen de 18 en 34 jaar. Zes op de tien respondenten zijn woonachtig in de grotere gemeenten van Nederland. Ongeveer zeven op de tien respondenten bezit geen auto, respondenten zijn daarmee overwegend niet-autobezitters.

Gebruikersprofiel respondenten

Van de respondenten die deelnamen aan het onderzoeken maakte 89 procent het afgelopen jaar gebruik van een deelauto, 33 procent van een deelfiets, 28 procent van een huurauto, 17 procent van de deelscooter en 10 procent van de deelbakfiets. Zes op de tien respondenten maken gebruik van twee of meerdere typen deelvervoer.

Vier tot vijf op de tien respondenten maakten het afgelopen jaar meerdere keren per maand gebruik van de deelauto en deelscooter. Van de andere deelvervoermiddelen maken de respondenten in dit onderzoek minder frequent gebruik.

In het verlengde van de woongemeente maakt ruim de helft van de respondenten gebruik van deelmobiliteit in de randstad.¹ Respondenten maken het meest gebruik van deelmobiliteit in Amsterdam (24%), Utrecht (14%), Den Haag (9%) en Rotterdam (9%). Acht tot negen op de tien respondenten maken gebruik van deelvervoer in de eigen woongemeente.

Bezoek vrienden/familie, dagje uit of evenementen belangrijkste reisdoel deelvervoer

Het bezoeken van vrienden/familie, dagje uit of evenementen is bij het gebruik van de meeste deelvervoermiddelen het belangrijkste reisdoel. Afwijkend is de deelbakfiets, daar is het belangrijkste reisdoel het halen en brengen van goederen, gevolgd door het halen en brengen van kinderen. Het halen en brengen van goederen is voor de deelauto het reisdoel op de tweede plek.

¹ Er is niet gespecificeerd naar start, eind of doorreislocatie. Het gaat om de gemeente die door de respondent is gekozen als gemeente waarin zij gebruik maken van deelmobiliteit.

Woon-werkverkeer (exclusief overige zakelijke ritten) is na het bezoeken van vrienden/familie, dagje uit of evenementen het belangrijkste reisdoel voor de elektrische deelscooter en deelfiets.

Redenen gebruik verschillen per vervoermiddel

Respondenten maken om verschillende redenen gebruik van deelvervoer. De belangrijkste reden voor respondenten om gebruik te maken van de deelauto of een deelbakfiets is dat zij deze niet zelf bezitten. De combinatie met het OV is de belangrijkste reden voor het gebruik van de deelfiets, voor de elektrische deelfiets is dat flexibiliteit en voor de deelscooter reistijd. Respondenten noemen daarnaast veel andere redenen om gebruik te maken van een deelvervoermiddel, zo noemen zij ook eenvoudig te regelen, beschikbaarheid, reisgemak/comfort, duurzaamheid en dat ik van deur tot deur kan komen.

Respondenten vooral lopend naar deelvervoer

Acht tot negen op de tien respondenten zijn bereid om maximaal tien minuten te reizen om bij het deelvervoermiddel te komen. Ongeveer vier op de tien loopt naar de deelauto, elektrische deelfiets, deelscooter en deelbakfiets toe.² Ongeveer twee op de tien respondenten gaat met de eigen fiets naar de deelauto en deelbakfiets toe. Na het gebruik van de deelauto, elektrische deelfiets, deelscooter en deelbakfiets gaan ongeveer vier tot vijf op de tien respondenten lopend verder naar hun reisdoel.

Een uitzondering is de deelfiets. Acht op de tien reist voor het gebruik met de trein en ook na het gebruik reist de helft met de trein verder. Daarbij lijkt de deelfiets niet het hoofdtransportmiddel, maar wordt deze ingezet als voor- en natransport van de treinreis.

Trein, tram, bus of metro belangrijke terugvaloptie deelvervoer

Als respondenten de rit met het gewenste deelvervoermiddel niet kunnen maken, bijvoorbeeld omdat er geen vervoermiddel beschikbaar is, dan zijn de trein, tram, bus of metro een belangrijke vervoersoptie om op terug te vallen. Zeven op de tien respondenten bezitten geen auto, voor deze groep is het dan ook niet mogelijk om terug te vallen op de eigen auto. Mogelijk hebben zij de eigen auto weggedaan of er nooit een gehad als gevolg van het gebruik van deelvervoer.

Vier tot vijf op de tien respondenten kiezen voor de trein, tram, bus of metro als alternatief om de rit te maken als de deelauto niet beschikbaar is. Zou de niet-elektrische deelfiets er niet zijn dan zou driekwart de rit met de tram, bus of metro maken, de helft zou dit lopend doen. Staat er geen elektrische deelfiets of scooter in de buurt, dan zou het alternatief de tram, bus of metro zijn. Ook gaan respondenten dan lopend en met de eigen fiets. Bij het niet beschikbaar zijn van de deelbakfiets worden er verschillende alternatieven voor de rit genoemd waaronder de eigen fiets, de deelauto, de eigen auto en de tram, bus of metro.

² Bij het verbinden van conclusies aan dit resultaat dient een slag om de arm te worden gehouden. De vraagstelling is hier mogelijk niet geheel duidelijk geweest. Vijftien tot 28 procent van de respondenten geeft aan de rit met deelvervoer vooraf niet te combineren en daarmee dus niet naar deelvervoer toe te reizen. Het is onwaarschijnlijk dat bij al deze respondenten een deelvervoermiddel voor de deur geparkeerd staat.

Meeste invloed deelvervoer op bezit en gebruik auto

Als gevolg van het gebruik van deelvervoer hebben twee op de tien respondenten de aankoop van de auto uitgesteld, een kwart is niet meer van plan een auto te kopen en twee op de tien hebben de auto reeds weggedaan. Daarnaast wordt door drie op de tien respondenten de eigen auto als gevolg van deelvervoer minder gebruikt. Ook bij de tram, bus of metro, taxi en trein is een afname van het gebruik zichtbaar. Mogelijk omdat men met deelvervoer beter van deur tot deur kan reizen dan van halte naar halte. Het gebruik van deelvervoer geeft daarin meer keuze-opties. Respondenten gaan meer lopen en fietsen als gevolg van het gebruik van deelvervoer. De helft van de respondenten wordt door de prijs/kosten weerhouden om vaker gebruik te maken van deelvervoer. Ook het aanbod van deelvervoer, de beschikbaarheid en de bereikbaarheid spelen hierin een rol.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Deelmobiliteit groeit in aanbod en gebruik. Het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit³ (N!D), een programma van 29 samenwerkende overheden waaronder het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, stimuleert samenhangend beleid om het gebruik van deelmobiliteit te versnellen. Het programma richt zich primair op het uniformeren en harmoniseren van beleid, het doen van gezamenlijk onderzoek, het uitvoeren van projecten van gezamenlijk belang en het breed delen van kennis en kunde. Met het uiteindelijke doel om de houding van de reiziger ten opzichte van deelmobiliteit te verbeteren en het aanbod en gebruik van deelvervoer op te schalen en in goede banen te leiden.

Binnen het programma N!D wordt de jaarlijkse monitoring & evaluatie gedaan. Een onderdeel van deze monitoring & evaluatie is periodiek onderzoek onder gebruikers van deelmobiliteit. Voorheen gebeurde dit gefragmenteerd met vragenlijstonderzoek door zowel gemeenten als aanbieders van deelmobiliteit. Een aantal gemeenten stelt medewerking aan het onderzoek als voorwaarde voor de vergunningverlening verplicht. In de praktijk betekent dit dat aanbieders namens en op verzoek van gemeenten vragenlijsten uitzetten onder gebruikers in de betreffende gemeente.

Om gebruikersonderzoek naar deelmobiliteit te optimaliseren en te standaardiseren is in 2024 dit onderzoek voor het eerst centraal georganiseerd in de vorm van het 'landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit'. De resultaten hiervan staan in dit rapport. Dit landelijk gebruikersonderzoek schetst een krachtig beeld van de gebruikers van deelvervoer in Nederland, geeft inzicht en brengt ontwikkelingen tussen verschillende steden en modaliteiten in kaart. Het onderzoek wordt jaarlijks herhaald.

1.2 Onderzoekopzet

In augustus 2024 ontvingen aanbieders een oproep voor deelname aan het gebruikersonderzoek. Ook ontvingen zij een handleiding voor het gebruikersonderzoek en de vragenlijst. De vragenlijst was reeds ontworpen in het vooronderzoek⁴. Voor gemeenten was ruimte om eigen vragen te laten meelopen in het onderzoek, de volgende gemeenten maakten hiervan gebruik: Amsterdam, Rotterdam, Enschede, Amersfoort, Utrecht en Den Haag. Deze aanvullende vragen werden enkel getoond indien de respondent het afgelopen jaar gebruik maakte van deelvervoer in deze gemeente. De vragenlijst was zowel in het Engels als in het Nederlands beschikbaar, 12 procent vulde de vragenlijst in het Engels in.

In de periode van 18 september tot en met 31 oktober verspreidden een aantal aanbieders van deelmobiliteit (zie ook paragraaf 1.3) het landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit onder hun eigen gebruikers die het afgelopen jaar gebruikmaakten van deelmobiliteit van hun vloot. Het veldwerk liep daarmee in totaal zes weken. In totaal vulden 5.733 respondenten de vragenlijst volledig in.

³ [Natuurlijk!Deelmobiliteit - Samenwerken aan toekomstbestendige deelmobiliteit](#)

⁴ [Standaardisatie onderzoek deelmobiliteit | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

1.3 Steekproef

De aanbieders BAQME, Bolt, Bondi, Cargoroo, Check, Vereniging Deelauto, Diks, Donkey Republic, Dott, Felyx, Flickbike, Free2Move, Go-Sharing, Greenwheels, Hely, MobiGo, Mywheels, Onze Auto, SIXT, Snappcar, Tier, Urbee en Vloto zijn gevraagd om de uitnodiging voor deelname aan het landelijk gebruikersonderzoek te verspreiden onder gebruikers die het afgelopen jaar gebruik hebben gemaakt van deelmobiliteit. Daarmee is de vragenlijst landelijk verstuurd, maar niet alle aanbieders zijn overal beschikbaar.

Aanbieders hebben hun gebruikers uitgenodigd middels een anonieme link. Aanbieders waren vrij om hier zelf invulling aan te geven, dat wil zeggen dat de uitnodiging verspreid kon worden via een nieuwsbrief, mail, push melding in de app of op een andere manier. De daadwerkelijke wijze van verspreiden verschilt per aanbieder. Dit is mogelijk van invloed geweest op het aantal respondenten dat heeft gereageerd.

Er is geen inzicht in hoeveel gebruikers er per aanbieder zijn uitgenodigd en hebben gerespondeerd. In bijlage A.1 is een figuur opgenomen met een overzicht van welke aanbieders van deelfervoer respondenten het afgelopen jaar gebruik hebben gemaakt. De wijze van uitnodigen is hierop van invloed geweest. Zo is 89 procent van de respondenten een deelautogebruiker, maakt 33 procent gebruik van de deelfiets, 28 procent van de huurauto, 17 procent van de deelscooter en 10 procent van de deelmobiliteit. Daarnaast is 47 procent Greenwheels-klant, 46 procent Mywheels-klant en 36 procent OV-fiets-klant.⁵

De groep respondenten in de steekproef is overwegend hoog opgeleid. Twee op de drie heeft een bruto huishoudinkomen boven modaal. De helft van de respondenten is jonger dan 50 jaar, hiervan is twee op de tien tussen de 18 en 34 jaar. Zes op de tien respondenten zijn woonachtig in de grotere gemeenten van Nederland. Ongeveer zeven op de tien respondenten bezitten geen auto⁶. Het volledige profiel van de respondenten staat in bijlage A.2 beschreven.

Bovenstaande maakt dat de resultaten van dit rapport van toepassing zijn op een specifieke groep respondenten. Er kan daarom niet worden gesproken van een representatieve steekproef. Dit maakt dat in het rapport wordt gesproken over respondenten en niet over gebruikers van deelmobiliteit. Gaat het over gebruikers of gebruik, dan worden de respondenten bedoeld die gebruikmaken van het betreffende deelfervoermiddel.

Specifiek voor gebruik is gevraagd in welke gemeente er gebruik is gemaakt, daarbij is niet bekend of het gaat om het vertrekpunt, eindpunt of beide. Ook kan een rit gemeente-overstijgend zijn, hier dient men in de interpretatie rekening mee te houden.

⁵ Ook in het Landelijk Reizigersonderzoek 2023, representatief onderzoek onder Nederlanders van 18 jaar en ouder, zijn de meeste gebruikers klant bij Greenwheels en/of Mywheels. Bron: [Landelijk Reizigersonderzoek 2023](#).

⁶ Het percentage autobezit is laag ten opzichte van het algemene beeld in Nederland. In dit onderzoek gaat het specifiek om gebruikers van deelmobiliteit wat deze afwijking in autobezit kan verklaren. Gebruikers van deelfervoer hebben mogelijk hun eigen auto al weg gedaan als gevolg van het gebruik van deelmobiliteit. Bron: [Autobezit per huishouden, 1 januari 2023 | CBS](#).

Dit maakt dat er voorzichtigheid is geboden bij het verbinden van conclusies aan de resultaten van dit onderzoek. Om deze reden wordt er in de beschrijving bij figuren dicht bij de cijfers gebleven en slechts beperkt duiding gegeven.

1.4 Modaliteiten

In de vragenlijst zijn er verschillende typen van deelfervoer uitgevraagd. Respondenten hebben zelf beoordeeld van welke modaliteit ze gebruik maken. Bij de deelauto (vaste of zone plek) en de deelauto (free-floating) werd een korte toelichting gegeven:

- Deelauto (vaste of zone plek): Een deelauto die je enkel kunt parkeren op aangewezen (vaste) plekken.
- Deelauto (free-floating): Een deelauto die je overal kunt parkeren binnen het servicegebied.

Bij de andere modaliteiten is geen definitie gegeven en is uitgegaan van de eigen kennis van de respondenten.

In de rapportage worden de modaliteiten zowel geaggregeerd als op detailniveau besproken. Gaat het over de deelauto, dan worden daarmee de deelauto vaste of zone plek, deelauto free-floating en deelauto via een platform, community of onderling buiten het eigen huishouden bedoeld. De huurauto valt niet onder de deelauto en is een aparte modaliteit. Gaat het over de deelfiets, dan wordt daarmee de deelfiets zonder trapondersteuning bedoeld.

Als er wordt gesproken over de deelbakfiets betreft het enkel de elektrische deelbakfiets. De niet-elektrische deelbakfiets wordt niet beschreven omwille van het lage aantal waarnemingen.

1.5 Leeswijzer

De rapportage start met een beschrijving van het gebruikersprofiel van de respondenten in hoofdstuk 2. Onder andere het gebruik van de verschillende deelmodaliteiten, de frequentie van het gebruik en gemeenten waar deelfervoer wordt gebruikt komen aan bod. Dit geeft inzicht in hoe de steekproef van dit onderzoek er precies uitziet en geeft context voor de rest van de rapportage. In hoofdstuk 3 wordt het motief voor het gebruik van deelmobiliteit beschreven. Er wordt ingegaan op de reisdoelen, redenen voor het gebruik, voor- en natransport van deelfervoer, terugvalopties voor deelfervoer en de reisafstand tot het deelfervoer. De invloed op het bezit en gebruik van (eigen) vervoermiddelen, waaronder de auto, worden in hoofdstuk 4 beschreven. Het rapport sluit af met de bijlagen waarin een responsoverzicht van de aanbieders en het profiel van de respondenten is te vinden.

Omwille van de leesbaarheid zijn percentages kleiner dan 4 procent niet in de figuren opgenomen. Door afrondingsverschillen is het mogelijk dat percentages optellen tot meer of minder dan honderd procent. Indien er relevante significante verschillen op het achtergrondkenmerk autobezit zijn, staan deze onder de figuren in blauwe kaders beschreven.

Zoals beschreven in paragraaf 1.3 is er voorzichtigheid geboden bij het trekken van conclusies op basis van de resultaten. Om die reden is de duiding in de rapportage beperkt. Het betreft een rapport met resultaten op geaggregeerd niveau.

Er wordt beperkt ingegaan op verschillen tussen verschillende deelmodaliteiten en gemeenten. Specifieke verschillen kunnen uit de nader op te leveren data en het dashboard worden verkregen.

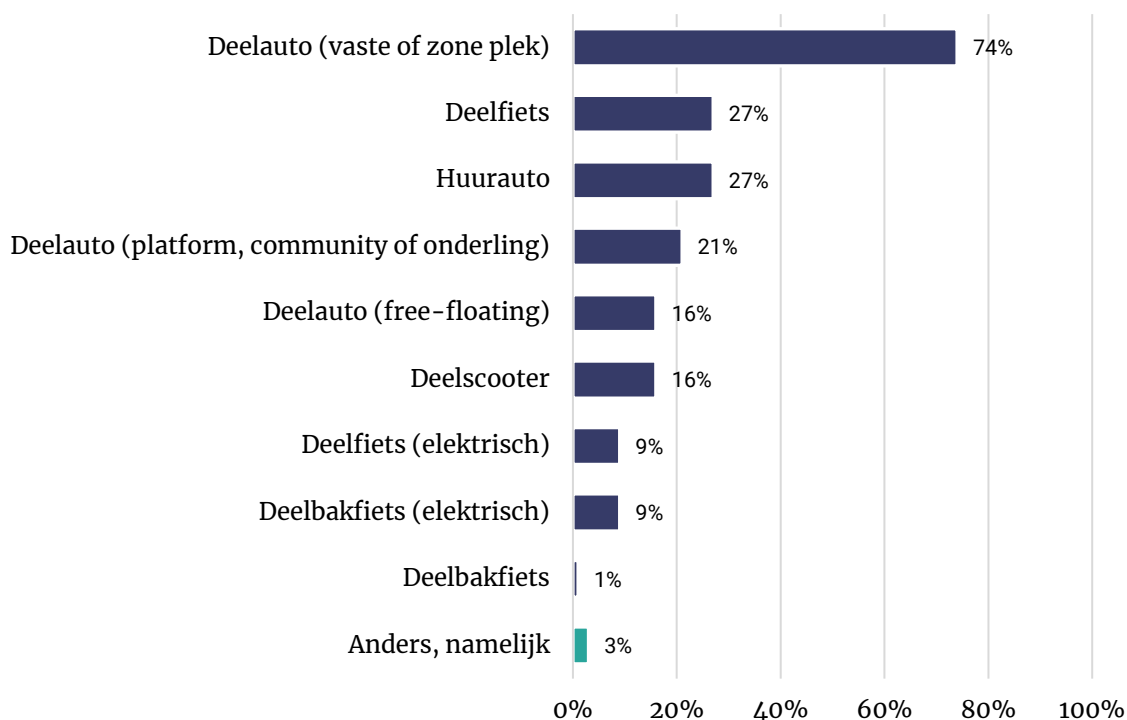
2 Gebruikersprofiel van respondenten

Dit hoofdstuk beschrijft het gebruikersprofiel van de respondenten. De profielbeschrijving geeft inzicht in het type gebruiker binnen dit onderzoek. Daarmee kunnen de resultaten uit de verdere hoofdstukken in de juiste context worden geplaatst.

2.1 Type deelfervoer

Driekwart van de respondenten maakten het afgelopen jaar gebruik van de deelauto op een vaste of zone plek (toegelicht aan respondenten als een deelauto die je enkel kunt parkeren op aangewezen (vaste) plekken, Figuur 2.1). Drie op de tien maakte het afgelopen jaar gebruik van een deelfiets (28%) of een huurauto (28%). Een deelauto via een platform, community of onderling werd door 22 procent van de respondenten gebruikt en voor de deelauto op basis van free-floating (toegelicht aan respondenten als een deelauto die je overal kunt parkeren binnen het servicegebied) was dat 16 procent. Van de deelscooter maakte 17 procent het afgelopen jaar gebruik. Eén op de tien respondenten heeft het afgelopen jaar gebruikgemaakt van een elektrische deel(bak)fiets (10%).

Figuur 2.1 - Van welk(e) type(n) deelfervoer heeft u het afgelopen jaar gebruikgemaakt? Meerdere antwoorden mogelijk (n=5.733)⁷



⁷ Voor zover bekend zijn er geen publieke niet-elektrische deelbakfietsen. Mogelijk zijn deze beschikbaar in buurtinitiatieven.

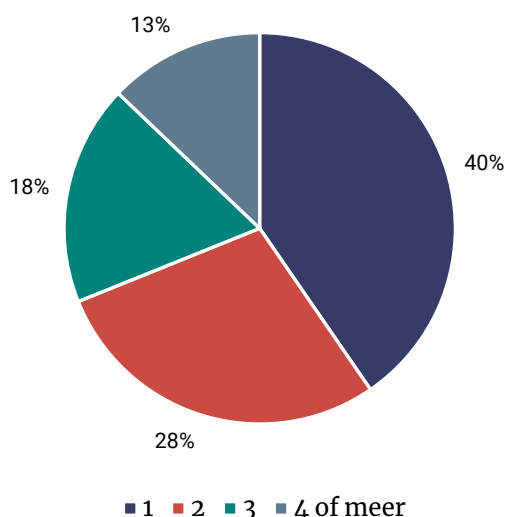
Nemen we de deelmodaliteiten die zijn opgesplitst in Figuur 2.1 (deelauto⁸, deelfiets en deelbakfiets) samen, dan maakte het afgelopen jaar 89 procent van de respondenten gebruik van een deelauto, 33 procent van de deelfiets en 10 procent van de deelbakfiets. Maakte een respondent zowel gebruik van een deelauto (vaste of zone plek) en een deelauto (free-floating), dan telt de respondent in deze samenvoeging slechts één keer mee (dat geldt ook voor de andere combinaties die er mogelijk zijn).

Autobezitters⁹ maken minder gebruik van de deelauto, deelfiets en huurauto dan niet-autobezitters. Vaker maken autobezitters gebruik van de elektrische deelfiets en deelscooter dan de niet-autobezitter.

Verdeling modaliteiten

Vier op de tien (40%) respondenten maken gebruik van één type deelvervoer zoals in Figuur 2.1 beschreven (dus niet samengenomen). Drie op de tien (28%) maken gebruik van twee typen, twee op de tien (18%) van drie typen en één op de tien (13%) van vier of meer typen van deelvervoer (Figuur 2.2).

Figuur 2.2 - Gebruik aantal modaliteiten (n=5.733)



Van de respondenten die gebruikmaken van de deelauto op een vaste of zone plek, maakt tenminste 55 procent ook gebruik van een ander type deelvervoer. Ook bij de gebruikers van de deelfiets maakt 29 tot 49 procent gebruik van andere deelvervoermiddelen, bij deze groep is vooral de elektrische deelfiets (49%) populair. Onder de deelscooter-gebruikers maakt 41 procent ook gebruik van de deelfiets. Ook onder de gebruikers van de huurauto maakt 30 tot 44 procent gebruik van een ander deelvervoermiddel. Alle kruisverbanden van het gebruik van deelmobiliteit staan opgenomen in bijlage A.3.

⁸ De huurauto valt hier niet onder.

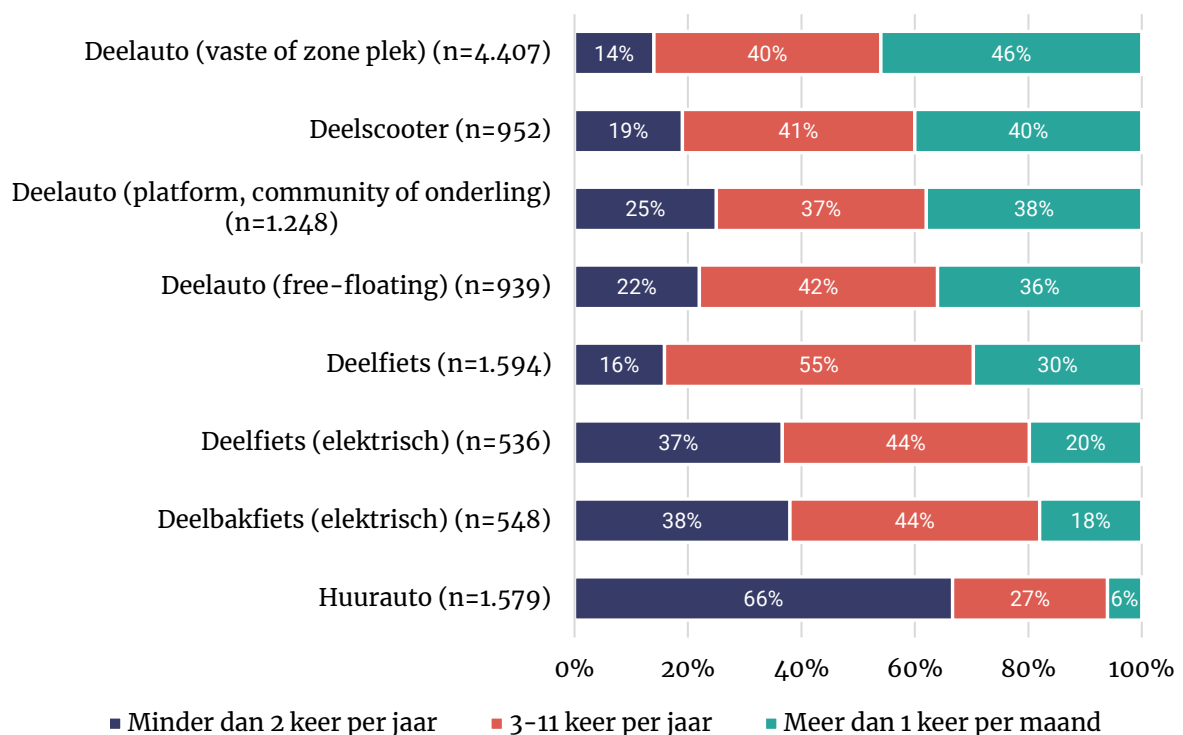
⁹ Bij het kenmerk autobezit dient er bij de interpretatie rekening te worden gehouden met dat respondenten mogelijk gebruik maken van een deelvoertuig omdat ze zelf geen auto (meer) bezitten. Zeven op de tien bezit geen auto. Vaker gebruik onder niet-autobezitters komt dan omdat ze de eigen auto hebben weggedaan. Dit is het gevolg, niet de oorzaak.

2.2 Frequentie gebruik

De gebruiksfrequentie van de deelauto (vaste of zone plek) is het hoogst van alle modaliteiten. De helft (46%) van de gebruikers van de deelauto (vaste of zone plek) maakt hier vaker dan één keer per maand gebruik van (Figuur 2.3). Ongeveer vier op de tien respondenten gebruiken de deelscooter (40%), deelauto via een platform, community of onderling (38%) en de deelauto free-floating (36%) vaker dan één keer per maand. De deelfiets wordt minder frequent gebruikt, wel gebruikt meer dan de helft (55%) dit drie tot elf keer per jaar. Ook de elektrische deelfiets en de deelbakfiets worden minder frequent gebruikt, beide vervoermiddelen worden door 44 procent drie tot elf keer per jaar gebruikt. Van de huurauto wordt door twee op de drie (66%) minder dan twee keer per jaar gebruikgemaakt.

Figuur 2.3 - Hoe vaak maakte u het afgelopen jaar gebruik van deilvervoer?

Antwoordopties zijn samengevoegd voor leesbaarheid, zie bijlage A.3 voor alle antwoordopties.



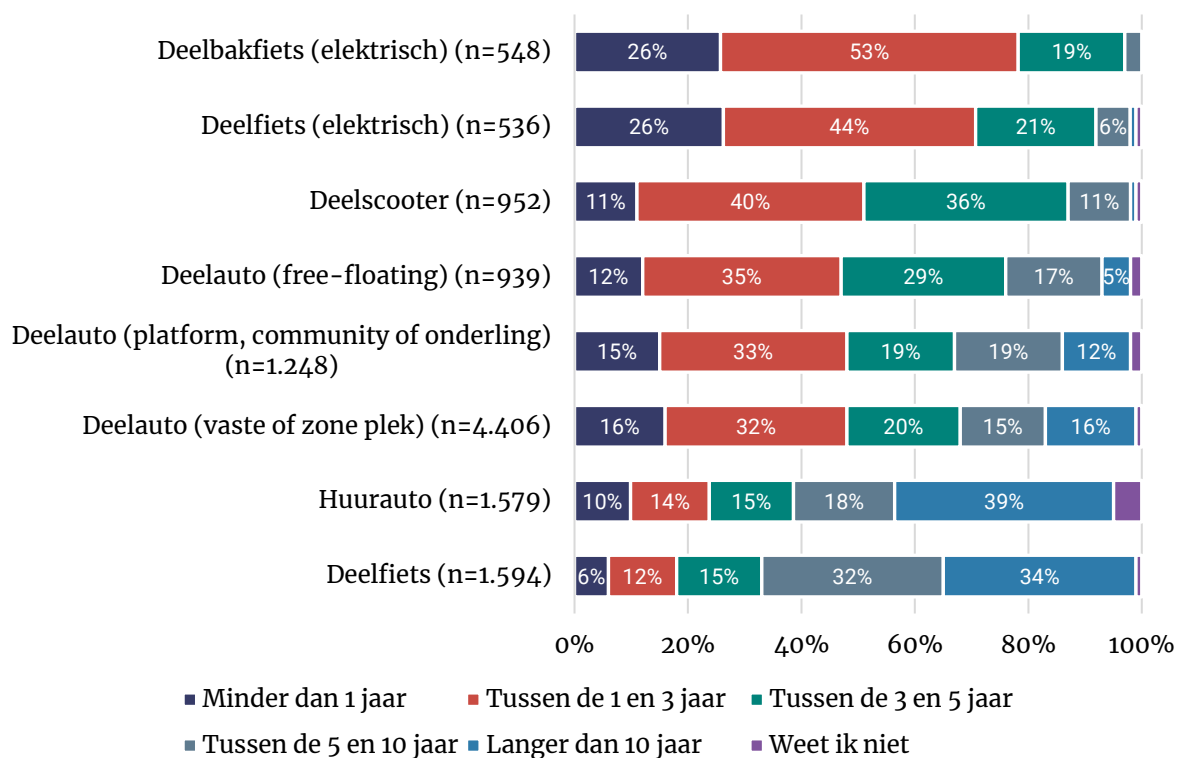
2.3 Gebruik sinds

Respondenten zijn gevraagd hoe lang zij al gebruikmaken van de verschillende deelvervoermiddelen (Figuur 2.4). In de figuur is een driedeling zichtbaar; deelvervoermiddelen die een korte tijd in het straatbeeld zijn (tot 3 jaar), deelvervoermiddelen die al wat langer in het straatbeeld zijn (tot 5 jaar) en deelvervoermiddelen die het langst in het straatbeeld zijn (langer dan 5 jaar).

De elektrische deelbakfiets en elektrische deelfiets zijn het minst lang in het straatbeeld aanwezig, zeven tot acht op de tien respondenten maken hier al maximaal drie jaar gebruik van. Voor de deelscooter en deelauto ligt het aandeel respondenten dat al maximaal drie jaar gebruikt rond de helft. Een groter deel respondenten maakt al langer dan drie jaar gebruik van de deelscooter en deelauto, welke al langer in het Nederlandse straatbeeld zijn te vinden.

De huurauto en deelfiets worden door meer dan zes op de tien respondenten al tenminste vijf jaar gebruikt. De deelfiets is dan ook al het langst in het Nederlandse straatbeeld te vinden.

Figuur 2.4 - Hoe lang maakt u al gebruik van deelvervoer in Nederland?

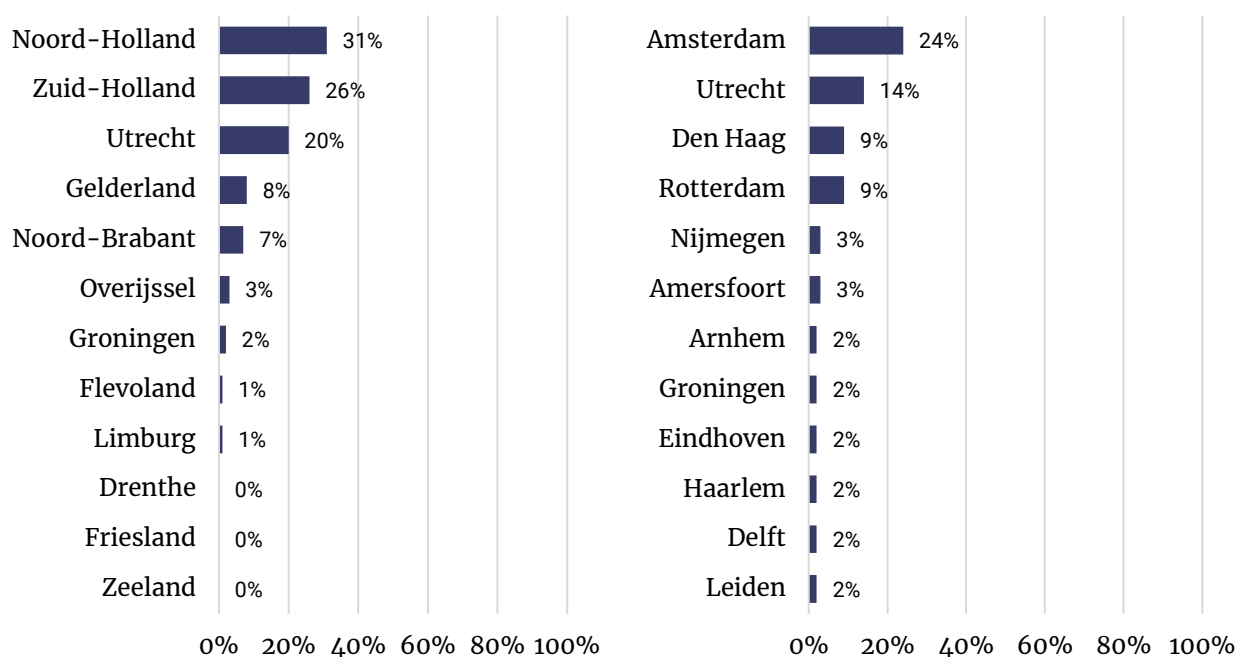


2.4 Gemeenten

Respondenten is gevraagd in welke gemeente zij het meest gebruik hebben gemaakt van deelvervoer in het afgelopen jaar (Figuur 2.5). Respondenten uit deze steekproef maken het meeste gebruik van deelvervoer in de provincies Noord-Holland (31%), Zuid-Holland (26%), Utrecht (20%), Gelderland (8%) en Noord-Brabant (7%). Zoomen we in op de gemeenten dan zien we dat respondenten het meeste gebruik maken in de randstad, namelijk in Amsterdam (24%), Utrecht (14%), Den Haag (9%) en Rotterdam (9%).¹⁰

Figuur 2.5 - In welke gemeente(n) heeft u het afgelopen jaar gebruikgemaakt van deelvervoer? (meest gebruikt) Links per provincie, rechts per gemeente (n=5.733)

Het gaat hier om het zelf gerapporteerde gebruik van respondenten.



Respondenten is gevraagd in welke andere provincie en gemeente zij nog meer deelvervoer gebruiken. Zes op de tien (61%) respondenten geven aan deelvervoer in één provincie te gebruiken, zij gebruiken dus geen deelvervoer in andere provincies. De helft (50%) geeft aan deelvervoer in één gemeente te gebruiken en dus geen deelvervoer in andere gemeenten te gebruiken.

Leggen we de gemeente waar deelvervoer het meest is gebruikt naast de woongemeente van de gebruiker, dan zien we dat deelvervoer voor het grootste deel wordt gebruikt in de eigen woongemeente. Zo wonen acht tot negen op de tien gebruikers ook in de gemeente waarin deelvervoer wordt gebruikt. Dat geldt niet alleen voor Amsterdam (93%), Utrecht (92%), Den Haag (89%) en Rotterdam (91%), maar ook voor Groningen (93%), Nijmegen (91%), Eindhoven (91%), Amersfoort (90%), Haarlem (90%), Arnhem (85%) en Delft (84%).

¹⁰ Dit sluit aan bij de 'Staat van Deelmobiliteit' waarin aan de hand van een hittekaart de spreiding van deelvoertuigen in Nederland staat weergegeven. De steden Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht, Eindhoven en Groningen worden genoemd als steden met een hoge concentratie deelvoertuigen. Leeuwarden, Enschede, Apeldoorn, 's-Hertogenbosch en Zwolle worden genoemd als steden met een lagere concentratie deelvoertuigen. Bron: CROW | Staat van de deelmobiliteit 2023.

3 Motief gebruik deelmobiliteit

Dit hoofdstuk beschrijft waarom respondenten gebruikmaken van de verschillende deelmodaliteiten. De reisdoelen en redenen voor het gebruik komen aan bod. Ook hoe respondenten van en naar het deelvervoermiddel reizen, op welk vervoermiddel respondenten terugvallen als deelvervoer niet beschikbaar is en de reisbereidheid tot het deelvervoermiddel komen aan bod.

3.1 Reisdoelen

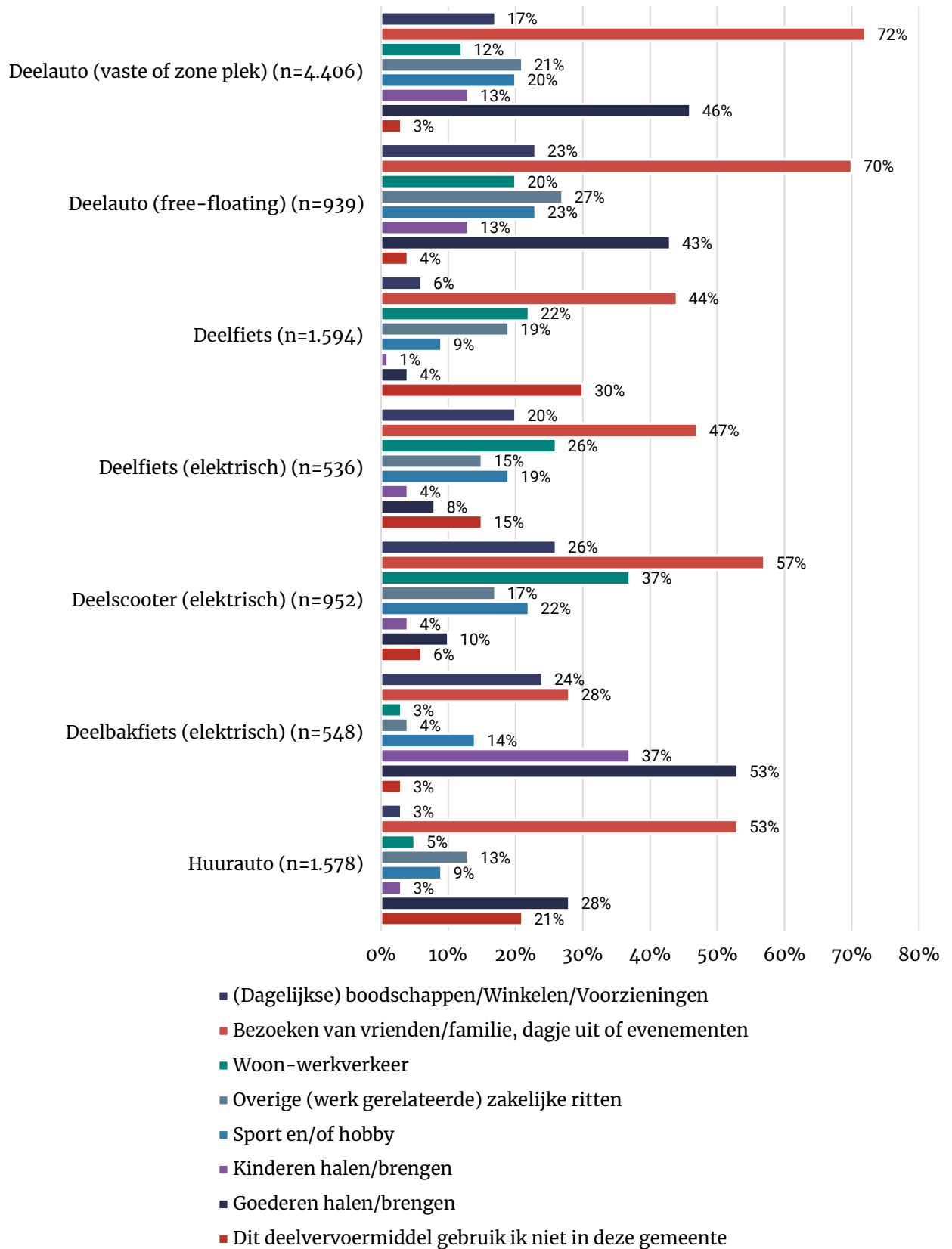
In Figuur 3.1 (op de volgende pagina) staan de belangrijkste reisdoelen voor het gebruik van deelvervoer weergegeven. Het bezoeken van vrienden/familie, dagje uit of evenementen is bij de meeste deelvervoermiddelen het belangrijkste reisdoel; deelauto vaste of zone plek (72%), deelauto free-floating (70%), elektrische deelscooter (57%), huurauto (53%), elektrische deelfiets (47%) en de deelfiets (44%).

Enkel de elektrische deelbakfiets wijkt daarin af, daar is het belangrijkste reisdoel het halen en brengen van goederen (53%). Gevolgd door het halen en brengen van kinderen (37%). Ook de deelauto vaste of zone plek (46%) en deelauto free-floating (43%) worden relatief vaak gebruikt voor het halen en brengen van goederen.

Voor het reisdoel woon-werkverkeer wordt de deelscooter (37%) het meest gebruikt, daarna volgen de elektrische deelfiets (26%), de deelfiets (22%), de deelauto free-floating (20%) en de deelauto vaste plek (12%).

Autobezitters maken minder vaak gebruik van de deelauto en huurauto voor het bezoeken van vrienden/familie, dagje uit of evenementen, sport en/of hobby, vaker maken zij juist gebruik van de deelauto voor woon-werkverkeer en zakelijke ritten, dan niet-autobezitters.

Figuur 3.1 - Wat zijn voor u doorgaans de belangrijkste reisdoelen om gebruik te maken van deelvervoer in meest gebruikte gemeente? Meerdere antwoorden mogelijk



3.2 Redenen voor gebruik

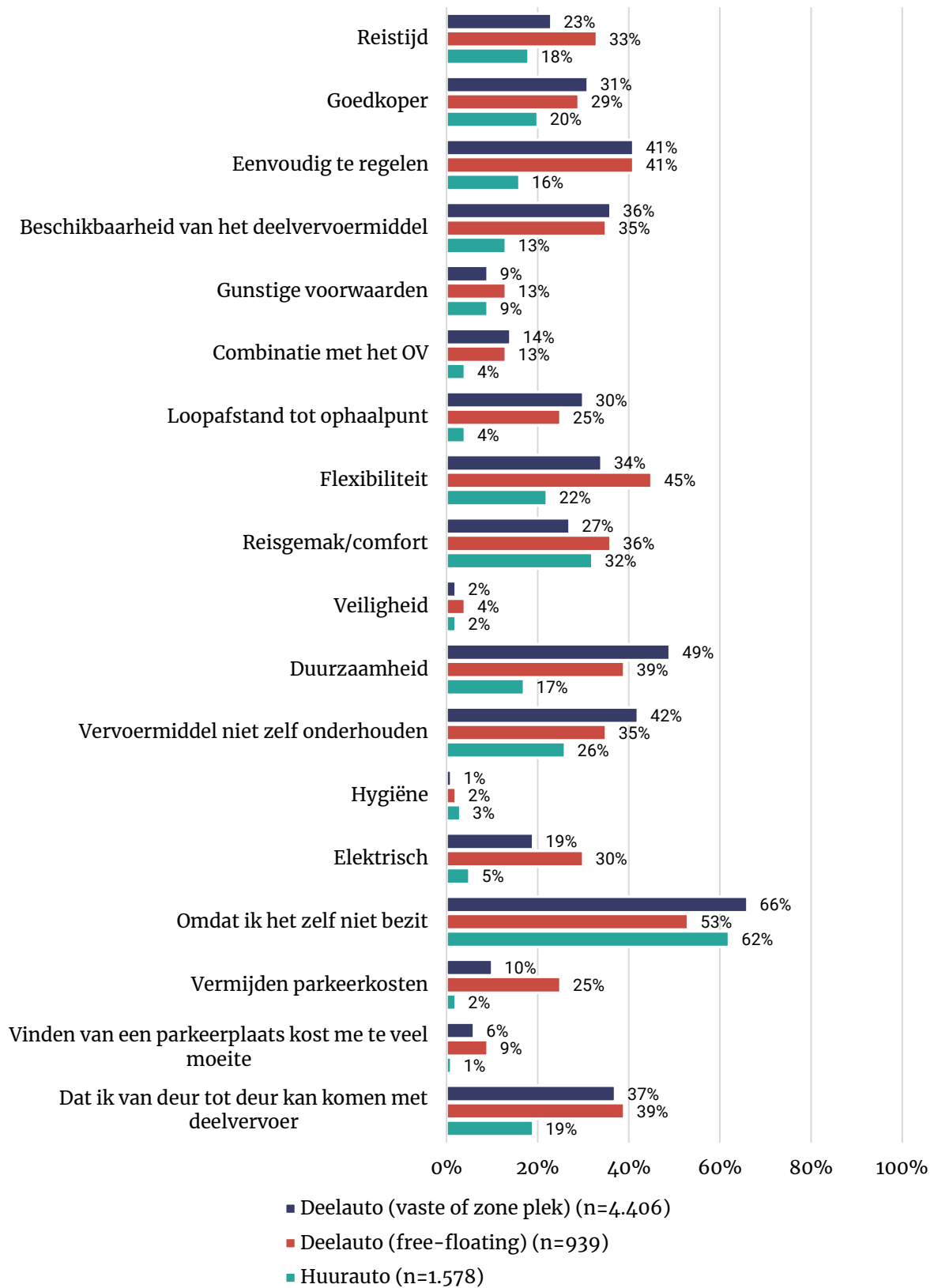
De belangrijkste redenen om gebruik te maken van de deel- en huurauto staan opgenomen in Figuur 3.2, de belangrijkste redenen van de deelfiets, -scooter en elektrische -bakfiets in Figuur 3.3.

De belangrijkste reden om gebruik te maken van de deelauto vaste of zone plek (66%), deelauto free-floating (53%) en de huurauto (62%) is voor respondenten omdat zij zelf het vervoermiddel niet bezitten. Voor de deelauto vaste of zone plek worden daarnaast duurzaamheid (49%), vervoermiddel niet zelf onderhouden (42%) en eenvoudig te regelen (41%) genoemd als redenen voor het gebruik. Voor de deelauto free-floating noemen respondenten flexibiliteit (45%), eenvoudig te regelen (41%) en dat ik van deur tot deur kan komen (39%). Voor de huurauto wordt reisgemak/comfort (32%) als tweede reden voor het gebruik genoemd.

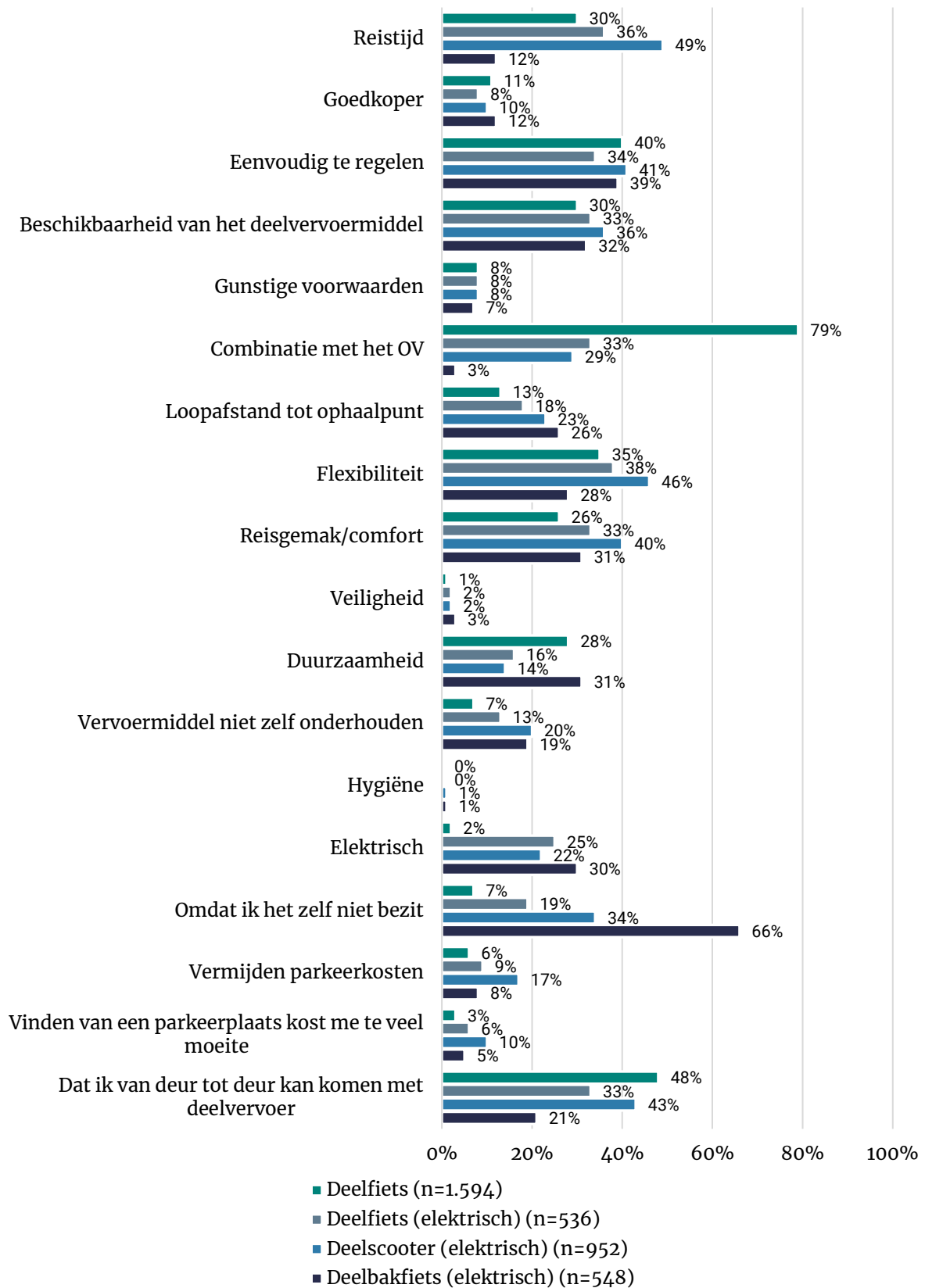
De combinatie met het OV (79%) is de belangrijkste reden om de deelfiets te gebruiken, gevolgd door dat ik van deur tot deur kan komen (48%) en eenvoudig te regelen (40%). Voor de elektrische deelfiets staan flexibiliteit (38%), reistijd (36%) en eenvoudig te regelen (34%) bovenaan als belangrijkste redenen voor het gebruik. Voor de deelscooter zijn dat reistijd (49%), flexibiliteit (46%) en dat ik van deur tot deur kan komen (43%).

Voor de elektrische deelbakfiets is omdat ik het zelf niet bezit (66%) de belangrijkste reden van gebruik. Ook eenvoudig te regelen (39%) wordt bij de elektrische deelbakfiets als belangrijke reden genoemd.

Figuur 3.2 - Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om gebruik te maken van deelvervoer? Meerdere antwoorden mogelijk



Figuur 3.3 - Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om gebruik te maken van deelvervoer? Meerdere antwoorden mogelijk

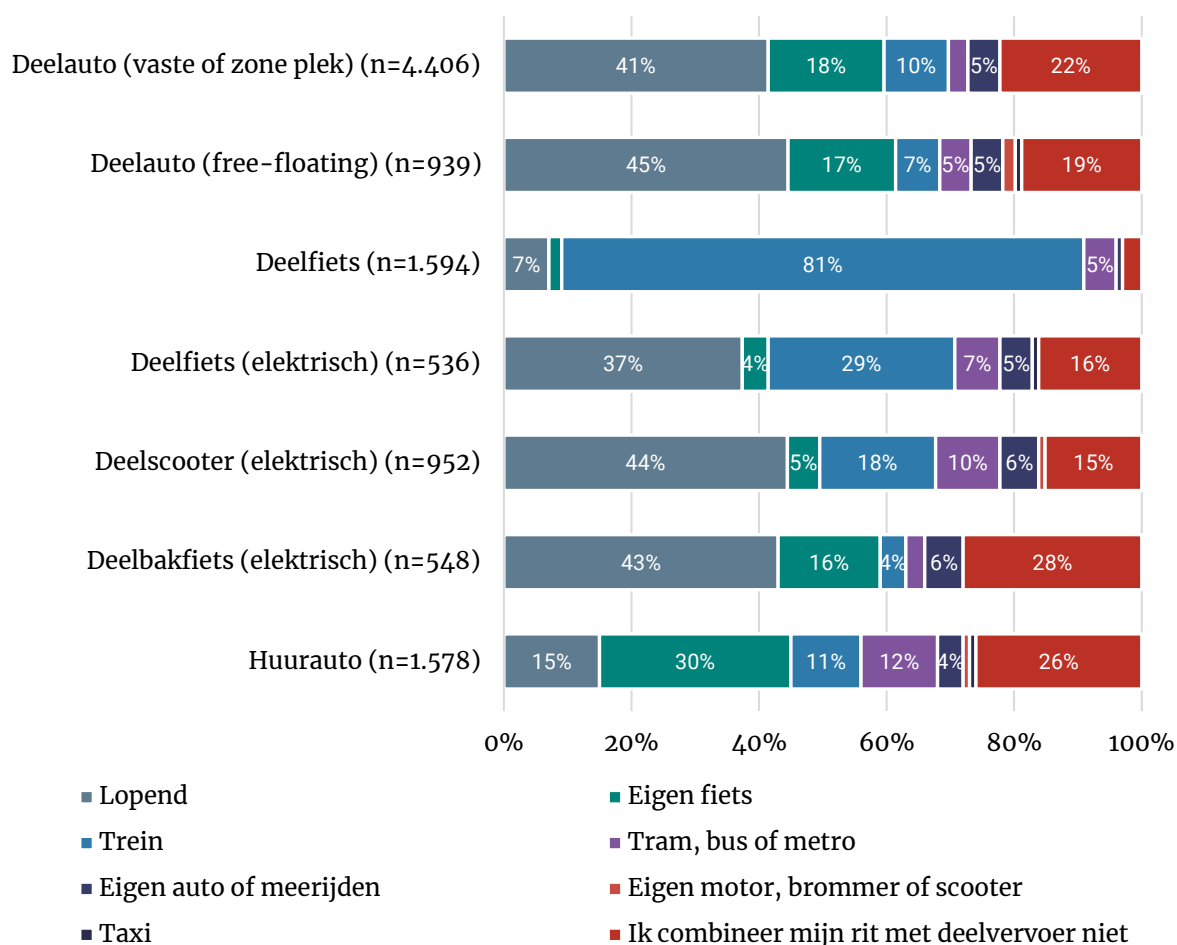


3.3 Van en naar deilvervoer

Ongeveer vier op de tien respondenten gaan lopend naar de deelauto, elektrische deelfiets, deelscooter en elektrische deelbakfiets (Figuur 3.4). Naar de deelauto en elektrische deelbakfiets reizen ongeveer twee op de tien respondenten met de eigen fiets. De deelfiets wordt door bijna alle respondenten (97%) vooraf gecombineerd met een ander vervoermiddel. Naar de deelfiets reist 81 procent van de respondenten met de trein, dit suggereert dat de deelfiets als voor/natransport wordt gebruikt in plaats van de trein als voor/natransport van de fiets.

Vijftien tot 28 procent van de respondenten geeft voor de andere deilvervoermiddelen aan de rit vooraf niet te combineren met een ander vervoermiddel.¹¹

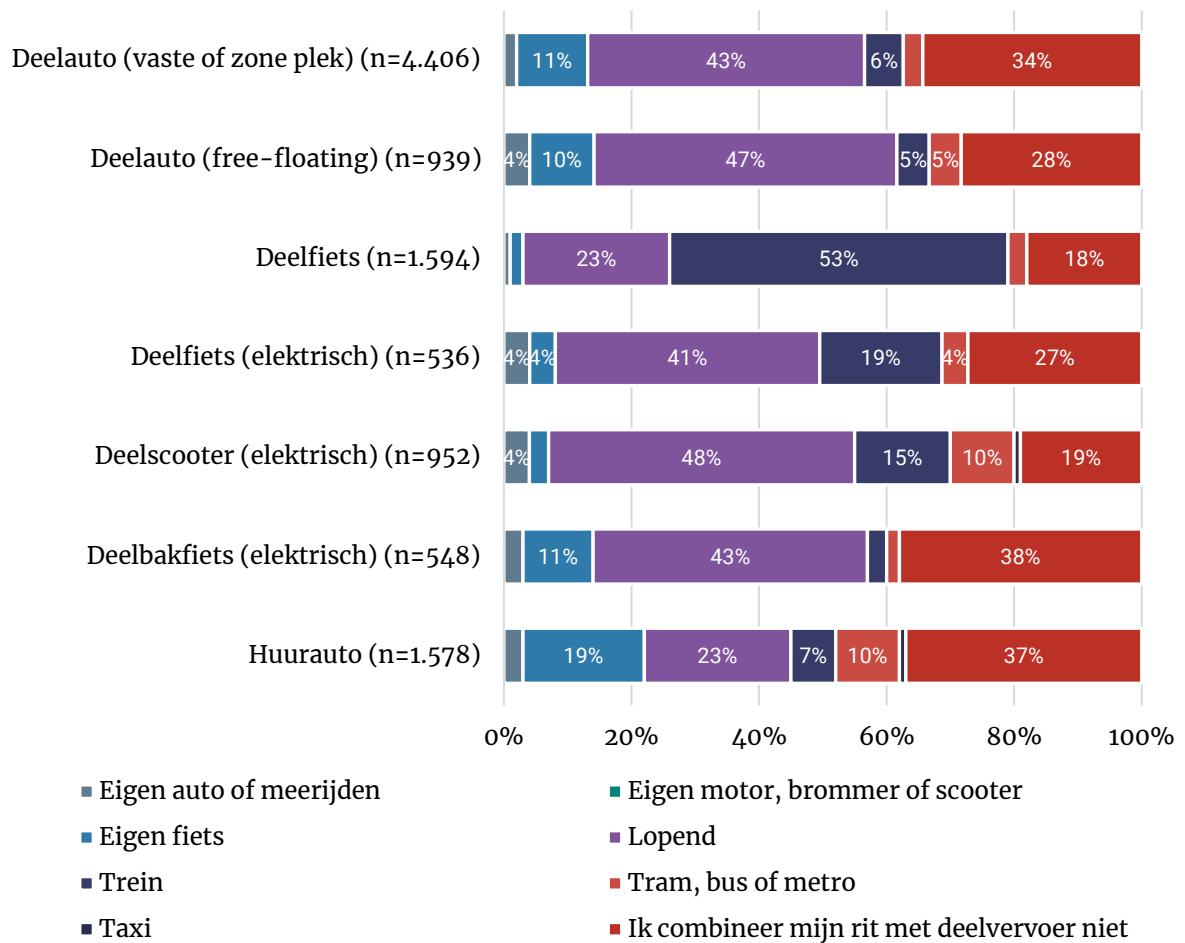
Figuur 3.4 - Als u uw rit met deilvervoer combineert. Hoe reist u meestal voordat u deilvervoer gebruikt?



¹¹ De vraagstelling is hier mogelijk niet geheel duidelijk geweest. In principe zou een gebruiker altijd naar het deilvervoer moeten reizen met ander vervoer. Het is onwaarschijnlijk dat bij 15 tot 28 procent van de gebruikers het deilvervoermiddel direct bij de voordeur geparkeerd staat. Het is waarschijnlijk dat het deel van de respondenten dat aangeeft 'de rit met deilvervoer niet te combineren' toebehoort aan een andere categorie, maar welke is onbekend. Voorzichtigheid bij de interpretatie is daarom geboden.

Na het gebruiken van de deelauto, elektrische deelfiets, scooter en elektrische deelbakfiets gaan ongeveer vier tot vijf op de tien respondenten lopend verder (Figuur 3.5). Voor de deelfiets en de huurauto is dit een kwart. De helft van de gebruikers van de deelfiets reist na gebruik met de trein verder. Ongeveer twee op de tien respondenten reizen met de deelfiets en deelscooter tot de eindbestemming. Voor de elektrische deelfiets is dit ruim een kwart en voor de deelauto free-floating ruim drie op de tien. Bijna vier op de tien respondenten reizen met de huurauto en elektrische deelbakfiets tot de eindbestemming.

Figuur 3.5 - Als u uw rit met deilvervoer combineert. Hoe reist u meestal verder nadat u deilvervoer gebruikt?



3.4 Terugvaloptie deelfervoer

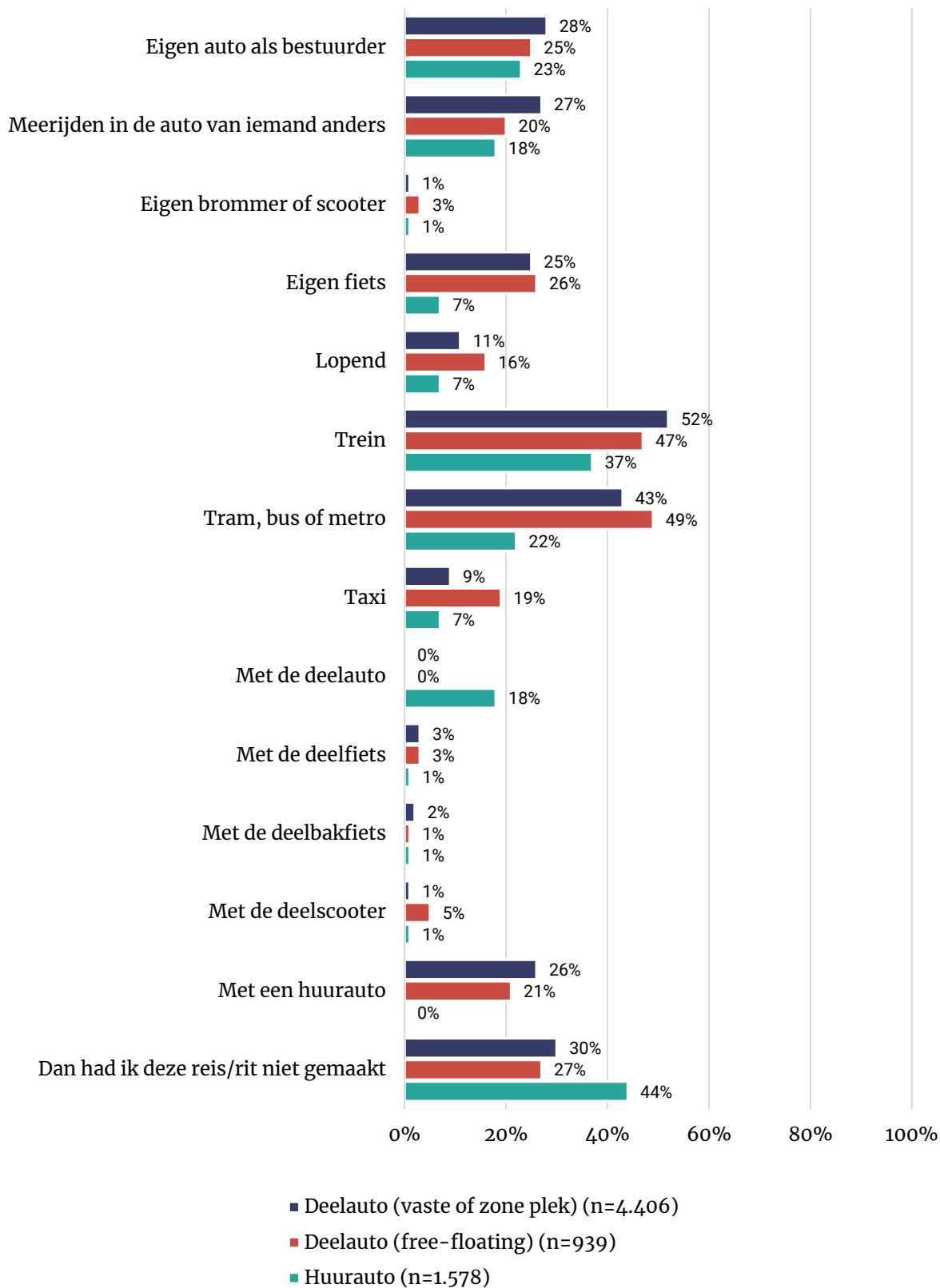
Respondenten die wel eens reizen met een deelfervoermiddel zijn gevraagd hoe zij hun reis zouden maken als het deelfervoermiddel voor die rit niet beschikbaar zou zijn (Figuur 3.6 en Figuur 3.7). Belangrijk om hierin mee te nemen is dat zeven op de tien respondenten geen auto bezitten. Voor deze respondenten is het niet mogelijk om terug te vallen op de eigen auto, mocht het deelfervoermiddel voor een rit niet beschikbaar zijn. De eigen auto is door deze respondenten mogelijk al weggedaan als gevolg van het gebruik van deelfervoer. Of zij hebben nooit een eigen auto gehad. Het gaat bij deze resultaten expliciet om hoe de specifieke rit bij het ontbreken van een beschikbaar deelfervoermiddel op dat moment dan gemaakt zou worden.

Is er geen deelauto voor de rit beschikbaar, dan zouden respondenten die rit maken met de trein en de tram, bus of metro. Bij de huurauto geeft vier op de tien gebruikers aan dat ze dan de reis niet hadden gemaakt, bij de deelauto zijn dat ongeveer drie op de tien respondenten.

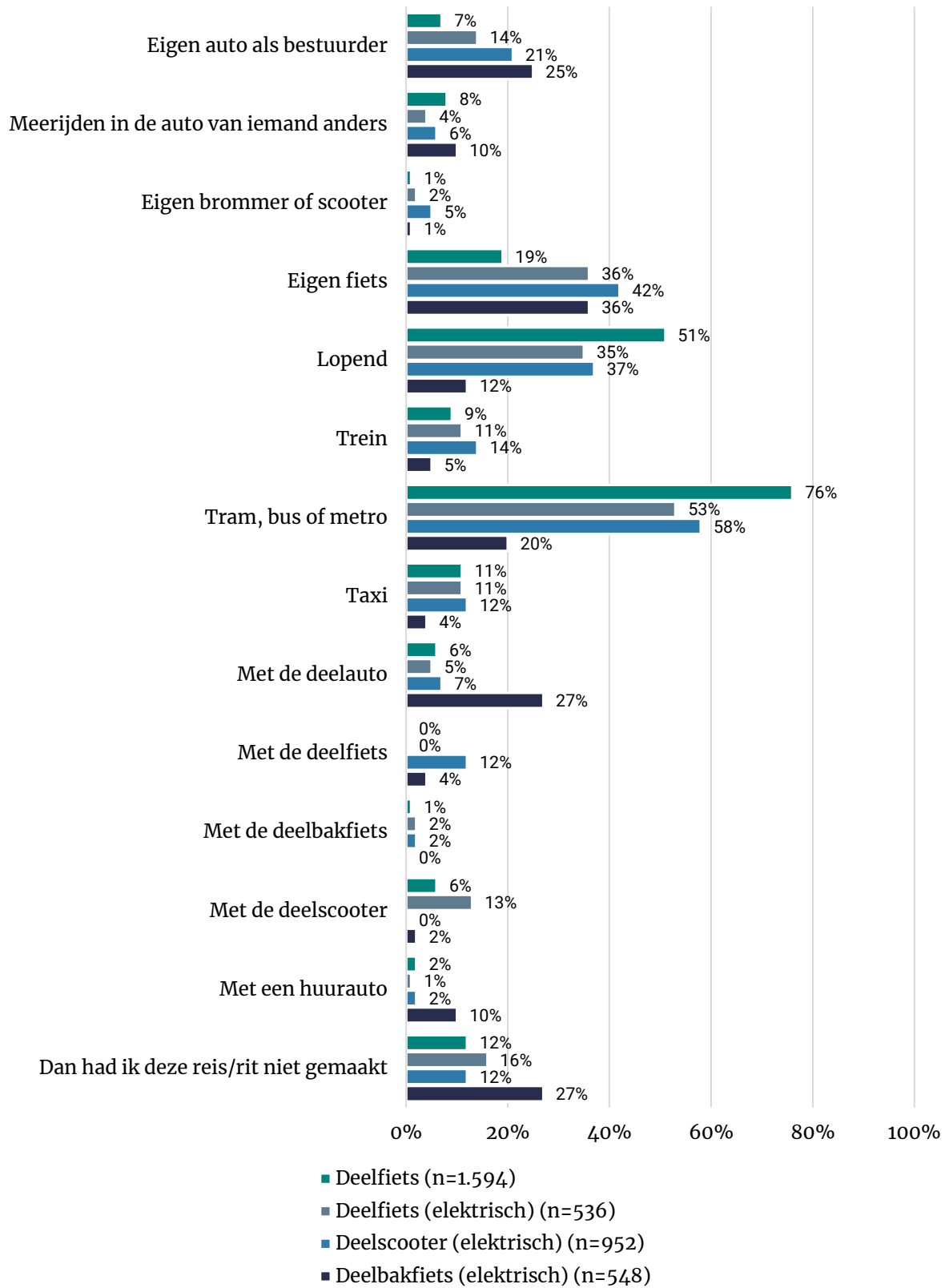
Als er geen (elektrische) deelfiets of scooter voor de rit beschikbaar is, gaan respondenten met de tram, bus of metro. Het daarna genoemde alternatief is lopend. Indien mogelijk, gebruiken respondenten hun eigen fiets als de elektrische deelfiets of scooter niet beschikbaar is.

Als de elektrische deelbakfiets niet beschikbaar zou zijn, geven respondenten aan de rit te maken met de eigen fiets, de deelauto, de eigen auto en de tram, bus of metro. Een kwart zou de reis dan niet hebben gemaakt.

Figuur 3.6 - U reist wel eens met [...]. Hoe zou u uw reis maken als de [...] niet beschikbaar zou(den) zijn?
Meerdere antwoorden mogelijk



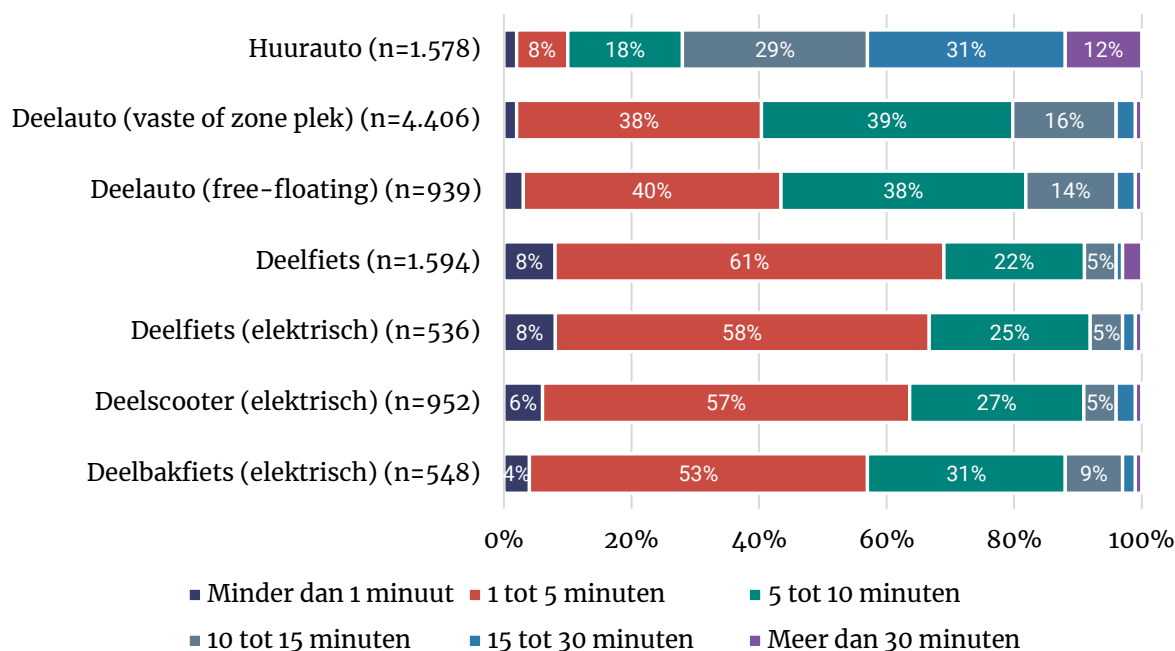
Figuur 3.7 - U reist wel eens met [...]. Hoe zou u uw reis maken als de [...] niet beschikbaar zou(den) zijn?
Meerdere antwoorden mogelijk



3.5 Reisbereidheid deilvervoer

Acht tot negen op de tien respondenten zijn bereid om maximaal 10 minuten te reizen om bij het deilvervoermiddel te komen (Figuur 3.8). Voor de huurauto zijn respondenten bereid om het langst te reizen, zeven op de tien vinden het geen probleem om meer dan 10 minuten te reizen. Daarna volgt de deelauto. Ongeveer vier op de tien respondenten zijn bereid om maximaal 5 minuten te reizen naar een deelauto. Een even grote groep vindt het geen probleem om 5 tot 10 minuten te reizen. Voor de (elektrische) deel(bak)fiets en scooter wensen respondenten het minst lang te reizen. Vijf tot zes op de tien respondenten reizen hiervoor maximaal 5 minuten, twee tot drie op de tien zijn ook bereid om langer (5 tot 10 minuten) te reizen.

Figuur 3.8 - Hoe lang bent u maximaal bereid om te reizen (inclusief lopen) naar het deilvervoer?



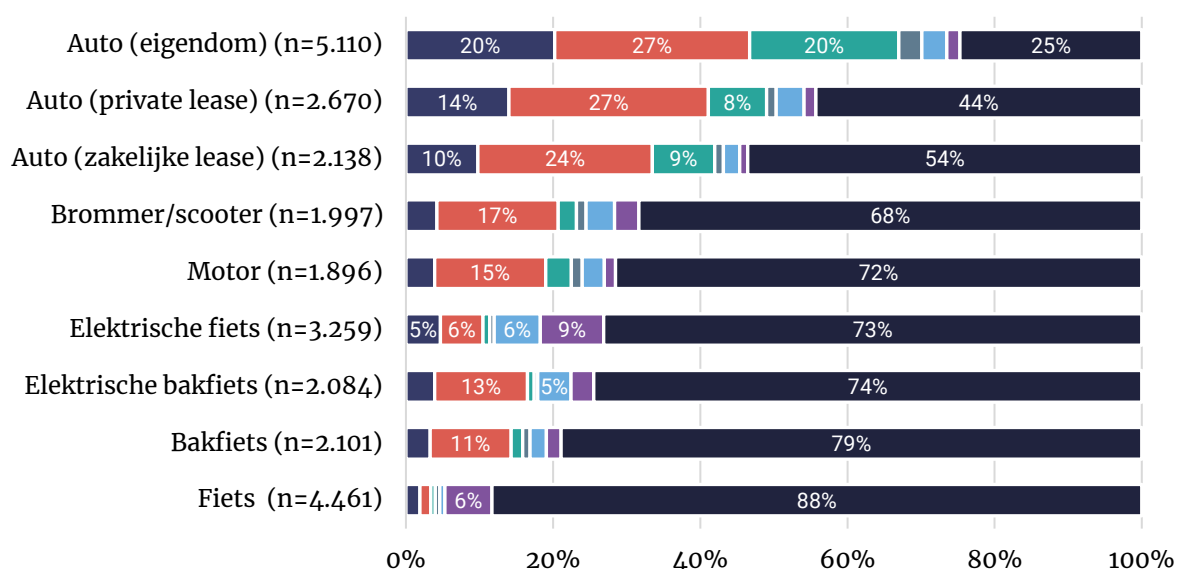
4 Invloed deelvervoer op bezit en gebruik

Dit hoofdstuk beschrijft de invloed van het gebruik van deelvervoer op het eigen vervoermiddelbezit en vervoermiddelgebruik van respondenten. Tot slot worden de verbeterpunten voor deelvervoer besproken.

4.1 Invloed bezit vervoermiddelen

Alle respondenten zijn gevraagd of deelvervoer invloed heeft (gehad) op het bezit van vervoermiddelen. Deelvervoer heeft vooral invloed (gehad) op het bezit van de auto (Figuur 4.1). Zo geeft 20 procent van de respondenten aan de aankoop van de auto (eigendom) uit te hebben gesteld, ruim een kwart dit vervoermiddel niet meer van plan is te kopen en twee op de tien het vervoermiddel reeds hebben weggedaan. Ook voor de private en zakelijke lease auto is eenzelfde patroon zichtbaar. Op het bezit van andere vervoermiddelen heeft deelvervoer minder invloed, zeven tot negen op de tien respondenten geven aan dat deelvervoer geen invloed heeft (gehad).

Figuur 4.1 - Heeft deelvervoer invloed (gehad) op uw bezit van vervoermiddelen? (het aantal waarnemingen (n) is exclusief de respondenten die 'niet van toepassing' op deze vragen hebben gekozen)



- Ja, ik heb de aankoop van dit vervoermiddel uitgesteld
- Ja, ik ben niet meer van plan om dit vervoermiddel te kopen
- Ja, ik heb dit vervoermiddel reeds weggedaan
- Ja, ik overweeg dit vervoermiddel weg te doen
- Ja, ik overweeg dit vervoermiddel aan te schaffen
- Ja, ik heb dit vervoermiddel aangeschaft
- Nee, het heeft geen invloed

Bij autobezitters heeft deelvervoer vaker geen invloed gehad op het bezit van vervoermiddelen dan bij niet-autobezitters.

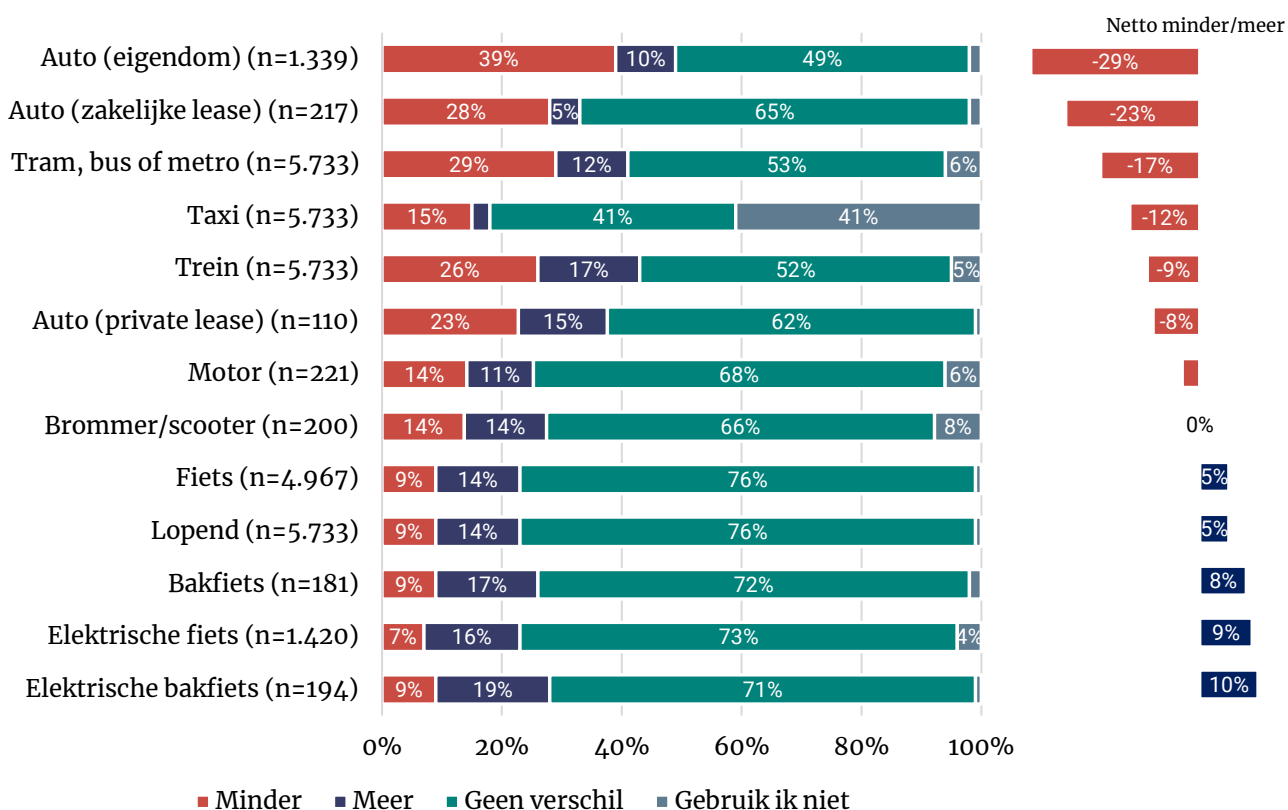
4.2 Invloed gebruik vervoermiddelen

Ook zijn alle respondenten gevraagd naar de invloed van deelvervoer op het gebruik van de eigen vervoermiddelen. Hier is opnieuw de invloed van deelvervoer op het autobezit zichtbaar (Figuur 4.2). De auto (eigendom) wordt door het gebruik van deelvervoer 29 procent minder gebruikt, voor de zakelijke lease is dat 23 procent en voor de private lease 8 procent.

Ook op vervoermiddelen die respondenten niet zelf bezitten, zoals het openbaar vervoer, heeft deelvervoer invloed op het gebruik. Van de tram, bus of metro wordt 17 procent minder gebruik gemaakt, van de taxi 12 procent minder en van de trein 9 procent minder.

Door deelvervoer gaan respondenten juist meer lopen en fietsen. Deze toename is zichtbaar bij de fiets (+5%), lopend (+5%), bakfiets (+8%), elektrische fiets (+9%) en elektrische bakfiets (+10%).

Figuur 4.2 - Welke invloed heeft deelvervoer op uw gebruik van de volgende (eigen) vervoermiddelen?



Autobezitters zijn door deelvervoer vaker minder gebruik gaan maken van de (elektrische) fiets, niet-autobezitters zijn juist meer gebruik gaan maken van de (elektrische) fiets. Voor autobezitters maakt de invloed van deelvervoer vaker geen verschil op het gebruik van de trein dan niet-autobezitters.

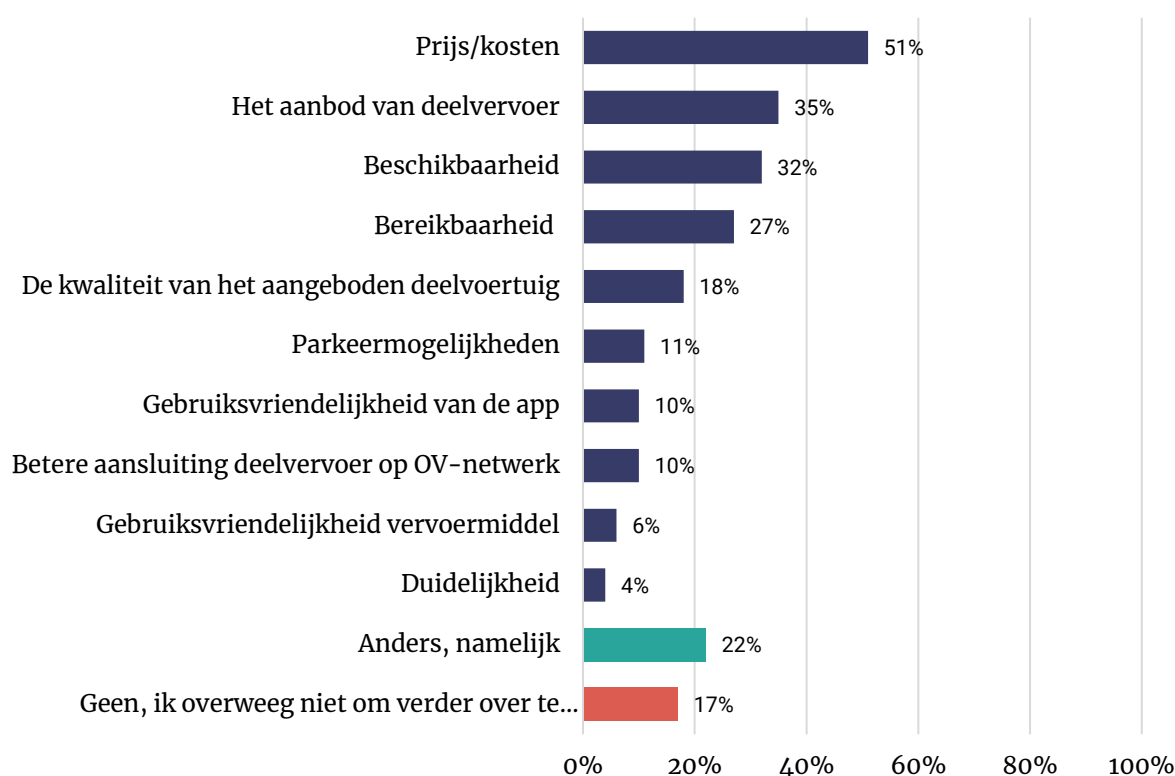
4.3 Verbeterpunten deelfervoer

De prijs/kosten (51%) is voor respondenten het belangrijkste verbeterpunt voordat zij verder¹² over zullen gaan op deelfervoer (Figuur 4.3). Ook het aanbod van deelfervoer (35%), de beschikbaarheid (32%) en de bereikbaarheid (27%) worden genoemd als verbeterpunten.

Bijna een kwart (23%) noemt een ander verbeterpunt. Deze verbeterpunten lopen uiteen; het moet vanuit de werkgever worden gefaciliteerd, deelfervoer moet structureel beschikbaar zijn en blijven, deelfervoer moet ook op een andere plek teruggezet kunnen worden en deelfervoer moet schoon zijn. Daarnaast noemt een groot deel van de respondenten reeds helemaal over te zijn naar deelfervoer of één auto te bezitten en deelfervoer als tweede auto te gebruiken.

Daarnaast overweegt 17 procent om niet (verder) over te gaan op deelfervoer en daarmee dus niet vaker gebruik te gaan maken van deelfervoer.

Figuur 4.3 - Welke aspecten moeten er worden verbeterd voordat u (volledig) over zal gaan op deelfervoer? Meerdere antwoorden mogelijk (n=5.733)



Autobezitters noemen vaker het aanbod, de bereikbaarheid, beschikbaarheid en dat zij niet overwogen om verder over te gaan dan niet-autobezitters.

¹² In de vraagstelling gaat het over '(volledig) over gaan' naar deelfervoer. Feitelijk is deelfervoer geen volwaardige modaliteit en zal hier altijd een ander vervoermiddel (waaronder lopen) bij betrokken zijn. Daarom wordt in de tekst gesproken over 'verder'.

A Bijlagen

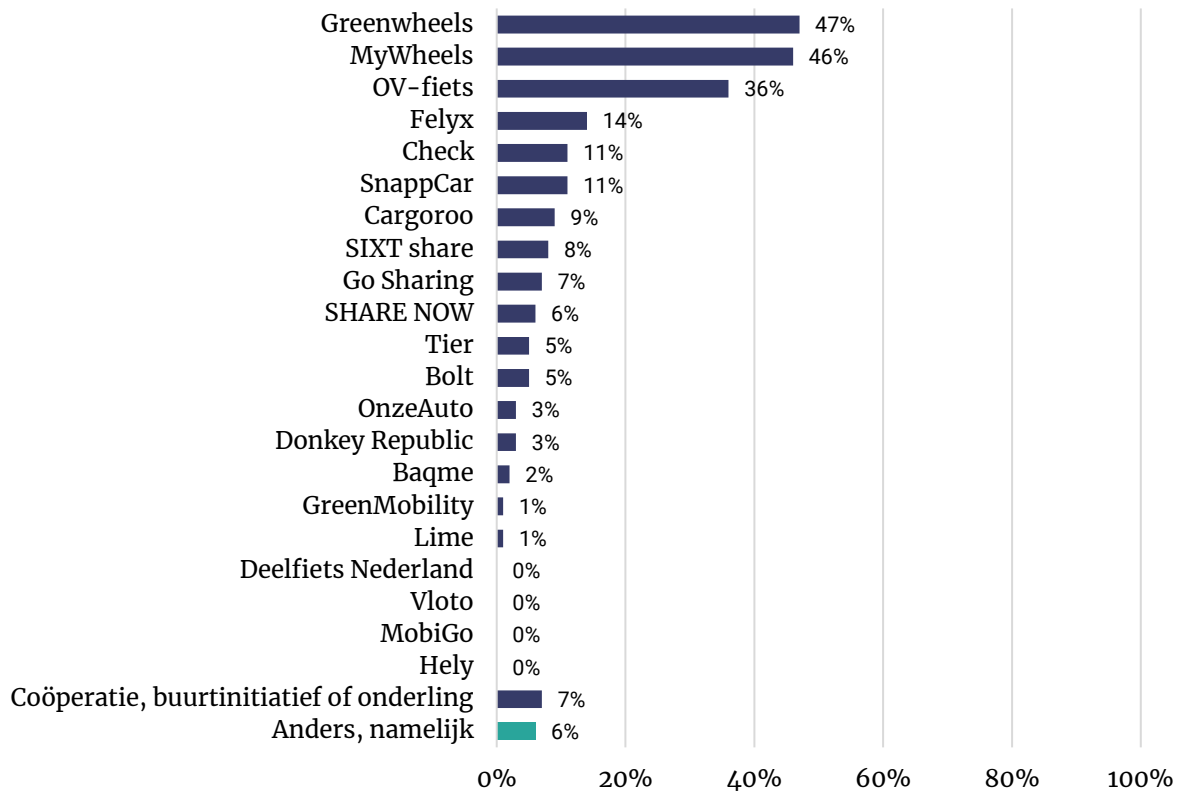
A.1 Profiel van de respondenten (aanbieders)

De aanbieders BAQME, Bolt, Bondi, Cargoroo, Check, Vereniging Deelauto, Diks, Donkey Republic, Dott, Felyx, Flickbike, Free2Move, Go-Sharing, Greenwheels, Hely, MobiGo, Mywheels, Onze Auto, SIXT, Snappcar, Tier, Urbee en Vlotto zijn gevraagd om de uitnodiging voor deelname aan het landelijk gebruikersonderzoek te verspreiden onder de gebruikers die het afgelopen jaar gebruik hebben gemaakt van deelmobiliteit. Daarmee is de vragenlijst landelijk verstuurd, maar niet alle aanbieders zijn landelijk beschikbaar.

Figuur geeft de aanbieders weer, waar respondenten het afgelopen jaar gebruik van hebben gemaakt. Indirect hangt dit samen met het aandeel respondenten dat door aanbieders is uitgenodigd. Dit gaat niet om het marktaandeel. De aantallen hangen daarnaast samen met het moment van uitnodigen en de wijze waarop aanbieders hebben uitgenodigd. De figuur laat daarmee de verhouding van gebruikers in de onderzoeksgroep zien.

Bij de interpretatie van de figuur dient er rekening te worden gehouden met het feit dat één respondent gebruik kan maken van meerdere aanbieders. Zes op de tien (60%) respondenten maken gebruik van twee of meer aanbieders van deelfervoer.

Figuur A1 - Van welke aanbieders van deelvervoer heeft u het afgelopen jaar gebruikgemaakt? Meerdere antwoorden mogelijk (n=5.733)¹³



¹³ Niet alle getoonde antwoordopties zijn vanaf de start van het veldwerk aan de respondenten getoond. Zo zijn onder andere MobiGo en Hely na een aantal dagen veldwerk toegevoegd. Gebruikers van deze aanbieders hadden daardoor in de eerste dagen van het veldwerk enkel de mogelijkheid de aanbieder via anders, namelijk op te geven. Het is ook mogelijk dat een respondent door het ontbreken van de antwoordoptie de aanbieder helemaal niet heeft genoemd. Hier dient rekening mee te worden gehouden bij de interpretatie van de figuur. Aanbieders genoemd onder anders, namelijk zijn bijgeteld in de antwoordopties in de figuur. Daarnaast is het goed mogelijk dat aanbieders als OnzeAuto en MobiGo vaker zijn genoemd, maar door respondenten onder de antwoordoptie coöperatie, buurtinitiatief of onderling zijn geschaard.

A.2 Profiel van de respondenten

Tabel 1 - Wat is uw geslacht?

	%
Man	57%
Vrouw	39%
Anders	1%
Geen antwoord	4%

Tabel 2 - Wat is op dit moment uw hoogst voltooide opleiding?¹⁴

	%
Laag	2%
Midden	11%
Hoog	83%
Geen antwoord	4%

Tabel 3 - Wat is uw leeftijd?

	%
18-34 jaar	21%
34-49 jaar	32%
50-64 jaar	28%
65+	12%
Geen antwoord	7%

Tabel 4 - Wat is uw totale bruto huishoudinkomen per maand?

	%
Beneden modaal	10%
Modaal	9%
Boven modaal	66%
Dat weet ik niet/wil ik niet zeggen	15%

¹⁴ De hoogst voltooide opleiding is uitgevraagd aan de hand van meerdere antwoordopties en vervolgens samengevoegd tot laag, midden en hoog. Dit is gedaan volgens de indeling van het CBS ([Opleidingsniveau | CBS](#)).

Tabel 5 - Hoe is uw huishouden samengesteld?

	%
Alleenstaand, zonder kinderen	22%
Alleenstaand, met thuiswonende kinderen	6%
Alleenstaand, met uitwonende kinderen	3%
Samenwonend, zonder kinderen	28%
Samenwonend, met thuiswonende kinderen	29%
Samenwonend, met uitwonende kinderen	7%
Anders, namelijk	2%
Geen antwoord	3%

Tabel 6 - Welke beschrijving past het beste bij uw huidige situatie?

	%
Student	3%
Alleen op locatie werken	17%
Alleen thuis werken	4%
Zowel op locatie als thuis werken	59%
Gepensioneerd	11%
Momenteel geen betaald werk	3%
Geen antwoord	3%

Tabel 7 - Wat is de leeftijd van uw jongste thuiswonende kind?

	%
Jonger dan 6 jaar	29%
6 tot 12 jaar	29%
12 tot 18 jaar	26%
18 jaar en ouder	15%
Geen antwoord	1%

Tabel 8 - Wat is de 4-cijferige postcode van uw woonadres? (naar provincie)

	%
Noord-Holland	27%
Zuid-Holland	22%
Utrecht	18%
Gelderland	8%
Noord-Brabant	6%
Overijssel	2%
Groningen	2%
Limburg	1%
Flevoland	1%
Friesland	0%
Zeeland	0%
Drenthe	0%
Geen antwoord	12%

Tabel 9 - Wat is de 4-cijferige postcode van uw woonadres? (naar gemeente)

	%
Amsterdam	20%
Utrecht	12%
Den Haag	8%
Rotterdam	7%
Nijmegen	3%
Amersfoort	3%
Haarlem	2%
Groningen	2%
Eindhoven	2%
Leiden	2%
Arnhem	1%
Delft	1%
Overige gemeenten	37%

Tabel 10 - Welke vervoermiddelen bezit uw huishouden? Meerdere antwoorden mogelijk (n=5.946)

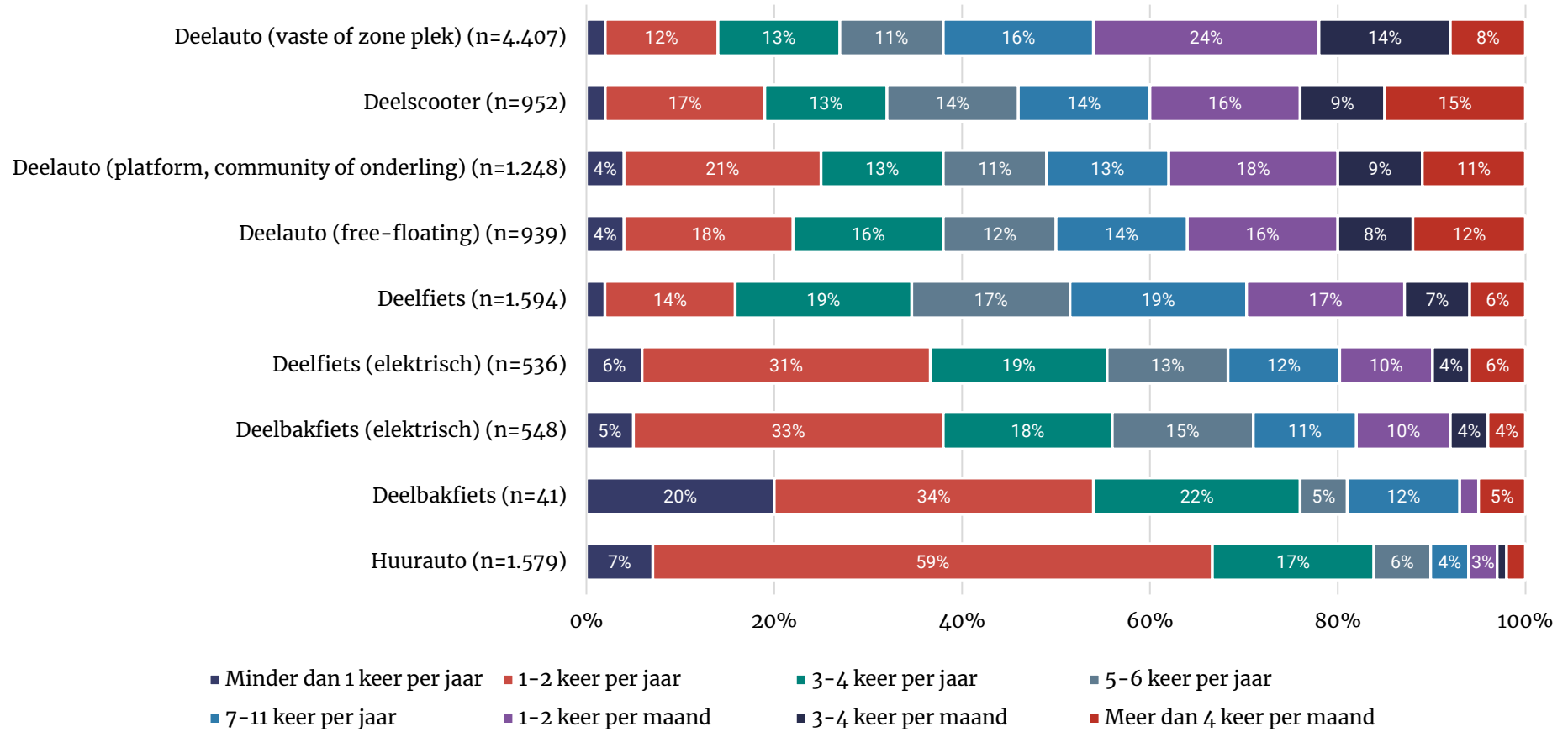
	%
Fiets	87%
Auto (eigendom)	23%
Elektrische fiets	25%
Auto (zakelijke lease)	4%
Motor	4%
Brommer/scooter	4%
Bakfiets	3%
Elektrische bakfiets	3%
Auto (private lease)	2%
Mijn huishouden bezit geen van de bovenstaande vervoermiddelen	4%

A.3 Aanvullende figuren

Tabel 11 - Kruisverband gebruik deelmobiliteit

	Deelauto (vaste of zone plek)	Deelauto (free- floating)	Deelauto (platform, community of onderling buiten eigen huishouden)	Deelfiets (gewoon)	Deelfiets (elektrisch)	Deelscooter	Deelbakfiets (zonder trapondersteuning)	Deelbakfiets (elektrisch)	Huurauto
Deelauto (vaste of zone plek)	-	74%	60%	81%	65%	55%	83%	67%	83%
Deelauto (free-floating)	16%	-	20%	17%	25%	25%	17%	23%	26%
Deelauto (platform, community of onderling buiten eigen huishouden)	17%	26%	-	27%	23%	19%	24%	24%	25%
Deelfiets (gewoon)	29%	29%	35%	-	49%	29%	37%	40%	37%
Deelfiets (elektrisch)	8%	14%	10%	16%	-	23%	22%	19%	11%
Deelscooter	12%	25%	14%	17%	41%	-	17%	19%	18%
Deelbakfiets (gewoon)	1%	1%	1%	1%	2%	1%	-	2%	1%
Deelbakfiets (elektrisch)	8%	13%	11%	14%	19%	11%	20%	-	11%
Huurauto	30%	44%	32%	37%	33%	30%	42%	30%	-

Figuur A2 - Hoe vaak maakte u het afgelopen jaar gebruik van deelvervoer?



Contactgegevens

Ipsos I&O Enschede

Zuiderval 70
Postbus 563
7500 AN Enschede
053 - 200 52 00
KVK-nummer 08198802
nl-info-publiek@ipsos.com
www.ipsos-publiek.nl

Ipsos I&O Amsterdam

Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam
020 - 308 48 00
nl-info-publiek@ipsos.com
www.ipsos-publiek.nl