

The effect of a neighbourhood car sharing initiative on mobility behaviour

Iris Bergers

Master Thesis – Environmental Psychology

s3171515 July 2021 Department of Psychology University of Groningen Examiner/Daily supervisor: Dr. Janet Veldstra A thesis is an aptitude test for students. The approval of the thesis is proof that the student has sufficient research and reporting skills to graduate, but does not guarantee the quality of the research and the results of the research as such, and the thesis is therefore not necessarily suitable to be used as an academic source to refer to. If you would like to know more about the research discussed in this thesis and any publications based on it, to which you could refer, please contact the supervisor mentioned.

Abstract

Background

Electric car sharing holds many benefits. Generally, car sharing is seen as a service to be used by an individual, but it can also be a communal effort, in which a group of people share cars between them. Previous research suggests that inclusion in one's community might be a strong motivator to participate in communal initiatives. Besides communal motives, instrumental, symbolic, affective and environmental motives were expected to influence intentions to car share. These intentions will likely predict the intended behaviour, although habits are generally acknowledged as a moderator on the intention-behaviour relationship.

Aim

We aimed to uncover the effect of communal electric car sharing and compare it to normal non-communal car sharing. Additionally, we aimed to discover which motives predict intentions to car share, and whether intentions to car share and private car use habits influence car sharing behaviour.

Method

We conducted an online questionnaire study on participants of a communal car sharing project and a control group of people who have access to non-communal shared cars. Results and conclusion

Compared to people who car share through non-communal means, participants who share communally had higher intentions to car share and did so more. People who shared communally associated higher communal motives with car sharing. Besides communal motives, instrumental motives were predictive of the intention to car share. This study confirmed that intentions predict car sharing behaviour, but did not find a relationship between private car use habits and car sharing behaviour.

Keywords: car sharing, motives, intentions, habits, communal car sharing

3

The Effect of a Neighbourhood Car Sharing Initiative on Mobility Behaviour

Life as we know it is threatened by the consequences of climate change (McMichael et al., 2006). Worldwide, about 14% of annual anthropogenic greenhouse gas emissions and a quarter of annual CO2 emissions come from transport (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC 2014). In Europe, passenger cars account for 41% of emissions from transport (Transport & Environment, 2018). Car sharing, especially electric car sharing, is often put forward as a promising alternative to private vehicles, which would reduce the impact of passenger transport on the environment.

This is the case because less cars need to be produced, the cars themselves are less polluting and people become more used to owning less cars and using more alternative modes of transportation (Chen & Kockelman, 2016; Giesel & Nobis, 2016; Nijland & van Meerkerk, 2017). At the same time, car sharing can offer collective benefits such as saved parking space in urban areas (Tchervenkov, 2018). The saved space can be used for climate adaptation purposes. At a personal level, car sharing can save time and money compared to using public transport or a personal vehicle (Litman, 2000; Sprei et al., 2019). However, despite increasingly widespread availability of car sharing services throughout the Netherlands, only around one percent of adults participates in car sharing - which includes peer to peer car sharing (Jorritsma et al., 2015). Why is it that people still make so little use of this opportunity?

First, let us look into what motivates people to engage in sustainable consumption behaviour. Historically, consumer behaviour was mainly studied in the context of the 'homo economicus', or people as rational decision-makers (Erasmus et al., 2001). Under the assumption of the consumer as a rational decision-maker, a decision to buy or do something was made after careful deliberation of the functional attributes of a product (Solomon, 2010). In line with this reasoning, car use was mostly explained through the instrumental factors related to owning and driving a car, such as speed, convenience and price (Steg, 2005). Currently, however, consumer behaviour research has moved beyond the idea of the purely rational, economic man. Even widely cited theories such as the Theory of Planned Behaviour (Ajzen, 1991) are being critiqued for not adequately acknowledging the influence of noncognitive processes in decision-making (Bray, 2008). Nataraajan and Bagozzi (1999) distinguished three main shortcomings in mainstream models within consumer behaviour research. The first one is the neglect of the influence of emotions in the decision-making process. The second is the lack of understanding of volition in decision-making. It often seems that consumers do not always act upon their intentions, even though prominent theories assume that behavioural intentions determine behaviours (e.g. Fishbein & Ajzen, 1975; Ajzen, 1991). The third one is that most theories are based on the assumption that people act upon egoistic motives, and thus neglect the influence that altruistic motives could have on consumer behaviours.

All of these shortcomings are now being acknowledged. In 1992, Dittmar offered the idea that material possessions also have value for their symbolic and affective attributes, besides instrumental attributes. In an empirical study on car use, Steg confirmed that instrumental, symbolic and affective motives each play an important role in car use (2005). Motives are factors that influence people's decision-making (Von Borgstede et al., 2018). Instrumental motives include all utilitarian reasons to do something, in this case drive a car. Symbolic motives include the expectation of positive reactions from others and the visibility of usage through the car design, for example. Affective motives denote everything to do with the emotional aspect of driving a car, such as experiencing a feeling of freedom or general enjoyment.

So, we know that instrumental, symbolic and affective motives play a role in the decision to drive a car (Steg, 2005). As noted by Nataraajan and Bagozzi (1999), most

consumer behaviour research rests on the assumption of the egoistic consumer. However, if this assumption was true, many sustainable innovations would not be adopted, as they often have practical downsides compared to non-sustainable alternatives. In the case of electric cars for example, they tend to be more expensive and can lead to insecurity about battery charge and range. Since car sharing is beneficial for the environment, especially when the shared car is electric, environmental motives can be expected to be at play too. Indeed, when Noppers researched motives for adopting sustainable innovations, he distinguished instrumental, symbolic and environmental motives (Noppers et al., 2014). In this study, he measured two different aspects of motives and how strongly each predicted adoption intentions for sustainable innovations, in this case electric cars. Firstly, which attributes people associate with this innovation, and secondly how important they claim these attributes to be in their decision-making process. He discovered that the extent to which participants allocated symbolic and environmental attributes to an electric vehicle was especially predictive of their intention to adopt it, even though participants had rated instrumental and environmental attributes to be the most important to them (Noppers et al., 2014). In 2001, Steg and colleagues showed a similar discrepancy between the importance of certain motives for car use, depending on the context. When it was clear that participants were asked to rate how important different attributes were to the attractiveness of car use, they focused specifically on instrumental attributes. However, under a more ambiguous research task, symbolic-affective attributes became more prominent (Steg et al., 2001).

Taken together, four motives are relevant in mobility-related behaviours and in the adoption of sustainable innovations: instrumental, symbolic, affective and environmental motives. We will test these four motives in the context of car sharing. It could be argued that motives for private car use can work as motives to participate in car sharing too. For example, the enjoyment of driving an electric car is the same in a private vehicle as in a shared electric

car. Some studies have already showcased the relevance of these four motives in influencing the intention to car share (e.g. Balck & Cracau, 2015; Joo, 2017; Münzel et al., 2019; Schaefers, 2012). The mentioned studies mostly focused on car sharing as a service by businesses. In such a business-to-consumer format, usually the cars are accessible to everybody. However, car sharing can be done in a communal setting as well, meaning the cars are shared between a set group of people. This is called closed-group car sharing. Literature on the adoption of innovations in the group context shows that another motive is relevant in motivating people to participate in the adoption of innovations. A study on involvement with neighbourhood energy initiatives highlighted the importance of communal motives in involvement with communal initiatives (Sloot et al., 2019). Communal motives denote the motivation to be involved with one's community. In contrast to what participants cited as their motivations to be involved with the energy initiatives, communal motives were highly related to involvement (Sloot et al., 2019). Since these motives were predictive of initiative involvement, they could play a promising role in motivating people to car share as well. In the case of communal car sharing, people might (partially) be involved because of the opportunity to interact with neighbours. We will look into whether those that share communally are more willing to car share than those who have access to a regular car-sharing service.

As described earlier, motives are factors that influence people's decision-making. Therefore, it could easily be assumed that when the right motives are played into by car sharing businesses or other organisations, people will start to make use of the facility. Some prominent psychological theories assume that behavioural intentions determine behaviours (e.g. Fishbein & Ajzen, 1975; Ajzen, 1991). However, there seems to be an intentionbehaviour gap, which means that when an intention is there to do something, it often does not translate to the actual behaviour (Hassan et al., 2016). Gardner (2009) argues that many correlational studies show that motivation and behaviour correspond, but the extent to which this is due to deliberation is overestimated. He claims that motivation does translate intention into behaviour, but this is not because the intention to do something (which arrived through motivation) makes the action happen. Instead, in stable decision settings, when one behaviour (in his study: driving) repeatedly gets you to your goal, that behaviour becomes automated and is unlikely to change when travel intentions change (Gardner, 2009). In other words, if the behaviour has helped one reach their goal for a while, it will become habituated, and because it helps them reach their goal, it automatically aligns with their motivation too.

Such an automated behaviour is called a habit. Behaviours that are performed many times, especially under similar circumstances, do not require explicit consideration each time they come up (Aarts et al., 1998). Situational cues become linked to the behaviour, bypassing cognitive decision-making processes (Klöckner & Verplanken, 2019). An example of a habit is taking off your shoes when you enter your home. This action happens automatically, it is not preceded by any thought or the explicit intention to take off your shoes when you walk through the door.

Habits have been shown to be very influential in travel-related behaviours (Aarts et al, 1997, 1998; Bamberg & Schmidt, 2003). This can be expected, because many mobilityrelated behaviours take place often, and under similar circumstances. For example, if one usually drives to work in the morning, having the goal of 'going to work' while at home will activate the behaviour which has previously been successful in achieving this goal, namely driving. Other alternatives, such as public transport or biking will not be considered every time this person has to go to work. Indeed, studies showed that with increased travel habit strength, deliberate decision-making decreases when choosing a travel mode (Aarts et al., 1997, 1998).

Habits have been shown to moderate the intention-behaviour relationship in multiple contexts (Danner et al., 2008; De Bruijn et al., 2006; Gardner, 2009), including travel

behaviour (Aarts et al., 1997, 1998; Matthies et al., 2002). It seems to be the case that intentions can predict behaviour when this behaviour is not frequently performed, and performed in differing contexts (Danner et al., 2008). However, in the case of mobility-related behaviours, the behaviour is often habitualised, and in this case intentions do not predict behaviour anymore (Danner et al., 2008). It is thus a moderating effect, as the intentionbehaviour relationship has a different strength depending on the habit strength. It may seem like a mediating effect, where intention leads to habit formation and this enforces the behaviour, but as argued by Gardner, once a habit is established as a result of goal-directed intentions, it will align with intentions automatically (2009). However, when motivation or intentions change, for example to the intention to travel more sustainably, this "will not influence travel behavior since the individual act[s] in accordance with their habit not their motivation" (Eriksson et al., 2008). For this reason, habits do not act as a mediator between intentions and behaviours.

The previously described studies showed that after a certain travel mode was chosen a few times, this became an automatic behaviour when the same goal was activated (e.g. traveling to university or work) (Aarts et al., 1998; Danner et al., 2008; Gardner, 2009). To our knowledge, habits have not been researched in the context of car sharing, but a similar pattern can be expected. In this case, strong private car use habits will hinder the effect of intentions to car share on the actual car sharing, and weak private car use habits will allow for intentions to car share to be translated to the behaviour. Since most people are not using car sharing infrastructures yet (Jorritsma et al., 2015), many travel-related habits revolve around private car use. Therefore, these habits should be broken, in order to increase the chance that people will start car sharing when they intend to do so.

In conclusion, four different motives seem to be promising in mobility-related behaviours and the adoption of sustainable innovations. These are instrumental, symbolic, affective and environmental motives. In this study, the influence of these motives on the intention to car share will be researched. Moreover, because communal motives have been shown to be very influential in involvement with sustainable community initiatives, we will look into whether these motives could be a motivator for car sharing as well. We expect people who are involved in a communal car sharing initiative to make more use of the shared car, and less use of their private car, than those who have access to a regular, non-communal, car sharing system. Moreover, the impact of private car use habits on the relationship between intentions to car share and car sharing behaviours will be measured. Since habits have been shown to be very influential in travel-related behaviours and are generally acknowledged as a moderator in the intention-behaviour relationship, it would be very beneficial to break private car-use habits. The proposed model can be seen in Figure 1.

Figure 1

Conceptual Model



These questions will be answered by studying a communal car sharing initiative called "Auto van de Straat" and contrasting findings with people who have access to non-communal shared cars. In this intervention, three streets are provided with two electric cars to share in a closed group for a duration of six months. Participants are encouraged to actively engage with the cars and their neighbours through a competition to win a six-month extension of the cars. A questionnaire will be taken by the participants pre- and post-intervention (Appendix A and B), and once by the control group (Appendix C). The last purpose of this study is to uncover whether this type of initiative decreases private car use and private car use habits within

participants. If our assumptions about the effect of communal sharing are true, the shared cars would be used be used by the project participants, meaning their private cars are needed less and their travel mode habits will be broken.

The following are the research questions of this study:

- 1. Does participation in a communal car sharing project influence mobility behaviour relating to a private vehicle?
- 2. Do participants of a communal car sharing project use the shared car more, instead of their private car, than people who have access to non-communal shared cars?
- 3. Which motives predict the intention to car share?
- 4. Do private car use habits moderate the effect of intentions to car share on car sharing behaviour?

H1a. Private car use habits are stronger in the baseline measure than in the post intervention measure.

H1b. Private car use is higher in the baseline measure than in the post intervention measure.

H2. The communal car sharing intervention will lead to higher use of a shared car and less use of a private car, in comparison to the control group.

H2a. People with access to a shared car through a communal initiative have higher intentions to car share than those who have access to a shared car through other formats.H2b. Private car use habits are stronger in the control group than in communal car sharing participants, after the intervention.

H2c. Private car use is higher in the control group than in communal car sharing participants, after the intervention.

H2d. Shared car use is lower in the control group than in communal car sharing participants, after the intervention.

H3a. Instrumental motives are positively related to the intention car share.

H3b. Environmental motives are positively related to the intention to car share.

H3c. Symbolic motives are positively related to intention to car share.

H3d. Affective motives are positively related to the intention to car share.

H3e. Communal motives are positively related to the intention to car share.

H3f. People who have access to a shared car through a communal initiative attribute

higher communal characteristics to car sharing than those who have access to a shared car through other facilities.

H4a. Private car use habits are negatively related to car sharing behaviour.

H4b. Intentions to car share are positively related to car sharing behaviour.

H4c. When private car use habits are strong, the effect of intention to car share on car sharing behaviour is weak.

H4d. When private car use habits are weak, the effect of intention to car share on car sharing behaviour is strong.

H4e. Private car use habits moderate the effect of intention to car share on behaviour.

Methodology

Participants

The intervention group consisted of 27 (13 male, 14 female) Auto van de Straat participants, from three different streets in the province of Gelderland, the Netherlands. The locations of the project were Nijmegen, Westervoort and Renkum, each from a different type of neighbourhood. 11 Participants came from Nijmegen, 7 from Westervoort and 9 from Renkum. The control group consisted of 48 people (29 male, 19 female), who were recruited by going door-to-door in similar streets as the ones in the intervention, and through social media channels of an environmental organisation. All participants in the control group had access to a shared car, either through commercial or private platforms, or via family or friends. The mean age of the intervention group was 54.40 years (SD = 10.95), and that of the control group was 45.08 years (SD = 13.24). All participants had a drivers licence and were over the age of eighteen.

The study was approved by the Ethics Committee of the Behavioural and Social Sciences faculty of the University of Groningen. All participants voluntarily consented to participation in the study after being presented with an informed consent form at the start of the questionnaires.

Procedure

There were two data collection waves for the intervention group; one at the start of the intervention and one a few months later. The control group only had one wave of data collection, about midway between the two waves of the intervention group. Data collection was done through online questionnaires.

In the first wave, the intervention group was asked about their demographics, car ownership and car usage, car use habits, motives for car sharing and intentions to car share. At the end of the questionnaire, participants were asked to note their birthdate, in order to be able to match their second set of answers to the first. The second wave of measurement included the same questions about car ownership and usage, so as to measure a change in behaviour after the intervention. Additionally, we measured private car use habits and shared car use. The control group filled out a questionnaire that included all measures from the two waves of the intervention group, although some questions that were not needed for the main hypotheses were left out. Lastly, two questionnaires ended with four statements about values, but these were not used for any analysis, thus they will not be discussed further (Steg et al., 2014).

Materials

All questionnaires started with questions regarding demographics. These included gender, age, place of residence, total income of the household and household composition.

Next, car ownership and private car use was measured. Unfortunately, a mistake in the skip logic function of the questionnaire software prevented people to be able to fill out the same questions about their second cars. To measure private car use, participants were asked how often they used their cars and the average amount of kilometres driven per month (in the first wave of the intervention group, this regarded pre-COVID times, in the second wave it was about the current situation). Participants were also asked to fill out what they mostly used their private vehicle for. The same questions were provided for shared car use.

Intention to car share was measured using five statements on a 5-point Likert scale ranging from "completely disagree" to "completely agree". An example statement is "I intend to make use of the shared car". Two statements were reverse-scored to prevent acquiescence. These statements were adapted from Joo (2017) and Hamari et al. (2015). Internal consistency was very high, Crohnbach's $\alpha = .928$, so this was computed into one variable.

Private car use habits were measured using 12 items adapted from the Self-Report Habit Index (Verplanken & Orbell, 2003). This scale focuses on repetition and automaticity of a behaviour, and the extent to which it expresses one's identity. It was shown to have high internal and test-retest reliability (Verplanken & Orbell, 2003). In this study, Crohnbach's α was .954, so the scale was computed into one variable.

Motives for car sharing were based on Noppers et al. (2014) and Steg (2004). Noppers showed that especially people's evaluations of attributes were predictive of intention to adopt a sustainable innovation (2014), so the statements were created to reflect this aspect of

motives. In total, 16 statements were created on a 5-point Likert scale ranging from "completely disagree" to "completely agree". These reflected instrumental, symbolic, affective, environmental and communal motives. Crohnbach's α was .766 for instrumental motives, .662 for symbolic motives, .607 for affective motives and .873 for communal motives. The Crohnbach's α of symbolic and affective motives were not very high, but still acceptable to be made into one variable. For environmental motives, some of the statements were not included in all questionnaires, thus they could not be used for a reliability analysis or merged into one variable. Therefore, environmental motives were simply represented by the statement "car sharing is good for the environment".

Analyses & Design

The study had a quasi-experimental design, as there was no random allocation of participants to either the intervention or the control group. The dependent variables were intentions to car share, car sharing behaviours, private car use and private car habits. The independent variables were motives, car sharing intentions and private car use habits. In analyses which required comparisons of means, the factor was either the group (intervention group or control group) or the time (before or after the intervention).

The responses for the control group were split into two groups, one with people who own a car (the control group which was previously described), and one with people who do not own a car. Through the social media channels of the environmental organisation, many participants were recruited who did not own a car and solely relied on car sharing. Because this is not very reflective of the general Dutch population, or comparable to the intervention group, they were put into a separate group to be used for additional analyses (N = 42).

In order to answer the research questions, statistical analyses were done using SPSS version 23. The difference between private car use habits and private car use of Auto van de Straat participants before and after the intervention will be tested with repeated measures

MANOVA tests. When the assumptions of parametric testing are not met, a Friedman test is used. The difference in motives, intentions, car use, habits and car sharing behaviour between people who car share communally and those who do not are tested with between-subjects MANOVA tests. However, when the assumptions of parametric testing are not met, a Kruskal-Wallis test will be performed. For the between-subjects MANOVAs, data from the post-intervention measurement is used from communal car sharing participants (except for intentions, which were measured in the baseline measure), because in the baseline measure they did not have access to a shared car yet.

The hypotheses regarding the relationship between motives and intention to car share are tested with a multiple linear regression analysis on data from both Auto van de Straat participants and the control group (total N = 75).

The influence of intentions and private car use habits on car sharing behaviour will be tested with a multiple linear regression analysis. To test the moderating effect of habits on the intention-behaviour relationship, a moderator analysis will be done with Hayes' PROCESS macro for SPSS (Hayes, 2013; Hayes & Rockwood, 2017). For these analyses, the private car use habits of communal car sharing participants are used from the end of the intervention, because this is the time point at which their shared car use was also measured. These analyses are also run on data from both Auto van de Straat participants and the control group (total N = 75).

For hypotheses relating to shared car use, only the Likert-scale statement is used as the behavioural measurement, as this provides an image of the quantity of trips made and is less likely to provide a skewed picture of how much either the private car or shared car was driven. To illustrate, if one were to go on a far trip for a few days once in a month, for which a shared car is not so suitable, the kilometre count would make it seem that their private car was used more, even though daily short trips were made with the shared car that same month.

Results

In Table 1, the descriptive statistics can be found for the motives associated with electric car sharing by the different groups; the communal car sharing project participants, the control group with cars and the control group without cars. In Table 2, the descriptive statistics can be found for all other variables in the three different groups.

Table 1

Crown	Instrumentel		Symbolio		Affactive		Environmentel		Communal	
Group	Instrumental		Symbolic		Anective		Environmental		Communal	
	Μ	SD	Μ	SD	Μ	SD	Μ	SD	Μ	SD
Project	3.29	.45	3.80	.46	3.42	.53	4.44	.58	4.20	.59
participants										
(n = 27)										
Control group	2.80	.80	3.33	.78	2.81	.82	3.79	.92	2.72	1.04
car owners										
(n = 48)										
Control	3.80	.59	3.78	.66	3.36	.58	4.00	.83	2.75	1.05
without cars										
(n = 42)										

Descriptive Statistics for Motives

Table 2

Descriptive Statistics for Intentions to Car Share, Private Car Use Habits, Private Car Use

and Shared Car Use

Group	Intentions		Private Car Use		Private Car Use		Shared Car Use	
	to Car Share		Habits					
	М	SD	М	SD	М	SD	М	SD
Project	4.06	.58	2.22	1.06	2.85	1.03	2.48	.98
participants (n =								
27)								
Control group	2.85	1.17	2.53	.99	2.96	.82	1.43	.75
car owners (n =								
48)								
Control without	4.54	.64					2.79	.84
cars $(n = 42)$								

Note. Private car use habits, private car use and shared car use of project participants are post-

intervention values.

Impact of the Communal Car Sharing Project on Participants

Private car use habits were expected to decrease during the communal car sharing project in project participants. This was not the case, no difference was found in the private car use habits of AVDS participants between the baseline measure (M = 2.38, SD = .98) and the post intervention measure (M = 2.31, SD = .98; Wilk's Lambda = .99, F (1, 25) = .19, p = .669).

As expected, we found a significant difference in car use of Auto van de Straat participants between the baseline measure (M = 3.38, SD = .57) and the post-intervention measure (M = 2.96, SD = .87, X^2 (1) = 6.400, p = .011). As can be seen in Figure 2, participants used their private cars less after the intervention as compared to before.

Figure 2

Private Car Use (+/- 1 S.D)



Comparing the Communal Car Sharing Initiative to Control Group of People with Access to Non-Communal Shared Cars

As expected, the difference between intentions to car share between participants of the communal car sharing project and the control group was significant (H (1) = 18.89, p < .001). So, people with access to a shared car through a communal initiative had higher intentions to car share than those who have access to a shared car through other formats (see Figure 3).

Contrary to what we expected, there was no significant difference in private car use habits between the control group and the communal car sharing participants after the intervention (H (1) = .78, p = .38). Similarly, the control group did not use their private car more than communal car sharing participants after the intervention (H (1) = .043, p = .84). Both of these findings were not in accordance with the predictions.

As expected, there was a statistically significant difference in shared car use between the communal car sharing participants and the control group (H (1) = 19.57, p < .001). As can be seen in Figure 4, communal car sharing participants used the shared car more than people who have access to a shared car through other formats.

Figure 3

Figure 4



A final difference between the communal car sharing participants and the control group was that the former associated higher communal attributes with car sharing (H(1) = 30.62, p < .001), see Figure 5. This was in line with our predictions.

Figure 5

Communal Motives for Car Sharing (+/- 1 S.D.)



Explorative Analyses

For additional insights, we did an explorative analysis of the difference in intention to car share and shared car use between the communal car sharing participants and the control group without cars. Not surprisingly, people who do not own a car had higher intentions to car share than those who do own a car and have access to a shared car through a communal initiative, as can be seen in Figure 6. This was a statistically significant difference (H (1) = 12.21, p < .001). There was no statistically significant difference in shared car use between these groups (H (1) = 1.30, p = .255).

Figure 6

Intention to Car Share AVDS and Control Without Cars (+/- 1 S.D.)



Influence of Motives on Intention to Car Share in AVDS Participants and Control Group

Five different motives were expected to positively predict intentions to car share. These motives were instrumental motives, symbolic motives, affective motives, environmental motives and communal motives. In Table 3, the individual contributions of the motives to the explanation of variance of intentions is shown. As expected, instrumental motives and communal motives both positively predicted intention to car share. However, contrary to expectations, symbolic, affective and environmental motives did not predict the intention to car share, although symbolic motives did show a trend effect. With all five motives included, there was a good fit of the model, F(5,69) = 19.45, p < .001, R² = .585. So, taken together the motives can predict intentions to car share, but they cannot all individually predict indentions to car share. The correlations between intentions to car share and the motives can be found in Table 4, nearly every motive is significantly correlated to each other and to intentions to car share.

Table 3

Regression Coefficients of Motives on Intentions to Car Share

Motives	В	SE	t	р	95%CI
Instrumental	.62	.60	-1.26	.000	[-1.95, .44]
Symbolic	.36	.19	1.91	.060	[02, .74]
Affective	22	.20	-1.12	.268	[62, .17]
Environmental	.07	.12	.59	.556	[17, .31]
Communal	.41	.17	3.56	.001	[.18, .64]

Note. CI = Confidence Interval.

Table 4

Correlations between Motives and Intentions to Car Share

Va	riables	1	2	3	4	5	6
1.	Intentions	-					
2.	Instrumental	.628*	-				
3.	Symbolic	.591*	.506*	-			
4.	Affective	.547*	.657*	.697*	-		
5.	Environmental	.317*	.213	.312*	.423*	-	
6.	Communal	.677*	.526*	.641*	.651*	.433*	-

Note. All data from both the AVDS participants and the control group were used for this

analysis. Total N = 75.

* p < 0.01

Moderating Effect of Private Car Use Habits on the Relationship between the Intention

to Car Share and Actual Car Sharing Behaviour

Taken together, intentions to car share and private car use habits were predictive of car sharing behaviour (F(2, 75) = 14.08, $R^2 = .281$, p < .001). The model can be seen in Figure 7.

We expected intentions to be positively related to car sharing behaviour. This was indeed the case. Additionally, we expected private car use habits to be negatively related to car sharing behaviour. No relationship was found here.

Figure 7

Effects of Intentions and Habits on Car Sharing Behaviour.



Last we expected that the relationship between intentions and car sharing behaviours would be impacted by private car use habits. That is, we expected that the effect of intentions on car sharing behaviour would weaken when private car use habits were stronger. So, intentions would lead to car sharing behaviour under the condition that private car use habits were weak. However, the multiple linear regression showed no relationship between the moderator variable (private car use habits) and the outcome variable (car sharing behaviour). This should have been the case if there was a moderating effect in place. This indicates that there was no moderation of habits on the intention-behaviour relationship in this study.

Discussion

Electric car sharing holds many benefits, including decreased emissions from transport and saved parking space (Chen & Kockelman, 2016; Giesel & Nobis, 2016; Nijland & van Meerkerk, 2017; Tchervenkov, 2018). Therefore, it would be highly beneficial to promote electric car sharing on a larger scale. From literature on neighbourhood energy initiatives, we know that involvement with one's community can be a strong motivator to get involved with an initiative (Sloot et al., 2019). This motive has, to our knowledge, not previously been studied in the context of car sharing. The first purpose of this study was to uncover the effects of a communal car sharing initiative on the private car use of participants, and to compare the effects of this initiative to potential car sharers who share through non-communal means. The second purpose of the study was to uncover how car sharing behaviour can be explained. Four motives were distinguished from literature on private (electric) car ownership and use, which were expected to predict intentions to car share too. These motives were instrumental, symbolic, affective and environmental motives (Noppers et al., 2014; Steg, 2005). As mentioned before, communal motives were also expected to be relevant for car sharing, although these had only previously been studied in the context of community energy initiatives (Sloot et al., 2019). Intentions to car share, in turn, were expected to predict car sharing behaviours. Finally, private car use habits were expected to negatively influence car sharing behaviour, and to moderate the effect of car sharing intentions on actual car sharing behaviour.

Participants of this study were all participants in a communal car sharing initiative called "Auto van de Straat". In this project, people from three different Dutch streets got to share two electric cars between them, in a closed-group setting for the duration of six months. The control group consisted of people who had access to a shared car through other, non-communal means.

During the communal car sharing project, private car use of Auto van de Straat participants decreased, as was expected, because trips made by shared car could replace trips made by private car. It was assumed that decreased car use would go hand in hand with decreased private car use habits, but the latter did not change significantly during the project. It seems that automaticity of private car use was not impacted by the intervention, even though the frequency of private car use decreased. Indeed, generally, habits are known to be hard to break, especially when the decision-making setting remains constant (Danner et al., 2008). It is quite possible that people upheld their private car use habits, while also taking the shared car for less habitualised trips, such as a day's outing or a visit to the dentist. This way, private car use can go down, while general private car use habits stay in place, because regular trips such as work commutes or trips to the supermarket continue to be made by private vehicle. At the same time, because habits are so slow to change, it could be the case that this six-month period has allowed people to consciously start deciding to use the shared car instead of their private vehicle, but this has not become automated yet due to insufficient time.

When comparing mobility behaviours of participants of a communal car sharing intervention to people who have access to shared cars through non-communal means, some interesting discoveries were made. In line with our hypothesis, people who had access to communal shared cars had higher intentions to use them then did people who shared cars through non-communal means. We propose that this is the case because the motivation to be involved with one's community could be very relevant for involvement with community initiatives, as found by Sloot and colleagues (2019) in the case of energy initiatives. Therefore, if the car sharing initiative offers an opportunity for increased involvement with one's community, people might be more inclined to participate than when there is no communal aspect to the sharing (for example in case of a business-to-consumer open sharing platform).

Besides higher intentions to car share, participants from a communal car sharing initiative also used the shared cars more than people from the control group. The same reasoning can be applied for this as for the difference in intention to car share. To make sure that the communal aspect of a closed-group sharing initiative is indeed the reason for the differences, future research might compare the effects of different car sharing methods, which are as similar as possible, but one is in a communal setting, the other in a business-toconsumer format where no interaction with peers is required.

Contrary to expectations, participants of the communal car sharing project did not use their private car less at the end of the intervention than the control group did. It might be logical to assume that project participants used their private car more than the control group did when the intervention started, but this was not the case. More likely, the shared cars were used for other purposes than the private car, leading to no significant differences in private car use between the groups. Similarly, no differences were found in private car use habits between participants of the communal car sharing project and the control group.

Of course, in the long run, car sharing is only beneficial if it replaces private car use. As said, private car use habits did not change over time in project participants, and their private car use and private car habits were not significantly different from that of the control group. This gives the impression that the shared cars might become an addition to their private car use, instead of a replacement. This would of course be counterproductive, if the goal is to free up parking space for more green areas. Therefore, it would be highly relevant to uncover the processes that make one shift away from private car use and towards shared car use, rather than adding the shared car onto their regular driving routine. Besides the main control group of this study, some analyses were also done using data from a control group of people who did not own a private car. These people intended to use the shared car available to them more than the people in a communal sharing initiative. Future research could look into whether not owning a car leads to higher intentions to car share, or if people who think positively of car sharing in general are more likely to get rid of their car.

Different motives were expected to be relevant for the intention to use a shared car for all participants of this study. Motives were measured by assessing the extent to which participants attributed certain characteristics to car sharing, for example: "using a shared car saves me money". Firstly, instrumental motives were predictive of the intention to car share, meaning that when car sharing was associated with positive attributes regarding price, time saving, parking efforts, flexibility and availability of the cars they had a higher intention to use a shared car. This is in accordance with literature on private car use (Steg, 2005).

However, previous studies showed that private (electric) car use is not just motivated by instrumental motives, but also by symbolic, affective and environmental motives (Steg, 2005; Noppers et al., 2014). We expected, therefore, that people who associate higher symbolic attributes (e.g. the shared car as a status symbol), affective attributes (e.g. the pleasure obtained from car sharing or driving) or environmental attributes (e.g. the idea that car sharing is good for the environment) with car sharing would be more willing to make use of shared cars. Contrary to our expectations, affective and environmental motives were not found to be predictive of the intention to car share in this study. We found only a trend effect for the relationship between symbolic motives and the intention to use a shared car.

Possibly symbolic motives are less influential for car sharing than for private vehicle ownership, because an object you do not own is less likely to be seen as a status symbol or something that expresses you as a person. This reasoning could be studied in future research.

Affective motives on the other hand denote everything to do with the emotional aspect of driving a car, such as experiencing a feeling of freedom or general enjoyment. It could be the case that they were not found to be predictive of intentions to car share because a shared car might be seen more as a practical object and is only used when needed, whereas private cars are driven for enjoyment purposes too. The emotional experience of car sharing could be studied in future research.

The effect of environmental motives on the intention to car share was not found in this study. One explanation for this could be that it might be easier to swap a gas-driven private

car for an electric one, than it is to transition to a shared car instead of a privately owned one. Hence, associating positive environmental outcomes with an electric car translates better to the intention to buy an electric car, than the same process does with car sharing, because the former is more low-effort.

Additionally, we studied the effect of communal motives on car sharing intentions. As stated before, from literature on community energy initiatives, we know that communal motives can be a motivator to join such an initiative. Therefore we expected people who associated higher communal aspects with car sharing, for example the idea that it would lead to enjoyable interactions with neighbours, to be more inclined to car share. This was indeed the case, similar to previous findings on community energy initiatives (Sloot et al., 2019).

Moreover, as expected, this study showed that participants in a closed-group car sharing intervention associate higher communal outcomes with car sharing than people who have access to non-communal shared cars, such as through an open platform. Importantly, these same motives were also predictive of the intention to car share. This means that people might see communal car sharing as a way to get more involved in their community, and this works as a motivator to join at the same time.

Finally, the impact of both intentions and private car use habits on car sharing behaviour was researched. Intentions were predictive of car sharing behaviour, this was according to expectations and is in line with many prominent psychological theories (e.g. Ajzen, 1991). Private car use habits were expected to negatively impact car sharing behaviours and to decrease the impact of intentions to car share on actual sharing behaviour. Habits are defined as automated behaviours, which are activated by a specific cue and are very much tied to their decision-making context (Verplanken & Orbell, 2019). Previous studies showed habits to be influential in mobility-related behaviours (e.g. Aarts et al., 1997) and to moderate the effect of intentions to use a certain mode of transport on the actual use of this mode of transport (e.g. Danner et al., 2008). However, this was not confirmed by this study. No relationship between private car use habits and car sharing behaviours was found. It could be the case that one drives a private car versus a shared car in different decision-making contexts. For example, if the private car is always used for commuting to work and for doing groceries, the next time one of these goals needs to be accomplished, the shared car will not be considered as a possibility. However, when a less habitualised trip needs to be made, such as a museum visit, all options might be considered and the shared car could be picked instead of the private car. Future research might seek to confirm that shared cars are indeed used for different purposes than private cars. Additionally, it could be interesting to see if the use of a private car originates from different decision-making contexts than use of a shared car.

Limitations

A few things need to be kept in mind when interpreting the results from this study. First, groups were not randomly allocated and participation in the study was completely voluntary. It would make sense for the participants of the communal car sharing initiative which were most involved with the project to take the surveys as well, leading to volunteer bias. If all participants that were signed up for the project had completed both surveys, it would be very likely that the effects of the project would be less pronounced than they now seem to be. The same can be said about the control group, which was largely recruited by going door-to-door in streets where shared cars were available. Although the relevance was explained of everybody filling out the survey, no matter if one ever used the shared car, most likely the people most enthusiastic about car sharing were more inclined to participate. This would however also skew the data from the control group towards the idea that people are more involved with car sharing in general, so perhaps the difference with the communal car sharers would stay similar. The second limitation is sample size. A total of 75 participants were used to test most of the hypotheses, except for H1a and b, which were tested on just 27 project participants. This sample size is large enough to discover some trends, but in order to draw strong conclusions about these findings, larger sample sizes would be necessary. In an underpowered study such as this one, there is more chance of significant results to be false positives.

The third major limitation of this study is the fact that there were more differences between the set-up of the communal car sharing project and the other means of car sharing from the control group, than just whether it was closed-group or not. Participants of Auto van de Straat, the communal car sharing initiative under study, were encouraged to actively engage with the cars in order to win a six-month extension of the project. This might have influenced the intentions and behaviours of participants, rather than the fact that it was a communal project. There is no way to distinguish between these different aspects but to research car sharing behaviours of many more (potential) car sharers, such as people who share in a closed group, but outside of this specific project.

Fourthly, it is hard to draw firm conclusions about the effect of the separate motives on intentions to car share, because nearly each of the motives is highly correlated to the other ones. This means there is multicollinearity, which makes it very difficult to distinguish the effect of one motive from the effects of another. This raises the question whether we successfully managed to measure distinct concepts, or if people's general feelings towards car sharing were simply reflected in each of the motives, without much contrast between them.

Moreover, internal consistency was rather low for both symbolic and affective motives, so possibly these statements did not represent these constructs accurately.

Fifthly, the pre-measurement at the start of the communal car sharing project asked participants to fill out questions about their private car use before COVID and the second measurement asked about current use (during COVID). This has likely contributed to the

finding that participants used their private car less towards the end of the intervention. Even though the control questionnaires were distributed about two months before the second wave of measurements for project participants, during both periods a lockdown was in effect due to COVID, so it can reasonably be expected that any differences in private or shared car use between these groups were not significantly impacted by the state of COVID-measures.

Lastly, car sharing would be most environmentally friendly if the shared cars were electric. In this study, the main group under study had access to electric cars, but most people in the control group did not. This was difficult to prevent, as there are very little electric shared cars available in the Netherlands as of yet. Of course, this might have influenced people's car sharing behaviours, intentions to car share and motives to car share in this group. In the future, the attention should definitely be on promoting electric car sharing wherever possible.

Practical Implications

As this study showed that the communal motive is a predictor for the intention to share and that people who share communally make more use of the shared cars available to them than people who have access to shared cars through other means, it seems smart to put more focus on the communal aspect of it than is currently done. Generally, car sharing services are promoted by highlighting the practical aspects of it, such as fast travel and low costs. However, when car sharing is done in a communal setting it brings more advantages, such as increased inclusion in one's community and the possibility to improve one's community (Sloot et al., 2019). Closed-group car sharing is not done on a wide scale yet, in the Netherlands most car sharers do so through business-to-consumer models and peer-to-peer platforms (Jorritsma et al., 2015), which means there is a market to explore.

This study confirms the idea that car sharing intentions are related to car sharing behaviours. This means that car sharing intentions can be targeted as a tool for behaviour change, in the form of implementation intentions. An implementation intention links a specific cue or context to a behaviour, similar to how habits work, although implementation intentions happen consciously and habits are often subconscious (Verplanken & Orbell, 2019). An example of a relevant implementation intention in the context of car sharing would be "If I go to get my car keys, I will consider whether taking the shared car is also an option", or "If I have to do groceries, I will take the shared car". Such intentions have previously been shown to be effective at changing behaviours and creating stronger habits, maybe even affecting private car use habits in the long run (Prestwich & Kellar, 2014; Orbell & Verplanken, 2010).

Conclusion

In this study we looked at the effects of communal car sharing in a closed-group car sharing initiative on car sharing behaviour and private car use and compared this to the car sharing behaviour and private car use of a control group of people who have access to a shared car through other means. We argued that the communal aspect of a closed-group car sharing initiative positively influences car sharing intentions and behaviour and tested whether communal motives positively predicted car sharing intentions. We found that those who car share communally intend to car share more and make use of the shared cars available to them more than a control group did which had access to non-communal shared cars. Moreover, besides the often-found instrumental motives for car use, we also found communal motives to be predictive of the intention to car share, which in turn predicted actual use of the shared car. Last we tested if the habit of using a private car moderated the effect between the intention to use a shared car and the actual use of the shared car and found that there was no relationship between private car use habits and car sharing behaviour. Based on this study, we would advise practitioners to promote more communal car sharing initiatives and emphasise communal benefits of sharing cars, such as the possibility to improve one's community and become more involved in it, besides the often emphasised instrumental benefits such as price and fast travel.

References

- Aarts, H., Verplanken, B., & Van Knippenberg, A. (1997). Habit and information use in travel mode choices. *Acta Psychologica*, *96*(1-2), 1-14.
- Aarts, H., Verplanken, B., & Van Knippenberg, A. (1998). Predicting behavior from actions in the past: Repeated decision making or a matter of habit?. *Journal of Applied Social Psychology*, 28(15), 1355-1374.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human* Decision Processes, 50, 179–211.
- Balck, B., & Cracau, D. (2015). Empirical analysis of customer motives in the shareconomy (Working Paper No. 2). Otto von Guericke University Magdeburg. <u>https://journals.ub.ovgu.de/index.php/FEMM-WPS/article/view/217/214</u>
- Bamberg, S., & Schmidt, P. (2003). Incentives, morality, or habit? Predicting students' car use for university routes with the models of Ajzen, Schwartz, and Triandis. *Environment and Behavior*, 35(2), 264-285.
- Bray, J. P. (2008). Consumer behaviour theory: approaches and models [unpublished]. Bournemouth University.

http://eprints.bournemouth.ac.uk/10107/1/Consumer_Behaviour_Theory_-_Approaches_%26_Models.pdf

- Chen, T. D., & Kockelman, K. M. (2016). Carsharing's life-cycle impacts on energy use and greenhouse gas emissions. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 47, 276-284.
- Danner, U. N., Aarts, H., & de Vries, N. K. (2008). Habit vs. intention in the prediction of future behaviour: The role of frequency, context stability and mental accessibility of past behaviour. *British Journal of Social Psychology*, 47(2), 245-265.

- De Bruijn, G. J., Kremers, S. P., De Vet, E., De Nooijer, J., Van Mechelen, W., & Brug, J. (2006). Does habit strength moderate the intention–behaviour relationship in the Theory of Planned Behaviour? The case of fruit consumption. *Psychology and Health*, 22(8), 899-916.
- Dittmar, H. (1992). *The social psychology of material possessions: To have is to be*. Palgrave MacMillan.
- Erasmus, A. C., Boshoff, E., & Rousseau, G. G. (2001). Consumer decision-making models within the discipline of consumer science: a critical approach. *Journal of Consumer Sciences*, *29*, 82-90.
- Eriksson, L., Garvill, J., & Nordlund, A. M. (2008). Interrupting habitual car use: The importance of car habit strength and moral motivation for personal car use reduction.
 Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 11(1), 10-23.
- Fishbein, M., & Ajzen, I. (1975). *Belief, attitude, intention, and behavior: An introduction to theory and research.* Reading, MA: Addison-Wesley.
- Gardner, B. (2009). Modelling motivation and habit in stable travel mode contexts. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *12*(1), 68-76.
- Giesel, F., & Nobis, C. (2016). The impact of carsharing on car ownership in German cities. *Transportation Research Procedia*, *19*, 215-224.
- Hamari, J., Sjöklint, M., & Ukkonen, A. (2015). The sharing economy: Why people participate in collaborative consumption. *Journal of the Association for Information Science and Technology*, 67(9), 2047-2059.
- Hassan, L. M., Shiu, E., & Shaw, D. (2016). Who says there is an intention–behaviour gap?
 Assessing the empirical evidence of an intention–behaviour gap in ethical consumption. *Journal of Business Ethics*, *136*(2), 219-236.

- Hayes, F. (2013). Introduction to Mediation, Moderation, and Conditional Process Analysis:A Regression-Based Approach. The Guilford Press.
- Hayes, A. F., & Rockwood, N. J. (2017). Regression-based statistical mediation and moderation analysis in clinical research: Observations, recommendations, and implementation. *Behaviour research and therapy*, 98, 39-57.
- International Panel on Climate Change. (2014). Mitigation of climate change. *Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*.
- Joo, J. H. (2017). Motives for participating in sharing economy: Intentions to use car sharing services. *The Journal of Distribution Science*, *15*(2), 21-26.
- Jorritsma, P., Harms, L. W. J., & Berveling, J. (2015). *Mijn auto, jouw auto, onze auto: Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten*. Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- Klöckner, C. A., & Verplanken, B. (2019). Yesterday's Habits Preventing Change for Tomorrow? About the Influence of Automaticity on Environmental Behaviour. In L.
 Steg & J. I. De Groot (Eds.), *Environmental psychology: An introduction* (2nd ed., pp. 207-216). John Wiley & Sons.
- Litman, T. (2000). Evaluating carsharing benefits. *Transportation Research Record*, 1702(1), 31-35.
- Matthies, E., Kuhn, S., & Klöckner, C. A. (2002). Travel mode choice of women: the result of limitation, ecological norm, or weak habit?. *Environment and Behavior*, *34*(2), 163-177.
- McMichael, A. J., Woodruff, R. E., & Hales, S. (2006). Climate change and human health: present and future risks. *The Lancet*, *367*(9513), 859-869.

Münzel, K., Piscicelli, L., Boon, W., & Frenken, K. (2019). Different business models– different users? Uncovering the motives and characteristics of business-to-consumer and peer-to-peer carsharing adopters in The Netherlands. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 73, 276-306.

- Nataraajan, R., & Bagozzi, R. P. (1999). The year 2000: Looking back. *Psychology & Marketing*, *16*(8), 631-642.
- Nijland, H., & van Meerkerk, J. (2017). Mobility and environmental impacts of car sharing in the Netherlands. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, *23*, 84-91.
- Noppers, E. H., Keizer, K., Bolderdijk, J. W., & Steg, L. (2014). The adoption of sustainable innovations: driven by symbolic and environmental motives. *Global Environmental Change*, *25*, 52-62.
- Orbell, S., & Verplanken, B. (2010). The automatic component of habit in health behavior: habit as cue-contingent automaticity. *Health psychology*, 29(4), 374.
- Prestwich, A., & Kellar, I. (2014). How can the impact of implementation intentions as a behaviour change intervention be improved?. *European Review of Applied Psychology*, 64(1), 35-41.
- Schaefers, T. (2012). Exploring carsharing usage motives: A hierarchical means-end chain analysis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 47, 69-77.
- Sloot, D., Jans, L., & Steg, L. (2019). In it for the money, the environment, or the community? Motives for being involved in community energy initiatives. *Global Environmental Change*, 57, 101936.

Solomon, M. R. (2010). Consumer behaviour: A European perspective. Pearson education.

Sprei, F., Habibi, S., Englund, C., Pettersson, S., Voronov, A., & Wedlin, J. (2019). Freefloating car-sharing electrification and mode displacement: Travel time and usage
patterns from 12 cities in Europe and the United States. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, *71*, 127-140.

- Steg, L. (2005). Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *39*(2-3), 147-162.
- Steg, L., Perlaviciute, G., Van der Werff, E., & Lurvink, J. (2014). The significance of hedonic values for environmentally relevant attitudes, preferences, and actions. *Environment and Behavior*, 46(2), 163-192.
- Steg, L., Vlek, C., & Slotegraaf, G. (2001). Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car. *Transportation research part F: Traffic psychology and behaviour*, 4(3), 151-169.
- Tchervenkov, C., Balać, M., Hörl, S., Becker, H., & Axhausen, K. W. (2018). How much parking space can carsharing save?. Arbeitsberichte Verkehrs-und Raumplanung, 1374.
- Transport & Environment. (2018). CO2 EMISSIONS FROM CARS: the facts. <u>https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2018_04_CO2_emiss</u> <u>ions_cars_The_facts_report_final_0_0.pdf</u>
- Verplanken, B., & Orbell, S. (2003). Reflections on past behavior: a self-report index of habit strength 1. *Journal of Applied Social Psychology*, 33(6), 1313-1330.
- Verplanken, B., & Orbell, S. (2019). Habit and behavior change. In K. Sassenberg & M. L.W. Vliek (Eds.), *Social psychology in action* (pp. 65-78). Springer.
- Von Borgstede, C., Johansson, L., & Nilsson, A. (2019). Social Dilemmas: Motivational, Individual, and Structural Aspects Influencing Cooperation. In L. Steg & J. I. De Groot (Eds.), *Environmental psychology: An introduction* (2nd ed., pp. 207-216). John Wiley & Sons.

Appendix A

Questionnaire wave 1

Start informatie

Beste deelnemer,

Hartelijk dank voor uw interesse in deelname aan ons onderzoek naar autodelen en hoe mensen hierover denken. Deelname aan dit onderzoek zal ongeveer 15 minuten van uw tijd kosten. Dit onderzoek bestaat uit twee metingen. Deze vragenlijst is de eerste meting, over 3 à 4 maanden volgt een tweede meting. Aan het eind van de vragenlijst wordt u gevraagd om uw geboortedatum. Het doel hiervan is dat we uw antwoorden van de eerste en de tweede meting anoniem kunnen linken. U kunt alleen deelnemen als u 18 jaar of ouder bent en in het bezit van een rijbewijs. Onder alle deelnemers die beide vragenlijsten invullen worden twee waardebonnen t.w.v. €15 van bol.com verloot.

Geinformeerde toestemming

Deelname aan dit onderzoek is geheel vrijwillig. Uw toestemming is echter wel nodig. Lees daarom de volgende informatie aandachtig. Daarna kunt u besluiten of u deel wilt nemen. Als u vragen of opmerkingen hebt over de studie, neem dan contact op met Iris via i.m.bergers@student.rug.nl. Als u besluit niet deel te nemen, hoeft u hier geen reden voor te geven, er zullen hier geen negatieve consequenties aan verbonden zijn. U heeft het recht elk moment te stoppen met de studie, ook nadat u toestemming voor deelname heeft gegeven.

Informatie over dit onderzoek

Het onderzoek loopt tussen januari en juni 2021 en wordt uitgevoerd door Iris Bergers, onder begeleiding van de hoofdonderzoeker Dr. Janet Veldstra. Voordat u de studie begint, wordt u gevraagd aan te geven dat u toestemming geeft om deel te nemen aan dit onderzoek. Hierna wordt u gevraagd naar wat informatie over uzelf en uw autobezit en -gebruik. Deze informatie wordt anoniem opgeslagen en zal niet naar uw persoon terug te leiden zijn. Tot slot wordt u gevraagd naar wat u associeert met autobezit en gebruik van deelauto's. Deze vragenlijst invullen zal ongeveer 15 minuten van uw tijd in beslag nemen.

Dit onderzoek is goedgekeurd door de ethische commissie psychologie. Als u vragen of zorgen heeft over uw rechten als deelnemer aan dit onderzoek kunt u de ethische commissie van de GMW faculteit van de Rijksuniversiteit Groningen benaderen via ecp@rug.nl.

U mag altijd vragen stellen over het onderzoek: nu, tijdens de onderzoeksduur en na het eind van het onderzoek. Dit kan u doen door Iris Bergers te mailen op i.m.bergers@student.rug.nl of Dr. Janet Veldstra te mailen op j.l.veldstra@rug.nl.

Data en privacy

De vragenlijst bevat kwantitatieve gegevens, die anoniem worden verwerkt en in vertrouwelijkheid behandeld volgens de regels van de algemene veroderdening gegevensbescherming (AVG). De gegevens worden enkel gebruikt om de onderzoeksvragen te beantwoorden. Sommige persoonlijke gegevens worden gevraagd, zoals geslacht en woonplaats. Omdat alles anoniem wordt verzameld kunnen we deze gegevens niet aan deelnemers koppelen en is het niet mogelijk om iemands antwoorden in te zien. U mag wel een samenvatting van de algemene antwoorden aanvragen na afloop van het onderzoek. De onderzoeker en hoofdonderzoeker zijn verantwoordelijk voor het opslaan en verwerken van de gegevens. De gegevens zullen veilig (onder wachtwoord-bescherming) worden opgeslagen voor in ieder geval vijf jaar na enige publicatie. Anonieme enquêteresultaten kunnen ook opgeslagen worden op het Open Science Framework (gratis online te bezichtigen) door de onderzoeker, na eventuele publicatie in een academisch tijdschrift.

Als u vragen of zorgen heeft over uw privacy, of over het behandelen van uw persoonlijke gegevens, kunt u de Data Protection Officer van de RUG mailen op privacy@rug.nl.

Geïnformeerde toestemming

Ik heb de informatie over het onderzoek gelezen. Ik heb genoeg mogelijkheid gehad om vragen te stellen over het onderzoek. Ik begrijp waar het onderzoek over gaat, wat er van mij wordt gevraagd, welke consequenties deelname kunnen hebben, hoe mijn gegevens worden behandeld en wat mijn rechten zijn.

Ik begrijp dat deelname aan het onderzoek vrijwillig is. Ik kies zelf om deel te nemen. Ik kan elk moment stoppen met deelnemen. Als ik stop, hoef ik hier geen reden voor te geven. Stoppen zal geen negatieve consequenties hebben voor mij.

Hieronder geef ik aan waar ik toestemming voor geef:

O Ja, ik geef toestemming voor het verwerken van mijn persoonlijke gegevens, zoals beschreven in de informatie op de vorige pagina. Ik weet dat ik tot 31-05-2021 kan vragen om mijn data terug te laten trekken en verwijderen.

O Nee, ik geef geen toestemming

Demografische informatie

Tot welk geslacht rekent u uzelf?

- O Man
- O Vrouw
- O Overig

Bent u in het bezit van een rijbewijs?

O Ja

O Nee

Wat is uw leeftijd?

Waar woont u?

0						
()	- P. I +	im	0	~	0	n
\smile	1.10	p 1.1	c	ч	0	

- O Westervoort
- O Renkum

Wat is uw hoogst genoten opleiding?

O lager onderwijs

 lager beroepsonderwijs(LBO, LTS, LEAO, LHNO, huishoud-\ambachts-school, VMBObasisberoepsgericht of kaderberoepsgericht)

middelbaar algemeen voortgezet onderwijs (MAVO, ULO, MULO, 3 jaar HBS\gymnasium\VWO, VMBO-theoretische of gemengde leerweg)

O middelbaar beroepsonderwijs (MBO, MTS, MEAO, BOL, BBL)

 hoger algemeen en voorbereidend wetenschappelijk onderwijs (HAVO, VWO, HBS, MMS. Gymnasium, lyceum)

O hoger beroepsonderwijs (HBO, HEAO, HTS, sociale academie)

wetenschappelijk onderwijs (universiteit)

O anders, namelijk:

Wat is uw netto maandelijkse huishoudinkomen? (wat komt er in totaal op jullie rekening van alle verdieners van het huishouden)

- O Tussen €1000 €2000
- O Tussen €2000 €5000
- O Tussen €5000 €7500
- O Tussen €7500 €10.000
- O Meer dan €10.000
- O Zeg ik liever niet

Uit hoeveel personen bestaat uw huishouden? (het gaat alleen om inwonende gezinsleden, inclusief uzelf)

100 C 100 C 100

	Aantai
Aantal volwassenen (inclusief uzelf)	
Aantal thuiswonende kinderen (zowel ouder als jonger dan 18)	
Totaal aantal mensen met een rijbewijs	

Autobezit en -gebruik

Bent u in het bezit van een auto?

- O Ja, ik heb 1 auto
- O Ja, ik heb 1 lease auto
- O Ja, ik heb twee of meer eigen auto's
- O Ja, een lease auto en een eigen auto
- O Ja, twee of meer lease auto's
- O Nee

De volgende vragen gaan over uw auto('s) (zowel privébezit als lease). In het geval u twee of meer auto's heeft, vult u dan de volgende vragen in over **de auto die u zelf** het meest gebruikt.

Denk aan uw autogebruik vóór COVID.

Hoe vaak gebruikt u uw auto gemiddeld?

- O Minder dan 1 keer per maand
- O 1 3 keer per maand
- O 1 3 keer per week
- O Meer dan 4 keer per week

Welke brandstof gebruikt de auto?

- O Benzine
- O Diesel
- O Biogas
- O Electriciteit
- O Hybride
- O Anders namelijk:

Hoeveel kilometer rijdt u gemiddeld per maand? Een ruwe schatting is prima.

Hoeveel geld denkt u gemiddeld te besteden aan brandstof per maand? Een ruwe schatting is prima.

Hoeveel kost uw auto u gemiddeld per maand (exclusief brandstof)? Denk hierbij aan afschrijving, verzekering, belasting, onderhoud etc. Een ruwe schatting is prima.

Vakanties

Uitstapjes

Anders

Waarvoor gebruikt u de auto het meest?

Woon/werkverkeer

Kinderen wegbrengen

Boodschappen

Bezoek aan familie of vrienden

Wat is ongeveer de afstand van uw huis tot uw auto?

O 1 - 5 meter

O 5 - 50 meter

O 50 - 100 meter

O Meer dan 100 meter

Hoe vaak heeft u moeite een parkeerplek te vinden voor uw auto?

O Nooit

O Een enkele keer

O Soms

O Regelmatig

O Altijd

Mensen pakken vaak de auto automatisch, we willen weten in hoeverre u uw auto automatisch kiest als u ergens naar toe moet. Deze stellingen gaan over alle tripjes waarvoor u de auto zou kunnen gebruiken.

Geef aan in hoeverre u het eens met met de volgende stellingen.

Wanneer ik ergens heen moet, dan is het gebruiken van mijn eigen auto (maakt niet uit welke) iets...

	Helemaal oneens	Oneens	Niet oneens en niet eens	Eens	Helemaal eens
Wat ik regelmatig doe	0	0	0	0	0
Wat ik automatisch doe	0	0	0	0	0
Wat ik doe zonder dat ik mezelf daar aan hoef te herinneren	0	0	0	0	0
Waarvan het gek zou voelen om het niet te doen	0	0	0	0	0
Wat ik doe zonder er over na te denken	0	0	0	0	0
Wat moeite zou kosten om het niet te doen	0	0	0	0	0
Wat in mijn routine zit	0	0	0	0	0
Wat ik doe voordat ik doorheb dat ik het doe	0	0	0	0	0
Wat ik moeilijk zou vinden om niet te doen	0	0	0	0	0
Waar ik niet over na hoef te denken	0	0	0	0	0
Wat typisch 'mij' is	0	0	0	0	0
Wat ik al lang doe	0	0	0	0	0

In het geval dat u twee of meer auto's bezit, is de auto die **u zelf** het meest gebruikt, ook de auto die **in totaal** het meest gebruikt wordt in uw huishouden?

O Ja

O Nee

Ze worden evenveel gebruikt

Beantwoord de volgende vragen over **de auto die u zelf <u>niet</u> het meest gebruikt**. Als u méér dan twee auto's heeft, kunt u zelf een auto kiezen om de vragen over te beantwoorden.

Denk aan uw autogebruik vóór COVID.

Hoe vaak gebruikt u zelf uw tweede auto gemiddeld?

0	Minder	dan 1	keer	per	maand
---	--------	-------	------	-----	-------

- O 1 3 keer per maand
- O 1 3 keer per week
- O Vaker dan 4 keer per week

Welke brandstof gebruikt de auto?

0	Benzine
0	Diesel
0	Biogas
0	Elektriciteit
0	Hybride
0	Anders:

Hoeveel kilometer rijdt u gemiddeld per maand in uw tweede auto? Een ruwe schatting is prima.

Hoeveel geld denkt u gemiddeld te besteden aan brandstof per maand? Een ruwe schatting is prima.

Hoeveel kost uw tweede auto u gemiddeld per maand (exclusief brandstof)? Denk hierbij aan verzekering, belasting, onderhoud etc. Een ruwe schatting is prima.

Vakanties

Uitjes

Anders:

Wat is ongeveer de afstand van uw huis tot uw tweede auto?

O 1 - 5 meter

- O 5 50 meter
- O 50 100 meter
- O Meer dan 100 meter

Waarvoor gebruikt u de tweede auto het meest?

Woon/werkverkeer

Kinderen wegbrengen

Boodschappen doen

Demak		familia	-5	uniondon
Dezuek	adii	lamine	UI	viienuen

Hoe vaak heeft u moeite een parkeerplek te vinden voor uw auto?

- O Nooit
- O Een enkele keer
- O Soms
- O Regelmatig
- O Altijd

Deelinitiatieven

We zijn benieuwd naar de deelinitiatieven die u nog meer gebruikt. Geef hieronder aan hoe vaak u de volgende deelinitiatieven gebruikt.

	Nooit	Zelden	Af en toe	Regelmatig	Altijd
Deelfietsen (bv. OV fiets, deelfiets)	0	0	0	0	0
Deelscooters (bv. GO sharing, Felix)	0	0	0	0	0
Peerby	0	0	0	0	0
Airbnb	0	0	0	0	0
Commerciele deelauto's (bv. GreenWheels, MyWheels, Car2Go, ConnectCar)	0	0	0	0	0
Privé deelauto's (bv. via SnappCar)	0	0	0	0	0

AvdS intenties

De volgende vragen gaan over de deelauto's van Auto van de Straat.

	Helemaal mee oneens	Oneens	Niet eens en niet oneens	Eens	Helemaal mee eens
lk ben van plan gebruik te maken van de deelauto	0	0	0	0	0
Ik kan mezelf in de toekomst de deelauto regelmatig zien gebruiken	0	0	0	0	0
Ik wil de deelauto niet gebruiken	0	0	0	0	0
Ik ben niet van plan de deelauto vaak te gebruiken in de toekomst	0	0	0	0	0
Ik denk dat ik door auto van de straat mijn eigen auto vaker zal zaten staan	0	0	0	0	0

Hoezeer bent u het eens met de volgende stellingen?

Geef aan hoe vaak u denkt de deelauto te gaan gebruiken voor de volgende doeleinden:

		Een enkele			
	Nooit	keer	Regelmatig	Vaak	Heel vaak
Woon/werk verkeer	0	0	0	0	0
Kinderen wegbrengen	0	0	0	0	0
Boodschappen	0	0	0	0	0
Bezoek aan familie of vrienden	0	0	0	0	0
Uitstapjes	0	0	0	0	0
Vakanties	0	0	0	0	0
Korte ritten	0	0	0	0	0
Lange ritten	0	0	0	0	0

Hoe groot acht u de kans dat u na auto van de straat uw eigen auto weg doet en alleen nog gebruik maakt van de deelauto? Dit gaat over de auto die in uw huishouden het **meest** wordt gebruikt.

- O Heel klein
- O Klein
- O Neutraal
- O Groot
- O Heel groot

Hoe groot acht u de kans dat u na auto van de straat uw tweede auto weg doet en alleen nog gebruik maakt van de deelauto? Dit gaat over de auto die in uw huishouden het **minst** wordt gebruikt.

- O Heel klein
- O Klein
- O Neutraal
- O Groot
- O Heel groot

Motieven en associaties auto

Wij willen graag weten hoe u denkt over het bezit van uw eigen auto.

Geef aan in hoeverre u het eens bent met de volgende stellingen.

	Helemaal mee oneens	Oneens	Niet eens en ook niet oneens	Eens	Helemaal mee eens
Een auto bezitten bespaart me geld	0	0	0	0	0
Een auto bezitten scheelt me gedoe met parkeren	0	0	0	0	0
Een auto bezitten scheelt me tijd	0	0	0	0	0
Een eigen auto is altijd beschikbaar wanneer ik hem nodig heb	0	0	0	0	0
Een auto bezitten biedt flexibiliteit	0	0	0	0	0
Mijn auto is milieuvriendelijk	0	0	0	0	0
Mijn auto zorgt voor geluidsoverlast	0	0	0	0	0

Mijn auto zorgt voor positieve reacties van anderen	0	0	0	0	0
Mijn auto past bij mij	0	0	0	0	0
Mijn auto zegt iets over mij	0	0	0	0	0
Mijn auto is comfortabel	0	0	0	0	0
Mijn auto is opwindend	0	0	0	0	0
Een auto bezitten is stressvol	0	0	0	0	0

Wij willen graag weten hoe u denkt over autobezit in het algemeen.

Geef aan in hoeverre u het eens bent met de volgende stellingen.

	Helemaal mee oneens	Oneens	Niet eens en ook niet oneens	Eens	Helemaal mee eens
Een auto bezitten bespaart me geld	0	0	0	0	0
Een auto bezitten scheelt me gedoe met parkeren	0	0	0	0	0
Een auto bezitten scheelt me tijd	0	0	0	0	0
Een eigen auto is altijd beschikbaar wanneer ik hem nodig heb	0	0	0	0	0
Een auto bezitten biedt flexibiliteit	0	0	0	0	0
Een auto is milieuvriendelijk	0	0	0	0	0
Een auto zorgt voor geluidsoverlast	0	0	0	0	0
Een auto zorgt voor positieve reacties van anderen	0	0	0	0	0
Een auto past bij mij	0	0	0	0	0
Een auto zegt iets over mij	0	0	0	0	0
Een auto is comfortabel	0	0	0	0	0
Een auto is opwindend	0	0	0	0	0
Een auto bezitten is stressvol	0	0	0	0	0

Motieven en associaties deelauto

De volgende vragen gaan over hoe u denkt over het gebruik van een (elektrische) deelauto.

Geef aan in hoeverre u het eens bent met de volgende stellingen.

	Helemaal mee oneens	Oneens	Niet eens en ook niet oneens	Eens	Helemaal mee eens
Een deelauto gebruiken bespaart me geld	0	0	0	0	0
Een deelauto gebruiken scheelt me gedoe met parkeren	0	0	0	0	0
Een deelauto gebruiken scheelt me tijd	0	0	0	0	0
Wanneer ik een deelauto nodig heb, is die vaak niet beschikbaar	0	0	0	0	0
Een deelauto gebruiken biedt flexibiliteit	0	0	0	0	0
Een deelauto gebruiken is milieuvriendelijk	0	0	0	0	0
Een deelauto gebruiken zorgt voor geluidsoverlast	0	0	0	0	0
Een deelauto gebruiken zorgt voor positieve reacties van anderen	0	0	0	0	0
Een deelauto gebruiken past bij mij	0	0	0	0	0
Een deelauto gebruiken zegt iets over mij	0	0	0	0	0
Een deelauto gebruiken is comfortabel	0	0	0	0	0

····

gebruiken is stressvol	U	U	U	U	U
Een deelauto gebruiken verhoogt mijn betrokkenheid in de buurt	0	0	0	0	0
Een deelauto gebruiken versterkt de band met mijn buren	0	0	0	0	0

Waarden

Mensen verschillen in wat ze belangrijk vinden in hun leven. Geef hieronder aan in hoeverre de volgende stellingen

een belangrijke leidraad zijn in uw leven.

	Heel onbelangrijk	Niet belangrijk	Neutraal	Een beetje belangrijk	Heel belangrijk
Om plezier te hebben en te genieten van het leven	0	0	0	0	0
Dat iedereen dezelfde kansen krijgt en rechtvaardig behandeld wordt	0	0	0	0	0
Om te natuur te respecteren en het milieu te beschermen	0	0	0	0	0
Om macht en status te hebben	0	0	0	0	0

Nu willen wij weten in hoeverre u denkt dat deze onderwerpen een belangrijke leidraad zijn in het leven van andere

mensen in uw buurt.

	Heel onbelangrijk	Niet belangrijk	Neutraal	Een beetje belangrijk	Heel belangrijk
Om plezier te hebben en te genieten van het leven	0	0	0	0	0
Dat iedereen dezelfde kansen krijgt en rechtvaardig behandeld wordt	0	0	0	0	0
Om te natuur te respecteren en het milieu te beschermen	0	0	0	0	0
Om macht en status te hebben	0	0	0	0	0

In welke mate identificeert u zich met de bewoners in uw buurt?

- O Helemaal niet
- O Niet echt
- O Neutraal
- O Best wel
- O Heel erg

Eind

Ontzettend bedankt voor het invullen van de vragenlijst! Dit was de eerste meting van dit onderzoek. Over een aantal maanden vindt de tweede meting plaats. Zou u hier onder uw geboortedatum kunnen invullen, zodat ik de twee vragenlijsten aan elkaar kan koppelen?

Geboortedatum dd/mm/yyyy:

Als u nog opmerkingen heeft over dit onderzoek, kunt u die hier achterlaten.

Appendix B

Questionnaire wave 2

Start informatie

Beste deelnemer,

Hartelijk dank voor uw interesse in deelname aan ons onderzoek naar autodelen en hoe mensen hierover denken. Deelname aan dit onderzoek zal ongeveer **15 minuten** van uw tijd kosten. U kunt alleen deelnemen als u 18 jaar of ouder bent en in het bezit van een rijbewijs. Het maakt niet uit of u gebruik heeft gemaakt van de deelauto's in uw straat de afgelopen maanden.

Onder alle deelnemers die beide vragenlijsten hebben ingevuld worden twee waardebonnen t.w.v. €15 van bol.com verloot.

<u>Hier onder volgt informatie over het onderzoek en de dataopslag. Onderaan de pagina</u> <u>kunt u toestemming geven voor uw deelname.</u>

Geinformeerde toestemming

Deelname aan dit onderzoek is geheel vrijwillig. Uw toestemming is echter wel nodig. Lees daarom de volgende informatie aandachtig. Daarna kunt u besluiten of u deel wilt nemen. Als u vragen of opmerkingen hebt over de studie, neem dan contact op met Iris via i.m.bergers@student.rug.nl. Als u besluit niet deel te nemen, hoeft u hier geen reden voor te geven, er zullen hier geen negatieve consequenties aan verbonden zijn. U heeft het recht elk moment te stoppen met de studie, ook nadat u toestemming voor deelname heeft gegeven.

Informatie over dit onderzoek

Het onderzoek loopt tussen januari en juni 2021 en wordt uitgevoerd door Iris Bergers, onder begeleiding van de hoofdonderzoeker Dr. Janet Veldstra.

U zal worden gevraagd naar wat informatie over uzelf en uw autobezit en -gebruik. Deze informatie wordt anoniem opgeslagen en zal niet naar uw persoon terug te leiden zijn. Tot slot wordt u gevraagd naar uw gebruik van de deelauto's en hoe u dit

ervaren heeft.

Dit onderzoek is goedgekeurd door de ethische commissie psychologie. Als u vragen of zorgen heeft over uw rechten als deelnemer aan dit onderzoek kunt u de ethische commissie van de GMW faculteit van de Rijksuniversiteit Groningen benaderen via ecp@rug.nl.

U mag altijd vragen stellen over het onderzoek: nu, tijdens de onderzoeksduur en na het eind van het onderzoek. Dit kan u doen door Iris Bergers te mailen op i.m.bergers@student.rug.nl of Dr. Janet Veldstra te mailen op j.l.veldstra@rug.nl.

Data en privacy

De vragenlijst bevat kwantitatieve gegevens, die anoniem worden verwerkt en in vertrouwelijkheid behandeld volgens de regels van de algemene veroderdening gegevensbescherming (AVG). De gegevens worden enkel gebruikt om de onderzoeksvragen te beantwoorden. Sommige persoonlijke gegevens worden gevraagd, zoals geslacht en woonplaats. Omdat alles anoniem wordt verzameld kunnen we deze gegevens niet aan deelnemers koppelen en is het niet mogelijk om iemands antwoorden in te zien. U mag wel een samenvatting van de algemene antwoorden aanvragen na afloop van het onderzoek. De onderzoeker en hoofdonderzoeker zijn verantwoordelijk voor het opslaan en verwerken van de gegevens. De gegevens zullen veilig (onder wachtwoord-bescherming) worden opgeslagen voor in ieder geval vijf jaar na enige publicatie. Anonieme enquêteresultaten kunnen ook opgeslagen worden op het Open Science Framework (gratis online te bezichtigen) door de onderzoeker, na eventuele publicatie in een academisch tijdschrift.

Als u vragen of zorgen heeft over uw privacy, of over het behandelen van uw persoonlijke gegevens, kunt u de Data Protection Officer van de RUG mailen op privacy@rug.nl.

Geïnformeerde toestemming

Ik heb de informatie over het onderzoek gelezen. Ik heb genoeg mogelijkheid gehad om vragen te stellen over het onderzoek. Ik begrijp waar het onderzoek over gaat, wat er van mij wordt gevraagd, welke consequenties deelname kunnen hebben, hoe mijn gegevens worden behandeld en wat mijn rechten zijn.

Ik begrijp dat deelname aan het onderzoek vrijwillig is. Ik kies zelf om deel te nemen. Ik kan elk moment stoppen met deelnemen. Als ik stop, hoef ik hier geen reden voor te geven. Stoppen zal geen negatieve consequenties hebben voor mij.

Hieronder geef ik aan waar ik toestemming voor geef:

O Ja, ik geef toestemming voor het verwerken van mijn persoonlijke gegevens, zoals beschreven in de informatie op de vorige pagina. Ik weet dat ik tot 31-05-2021 kan vragen om mijn data terug te laten trekken en verwijderen.

O Nee, ik geef geen toestemming

Demografische informatie

Zou u hier uw geboortedatum willen invullen? Dit wordt gebruikt om uw eerste set antwoorden aan deze te koppelen. Als u de eerste vragenlijst niet heeft ingevuld, is het alsnog waardevol voor mij als u wel deze vragenlijst invult.

Geboortedatum dd/mm/yyyy:

Waar woont u?

O Nijmegen

O Westervoort

O Renkum

Autobezit en -gebruik

Bent u in het bezit van een auto?

- O Ja, ik heb 1 auto
- O Ja, ik heb 1 lease auto
- O Ja, ik heb twee of meer eigen auto's
- O Ja, een lease auto en een eigen auto
- O Ja, twee of meer lease auto's
- O Nee

De volgende vragen gaan over uw auto('s) (zowel privébezit als lease). In het geval u twee of meer auto's heeft, vult u dan de volgende vragen in over **de auto die u zelf** het meest gebruikt.

Het gaat om uw huidige autogebruik.

Hoe vaak gebruikt u uw auto gemiddeld?

- O Minder dan 1 keer per maand
- O 1 3 keer per maand
- O 1 3 keer per week
- O Meer dan 4 keer per week

Hoeveel kilometer rijdt u gemiddeld per maand? Een ruwe schatting is prima.

Hoe vaak gebruikt u de auto voor de volgende doeleinden?

		Een enkele	1		
	Nooit	keer	Regelmatig	Vaak	Heel vaak
Woon/werkverkeer	0	0	0	0	0
Kinderen wegbrengen	0	0	0	0	0
Boodschappen	0	0	0	0	0
Bezoek aan familie of vrienden	0	0	0	0	0
Vakanties	0	0	0	0	0
Uitstapjes	0	0	0	0	0
Korte ritten	0	0	0	0	0
Lange ritten	0	0	0	0	0

Mensen pakken vaak de auto automatisch, we willen weten in hoeverre u uw auto automatisch kiest als u ergens naar toe moet. Deze stellingen gaan over alle tripjes waarvoor u de auto zou kunnen gebruiken.

Geef aan in hoeverre u het eens met met de volgende stellingen.

Wanneer ik ergens heen moet, dan is het gebruiken van mijn eigen auto (maakt niet uit welke) iets...

Helemaal oneens	Oneens	Niet oneens en niet eens	Eens	Helemaal eens
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
	Helemaal oneens O O O O O O O O O O O O O O O O O O O	Helemaal Oneens O O O <	Helemaal oneens Oneens Niet oneens en niet eens O O O O <td>Helemaal oneens Oneens O Niet oneens en niet eens O Eens O O O O O </td>	Helemaal oneens Oneens O Niet oneens en niet eens O Eens O O O O O

In het geval dat u twee of meer auto's bezit, is de auto die **u zelf** het meest gebruikt, ook de auto die **in totaal** het meest gebruikt wordt in uw huishouden?

O Ja

O Nee

O Ze worden evenveel gebruikt

Beantwoord de volgende vragen over **de auto die u zelf <u>niet</u> het meest gebruikt**. Als u méér dan twee auto's heeft, kunt u zelf een auto kiezen om de vragen over te beantwoorden.

Dit gaat over uw huidige autogebruik.

Hoe vaak gebruikt u zelf uw tweede auto gemiddeld?

O Minder dan 1 keer per maand

O 1 - 3 keer per maand

O 1 - 3 keer per week

O Vaker dan 4 keer per week

Hoeveel kilometer rijdt u gemiddeld **per maand** in uw tweede auto? Een ruwe schatting is prima.

Hoe vaak gebruikt u de tweede auto voor de volgende doeleinden?

		Een enkele	£		
	Nooit	keer	Regelmatig	Vaak	Heel vaak
Woon/werkverkeer	0	0	0	0	0
Kinderen wegbrengen	0	0	0	0	0
Boodschappen	0	0	0	0	0
Bezoek aan familie of vrienden	0	0	0	0	0
Vakanties	0	0	0	0	0
Uitstapjes	0	0	0	0	0
Korte ritten	0	0	0	0	0
Lange ritten	0	0	0	0	0

Deelauto gebruik

De volgende vragen gaan over uw gebruik van de deelauto's van Auto van de Straat.

Wat is ongeveer de afstand van uw huis tot de deelauto van de straat?

- O 1 25 meter
- O 25 100 meter
- O 100 200 meter
- O Meer dan 200 meter

Hoe vaak gebruikt u de deelauto van de straat gemiddeld?

- O Minder dan 1 keer per maand
- O 1 3 keer per maand
- O 1 3 keer per week
- O Meer dan 4 keer per week
- O Nooit

Hoeveel kilometer rijdt u gemiddeld **per maand** in de deelauto van de straat? Een ruwe schatting is prima.

Hoevaak heeft u de deelauto gebruikt voor de volgende doeleinden in de afgelopen periode?

		Een enkele	14		
	Nooit	keer	Regelmatig	Vaak	Heel vaak
Woon/werkverkeer	0	0	0	0	0
Kinderen wegbrengen	0	0	0	0	0
Boodschappen doen	0	0	0	0	0
Bezoek aan familie of vrienden	0	0	0	0	0
Uitstapjes	0	0	0	0	0
Vakanties	0	0	0	0	0
Korte ritten	0	0	0	0	0
Lange ritten	0	0	0	0	0

Hoeveel geld denkt u gemiddeld te besteden aan de deelauto **per maand**? Een ruwe schatting is prima.



Heeft u uw eigen auto weggedaan tijdens het Auto van de Straat project? (Er zijn meerdere opties mogelijk)

- Ja, ik heb één of meer auto's geschorst
- Ja, ik heb één of meer auto's verkocht
- Nee, maar ik ben van plan dit binnenkort te doen
- Nee
- Ik had geen eigen auto voor de start van het project

Was de auto die u heeft geschorst degene die in uw huishouden het meest of het minst werd gebruikt?

- O Deze auto werd het meest gebruikt in mijn huishouden
- O Deze auto werd het minst gebruikt in mijn huishouden
- O Dit was de enige auto van mijn huishouden

Was de auto die u heeft verkocht degene die in uw huishouden het meest of het minst werd gebruikt?

- O Deze auto werd het meest gebruikt in mijn huishouden
- O Deze auto werd het minst gebruikt in mijn huishouden
- O Dit was de enige auto van mijn huishouden

Wat is de kans dat u uw auto wegdoet binnenkort?

- O Heel groot
- O Groot
- O Gemiddeld
- O Klein
- O Heel klein

Wat is de kans dat u de auto die in uw huishouden het meest wordt gebruikt wegdoet binnenkort?

0	Heel	groot

- O Groot
- O Gemiddeld
- O Klein
- O Heel klein

Wat is de kans dat u de auto die in uw huishouden het minst wordt gebruikt wegdoet binnenkort?

0	Heel	groot

- O Groot
- O Gemiddeld
- O Klein
- O Heel klein

Reflectie

Het Auto van de Straat project gaat over een kleine twee maanden aflopen. De laatste paar vragen gaan over hoe u het (tot nu toe) bevallen is om in gesloten kring te autodelen, en hoe u naar de toekomst kijkt nadat het project ten einde loopt.

In welke mate hebben de volgende aspecten u beïnvloed om de deelauto's niet te gebruiken?

	Helemaal niet	Nauwelijks	Een beetje	Best wel	Heel erg
Ik vind het spannend om elektrisch te rijden	0	0	0	0	0
Ik vind het spannend om in een automaat te rijden	0	0	0	0	0
Ik vind het te veel moeite om de app te gebruiken	0	0	0	0	0
Vanwege COVID heb ik geen (deel)auto nodig gehad	0	0	0	0	0
Ik vond het niet nodig, want ik heb een eigen auto	0	0	0	0	0
Anders:	0	0	0	0	0

Wat vindt u van de app?

	Helemaal mee oneens	Oneens	Niet eens en ook niet oneens	Eens	Helemaal mee eens
De app is makkelijk in gebruik	0	0	0	0	0
De app heeft vaak storingen	0	0	0	0	0
De app heeft alle nodige functies	0	0	0	0	0

Hoe ervaart u het laden van de deelauto's?

	Helemaal mee oneens	Oneens	Niet eens en ook niet oneens	Eens	Helemaal mee eens
Het laden gaat makkelijk	0	0	0	0	0
Het laden ging alti <mark>j</mark> d goed	0	0	0	0	0
Ik heb moeten wachten op het laden voor vertrek	0	0	0	0	0
Het laden is stressvol	0	0	0	0	0

Hoe ervaart u het gebruik van de deelauto?

	Helemaal mee oneens	Oneens	Niet eens en ook niet oneens	Eens	Helemaal mee eens
lk heb nooit misgegrepen	0	0	0	0	0
De deelauto is betrouwbaar	0	0	0	0	0
De deelauto heeft voldoende range	0	0	0	0	0
De deelauto is makkelijk te gebruiken	0	0	0	0	0
De deelauto heeft alle nodige functies	0	0	0	0	0
De deelauto is groot	0	0	0	0	0
De deelauto is luxe	0	0	0	0	0
De deelauto zou niet elektrisch moeten zijn	0	0	0	0	0
Het inplannen van ritjes ging altijd goed	0	0	0	0	0

Niet mee eens en ook Helemaal niet mee Helemaal mee oneens Eens mee eens Oneens oneens De groep was klein, er hadden meer mensen 0 0 0 0 0 bij gekund De groep was groot, we hadden meer 0 0 0 0 0 auto's nodig gehad Ik heb leuke interacties gehad 0 0 0 0 0 vanwege dit project Het autodelen heeft voor groepsgevoel 0 O O 0 0 gezorgd in de buurt Ik vind het gemeenschappelijke 0 0 0 0 0 aspect een voordeel van het autodelen

Wat vond u van de groep deelnemers en het sociale aspect van autodelen?

Wat vond u van het sociale aspect van autodelen?

	Helemaal mee oneens	Oneens	Niet mee eens en ook niet mee oneens	Eens	Helemaal mee eens
lk heb leuke interacties gehad vanwege dit project	0	0	0	0	0
Het autodelen heeft voor groepsgevoel gezorgd in de buurt	0	0	0	0	0
lk vind het gemeenschappelijke aspect een voordeel van het autodelen	0	0	0	0	0

Hoe kijkt u naar de toekomst nadat het Auto van de Straat project ten einde loopt?

Geef aan hoezeer u het eens bent met de volgende stellingen.

	Helemaal mee oneens	Oneens	Niet eens en ook niet oneens	Eens	Helemaal mee eens
lk wil blijven autodelen	0	0	0	0	0
Ik zal in het algemeen minder vaak autorijden	0	0	0	0	0
lk zal niet snel een auto aanschaffen vanwege de deelauto	0	0	0	0	0

Hoe kijkt u naar de toekomst nadat het Auto van de Straat project ten einde loopt?

	Helemaal mee oneens	Oneens	Niet eens en ook niet oneens	Eens	Helemaal mee eens
lk wil blijven autodelen	0	0	0	0	0
lk zal minder vaak mijn eigen auto pakken	0	0	0	0	0
lk zal in het algemeen minder vaak autorijden	0	0	0	0	0
lk zal niet snel nog een auto aanschaffen vanwege de deelauto	0	0	0	0	0
lk zal eerder bereid zijn mijn auto weg te doen	0	0	0	0	0

Geef aan hoezeer u het eens bent met de volgende stellingen.

Hoe kijkt u naar de toekomst nadat het Auto van de Straat project ten einde loopt?

Geef aan hoezeer u het eens bent met de volgende stellingen.

	Helemaal mee oneens	Oneens	Niet eens en ook niet oneens	Eens	Helemaal mee eens
lk wil blijven autodelen	0	0	0	0	0
lk zal minder vaak mijn eigen auto pakken	0	0	0	0	0
lk zal in het algemeen minder vaak autorijden	0	0	0	0	0
lk zal niet snel nog een auto aanschaffen vanwege de deelauto	0	0	0	0	0
lk zal eerder bereid zijn mijn eerste auto weg te doen	0	0	0	0	0
lk zal eerder bereid zijn mijn tweede auto weg te doen	0	0	0	0	0

Wat vond u prettig aan deze manier van autodelen?

Wat zou u anders willen zien als u in de toekomst zou blijven autodelen?

Eind

Dit is het einde van de vragenlijst.

Als u kans wilt maken op een bol.com kadokaart, kunt u hier uw emailadres achterlaten. Dit wordt voor geen andere doeleinden gebruikt.

Ontzettend bedankt voor uw deelname!

Als u nog opmerkingen heeft over dit onderzoek, kunt u die hier achterlaten.

Appendix C Questionnaire control group

Start informatie

Beste deelnemer,

Hartelijk dank voor uw interesse in deelname aan ons onderzoek naar autodelen en hoe mensen hierover denken. Deelname aan dit onderzoek zal ongeveer 10-15 minuten van uw tijd kosten. U kunt alleen deelnemen als u 18 jaar of ouder bent en in het bezit van een rijbewijs. Ook moet er een deelauto in uw buurt beschikbaar zijn (via een commerciële of particuliere aanbieder, of door te delen met bekenden of familie). Het maakt niet uit of u gebruik van maakt van de deelauto.

Onder alle deelnemers worden twee waardebonnen t.w.v. €15 van bol.com verloot.

<u>Hier onder volgt informatie over het onderzoek en de dataopslag. Onderaan de pagina</u> <u>kunt u toestemming geven voor uw deelname.</u>

Geinformeerde toestemming

Deelname aan dit onderzoek is geheel vrijwillig. Uw toestemming is echter wel nodig. Lees daarom de volgende informatie aandachtig. Daarna kunt u besluiten of u deel wilt nemen. Als u vragen of opmerkingen hebt over de studie, neem dan contact op met Iris via i.m.bergers@student.rug.nl. Als u besluit niet deel te nemen, hoeft u hier geen reden voor te geven, er zullen hier geen negatieve consequenties aan verbonden zijn. U heeft het recht elk moment te stoppen met de studie, ook nadat u toestemming voor deelname heeft gegeven.

Informatie over dit onderzoek

Het onderzoek loopt tussen januari en juni 2021 en wordt uitgevoerd door Iris Bergers, onder begeleiding van de hoofdonderzoeker Dr. Janet Veldstra.

U zal worden gevraagd naar wat informatie over uzelf en uw autobezit en -gebruik. Deze informatie wordt anoniem opgeslagen en zal niet naar uw persoon terug te leiden zijn. Tot slot wordt u gevraagd naar wat u associeert met autobezit en gebruik van deelauto's. Deze vragenlijst invullen zal ongeveer 15 minuten van uw tijd in beslag nemen.

Dit onderzoek is goedgekeurd door de ethische commissie psychologie. Als u vragen of zorgen heeft over uw rechten als deelnemer aan dit onderzoek kunt u de ethische commissie van de GMW faculteit van de Rijksuniversiteit Groningen benaderen via ecp@rug.nl.

U mag altijd vragen stellen over het onderzoek: nu, tijdens de onderzoeksduur en na het eind van het onderzoek. Dit kan u doen door Iris Bergers te mailen op i.m.bergers@student.rug.nl of Dr. Janet Veldstra te mailen op j.l.veldstra@rug.nl.

Data en privacy

De vragenlijst bevat kwantitatieve gegevens, die anoniem worden verwerkt en in vertrouwelijkheid behandeld volgens de regels van de algemene veroderdening gegevensbescherming (AVG). De gegevens worden enkel gebruikt om de onderzoeksvragen te beantwoorden. Sommige persoonlijke gegevens worden gevraagd, zoals geslacht en woonplaats. Omdat alles anoniem wordt verzameld kunnen we deze gegevens niet aan deelnemers koppelen en is het niet mogelijk om iemands antwoorden in te zien. U mag wel een samenvatting van de algemene antwoorden aanvragen na afloop van het onderzoek. De onderzoeker en hoofdonderzoeker zijn verantwoordelijk voor het opslaan en verwerken van de gegevens. De gegevens zullen veilig (onder wachtwoord-bescherming) worden opgeslagen voor in ieder geval vijf jaar na enige publicatie. Anonieme enquêteresultaten kunnen ook opgeslagen worden op het Open Science Framework (gratis online te bezichtigen) door de onderzoeker, na eventuele publicatie in een academisch tijdschrift.

Als u vragen of zorgen heeft over uw privacy, of over het behandelen van uw persoonlijke gegevens, kunt u de Data Protection Officer van de RUG mailen op privacy@rug.nl.

Geïnformeerde toestemming

Ik heb de informatie over het onderzoek gelezen. Ik heb genoeg mogelijkheid gehad om vragen te stellen over het onderzoek. Ik begrijp waar het onderzoek over gaat, wat er van mij wordt gevraagd, welke consequenties deelname kunnen hebben, hoe mijn gegevens worden behandeld en wat mijn rechten zijn.

Ik begrijp dat deelname aan het onderzoek vrijwillig is. Ik kies zelf om deel te nemen. Ik kan elk moment stoppen met deelnemen. Als ik stop, hoef ik hier geen reden voor te geven. Stoppen zal geen negatieve consequenties hebben voor mij.

Hieronder geef ik aan waar ik toestemming voor geef:

O Ja, ik geef toestemming voor het verwerken van mijn persoonlijke gegevens, zoals beschreven in de informatie op de vorige pagina. Ik weet dat ik tot 31-05-2021 kan vragen om mijn data terug te laten trekken en verwijderen.

O Nee, ik geef geen toestemming

Demografische informatie

Bent u in het bezit van een rijbewijs?

O Ja

O Nee

Is er een deelauto in uw buurt? Een deelauto is een auto die mensen uit verschillende huishoudens gebruiken. Het maakt niet uit of u hier ooit gebruik van heeft gemaakt.

Ja, via commerciële platforms (bv. GreenWheels, MyWheels, Car2Go, ConnectCar)

- Ja, via privé intitiatieven (bv. SnappCar)
- Ja, via buren of bekenden
- Ja, via familie
- Nee, er is geen deelauto in de buurt

Tot welk geslacht rekent u uzelf?

O Man

- O Vrouw
- O Overig
- Zeg ik liever niet

Wat is uw leeftijd?

Waar woont u?

0	Nijmegen
---	----------

- O Westervoort
- O Renkum
- O Anders, namelijk:

Wat is uw netto maandelijkse huishoudinkomen? (wat komt er in totaal op jullie rekening van alle verdieners van het huishouden)

- O Minder dan €2000
- O Tussen €2000 €5000
- O Tussen €5000 €7500
- O Tussen €7500 €10.000
- O Meer dan €10.000
- O Zeg ik liever niet

Autobezit en -gebruik

Bent u in het bezit van een auto?

- O Ja, ik heb 1 auto
- O Ja, ik heb 1 lease auto
- O Ja, ik heb twee of meer eigen auto's
- O Ja, een lease auto en een eigen auto
- O Ja, twee of meer lease auto's
- O Nee

De volgende vragen gaan over uw auto('s) (zowel privébezit als lease). In het geval u twee of meer auto's heeft, vult u dan de volgende vragen in over **de auto die u zelf** het meest gebruikt.

Het gaat om uw huidige autogebruik.

Hoe vaak gebruikt u uw auto gemiddeld?

- O Minder dan 1 keer per maand
- O 1 3 keer per maand
- O 1 3 keer per week
- O Meer dan 4 keer per week

Waarvoor gebruikt u de auto het meest?

Woon/werkverkeer
Kinderen wegbrengen
Boodschappen
Bezoek aan familie of vrienden
Vakanties
Uitstapjes
Anders

Hoeveel kilometer rijdt u gemiddeld per maand? Een ruwe schatting is prima.

Hoeveel kost uw auto u gemiddeld **per maand**? Denk hierbij aan brandstof, afschrijving, verzekering, belasting, onderhoud etc. Een ruwe schatting is prima.

Mensen pakken vaak de auto automatisch, we willen weten in hoeverre u uw auto automatisch kiest als u ergens naar toe moet. Deze stellingen gaan over alle tripjes waarvoor u de auto zou kunnen gebruiken.

Geef aan in hoeverre u het eens met met de volgende stellingen.

Wanneer ik ergens heen moet, dan is het gebruiken van mijn eigen auto (maakt niet uit welke) iets...

	Helemaal oneens	Oneens	Niet oneens en niet eens	Eens	Helemaal eens
Wat ik regelmatig doe	0	0	0	0	0
Wat ik automatisch doe	0	0	0	0	0
Wat ik doe zonder dat ik mezelf daar aan hoef te herinneren	0	0	0	0	0
Waarvan het gek zou voelen om het niet te doen	0	0	0	0	0
Wat ik doe zonder er over na te denken	0	0	0	0	0
Wat moeite zou kosten om het niet te doen	0	0	0	0	0
Wat in mijn routine zit	0	0	0	0	0
Wat ik doe voordat ik doorheb dat ik het doe	0	0	0	0	0
Wat ik moeilijk zou vinden om niet te doen	0	0	0	0	0
Waar ik niet over na hoef te denken	0	0	0	0	0
Wat typisch 'mij' is	0	0	0	0	0
Wat ik al lang doe	0	0	0	0	0
In het geval dat u twee of meer auto's bezit, is de auto die u zelf het meest gebruikt, ook de auto die in totaal het meest gebruikt wordt in uw huishouden?

O Ja

O Nee

O Ze worden evenveel gebruikt

Beantwoord de volgende vragen over de auto die u zelf niet het meest gebruikt. Als u méér dan twee auto's heeft, kunt u zelf een auto kiezen om de vragen over te beantwoorden.

Dit gaat over uw huidige autogebruik.

Hoe vaak gebruikt u zelf uw tweede auto gemiddeld?

- O Minder dan 1 keer per maand
- O 1 3 keer per maand
- O 1 3 keer per week
- O Vaker dan 4 keer per week

Waarvoor gebruikt u de tweede auto het meest?

Woon/werkverkeer			
Kinderen wegbrengen			

- Boodschappen doen
- Bezoek aan familie of vrienden
- Vakanties
- Uitjes
- Anders:

Hoeveel kilometer rijdt u gemiddeld per maand in uw tweede auto? Een ruwe schatting is prima.



Autodelen intenties

De volgende vragen gaan over de deelauto's die u tot uw beschikking heeft. Denk over de komende paar maanden.

Hoezeer bent u het eens met de volgende stellingen?

	Helemaal mee oneens	Oneens	Niet eens en niet oneens	Eens	Helemaal mee eens
lk ben van plan gebruik te maken van de deelauto	0	0	0	0	0
Ik kan mezelf in de toekomst de deelauto regelmatig zien gebruiken	0	0	0	0	0
lk wil de deelauto niet gebruiken	0	0	0	0	0
Ik ben niet van plan de deelauto vaak te gebruiken in de toekomst	0	0	0	0	0
Ik denk dat ik vanwege de deelauto mijn eigen auto vaker zal zaten staan	0	0	0	0	0

Deelauto gebruik

De volgende vragen gaan over uw gebruik van de deelauto die u tot uw beschikking heeft. Als dit er meerderen zijn, beantwoordt de vragen dan over de deelauto die u het

vaakst gebruikt.

Wat is ongeveer de afstand van uw huis tot de deelauto?

- O 1 25 meter
- O 25 100 meter
- O 100 200 meter
- O Meer dan 200 meter

Hoe vaak gebruikt u de deelauto gemiddeld?

- O Minder dan 1 keer per maand
- O 1 3 keer per maand
- O 1 3 keer per week
- O Meer dan 4 keer per week
- O Nooit

Waarvoor gebruikt u de deelauto het meest?

Woon/werkverkeer
Kinderen wegbrengen
Boodschappen doen
Bezoek aan familie of vrienden
Vakanties
Uitjes
Anders:

Hoeveel kilometer rijdt u gemiddeld **per maand** in de deelauto? Een ruwe schatting is prima.

Hoeveel geld denkt u gemiddeld te besteden aan de deelauto **per maand**? Een ruwe schatting is prima.

Als u uw eigen auto zou vervangen door een deelauto, wat denkt u dat daar de financiële gevolgen van zouden zijn?

O Veel goedkoper

- O Goedkoper
- O Geen verschil
- O Duurder
- O Veel duurder

Als u de auto die in uw huishouden het <u>meest</u> wordt gebruikt zou vervangen door een deelauto, wat denkt u dat daar de financiële gevolgen van zouden zijn?

- O Veel goedkoper
- O Goedkoper
- O Geen verschil
- O Duurder
- O Veel duurder

Als de auto die in uw huishouden het <u>minst</u> wordt gebruikt zou vervangen door een deelauto, wat denkt u dat daar de financiële gevolgen van zouden zijn?

- O Veel goedkoper
- O Goedkoper
- O Geen verschil
- O Duurder
- O Veel duurder

Motieven en associaties auto

Wij willen graag weten hoe u denkt over het bezit van uw eigen auto.

Geef aan in hoeverre u het eens bent met de volgende stellingen.

	Helemaal mee oneens	Oneens	Niet eens en ook niet oneens	Eens	Helemaal mee eens
Een auto bezitten bespaart me geld	0	0	0	0	0
Een auto bezitten scheelt me gedoe met parkeren	0	0	0	0	0
Een auto bezitten scheelt me tijd	0	0	0	0	0
Een eigen auto is altijd beschikbaar wanneer ik hem nodig heb	0	0	0	0	0
Een auto bezitten biedt flexibiliteit	0	0	0	0	0
Mijn auto is milieuvriendelijk	0	0	0	0	0
Mijn auto zorgt voor luchtvervuiling	0	0	0	0	0
Mijn auto zorgt voor positieve reacties van anderen	0	0	0	0	0
Mijn auto past bij mij	0	0	0	0	0

0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
		 O O<	OOOOOOOOOOOOOOOOOO	000000000000000000

Wij willen graag weten hoe u denkt over autobezit in het algemeen.

Geef aan in hoeverre u het eens bent met de volgende stellingen.

	Helemaal mee oneens	Oneens	Niet eens en ook niet oneens	Eens	Helemaal mee eens
Een auto bezitten bespaart me geld	0	0	0	0	0
Een auto bezitten scheelt me gedoe met parkeren	0	0	0	0	0
Een auto bezitten scheelt me tijd	0	0	0	0	0
Een eigen auto is altijd beschikbaar wanneer ik hem nodig heb	0	0	0	0	0
Een auto bezitten biedt flexibiliteit	0	0	0	0	0
Een auto is milieuvriendelijk	0	0	0	0	0
Een auto zorgt voor luchtvervuiling	0	0	0	0	0
Een auto zorgt voor positieve reacties van anderen	0	0	0	0	0
Een auto past bij mij	0	0	0	0	0
Een auto zegt iets over mij	0	0	0	0	0
Een auto is comfortabel	0	0	0	0	0
Een auto is opwindend	0	0	0	0	0
Een auto bezitten is stressvol	0	0	0	0	0
Een auto bezitten is slecht voor het milieu	0	0	0	0	0

Motieven en associaties deelauto

De volgende vragen gaan over hoe u denkt over **het gebruik van een elektrische deelauto**.

Geef aan in hoeverre u het eens bent met de volgende stellingen.

Oneens	oneens	Eens	Helemaal mee eens
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
	Oneens O O O O O O O O O O O O O O O O O O O	Oneens oneens O O	Oneens oneens Eens O O O O O

Een deelauto gebruiken verhoogt mijn betrokkenheid in de buurt	0	0	0	0	0
Een deelauto gebruiken versterkt de band met mijn buren	0	0	0	0	0
Een deelauto gebruiken is slecht voor het milieu	0	0	0	0	0

Waarden

Mensen verschillen in wat ze belangrijk vinden in hun leven. Geef hieronder aan in hoeverre de volgende stellingen

een belangrijke leidraad zijn in uw leven.

	Heel onbelangrijk	Niet belangrijk	Neutraal	Een beetje belangrijk	Heel belangrijk
Om plezier te hebben en te genieten van het leven	0	0	0	0	0
Dat iedereen dezelfde kansen krijgt en rechtvaardig behandeld wordt	0	0	0	0	0
Om de natuur te respecteren en het milieu te beschermen	0	0	0	0	0
Om macht en status te hebben	0	0	0	0	0

Eind

Ontzettend bedankt voor het invullen van de vragenlijst! Ik ben nog op zoek naar

mensen die een kort interview (15-30 minuten) willen afnemen over hun mening over autodelen. Als u bereid bent om dit te doen, laat dan hier uw emailadres achter, dan kan ik contact met u opnemen. Uw emailadres zal voor geen andere doeleinden gebruikt worden.

.

Als u kans wilt maken op een bol.com kadokaart, kunt u hier uw emailadres achterlaten. Dit wordt voor geen andere doeleinden gebruikt.

Als u nog opmerkingen heeft over dit onderzoek, kunt u die hier achterlaten.