



Amsterdam nudging campaign

DELIVERABLE T1.9.1

November 2022
Amsterdam University of Applied Sciences and City of Amsterdam

Summary sheet

Project Name	eHUBS
Title of the document	Amsterdam nudging campaign
Deliverable	9.1
Work Package	T1 Pilot Demonstrations
Programme	Interreg North-West Europe
Coordinator	City of Amsterdam
Website	http://www.nweurope.eu/projects/project-search/ehubs-smart-shared-green-mobility-hubs/
Author	Joyce van Brecht, Loes Kreemers and Jet Berndsen
Status	Final version
Dissemination level	Confidential, only for members of the consortium (including the Commission Services)
Reviewed by	
Submission date	November 2022
Starting date	January 2019
Number of months	58

Project partners

Organisation	Abbreviation	Country
Gemeente Amsterdam	AMS	The Netherlands
Promotion of Operation Links with Integrated Services asbl (POLIS)	POLIS	Belgium
Taxistop asbl	Taxi	Belgium
Autodelen.net	Auton	Belgium
Bayern Innovativ GmbH	BI	Germany
Cargoroo	CA	The Netherlands
URBEE (E-bike network Amsterdam BV)	URBEE	The Netherlands
Gemeente Nijmegen	NIJ	The Netherlands
Transport for the Greater Manchester	TfGM	Great Britain
Stad Leuven	LEU	Belgium
TU Delft	TUD	The Netherlands
University of Newcastle upon Tyne	UN	Great Britain
Ville de Dreux	DR	France
Stadt Kempten (Allgäu)	Kemp	Germany
Universiteit Antwerpen	UAntwerp	Belgium
Mpact vzw	Taxi2	Belgium
Mobipunt vzw	Mobipunt	Belgium
Electricity Supply Board	ESB	Ireland
The Highlands and Islands Transport Partnership	HITRANS	Great Britain
Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures, Autorité Organisatrice du Transport	SPW MI, AOT	Belgium

Document history

Version	Date	Organisation	Main area of changes	Comments
0.1	April 2022	City of Amsterdam	Outline + Chapter 5	
0.2	November 2022	Amsterdam University of Applied Sciences	First Draft	
0.3	November	City of Amsterdam	Final version	

Table of Contents

Summary sheet	2
Project partners	3
Document history	4
Introduction	6
1 Problem analysis	6
2 Method	7
Recruitment and sample.....	7
Study design.....	8
Variables and datasets.....	9
3 Results.....	9
4 Conclusion and discussion	12
Conclusion.....	12
Discussion.....	12
5 Other nudging initiatives by the city of Amsterdam.....	13
5.1 Marvel test 1 – stimulate by framing.....	13
5.2 Marvel test 2 – stimulate by promotion	15
5.3 Information flyers	15
5.4 Wayfinding tiles	18
References	19
The eHUBS Consortium.....	20
Appendix	21
A. Naming Amsterdam Reist Slim - Groep 1,2,3 & 4	21
B. Interview questionnaire.....	69
C. Overview outcomes hypotheses.....	73

Introduction

As many other cities, Amsterdam is growing and the roads and cycle paths are getting busier and busier. There is congestion and a lot of inefficient use of public space, such as the parking of vehicles which are unused most of the time but take up a lot of valuable space. Amsterdam is making increasing demands on traffic and transport in the city, such as tightening up the environmental zone, parking measures and weight restrictions for heavy traffic. It also experiments with different innovative solutions, of which the Smart Shared Green Mobility HUBS (eHUBS) project is an example. In the Interreg eHUBS project, electric shared vehicles in hubs were implemented and tested. eHUBS are physical places where shared e-bikes, shared e-cargo bikes, shared e-scooters and shared e-cars are offered. These hubs can be located in neighbourhoods on the street, in (municipal) parking garages and in office garages. Vehicles can be accessed and used via a smartphone.

For eHUBS to become a success, people have to use them. To achieve the emission goals set for the eHUBS project, shared e-vehicles have to be used instead – and not on top – of internal combustion engine passenger vehicles. Or in other words, people must leave their car and start making use of shared vehicles. The research group Psychology for Sustainable Cities (PfSC), part of the Amsterdam University of Applied Sciences, was included in the eHUBS consortium to focus on the behavioral aspects of the implementation and use of the eHUBS. The research group PfSC is expert on climate friendly behavior and behavioral change. The group conducts practical research that is applicable in the practice, focusing on concrete issues in society. Research in social science shows that just offering shared mobility or placing eHUBS in the city will not be enough to make the behavioral change the city needs in order to keep up with its growing pace. The research group PfSC conducted several studies to gain insight into factors that stimulate or hinder the use of shared vehicles in hubs. These studies give insights in the opportunities and challenges for the necessary change towards the use of shared vehicles (from eHUBS).

1 Problem analysis

Shared mobility is seen as one of the solutions for the increasing liveability, accessibility, and sustainability challenges that cities are facing. However, the success of shared mobility depends on the extent to which people actually use it. People must use the shared vehicles *instead* of current polluting modalities. If people use shared vehicles instead of already sustainable modalities such as walking or cycling, shared mobility will have a counter effect. Following this, car owners are an important target group for shared mobility. This group should swap their private fossil fuel cars for more sustainable options such as electric shared vehicles. When car owners stop using their own car and start using shared mobility, this will result in less cars on the streets and a reduction in CO2 emissions. The required switch from using a car to a new modality requires a serious behavioral change, as car owners must let go current habits, learn new skills, and create new travel patterns. To move car owners towards electric shared mobility, interventions should be implemented that encourage and tempt people to use shared vehicles.

To move car owners towards shared vehicles, behavioral interventions are needed. These interventions should target the right motivations and remove existing barriers in order to be effective. Previous studies show that there are different factors that stimulate or inhibit the use of shared vehicles (e.g., van Brecht, van Gent, & Renes, 2022). These insights provide direction for the development of interventions.

In the current project, the AUAS together with the city of Amsterdam tested an intervention to stimulate sustainable travel behavior such as shared mobility use. The study used an existing smart mobility app;

Fynch. Fynch is a smartphone app that automatically tracks all travel movements of the user after installing it on a smartphone and making an account. The app aims to make users travel more sustainable. To do so, two behavioral change mechanisms are imbedded in different functionalities in the app. First, users are given data about their travel movements including personal CO₂ trip emission through a dashboard in the app. Second, users can earn coins by using sustainable modalities. These coins can be used to purchase products from the in-app store. Both feedback and reward mechanism are assumed to affect sustainable travel. The goal of this project was to gain insight in the effects of both mechanisms in the Fynch app on sustainable travel behavior of car owners. Furthermore, the AUAS developed an additional behavioral intervention to stimulate shared vehicle use. Participants received weekly e-mails, in which different behavioral change mechanisms were applied.

2 Method

To gain insight into the effects of the smart mobility app and the applied behavioral change mechanisms, a within-between study design was used. In this design, participants were randomly assigned to one of four conditions. All participants used the smart mobility application. However, the functionalities of the app were different per condition. In the control group, participants received very limited information about their travel. In the three experimental groups, participants used an app with either the feedback mechanism, the feedback mechanism together with the coin mechanism, or the feedback and coin mechanism and the shared mobility intervention. In the first two weeks, starting in November 2021, all participants received the control version of the app. After two weeks, the three experimental conditions received different versions. See ‘Study design’ for more information about the design. This study design and the method was approved by the ethical commission of the AUAS.

In the following sections, the phases of the research project are described.

Recruitment and sample

The recruitment process was led by the City of Amsterdam and AUAS. A communication message was drafted to inform and invite car owners to participate in the experiment. The name of the recruitment campaign was: ‘Amsterdam travels Smart (Amsterdam reist Slim)’. This message was shared through a wide variety of channels, both internal as external channels of the organizations. The social media channels reached 51,974 people, of which 2,775 clicked the add. The campaign was also picked up by Amsterdam’s local television platform AT5 and further promoted in [an online news article](#).

Besides reaching out to the diverse networks, the City of Amsterdam invited the ‘Amsterdam panel’ members to join the experiment. People interested to learn more about the experiment and wanted to consider participating could click on a hyperlink that would bring them to the landing page of the experiment. Here, information about the experiment, the terms to participate and general information about the research as conducted by the AUAS could be found. The recruitment period started 20th of September 2021 and lasted for more than one month, until 24th of October. In this period 647 participants signed up to participate in the experiment.

To be able to participate, one had to live in Amsterdam, own a car, use a smartphone with internet that was compatible with the smart mobility app Fynch and which they kept with them while traveling. People that signed in for the experiment and met the required criteria received an e-mail with information about the study. To be able to participate in the participant, participants had to carry out two actions. First, people had to install the Fynch app and create an account. Furthermore, participants had to fill in the first

survey that served as the baseline measurement. Participants that did not complete both tasks received two reminder e-mails, and eventually were excluded from the study. Finally, a total 423 participants started with the experiment.

In total, 349 respondents completed both pre- and post-surveys, of which 42 respondents indicated in the post-survey that the number of trips was never correctly registered by the smart mobility app or that they never checked the registrations in the app. For these respondents, our manipulation was not properly implemented so we excluded these from the analyses.

Study design

In November and December of 2021, during six weeks, participants had the Fynch app on their smartphone. After installing the app and registering their account, the app automatically registered all travel movements and modality use, based on GPS.

The study followed a within-between design, see table 1. For all participants, the first two weeks of the study served as the control phase. In this first phase, all participants received an alternative baseline version of the app in which limited travel information was presented in the app dashboard. In this version, only the starting- and ending point of the trip and the used modality could be seen. Presenting this information was necessary as participants had to be able to check whether the registration was accurate. If not, the modality could be manually entered from a drop-down list. In the instruction e-mails sent by the research team, participants were asked to regularly check their trips to see if the registrations on mode use were correct and to manually adjust if necessary. Directly after this control phase, the intervention phase followed. Participants were randomly assigned to a control group or one of three experimental groups. For four weeks, the different groups received different manipulations. The control group continued using the control version of the app from the first phase. The second group received a new version of the app with an additional feature through an automatic update; a dashboard with extra personalized trip feedback. Besides the start- and ending point of the trip and modality use, the dashboard showed trip information about travel distance, time, CO2 emission and distance traveled by active modes. The third group received a version of the app with the feedback mechanism and the reward mechanism. Participants in this group could earn coins by using sustainable travel modes. These coins could be used to get discount to buy products in an in-app shop. The fourth group received the complete version of the app, with the feedback and coins, as well as weekly e-mails aiming to stimulate the use of shared mobility.

Phase	Week	Group 1 Control group	Group 2 Feedback	Group 3 Feedback + reward	Group 4 Interventions shared mobility
1	1, 2	Fynch-blanco (control measure)	Fynch-blanco (pre-measure)	Fynch-blanco (pre-measure)	Fynch-blanco (pre-measure)
2	3,4,5, 6		Effect measurement	Effect measurement	Effect measurement

Table 1. Study design

Variables and datasets

To gain insight in the effects of the app and the applied interventions, data through three different datasets were collected. The following datasets were used:

- 1 A pre- and post-measurement survey
- 2 Behavioral data from the Fynch app
- 3 Qualitative data through additional interviews with participants of the study

Survey

The survey consisted of different scales with quantitative items and qualitative questions and various demographic questions. Both existing and self-developed scales were used in the survey. The self-developed scales were all based on existing scientific research. See Appendix A for the post-survey.

Behavioral data Fynch app

The Fynch app automatically registered all travel movements of the users. Previous to the study, all users gave consent to collect and use this data. Data included starting- and ending point of the trip, distance traveled, time traveled (active and not-active) and CO2 emissions.

Interviews

To gain more insight in the usage and effects of the app, additional interviews were held after the study. In the post-measurement survey, participants were asked if they would be willing to participate in additional interviews. For the actual participant selection, the condition, scores in the survey on user satisfaction of the app, and the intention to use the car and shared vehicles in the future were taken into account. In the end, fourteen interviews were conducted. The interviews were semi-structured, meaning that a topic list was used with the freedom for the researchers to ask further and more in-depth questions when relevant. See Appendix B for the interview topic list.

3 Results

With this intervention study, we gained insight in the effects of behavioral change mechanisms (namely providing feedback and a reward system) applied in a smart mobility app on sustainable travel behavior, including shared vehicle use. In this section, we present the most important results of the study, derived from the analyses on the three datasets. Insights are given in the usage of- and experience with the app, and in the effects of the feedback and coin mechanisms. For an overview of all the tested hypothesis and statistical outcomes, see Appendix C.

Experience and intention usage app

The number of times participants opened the app differed between individuals, ranging from 2 to 3 times a week to multiple times a day. In the interviews, participants stated that they mainly opened the app to check the accurateness of the registrations because this was asked by the researchers. Some participants also opened the app to see information about their trips. Overall, participants reported positive experiences with the usage of the app. In general, people found it easy to use and said it functioned like it should. At the same time, participants reported that the app did not always register the modes and trips correctly. Especially trips with a car with multiple (parking) stops, or multimodal trips. However, participants experienced correcting the mode use as an easy thing to do.

In the interviews participants were asked for their interest and intention to keep using the app in the future. With a few exceptions, participants stated that they were not interested in keeping and using the app on their phone after the experiment would end. As a reason, people report that they do not see any added value for them of using the app and that it does not fill in any current needs.

Feedback mechanism: experience and effects

The behavioral data derived from the app show that the feedback mechanism did not have a significant effect on sustainable travel and relevant variables such as awareness of the environmental impact of travel choices, car use habits, or the intention to use sustainable modes of transport. Participants that received personal feedback about their trips did not show a difference between the pre- and post-measurement and did not show a difference with the other experimental- and control groups. These results indicate that the impact of travel feedback in changing sustainable travel behavior is non-significant. Contrary to the hypothesis that the app would have a positive effect on reducing car use, we see that habitual car use is stronger at the end of the study. Or in other words; the habit to use the car became stronger through the experiment. A likely explanation for this outcome is the fact that a COVID-19 lockdown was set during the experiment, together with governmental advice to stay at home and avoid public transport.

The interviews give insight in the explanations for the observed non-effects of the feedback mechanism in the app. Participants reported in the interviews that they enjoyed seeing personal information about their trips. However, they also reported that the information about the route, used mode and duration did not surprise them, as it only confirmed what they already thought. They stated that the feedback did not provide them with information they weren't already aware of. About the CO2 feedback participants stated that although it was new information, it did not do anything. Participants found the CO2 information, that was presented in grams, was too abstract to get a grip on the meaning of it. A minority of the participants of the interviews stated that they didn't think the CO2 feedback was accurate. They mentioned that CO2 emission depends on more factors than the app did register, such as the type of car, the route, and travel speed.

Although the results from the statistical analyses were not significant, the interviews show that for some individuals the CO2 did give more insight in the effects of their travel choices. Some participants reported that because of the experiment and by using the app, they gained more insight in their personal CO2 travel emission. These participants were already motivated to behave sustainable. However, for most participants this information was too abstract to actually apply it and change their travel behavior. Furthermore, some participants stated that the experiment and app made them more aware of the extent to which they actually used their car. For one participant, this was a reason to change her car use. She reported that she felt like someone was watching, and this motivated her to use the car less. This was a participant for whom car reduction was already a topic she was working on. The app gave the push that she needed. However, most participants reported that they were already aware of the way they are traveling and only use the car when they "really need it".

To summarize; although participants in general experienced the use of the app as positive and enjoyable, the feedback did not have an effect on their actual behavior, ideas, and attitudes. In the interviews, participants were asked what should change for the feedback to be more informative. It shows that CO2 feedback should be easily interpreted, for example by using visuals to illustrate the amount of CO2 or to

give comparisons. Furthermore, providing feedback and information about possible (sustainable) alternatives could directly motivate people to change their travel behavior.

Coin mechanism: experience and effects

The coin mechanism in the app did not have any significant effect on the measured variables. Participants with the version of the app with the coin mechanism could earn coins by using sustainable travel modes. Participants could exchange the earned coins for products in the in-app store. The behavioral data from the app shows that there are no differences between the pre- and post-measurement and between groups. In other words: earning coins and the possibility to use these in the app did not make participants travel more sustainable, change travel habits, motivation, or knowledge. Or in other words: the fact that participants could gain rewards by traveling sustainable did not change anything regarding sustainable traveling. The interviews give us more insight in the explanations for these non-effects. First, none of the interviewed participants used the coins to buy products. As an explanation, participants stated that they felt the coins and the in-app store was a way for the app developers to make more money out of them, they did not find the rewards interesting enough, and that they did not want to earn coins as they used the app for other reasons. Participants stated that they would find the rewards more interesting when they would be more in line with their interests or linked to travel, such as a discount on public transport use.

E-mails shared mobility: experience and effects

One of the experimental groups received weekly e-mails about shared mobility. With this group, the goal was to gain insight in the effects of the shared vehicle intervention on the use of shared mobility. Furthermore, we tested the effects of the intervention on knowledge, attitudes, and motivation relevant for the use of shared vehicles. The results show that the e-mails did not have any significant effects on these variables. Participants in this intervention group did not differ on the pre- and post-measurement, and they did not differ from participants in the other groups that did not receive the emails. In other words: the emails did not change the extent to which shared vehicles are used and did not increase people's knowledge, self-efficacy, and motivation to use shared mobility.

Interviews with participants from the e-mail intervention group point out possible explanations for these observed non-effects. First, all participants reported that they opened and read all send e-mails about shared mobility. However, all participants also reported that the information in the e-mails was not enough to make them use shared mobility. A small number of participants reported that the e-mails made them think about the possibility to use shared mobility but concluded that it was not useful for them on the short term. They stated that it was not financially feasible or that it was not possible due to their current (work) situation in which a car is frequently needed.

The results from this research has also been included in the eHUBS blueprint and can be found on: https://elopage.com/payer/s/eHubs/courses/ehubs-digital-blueprint?course_session_id=4227531&lesson_id=1836576

4 Conclusion and discussion

Conclusion

The transition from private car use to electric shared mobility is seen as a promising strategy to reduce CO2 emissions by passenger travel. However, to reach this potential, car owners must be willing to disengage from their car and switch to electric shared vehicles. The goal of this study was to gain more insight in the effects of the Fynch app on stimulating sustainable travel behavior and relevant constructs. To do so, three datasets were collected via different methods. A survey, interviews, and behavioral data from the app show that applying a feedback dashboard and a reward system in a smart mobility app are not a “one size fits all solution” to stimulate sustainable travel behavior. Although existing (behavioral) literature shows the potential for these two behavioral change mechanisms for stimulating sustainable travel applied in a digital medium, our study shows that the way how and in which context these mechanisms are implemented play an important part for the actual effects of the app.

The results show that in this study, providing people with feedback about their travels did not have the hypothesized effects on the tested variables including awareness, intention, and actual travel behavior. We do see that participants are positive about the app and the feedback function and enjoy seeing their personal travel data. However, despite this positive attitude it did not have the expected consequences. Existing research provides a possible explanation for these non-results. For feedback to be effective in stimulating sustainable travel choices, it is important that the information is easy to understand, trusted, presented in a way that attracts attention, is remembered, and is delivered as close as possible in both time and place to the to be made choice (Brewer and Stern, 2005). It is likely that the implemented feedback in the Fynch app lacked these requirements. Furthermore, one of the ways feedback works is because it makes people aware of the current suboptimal state by showing them data about their actual behavior. In general, this is a necessary step when changing (conscious) behavior. However, it is often not enough. When becoming aware of the current state, people should change their behavior and go for more optimal alternative options. To do so, people should know what the alternative options are and act on this. The non-results on behavior in this study may also have to do with the fact that people believed there were no feasible alternative options for their current way of traveling. If people believe that their current way of traveling is the optimal way to do so, it is unlikely that they will reconsider these travel choices.

Furthermore, the results show that the reward mechanism also did not move people towards a more sustainable way of traveling. Unlike with the feedback system, participants were more negative about the used reward mechanism in the app. Participants reported that they did not like the function or the incentives in the app. For the reward system to be effective in changing travel behavior, it seems that the rewards should be more in line with the needs and wishes of the users and the purpose of the app. Think of saving credits for sustainable travel modes. The way it is implemented in the app now, it may even have a counter effect as users may perceive the reward function as a way for the app to earn money. Furthermore, psychological research on incentives shows that rewards may be an effective strategy to change behavior. However, the disadvantage of rewards (and punishments) is that when this stimulus is removed, people tend to fall back in the old behavior (e.g., Kohn, 1993). Targeting intrinsic motivation is a more sustainable, and therefore preferred, strategy to move people towards sustainable travel choices.

Discussion

Even though the research was conducted carefully and systematically, some limitations must be considered. First, the experiment took place during the COVID-19 pandemic. Halfway through the

experiment, the Dutch government reintroduced various COVID restrictions that are likely to have influenced people's travel behavior. For example, shops and events had to close earlier, people were asked and advised to work from home, and the use of public transport was discouraged. These restrictions affected the way people travelled. It is possible that this influenced the outcomes of the experiment.

A second event that is likely to have influenced the experiment outcomes is a new update of the Apple operating system IOS. Because of this update, Apple phones could not always register the trips correctly. These phones registrations became inaccurate. As a result, we lost participants and data.

Finally, not all dependent variables measured in the survey via Likert scales were normally distributed, which means that the assumption of parametric methods such as ANOVA were not met. However, existing literature shows that these methods can still be used without arriving at wrong conclusions (Norman, 2010).

The results from this research has also been included in the eHUBS blueprint and can be found on: https://elopage.com/payer/s/eHubs/courses/ehubs-digital-blueprint?course_session_id=4227531&lesson_id=1836576

5 Other nudging initiatives by the city of Amsterdam

Besides the extensive research into nudging techniques, the city of Amsterdam initiated various other efforts in order to pursue travelers to (start) to use shared mobility. In the next chapters you will read more about the following initiatives:

- 5.1 Marvel test 1 – stimulate by framing
- 5.2 Marvel test 2 – stimulate by promotion
- 5.3 Information flyers
- 5.4 Wayfinding tiles

5.1 Marvel test 1 – stimulate by framing

In July 2021 an 'sentiment ad' analysis was conducted by data analysis company 'Marvel'. Research was done by analyzing the results of different adds (showing different communication frames), a target group analysis as well as a survey.

The analysis of the adds was designed as follows: in 6 neighborhoods: Noord Buiksloterham, Frans Halsbuurt, Wibaustraat, Amsterdam Science Park, Osdorp plein and Elzenhagen a social media campaign was launched. Per neighborhood, the campaign had 6 sentiment frameworks with each 1 sentiment ad. This way, we could see which kind of frames were most effective for each neighborhood. By analyzing the click-through-rate¹ (CTR) per sentiment frame the popularity of the different frames could be analyzed.

The selection of the different frames and construction of the sentences accompanying the frame was done in close collaboration with the AUAS. In the testing phase 6 different frames were used.

¹ The click-through-rate (CTR) refers to the ratio of users who have clicked on a specific link to the total number of users who have seen the advertisement.

Sentiment Frames tested:

- 01 Informative Frame: Uses a factual tone. “Discover the shared mobility in your neighborhood”
- 02 Self-efficacy Frame: Uses a tone with an ability to succeed. “In 5 steps on the road thanks to the eHUB”
- 03 Hedonic Frame: Fun is central to this frame, connecting the Hub to fun activities and associations. “Your get-away starts at the eHUB”
- 04 Gain Frame: Cost reduction is central to this frame. “Save money because of your eHUB”
- 05 Normative Frame: Uses an environmentally friendly tone. “Save on CO2 because of the eHUB”
- 06 Social Frame: What other people do or think is central to this frame. “Discover the eHUB just like Romée”

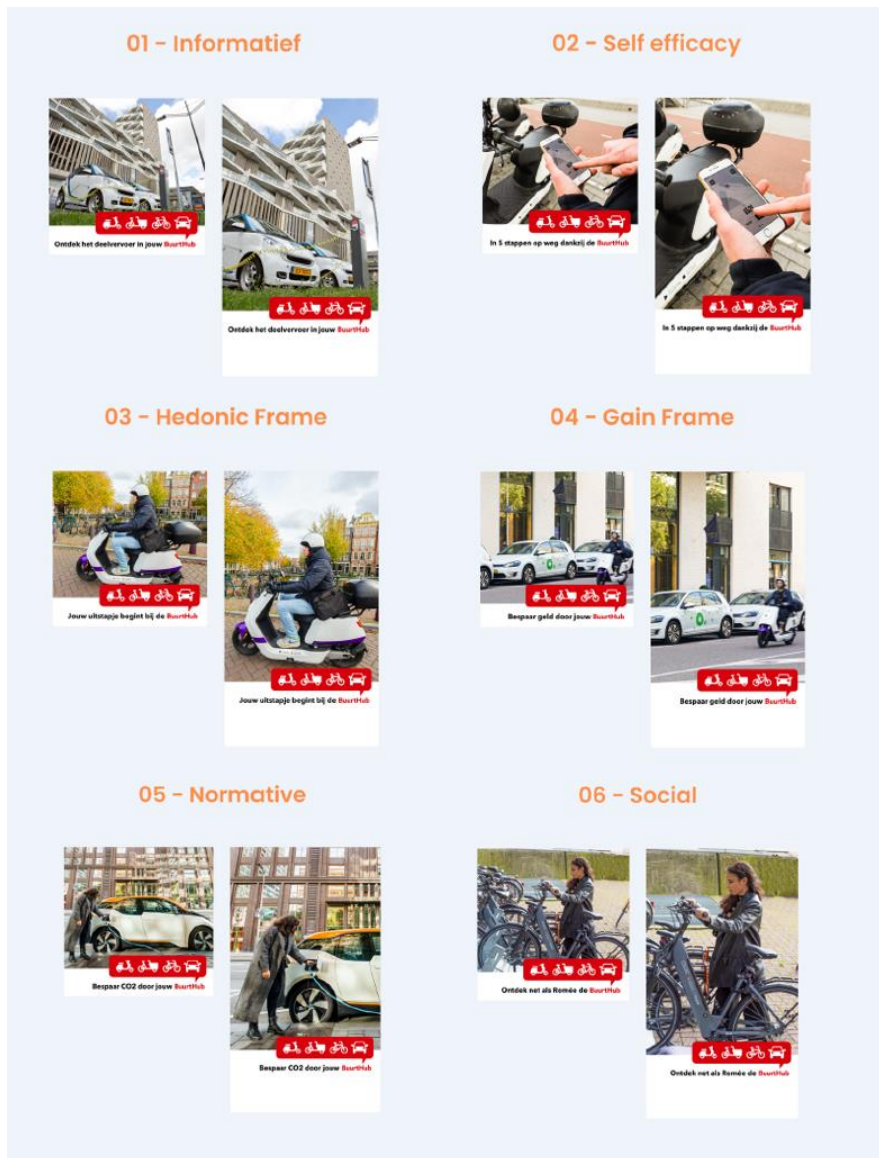


Figure 1: The tested frames in the Marvel test

Conclusion Marvel test

Ads - Overall we see that two sentiments stand out over all locations: selfefficiency, and social. These sentiments performed best on CTR which let the audience interact with the landing page. Therefore we suggest to start rolling out the Buurthubs with these two sentiments and variations.

Survey - In total 62 people completed the survey, almost 50% less in comparison with the last results which could signify these locations are less interested in Buurthubs than the first three locations. The results show is that most of the respondents were familiar with partial transportation (79%) and 44.4% of the respondents already used partial transportation. These results match the first conducted tests and therefore explanation of what partial transportation is doesn't have the highest priority on the landing page.

Audience analysis - The demographics of this audience differs from the last conducted tests. Male and younger audiences were reached more than in the other locations. The client profiling analysis showed therefore also that the age groups 18-24 and 24-35 have a relatively high response rate. Most respondents either have no car or one car, their income level is quite spread and the survey represents people from different social environments. The client profiling suggests that higher educated people have more interest in de Buurthubs compared to lower educated people. In addition, the client profiling analysis shows that the respondents from these locations are younger and a relatively high percentage (25%) of the respondents have an MBO education.

5.2 Marvel test 2 – stimulate by promotion

The previous Marvel test showed that 30% of the visitors clicked through to the provider's websites via the eHUBS website. We wanted to further stimulate and investigate these interest in the eHUBS. The main goal of the campaign was to offer discount codes through the providers, for example offering a €5 discount for the first ride. Four providers (Cargobike operator Cargoroo, EV operator ShareNow, eMopped operator Check and ebike operator Bondi) were interested and cooperated by either creating a landing page or offering the discount on their app. The campaign was also shared on the eHUBS landing page (www.amsterdam.nl/buurthubs) and went live from the 20th of June until the end of June. By the end of this campaign only Bondi was able to share the amount of discount vouchers that were redeemed: 37 times. Furthermore, in the period from June 20 to July 11, there were 1189 unique visits, 77% of which were on mobile. That is a quite average result. Bounce was 77%, which is also pretty normal for a campaign. By far the most clicks were on drop-down menu's for the BuurtHub locations, offerings and websites: 349.

631 visits are direct traffic, which means that they came in with a direct link. The link was probably shared on social media. It is unclear, however, which social ads they came in through.

5.3 Information flyers

At first, official city letters were used to inform, explain and help people find their way to the eHUB. Per eHUB around 5000 neighborhood residents were informed through this letter. The letter did not leave

any room for visual elements, just plain text explaining more about the eHUB. This did not have the intended effect. We decided on developing a number of flyers, that we could use in different stages of the eHUBS process. The goal of the flyers: moving people towards: helping to design the eHUB, simply knowing about the eHUB with the ultimate goal: trying out the eHUB and perhaps integrate it in their traveling behavior as an alternative the their privately owned car. The flyer helped explain our intended message in a more visually attractive and easier to understand- way. Some examples:



Figure 2: Information flyer: (DUTCH) inviting neighbourhood residents to participate in the bottom up creation of the eHUB



Figure 3: Information flyer: (ARABIC) inviting neighbourhood residents to participate in the bottom up creation of the eHUB

Wat is een BuurtHub?

Een BuurtHub is een plek in de buurt waar elektrisch deelvervoer wordt aangeboden. Bewoners uit de buurt kunnen hier samen gebruik van maken. De buurt beslist samen met de gemeente welke elektrische vervoermiddelen worden aangeboden in de BuurtHub. Bijvoorbeeld een grote of juist een kleine deelauto, (bak)fietsen en/of scooters. De elektrische vervoermiddelen zijn makkelijk te huren via de apps van de vervoersaanbieders.

Buurt Hub

Huur een voertuig in de BuurtHub in 5 stappen

Amsterdam heeft de ambitie om in 2025 uitstootvrij te zijn.

BuurtHub

Waarom een BuurtHub?

Amsterdam groeit en het wordt steeds drukker op de wegen en de fietspaden. Het stallen en parkeren van alle fietsen, scooters en auto's neemt bovendien veel ruimte in beslag, wat ten koste gaat van bijvoorbeeld het groen in de wijk. Daarom zoeken we naar vernieuwende ideeën op het gebied van mobiliteit. De BuurtHub is in eerste instantie tijdelijk om te onderzoeken of elektrisch deelvervoer een bijdrage levert aan de leefbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid van Amsterdam.

Voertuigen huren in de BuurtHub

Alle elektrische voertuigen in de BuurtHub zijn makkelijk te huren via de apps van de vervoersaanbieders. De prijzen variëren per voertuig en aanbieder en liggen tussen de € 0,05 - 0,40 per minuut, met in enkele gevallen een starttarief van € 1.

- 1** Reserveer een voertuig via de app van de vervoersaanbieder
- 2** Open het voertuig via de app
- 3** Uw rit kan beginnen!
- 4** Breng het voertuig aan het einde van de rit terug naar dezelfde BuurtHub
- 5** De prijs van uw rit wordt automatisch afgeschreven

Figure 4: Information flyer on eHUB in general and how to use it

Opening van een BuurtHub op Osdorpplein (Hoekenes 30)

Scan

Of ga naar amsterdam.nl/buurthubs

- 1** **Breng uw stem uit**

Welke voertuigen passen het beste bij uw buurt? U kunt kiezen uit verschillende voertuigen en vervoersaanbieders. Scan de QR-code met de camera van uw telefoon om uw stem uit te brengen!
- 2** **Kom naar de bewonersavond op 30 juni**

Tijdens de (online) bewonersavond op 30 juni vertellen wij u graag meer over de BuurtHub. Die avond zullen wij ook de uitslag van de vragenlijst terugkoppelen. Meld u aan via www.amsterdam.nl/buurthubs of scan de QR-code.

Vragen of opmerkingen?
 Meer weten over een BuurtHub in uw buurt? Bezoek dan www.amsterdam.nl/buurthubs. U kunt ook contact opnemen via onderstaande gegevens.

Contactpersoon: Diederik Basta
 M: buurthubs@amsterdam.nl
 T: 06 1060 2521

Figure 5: Information flyer: opening of a new eHUB

5.4 Wayfinding tiles

For the eHUB near Osdorpplein we added marked tiles on the pavement, with the aim to better indicate the hub location. It is not clear if these marked tiles positively influenced the wayfinding to the hub.



Figure 6: Wayfinding tiles near the Osdorpplein eHUB

References

Brewer, G. D., & Stern, P. C. (2005). *Decision Making for the Environment: Social and Behavioral Science Research Priorities*. National Academies Press. 500 Fifth Street NW, Washington, DC 20001.

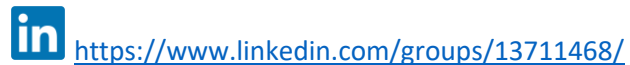
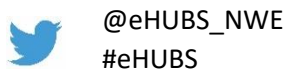
Kohn, A. (1993). *Punished by rewards*. Boston: Houghton-Mifflin.

Norman, G. (2010). Likert scales, levels of measurement and the “laws” of statistics. *Advances in Health Sciences Education*, 15, 625-632.

Van Brecht, J., van Gent, M. J., & Renes, R. J. (2022). CO2 reduction through shared mobility: A review of psychological factors for the switch from a private car to shared transport. Research group Psychology for Sustainable Cities – Amsterdam University of Applied Sciences.

The eHUBS Consortium

The consortium of eHUBS consists of 15 partners with multidisciplinary and complementary competencies. This includes European cities, leading universities, networks, and electric and shared mobility providers.



For further information please visit <http://www.nweurope.eu/ehubs>



The sole responsibility for the content of this document lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. Neither Interreg North-West Europe nor the European Commission are responsible for any use that may be made of the information contained therein.

Appendix

A. Nameting Amsterdam Reist Slim - Groep 1,2,3 & 4

Start of Block: Introductie

Introductie Beste deelnemer,

De afgelopen weken heeft u meegedaan aan de proef Amsterdam Reist Slim. U heeft een vragenlijst beantwoord en maakte de afgelopen 6 weken gebruik van de Fynch app. Fijn dat u tot zover heeft meegewerkt aan de proef. Een laatste onderdeel van uw deelname aan de proef is het beantwoorden van deze vragenlijst.

Het beantwoorden van deze vragenlijst zal ongeveer 20 – 30 minuten duren. Om na te kunnen gaan wat het effect van de Fynch app is, bevat deze vragenlijst een aantal dezelfde vragen als de eerste vragenlijst. Daarnaast worden er nieuwe vragen gesteld, bijvoorbeeld over hoe u de Fynch app heeft ervaren.

Wanneer u alle onderdelen van de proef (Fynch app gedownload + 2 vragenlijsten ingevuld) volledig heeft afgerond, ontvangt u een bol.com cadeaubon ter waarde van 20,- als dank voor uw deelname. Om deze cadeaubon in ontvangst te kunnen nemen, is het dus van belang dat u deze vragenlijst volledig invult en afrondt.

Mocht u naar aanleiding van dit onderdeel van de proef nog vragen of opmerkingen hebben, dan kunt u deze mailen naar amsterdamreistslim@hva.nl.

We hopen dat u de deelname aan deze proef positief heeft ervaren en danken u alvast hartelijk voor het invullen van deze laatste vragenlijst!

Met vriendelijke groet,

Hogeschool van Amsterdam
Gemeente Amsterdam
Fynch

End of Block: Introductie

Start of Block: Demografische gegevens



E-mailadres Fynch Om de data uit de verschillende vragenlijsten en de Fynch app aan elkaar te koppelen, gebruiken we uw e-mailadres en de registratiecode die u heeft ontvangen. Zoals beschreven in de privacy verklaring pseudonimiseren we alle data en verwijderen we direct daarna alle contactgegevens.

Welk e-mailadres heeft u gebruikt om uzelf te registreren in de Fynch app?



Registratiecode MC Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail?

- 607101 (1)
- 607102 (2)
- 607103 (3)
- 607104 (4)



Mailadres vragenlijst Op welk e-mailadres heeft u de link naar deze vragenlijst ontvangen?

End of Block: Demografische gegevens

Start of Block: Inkomensvraag

Inkomen In de eerste vragenlijst zijn al naar een aantal van uw achtergrondkenmerken gevraagd. Met behulp van de vraag hieronder krijgen we ook graag inzicht in uw inkomensniveau.

Wat is het maandelijkse **netto** inkomen van uw huishouden?

- Minder dan 625 per maand (1)
- €626 - €1250 per maand (2)
- €1251 - €1875 per maand (3)
- €1876 - €2500 per maand (4)
- €2501 - €3125 per maand (5)
- Meer dan €3125 per maand (6)
- Zeg ik liever niet (7)

End of Block: Inkomensvraag

Start of Block: Huidige vervoersgebruik

Introductie vragen In de eerste vragenlijst vroegen we u al eens naar de voertuigen die u in uw bezit heeft en in hoeverre u deze gebruikt. **Wellicht is er in de tussentijd wat in uw situatie veranderd.** Met behulp van de vragen hieronder krijgen we daar graag inzicht in.



Voertuigenbezit2 Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aanklikken. Geef u daarbij ook het aantal voertuigen van de betreffende categorie aan.

- Auto (benzine/diesel/LPG) (1) _____
 - Elektrische auto (2) _____
 - Hybride auto (3) _____
 - Scooter (o.a. motorfiets, bromfiets, snorfiets) (4) _____
 - Elektrische scooter (5) _____
 - Fiets (6) _____
 - Elektrische fiets (7) _____
 - Bakfiets (8) _____
 - Elektrische bakfiets (9) _____
 - Step (10) _____
 - Elektrische step (11) _____
 - Anders, namelijk: (12) _____
-

OV chipkaart bezit2 Bent u in het bezit van een OV-chipkaart? (OV = openbaar vervoer)

- Ja, ik heb een OV chipkaart met abonnement (1)
- Ja, ik heb een OV chipkaart zonder abonnement (2)
- Nee, ik heb geen OV chipkaart (3)

Page Break

Intro vervoergebruik U heeft zojuist ingevuld welke voertuigen u in uw bezit heeft.

In de vragen hieronder vragen wij u om aan te geven hoe vaak u deze voertuigen gemiddeld per week heeft gebruikt **gedurende de afgelopen twee weken van de proef (06 december - 19 december 2021)**.

U hoeft hierbij geen rekening te houden met heen- en terugreizen. Wanneer u bijvoorbeeld een fiets gebruikt om naar uw werk te komen en daar vervolgens weer mee naar huis reist, kunt u dat als 1x fietsgebruik rekenen.

Als u het lastig vindt om een inschatting te maken van uw gemiddelde gebruik, kan het helpen om **eerst na te denken over alle bestemmingen die u de afgelopen twee weken heeft bezocht**. Denk bijvoorbeeld aan hoe vaak u in de afgelopen twee weken naar uw werk bent gegaan of hoe vaak u een bezoek heeft gebracht aan de sportschool, supermarkt, of familie en vrienden. **Denk vervolgens na over welke vervoersmiddelen u daarvoor heeft gebruikt en hoe vaak u dat deed**.

Indien u een voertuig minder dan 1 keer per week gebruikt, kunt u cijfers achter de komma gebruiken. Stel u gebruikt uw auto eens per 2 weken, dan gebruikt u de auto 0,5 keer per week.

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Auto (benzine/diesel/LPG)

Auto fossiel dweeks2 Hoe vaak maakte u **doordeweeks** (maandag t/m vrijdag) gemiddeld gebruik van uw **auto (benzine/diesel/LPG)**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Auto (benzine/diesel/LPG)

Auto fossiel weekend2 Hoe vaak maakte u in het **weekend** (zaterdag & zondag) gemiddeld gebruik van uw **auto (benzine/diesel/LPG)**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Elektrische auto

Elek auto dweeks2 Hoe vaak maakte u **doordeweeks** (maandag t/m vrijdag) gemiddeld gebruik van uw **elektrische auto**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Elektrische auto

Elek auto weekend2 Hoe vaak maakte u in het **weekend** (zaterdag & zondag) gemiddeld gebruik van uw **elektrische auto**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Hybride auto

Hybr auto dweeks2 Hoe vaak maakte u **doordeweeks** (maandag t/m vrijdag) gemiddeld gebruik van uw **hybride auto**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Hybride auto

Hybr auto weekend2 Hoe vaak maakte u in het **weekend** (zaterdag & zondag) gemiddeld gebruik van uw **hybride auto**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Scooter (o.a. motorfiets, bromfiets, snorfiets)

Scooter dweeks2 Hoe vaak maakte u **doordeweeks** (maandag t/m vrijdag) gemiddeld gebruik van uw **scooter (motorfiets/bromfiets/snorfiets)**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Scooter (o.a. motorfiets, bromfiets, snorfiets)

Scooter weekend2 Hoe vaak maakte u in het **weekend** (zaterdag & zondag) gemiddeld gebruik van uw **scooter (motorfiets/bromfiets/snorfiets)**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Elektrische scooter

Elek scooter dweeks2 Hoe vaak maakte u **doordeweeks** (maandag t/m vrijdag) gemiddeld gebruik van uw **elektrische scooter**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Elektrische scooter

Elek scooter weeknd2 Hoe vaak maakte u in het **weekend** (zaterdag & zondag) gemiddeld gebruik van uw **elektrische scooter**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Fiets

Fiets dweeks2 Hoe vaak maakte u **doordeweeks** (maandag t/m vrijdag) gemiddeld gebruik van uw **fiets**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Fiets

Fiets weekend2 Hoe vaak maakte u in het **weekend** (zaterdag & zondag) gemiddeld gebruik van uw **fiets**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Elektrische fiets

Elek fiets dweeks2 Hoe vaak maakte u **doordeweeks** (maandag t/m vrijdag) gemiddeld gebruik van uw **elektrische fiets**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Elektrische fiets

Elek fiets weekend2 Hoe vaak maakte u in het **weekend** (zaterdag & zondag) gemiddeld gebruik van uw **elektrische fiets**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Bakfiets

Bakfiets dweeks2 Hoe vaak maakte u **doordeweeks** (maandag t/m vrijdag) gemiddeld gebruik van uw **bakfiets**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Bakfiets

Bakfiets weekend2 Hoe vaak maakte u in het **weekend** (zaterdag & zondag) gemiddeld gebruik van uw **bakfiets**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Elektrische bakfiets

Elek bakfiets dwks2 Hoe vaak maakte u **doordeweeks** (maandag t/m vrijdag) gemiddeld gebruik van uw **elektrische bakfiets**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Elektrische bakfiets

Elek bakfiets wknd2 Hoe vaak maakte u in het **weekend** (zaterdag & zondag) gemiddeld gebruik van uw **elektrische bakfiets**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Step

Step dweeks2 Hoe vaak maakte u **doordeweeks** (maandag t/m vrijdag) gemiddeld gebruik van uw **step**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Step

Step weekend2 Hoe vaak maakte u in het **weekend** (zaterdag & zondag) gemiddeld gebruik van uw **step**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Elektrische step

Elek step dweeks2 Hoe vaak maakte u **doordeweeks** (maandag t/m vrijdag) gemiddeld gebruik van uw **elektrische step**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Elektrische step

Elek step weekend2 Hoe vaak maakte u in het **weekend** (zaterdag & zondag) gemiddeld gebruik van uw **elektrische step**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Anders, namelijk:

Anders nml dweeks2 U heeft aangegeven dat u van een ander voertuig gebruik maakt dan de voertuigen die in de lijst stonden. Hoe vaak maakte u **doordeweeks** (maandag t/m vrijdag) gemiddeld gebruik van **dit voertuig**?

Display This Question:

If Welke van de volgende vervoersmiddelen heeft u in uw bezit? U kunt meerdere vervoersmiddelen aank... = Anders, namelijk:

Anders nml weekend2 U heeft aangegeven dat u van een ander voertuig gebruik maakt dan de voertuigen die in de lijst stonden. Hoe vaak maakte u in het **weekend** (zaterdag & zondag) gemiddeld gebruik van **dit voertuig**?

End of Block: Huidige vervoersgebruik

Start of Block: Vervoersidentiteit

Vervoersidentiteit2 De stellingen hieronder gaan over het beeld wat u van uzelf heeft als vervoersgebruiker.

Kunt u hieronder per type vervoersgebruiker aangeven in hoeverre u het oneens of eens bent met de stelling?
Ik zie mijzelf als een ...

	Helemaal mee oneens (1)	Beetje mee oneens (2)	Niet mee oneens en niet mee eens (3)	Beetje mee eens (4)	Helemaal mee eens (5)
Automobilist (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fietser (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wandelaar (4)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gebruiker van openbaar vervoer (5)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deelvervoergebruiker (6)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Veelzijdige gebruiker (ik gebruik niet specifiek één vervoersmiddel) (7)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

End of Block: Vervoersidentiteit

Start of Block: Gewoontegedrag auto

Gewoonte auto2 De stellingen hieronder gaan over de manier waarop u beslist om de auto te gebruiken. Kunt u voor iedere stelling aangeven in hoeverre dit voor u geldt?

De auto als vervoersmiddel gebruiken is iets ...

	Helemaal mee oneens (1)	Beetje mee oneens (2)	Niet mee oneens en niet mee eens (3)	Beetje mee eens (4)	Helemaal mee eens (6)	Niet op mij van toepassing, ik heb/gebruik geen auto meer (10)
Wat ik automatisch doe (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Waarvan ik het raar zou vinden als ik het niet doe (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wat ik doe zonder nadenken (3)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wat bij mijn routine past (4)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Waar ik niet over na hoeft te denken (5)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wat typisch mij is (6)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

End of Block: Gewoontegedrag auto

Start of Block: Intentie vervoergebruik

Intentie auto2 Met de vragen hieronder willen we meer inzicht krijgen in wat uw intenties zijn om in de nabije toekomst verschillende vervoersmiddelen te gebruiken.

Met **nabije toekomst** bedoelen we **de komende 6 maanden**.

In hoeverre denkt u **in de nabije toekomst** gebruik te maken van uw eigen auto?

	Veel minder dan nu (1)	Een beetje minder dan nu (2)	Hetzelfde als nu (3)	Een beetje meer dan nu (4)	Veel meer dan nu (5)	Niet op mij van toepassing, ik heb geen auto meer (9)
Eigen auto (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Intentie deelv2

In hoeverre denkt u **in de nabije toekomst** gebruik te maken van (elektrisch) deervoer?

	Veel minder dan nu (1)	Een beetje minder dan nu (2)	Hetzelfde als nu (3)	Een beetje meer dan nu (4)	Veel meer dan nu (5)
(Elektrisch) deervoer (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Intentie modalshift2 Kunt u aangeven in welke mate u het oneens of eens bent met onderstaande stelling?

Ik ben van plan om in de nabije toekomst vaker m'n eigen auto te laten staan en **daarvoor in de plaats** andere vervoerswijzen te gebruiken (bijv. (elektrisch) deervoer, openbaar vervoer, fietsen, lopen).

- Helemaal mee oneens (1)
- Beetje mee oneens (2)
- Niet mee oneens en niet mee eens (3)
- Beetje mee eens (4)
- Helemaal mee eens (5)
- Niet op mij van toepassing, ik heb geen auto meer (8)

End of Block: Intentie vervoergebruik

Start of Block: Capaciteit - Bewustzijn milieuimpact

Bew. milieuimpact2 De volgende vragen gaan over de mate waarin u denkt dat verschillende vervoersmiddelen een negatieve milieu-impact hebben. Met **negatieve milieu-impact** bedoelen we de negatieve invloed die menselijk handelen heeft op de aarde en onze leefomgeving.

Geef hieronder per vervoersmiddel aan in welke mate u denkt dat ze een **negatieve milieu-impact** hebben.

	Geen negatieve impact (4)	Weinig negatieve impact (5)	Veel negatieve impact (6)	Heel veel negatieve impact (7)	Weet ik niet (8)
Fossiele brandstof auto (5)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Elektrische auto (6)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Scooter (7)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
OV (trein) (8)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
OV (bus/tram/metro) (14)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deelauto (fossiele brandstof) (9)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deelauto (elektrisch) (10)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deelvervoer overig ((elektrische) fiets/bakfiets/scooter/step/etc.) (11)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fietsen en/of lopen (12)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Bew. pers. impact2

Wat betreft de invloed van mijn vervoerskeuzes op het klimaat ...

	Helemaal mee oneens (1)	Beetje mee oneens (2)	Niet mee oneens en niet mee eens (3)	Beetje mee eens (4)	Helemaal mee eens (5)
Ben ik mij daar zeer bewust van (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Heb ik daar goed inzicht in (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Maak ik mij daar zorgen over (3)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

End of Block: Capaciteit - Bewustzijn milieuimpact

Start of Block: Capaciteit - Bewustzijn mogelijkheden deelvervoer & self-efficacy

Bew. mog. deelv.2 De volgende vragen gaan over het gebruik van deelvervoer.

Kunt u aangeven in hoeverre u het oneens of eens bent met onderstaande stellingen?

Wat betreft (elektrisch) deelvervoer ...

	Helemaal mee oneens (1)	Beetje mee oneens (2)	Niet mee oneens en niet mee eens (3)	Beetje mee eens (4)	Helemaal mee eens (5)
Weet ik welke aanbieders van (elektrisch) deelvervoer er zijn. (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Weet ik waar ik in mijn omgeving (elektrische) deelvervoersopties kan vinden. (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

SE deelfervoer 2 Hoe moeilijk of makkelijk lijkt het u om ...

	Heel moeilijk (1)	Enigzins moeilijk (2)	Niet moeilijk, noch makkelijk (3)	Enigzins makkelijk (4)	Heel makkelijk (5)	Weet niet (6)
De juiste aanbieder van (elektrisch) deelfervoer te kiezen? (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Een (elektrisch) deelfoertuig bij u in de buurt te vinden? (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Een app te downloaden voor het gebruik van (elektrisch) deelfervoer? (4)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Een (elektrisch) deelfoertuig te reserveren via de app? (5)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

SE elek deelferv 2 Specifiek voor elektrische deelfoertuigen, hoe moeilijk of makkelijk lijkt het u om ...

	Heel moeilijk (1)	Enigzins moeilijk (2)	Niet moeilijk, noch makkelijk (3)	Enigzins makkelijk (4)	Heel makkelijk (5)	Weet niet (6)
Een rit zo te plannen dat de accu tijdens de rit niet leegloopt? (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Een elektrisch deelfoertuig te starten? (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Een elektrisch deelfoertuig te besturen? (4)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Een elektrisch deelfoertuig op te laden? (5)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

End of Block: Capaciteit - Bewustzijn mogelijkheden deelfervoer & self-efficacy

Start of Block: Capaciteit - Self efficacy autominderen

SE autominderen 2.1 De volgende vragen gaan over hoe u aankijkt tegen het meer of minder gebruiken van bepaalde vervoersmiddelen.

Hoe moeilijk of makkelijk lijkt het u om ...

	Heel moeilijk (1)	Enigzins moeilijk (2)	Niet moeilijk, noch makkelijk (3)	Enigzins makkelijk (4)	Heel makkelijk (5)	Niet op mij van toepassing, ik heb geen eigen auto meer (8)
Uw eigen auto minder te gebruiken? (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In plaats van uw eigen auto gebruik te maken van andere vervoerswijzen (bijv. OV, fietsen, lopen, deelvervoer)? (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

SE autominderen 2.2 Kunt u aangeven in hoeverre u het oneens of eens bent met onderstaande stelling?

Ik weet zeker dat ik, als ik zou willen, mijn auto zonder problemen zou kunnen laten staan.

- Helemaal mee oneens (1)
- Beetje mee oneens (2)
- Niet mee oneens en niet mee eens (3)
- Beetje mee eens (4)
- Helemaal mee eens (5)
- Niet op mij van toepassing, ik heb geen eigen auto meer (8)

End of Block: Capaciteit - Self efficacy autominderen

Start of Block: Waargenomen nut prive auto

Waargen nut auto2 Onderstaande stellingen gaan over de voor- en nadelen die u ervaart van uw eigen (privé) auto. Geef aan in hoeverre u het oneens of eens bent met onderstaande stellingen.

Mijn eigen (privé) auto ...

	Helemaal mee oneens (1)	Beetje mee oneens (2)	Niet mee oneens en niet mee eens (3)	Beetje mee eens (4)	Helemaal mee eens (5)	Niet op mij van toepassing, ik heb geen eigen auto meer (8)
Vind ik plezierig/leuk om in te rijden. (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Levert mij financieel voordeel op vergeleken met het gebruiken van andere vervoersmiddelen. (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Levert mij tijdswinst op vergeleken met het gebruik van andere vervoersmiddelen. (3)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Geeft mij flexibiliteit. (4)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Levert mij gemak op. (5)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Past goed bij mijn normen en waarden. (6)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

End of Block: Waargenomen nut prive auto

Start of Block: Ambivalentie

Ambivalentie auto2 Hieronder wordt u gevraagd welke reacties u heeft als u denkt aan autorijden op fossiele brandstof. Er worden u steeds twee tegenovergestelde antwoordopties voorgelegd, waarbij u met behulp van de bolletjes kunt aangeven in welke mate deze reactie voor u geldt.

Bij het idee dat ik met een auto op fossiele brandstof reis ...

	1 (1)	2 (2)	3 (3)	4 (4)	5 (5)	6 (6)	7 (7)	
... ervaar ik bij mezelf geen enkel conflict	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	... ervaar ik bij mezelf maximale hoeveelheid conflict
... ervaar ik bij mezelf geen besluiteloosheid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	... ervaar ik bij mezelf maximale besluiteloosheid
... heb ik consistente gedachten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	... heb ik tegenstrijdige gedachten
... heb ik geen gemengde gevoelens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	... heb ik sterk gemengde gevoelens

End of Block: Ambivalentie

Start of Block: Persoonlijke norm

Pers normauto2 De stellingen hieronder gaan over hoe u zich voelt bij het gebruiken van bepaalde vervoersmiddelen. Kunt u aangeven in hoeverre u het oneens of eens bent met onderstaande stellingen?

Om de negatieve effecten van mijn vervoerskeuzes op de leefomgeving te verkleinen, voel ik mij moreel verplicht om

	Helemaal mee oneens (1)	Beetje mee oneens (2)	Niet mee oneens en niet mee eens (3)	Beetje mee eens (4)	Helemaal mee eens (5)	Niet op mij van toepassing, ik heb geen eigen auto meer (8)
Minder gebruik te maken van mijn eigen (privé) auto. (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pers normdeelv2 Om de negatieve effecten van mijn vervoerskeuzes op de leefomgeving te verkleinen, voel ik mij moreel verplicht om

	Helemaal mee oneens (1)	Beetje mee oneens (2)	Niet mee oneens en niet mee eens (3)	Beetje mee eens (4)	Helemaal mee eens (5)
Méér gebruik te maken van (elektrisch) deelvervoer. (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

End of Block: Persoonlijke norm

Start of Block: Injunctieve & descriptieve normen

Inj. & descr norm2 De volgende stellingen gaan over het gebruik van vervoersmiddelen door de mensen in uw omgeving en hoe zij daar tegenaan kijken.

Geef aan in hoeverre u het met de volgende uitspraken oneens of eens bent.

De meeste mensen in mijn naaste omgeving ...

	Helemaal mee oneens (1)	Beetje mee oneens (2)	Niet mee oneens en niet mee eens (3)	Beetje mee eens (4)	Helemaal mee eens (5)	Weet niet (6)
Waarderen het wanneer ik mijn eigen auto gebruik. (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zouden het waarderen wanneer ik gebruik zou maken van vervoerswijzen zoals het openbaar vervoer, fietsen of lopen . (6)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zouden het waarderen wanneer ik (elektrisch) deelvervoer zou gebruiken. (8)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Staan positief tegenover het gebruiken van een eigen auto . (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Staan positief tegenover het gebruiken van vervoerswijzen als het openbaar vervoer, fietsen of lopen . (7)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Staan positief tegenover het gebruiken van (elektrisch) deelvervoer . (9)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hebben (elektrisch) deelvervoer al eens uitgeprobeerd. (10)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Maken gebruik van (elektrisch) deelvervoer . (11)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

End of Block: Injunctieve & descriptieve normen

Start of Block: Attitudes

Tevredenheid auto2 Met behulp van de stellingen hieronder krijgen we graag meer inzicht in uw mening over verschillende vervoerswijzen.

Kunt u aangeven in hoeverre u het oneens of eens bent met onderstaande stellingen?

	Helemaal mee oneens (1)	Beetje mee oneens (2)	Niet mee oneens en niet mee eens (3)	Beetje mee eens (4)	Helemaal mee eens (5)	Niet op mij van toepassing, ik heb geen eigen auto meer (9)
Ik ben tevreden met het gebruik van mijn eigen auto. (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De privé auto is voor mij de beste vervoerswijze. (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Attitude duur&deel2 Kunt u aangeven in hoeverre u negatief of positief bent over onderstaande vervoerswijzen?

	Negatief (2)	Een beetje negatief (3)	Niet negatief, noch positief (4)	Een beetje positief (5)	Positief (6)
Ik sta ... tegenover het gezamenlijk gebruik maken van vervoersmiddelen door middel van deelvervoer . (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik sta ... tegenover vervoerswijzen als het openbaar vervoer, fietsen en lopen . (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

End of Block: Attitudes

Start of Block: Algemene user satisfaction Fynch app

Usersatisfaction app De afgelopen 6 weken heeft u gebruik gemaakt van de Fynch app. We zijn benieuwd hoe u het gebruik van de Fynch app heeft ervaren. Hiervoor vragen we eerst naar uw algemene beoordeling van de app en vervolgens naar uw mening over de verschillende onderdelen van de app.

Het gebruiken van de Fynch app heb ik over het algemeen ... ervaren

- Negatief (1)
 - Een beetje negatief (4)
 - Niet negatief, noch positief (5)
 - Een beetje positief (6)
 - Positief (7)
-

Rapportcijfer Fynch Als u de Fynch app met een rapportcijfer tussen de 1 en de 10 zou mogen beoordelen, wat voor cijfer zou u de app dan geven?

- 1 (1)
 - 2 (2)
 - 3 (3)
 - 4 (4)
 - 5 (5)
 - 6 (6)
 - 7 (7)
 - 8 (8)
 - 9 (9)
 - 10 (10)
-

Toelichting usersat Kunt u hieronder uw beoordeling van de Fynch app toelichten?

End of Block: Algemene user satisfaction Fynch app

Start of Block: Gebruiksgemak - Registratieproces & app- en profielinstellingen

Gebr. gemak registr. Voor uw deelname aan de proef Amsterdam Reist Slim heeft u een aantal voorbereidingen moeten treffen – zo heeft u **de Fynch app gedownload, uzelf geregistreerd en de juiste appinstellingen aangezet**. We zijn benieuwd hoe u dit voorbereidingsproces van uw deelname heeft ervaren.

Hoe moeilijk of makkelijk vond u het om ...

	Heel moeilijk (1)	Enigzins moeilijk (8)	Niet moeilijk, noch makkelijk (9)	Enigzins makkelijk (10)	Heel makkelijk (11)
De Fynch app te downloaden? (4)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Een account aan te maken in de Fynch app? (5)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De juiste instellingen voor deelname aan te zetten, namelijk het aanzetten van locatievoorzieningen en pushberichten? (6)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

End of Block: Gebruiksgemak - Registratieproces & app- en profielinstellingen

Start of Block: Gebruiksgemak - Ritten - Feedbackmechanisme

Intro ritvragen De Fynch app bevat een aantal functies, waaronder het geven van informatie over uw reisgedrag. Daarover volgen nu een aantal vragen.

Rit moeite aflezen Hoe moeilijk of makkelijk vond u het uit de Fynch app af te lezen ...

	Heel moeilijk (1)	Enigzins moeilijk (2)	Niet moeilijk, noch makkelijk (3)	Enigzins makkelijk (4)	Heel makkelijk (5)	Dit heb ik nog nooit in de app bekeken (6)
Wat voor soort reisbewegingen (zakelijk versus prive) u dagelijks maakt? (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hoeveel reisbewegingen (aantal) u dagelijks maakt? (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hoeveel tijd u aan reizen besteed? (3)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Welke vervoersmiddelen u voornamelijk gebruikt om te reizen? (4)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Rit onjuist geregist

De Fynch app registreerde in principe automatisch al uw reisbewegingen. We willen graag weten hoe goed dit naar uw mening is gegaan.

Hoe goed zijn in de Fynch app geregistreerd:

	Werd nooit goed geregistreerd (1)	Werd in minder dan de helft van de gevallen goed geregistreerd (2)	Werd in de helft van de gevallen goed geregistreerd (3)	Werd in meer dan de helft van de gevallen goed geregistreerd (4)	Werd altijd goed geregistreerd (5)	Dit heb ik nog nooit in de app bekeken (6)
De hoeveelheid (aantal) reisbewegingen? (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De begin- en eindpunten van uw reisbewegingen? (5)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De gebruikte voertuigen? (4)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De hoeveelheid tijd die besteed werd aan reizen? (3)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De type reizen (zakelijk, prive of woon-werkverkeer)? (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

 Page Break

Display This Question:

If Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607102

Or Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607103

Or Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607104

Co2 uitstoot

Naast dat de Fynch app informatie gaf over hoe uw reisgedrag eruit zag, gaf het u ook informatie over de hoeveelheid CO2 uitstoot die uw reiskeuzes tot gevolg hadden. Met behulp van de vragen hieronder krijgen we graag inzicht in hoe u deze functie hebt ervaren.

Hoeveel CO2 uitstoot mijn reiskeuzes tot gevolg hebben ...

	1 (1)	2 (2)	3 (3)	4 (4)	5 (5)	
Vind ik heel moeilijk uit de app af te lezen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Vind ik heel makkelijk uit de app af te lezen
Wordt naar mijn idee niet op de juiste manier beoordeeld	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Wordt naar mijn idee wel op de juiste manier beoordeeld

Display This Question:

If Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607102

Or Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607103

Or Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607104

Duurz. reisgedrag Hoe duurzaam mijn reisgedrag is ...

	1 (1)	2 (2)	3 (3)	4 (4)	5 (5)	
Is door de Fynch app helemaal niet duidelijker geworden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Is door de Fynch app veel duidelijker geworden
Vind ik heel moeilijk te interpreteren op basis van de weergegeven CO2 uitstoot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Vind ik heel makkelijk te interpreteren op basis van de weergegeven CO2 uitstoot

Att fbmech gr1 Dat de Fynch app mij informatie geeft over mijn reisbewegingen, vind ik ...

- Negatief (1)
- Een beetje negatief (4)
- Niet negatief, noch positief (5)
- Een beetje positief (6)
- Positief (7)

Display This Question:

If Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607102

Or Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607103

Or Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607104

Att fbmech gr2_3_4 Dat de Fynch app mij informatie geeft over de CO2 uitstoot van mijn reisbewegingen, vind ik ...

- Negatief (1)
- Een beetje negatief (4)
- Niet negatief, noch positief (5)
- Een beetje positief (6)
- Positief (7)

Page Break

Display This Question:

If Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607102

Or Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607103

Or Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607104



Reactance Met betrekking tot de informatie die de Fynch app geeft over uw persoonlijke CO2 uitstoot, stellen we u graag nog een aantal extra vragen. In hoeverre bent u het oneens of eens met onderstaande stellingen?

	Helemaal mee oneens (1)	Beetje mee oneens (3)	Niet mee oneens, en niet mee eens (4)	Beetje mee eens (5)	Helemaal mee eens (7)
Ik heb de informatie uit de Fynch app over mijn persoonlijke CO2 uitstoot regelmatig bekeken. (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De informatie uit de Fynch app over mijn persoonlijke CO2 uitstoot probeerde me te manipuleren. (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De klimaatimpact van mijn persoonlijke CO2 uitstoot van mijn autoritten is overdreven. (3)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ergerde me aan de informatie in de Fynch app over mijn persoonlijke CO2 uitstoot. (4)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik had de neiging de CO2 uitstoot van mijn autoritten in de app niet te bekijken, omdat dit me een onprettig gevoel gaf. (5)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik wilde de informatie over de CO2 uitstoot van mijn autoritten in de Fynch app het liefst negeren. (7)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

End of Block: Gebruiksgemak - Ritten - Feedbackmechanisme

Start of Block: Gebruiksgemak - Coins & Rewards - Beloningsmechanisme

Display This Question:
 If Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607103
 Or Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607104

Moeite aflez belmech Naast informatie over uw reisgedrag, gaf de Fynch app ook coins en rewards bij een aantal reiskeuzes. De volgende vragen gaan over hoe u dat heeft ervaren.

Hoe moeilijk of makkelijk was het voor u om erachter te komen ...

	Heel moeilijk (1)	Enigzins moeilijk (2)	Niet moeilijk, noch makkelijk (3)	Enigzins makkelijk (4)	Heel makkelijk (5)	Dit heb ik nog nooit in de app bekeken (6)
Welke reiskeuzes beloond werden met coins? (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Waarom sommige reiskeuzes beloond werden met coins? (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Welke soort rewards je kon verkrijgen met coins? (3)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Display This Question:
 If Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607103
 Or Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607104

Waarom reis beloond Hoe reiskeuzes beloond worden met coins ...

	1 (1)	2 (2)	3 (3)	4 (4)	5 (5)	
Wordt naar mijn idee niet op de juiste manier beoordeeld	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Wordt naar mijn idee op een juiste manier beoordeeld

Display This Question:
 If Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607103
 Or Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607104

Rewardsbeoord. De rewards die je kan verkrijgen met coins, vind ik ...

	1 (1)	2 (2)	3 (3)	4 (4)	5 (5)	
Helemaal niet aantrekkelijk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Heel erg aantrekkelijk

Display This Question:

If Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607103

Or Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607104



Att. belon. mech In hoeverre heeft u de volgende functies van de Fynch app als negatief of positief ervaren?

	Negatief (1)	Een beetje negatief (2)	Niet negatief, noch positief (3)	Een beetje positief (4)	Positief (5)
Dat de Fynch app mijn reiskeuzes beloond met coins, vind ik ... (5)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dat je met de Fynch app rewards kan verkrijgen door anders te reizen, vind ik ... (6)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

End of Block: Gebruiksgemak - Coins & Rewards - Beloningsmechanisme

Start of Block: Attitude deelvervoer interventies

Display This Question:

If Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607104

Mail lezen check U heeft gedurende de proef 4 mails van Fynch ontvangen met informatie over deelvervoer. Met de volgende vragen krijgen we graag meer inzicht in hoeverre u deze gelezen heeft en hoe negatief of positief u dat heeft ervaren.

Hoeveel mails van Fynch met informatie over deelvervoer heeft u geopend en gelezen?

0 (1)

1 (2)

2 (3)

3 (4)

4 (5)

Page Break

Display This Question:

If Welke registratiecode heeft u ontvangen in de mail? = 607104

Att. deelverv interv Hoe negatief of positief heeft u het ervaren ...

	Negatief (1)	Een beetje negatief (2)	Niet negatief, noch positief (3)	Een beetje positief (4)	Positief (5)	Niet op mij van toepassing, ik heb deze mail niet gelezen (7)
Om via de mails meer te leren over de voordelen van deelvervoer op het klimaat? (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Om via de mails meer te leren over de financiële voordelen van deelvervoer? (4)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dat Fynch in haar mails kortingscodes geeft voor het gebruiken van deelvervoer? (5)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Om via de mails meer te leren over welke aanbieders van deelvervoer er zijn? (6)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Om via de mails meer te leren over de mate waarin andere Amsterdammers gebruik maken van deelvervoer? (7)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

End of Block: Attitude deelvervoer interventies

Start of Block: Overige reisinvloeden - Defn deelvervoer

Gebr. deelv. check

De volgende vragen gaan over het gebruik van deelvervoer gedurende de proefperiode. Bij deelvervoer kunt u denken aan het lenen van voertuigen via vrienden en familie of via een (commerciële) deelvervoeraanbieder (zoals de OV-fiets, Felyx Scooter of Green Wheels). Ook carpoolen - met anderen (uit verschillende huishoudens) in 1 voertuig naar dezelfde bestemming reizen - kan als deelvervoer worden gezien.

Heeft u tijdens de proefperiode (08 november - 19 december 2021) gebruik gemaakt van deelvervoer?

- Ja (1)
- Nee (2)

Display This Question:

If De volgende vragen gaan over het gebruik van deelvervoer gedurende de proefperiode. Bij deelvervo... = Ja

Handm deelv check Het gebruik van deelvervoer moest handmatig worden geregistreerd in de Fynch app.

In hoeverre heeft u uw gebruik van deelvervoer tijdens de proefperiode (08 november - 19 december 2021) handmatig geregistreerd in de Fynch app?

- Ik heb dit nooit geregistreerd (1)
- Ik heb dit een enkele keer geregistreerd (2)
- Ik heb dit de helft van de keren geregistreerd (3)
- Ik heb dit voor het merendeel geregistreerd (4)
- Ik heb dit altijd geregistreerd (5)

Display This Question:

If De volgende vragen gaan over het gebruik van deelvervoer gedurende de proefperiode. Bij deelvervo... = Ja

And If

Het gebruik van deelvervoer moest handmatig worden geregistreerd in de Fynch app. In hoeverre he... = Ik heb dit een enkele keer geregistreerd

Or Het gebruik van deelvervoer moest handmatig worden geregistreerd in de Fynch app. In hoeverre he... = Ik heb dit de helft van de keren geregistreerd

Or Het gebruik van deelvervoer moest handmatig worden geregistreerd in de Fynch app. In hoeverre he... = Ik heb dit voor het merendeel geregistreerd

Or Het gebruik van deelvervoer moest handmatig worden geregistreerd in de Fynch app. In hoeverre he... = Ik heb dit altijd geregistreerd

Defn. deelv. check In welke situaties heeft u tijdens de proefperiode handmatig geregistreerd dat u deelvervoer heeft gebruikt?
U kunt hierbij meerdere antwoordopties aanklikken.

Scooter) (1)

Wanneer ik een deelvoertuig leende via een commerciële deelvervoeraanbieder (bijv. een OV-fiets, Green Wheels, Felyx

Wanneer ik een voertuig leende van familie of vrienden (2)

bestemming reizen) (3)

Wanneer ik met anderen ging carpoolen (met anderen (uit verschillende huishoudens) in 1 voertuig naar dezelfde

Anders, namelijk: (4) _____

Ik heb tijdens de proefperiode geen gebruik gemaakt van deelvervoer (5)

Page Break

Display This Question:

If De volgende vragen gaan over het gebruik van deelfervoer gedurende de proefperiode. Bij deelfervo... = Ja

Deelv.gebruik proef Hoe vaak heeft u tijdens de proefperiode (08 november - 19 december 2021) **deelfervoer gebruikt via een (commerciële) deelfervoeraanbieder?**

Bijvoorbeeld de OV-fiets, Felyx Scooter of Green Wheels.

- Geen enkele keer (1)
- 1 keer (2)
- 2 á 3 keer (3)
- 4 á 5 keer (4)
- Meer dan 5 keer (5)

Display This Question:

If De volgende vragen gaan over het gebruik van deelfervoer gedurende de proefperiode. Bij deelfervo... = Ja

Voert. lenen anderen Hoe vaak heeft u tijdens de proefperiode (08 november - 19 december 2021) **voertuigen van anderen (bijv. vrienden/familie) geleend?**

- Geen enkele keer (1)
- 1 keer (2)
- 2 á 3 keer (3)
- 4 á 5 keer (4)
- Meer dan 5 keer (5)

Display This Question:

If De volgende vragen gaan over het gebruik van deelfervoer gedurende de proefperiode. Bij deelfervo... = Ja

Carpoolen Hoe vaak heeft u tijdens de proefperiode (08 november - 19 december 2021) **gecarpoold**?

- Geen enkele keer (1)
- 1 keer (2)
- 2 á 3 keer (3)
- 4 á 5 keer (4)
- Meer dan 5 keer (5)

Display This Question:

If De volgende vragen gaan over het gebruik van deelvervoer gedurende de proefperiode. Bij deelvervo... = Ja

Soort deelv proef Van **welke deervoertuigen** heeft u tijdens de proefperiode (08 november - 19 december 2021) gebruik gemaakt?

- Deelauto (1)
- Deelscooter (2)
- Deelfiets (4)
- Deelbakfiets (5)
- Deelstep (6)
- Anders, namelijk: (3) _____

Display This Question:

If Van welke deervoertuigen heeft u tijdens de proefperiode (08 november - 19 december 2021) gebruik... = Deelauto

Gebr deelauto proef Hoe vaak heeft u tijdens de proefperiode (08 november - 19 december 2021) gebruik gemaakt van een **deelauto**?

- 1 keer (1)
- 2 á 3 keer (2)
- 4 á 5 keer (4)
- Meer dan 5 keer (5)

Display This Question:

If Van welke deelvoertuigen heeft u tijdens de proefperiode (08 november - 19 december 2021) gebruik... = Deelscooter

Gebr deelsctr proef Hoe vaak heeft u tijdens de proefperiode (08 november - 19 december 2021) gebruik gemaakt van een **deelscooter**?

- 1 keer (1)
- 2 á 3 keer (2)
- 4 á 5 keer (4)
- Meer dan 5 keer (5)

Display This Question:

If Van welke deelvoertuigen heeft u tijdens de proefperiode (08 november - 19 december 2021) gebruik... = Deelfiets

Gebr deelfiets proef Hoe vaak heeft u tijdens de proefperiode (08 november - 19 december 2021) gebruik gemaakt van een **deelfiets**?

- 1 keer (1)
- 2 á 3 keer (2)
- 4 á 5 keer (4)
- Meer dan 5 keer (5)

Display This Question:

If Van welke deelvoertuigen heeft u tijdens de proefperiode (08 november - 19 december 2021) gebruik... = Deelbakfiets

Gebr deelbak proef Hoe vaak heeft u tijdens de proefperiode (08 november - 19 december 2021) gebruik gemaakt van een **deelbakfiets**?

- 1 keer (1)
- 2 á 3 keer (2)
- 4 á 5 keer (4)
- Meer dan 5 keer (5)

Display This Question:

If Van welke deervoertuigen heeft u tijdens de proefperiode (08 november - 19 december 2021) gebruik... = Deelstep

Gebr deelstep proef Hoe vaak heeft u tijdens de proefperiode (08 november - 19 december 2021) gebruik gemaakt van een **deelstep**?

- 1 keer (1)
- 2 á 3 keer (2)
- 4 á 5 keer (4)
- Meer dan 5 keer (5)

Display This Question:

If Van welke deervoertuigen heeft u tijdens de proefperiode (08 november - 19 december 2021) gebruik... = Anders, namelijk:

Gebr anders proef Hoe vaak heeft u tijdens de proefperiode (08 november - 19 december 2021) gebruik gemaakt van **het deervoertuig wat u bij 'Anders' heeft opgegeven**?

- 1 keer (1)
- 2 á 3 keer (2)
- 4 á 5 keer (4)
- Meer dan 5 keer (5)

End of Block: Overige reisinvloeden - Defn deelvervoer

Start of Block: Waargenomen nut deelvervoer bij gebruik

Display This Question:

If De volgende vragen gaan over het gebruik van deelfervoer gedurende de proefperiode. Bij deelfervo... = Ja

Waargn nut deel2 U heeft aangegeven gebruik te hebben gemaakt van deelfervoer tijdens de proefperiode. De volgende stellingen gaan over de voor- en nadelen die u ervaart van het gebruiken van deelfervoer. Neemt u hierbij 1 deelfoertuig in gedachten die u heeft gebruikt.

Geef aan in hoeverre u het oneens of eens bent met onderstaande stellingen.

(Elektrisch) deelfervoer ...

	Helemaal mee oneens (1)	Beetje mee oneens (2)	Niet mee oneens en niet mee eens (3)	Beetje mee eens (4)	Helemaal mee eens (5)
Is plezierig/leuk om te gebruiken. (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Is stressvol om te gebruiken. (7)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Daar zijn niet voldoende voertuigen van beschikbaar om te gebruiken. (8)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Is financieel aantrekkelijk. (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Levert mij tijds winst op vergeleken met het gebruik van andere vervoersmiddelen. (3)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ontzorgt mij vergeleken met het gebruik van andere vervoersmiddelen. (9)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zorgt ervoor dat ik een voertuig kan gebruiken dat past bij wat ik op dat moment nodig heb. (4)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Past goed bij mijn normen en waarden. (6)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Display This Question:

If De volgende vragen gaan over het gebruik van deelfervoer gedurende de proefperiode. Bij deelfervo... = Ja

Welk deelv. WN Geeft u hieronder alstublieft aan **welk deervoertuig** u in gedachten had tijdens het invullen van bovenstaande vraag.

- Deelauto (1)
- Deelscooter (2)
- Deelfiets (4)
- Deelbakfiets (5)
- Deelstep (6)
- Anders, namelijk: (3) _____

End of Block: Waargenomen nut deelfervoer bij gebruik

Start of Block: Waargenomen nut deelfervoer zonder gebruik

Display This Question:

If De volgende vragen gaan over het gebruik van deelfervoer gedurende de proefperiode. Bij deelfervo... = Nee

WN deel geen gebr2 De volgende stellingen gaan over de mogelijke voor- en nadelen van deelfervoer. U heeft aangegeven nog geen gebruik te hebben gemaakt van deelfervoer tijdens de proefperiode. Met onderstaande vragen krijgen we graag meer inzicht in hoe het u zou lijken om van deelfervoer gebruik te maken.

Geef aan in hoeverre u het oneens of eens bent met onderstaande stellingen.

(Elektrisch) deelfervoer ...

	Helemaal mee oneens (1)	Beetje mee oneens (2)	Niet mee oneens en niet mee eens (3)	Beetje mee eens (4)	Helemaal mee eens (5)
Lijkt mij plezierig/leuk om te gebruiken. (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lijkt mij stressvol om te gebruiken. (7)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Daar zijn denk ik niet voldoende voertuigen van beschikbaar om te gebruiken. (8)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lijkt financieel aantrekkelijk. (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zou mij tijdswinst opleveren vergeleken met het gebruik van andere vervoersmiddelen. (3)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zou mij ontzorgen vergeleken met het gebruik van andere vervoersmiddelen. (9)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zou ervoor zorgen dat ik een voertuig kan gebruiken dat past bij wat ik op dat moment nodig heb. (4)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zou goed passen bij mijn normen en waarden. (6)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

End of Block: Waargenomen nut deelfervoer zonder gebruik

Start of Block: Intentie gebruik toekomst & bereidheid betaling Fynch app

Intentie appgebruik

U bent op ongeveer 75% van de vragenlijst. U hoeft hierna nog 15 vragen te beantwoorden voor het afronden van de vragenlijst.

U heeft de Fynch app de afgelopen 6 weken gebruikt. Met behulp van de volgende vragen krijgen we graag meer inzicht in hoeverre u de Fynch app zou willen blijven gebruiken en welke redenen u daartoe heeft.

Ik zou de Fynch app in de toekomst graag blijven gebruiken.

- Helemaal mee oneens (1)
 - Beetje mee oneens (2)
 - Niet mee oneens, en niet mee eens (3)
 - Beetje mee eens (4)
 - Helemaal mee eens (5)
-

Waarom intentie Kunt u hieronder een toelichting geven van waarom u de Fynch app wel of niet wilt blijven gebruiken?

Redenen gebruik Kunt u aangeven welke van de volgende antwoordopties redenen voor u zouden zijn om gebruik te blijven maken van de Fynch app? U kunt meerdere antwoorden aanklikken.

- Voor het declareren van mijn zakelijke reiskosten (1)
 - Om te zien hoeveel tijd ik per dag besteed aan reizen (2)
 - Om te zien hoeveel kilometers ik afleg met mijn reizen (3)
 - Om te zien welke vervoersmiddelen ik voornamelijk gebruik (4)
 - Om te zien hoeveel CO2 uitstoot mijn reizen veroorzaken (5)
 - Om te zien hoeveel spits ik heb gemeden (6)
 - Om te zien hoeveel minuten beweging ik heb gehad met fietsen en wandelen (7)
 - Om coins te verdienen wanneer ik andere reiskeuzes maak (8)
 - Om met behulp van coins, rewards te kunnen kopen (9)
 - Anders namelijk: (10) _____
 - Geen van allen (11)
-

Bereidheid betaling In hoeverre bent u bereid om te betalen voor het gebruik van de Fynch app?

- Helemaal niet bereid (1)
 - Niet bereid (2)
 - Niet onbereid, maar ook niet bereid (3)
 - Een beetje bereid (4)
 - Heel erg bereid (5)
-

Toelichting betaling Kunt u hieronder een toelichting geven waarom u wel of niet bereid zou zijn om te betalen voor de Fynch app?

Display This Question:

If In hoeverre bent u bereid om te betalen voor het gebruik van de Fynch app? = Niet onbereid, maar ook niet bereid

Or In hoeverre bent u bereid om te betalen voor het gebruik van de Fynch app? = Een beetje bereid

Or In hoeverre bent u bereid om te betalen voor het gebruik van de Fynch app? = Heel erg bereid

Bedrag betaling Tot welk bedrag per maand zou u bereid zijn om te betalen voor het gebruik van de Fynch app?

Verbeteringen app Heeft u naar aanleiding van het gebruiken van de Fynch app nog suggesties voor verbetering?

End of Block: Intentie gebruik toekomst & bereidheid betaling Fynch app

Start of Block: Overige reisinvloeden

Ander reisgedrag jannee Gedurende de proef was er bij u wellicht sprake van **veranderde omstandigheden (bijv. COVID-19 maatregelen of een bezoek aan het buitenland)** waardoor uw reisgedrag er anders uitzag dan uw gemiddelde reisgedrag van vóór de proef. Zo kan het zijn dat u door veranderde omstandigheden bijvoorbeeld meer of minder gebruik heeft gemaakt van uw gebruikelijke vervoersmiddelen. Om een

representatief beeld te krijgen van het reisgedrag van Amsterdammers is het van belang om hier rekening mee te houden.

Is er gedurende de proefperiode (08 november - 19 december 2021) een periode geweest waarin uw reisgedrag er anders uitzag dan uw gemiddelde reisgedrag van vóór de proef?

Ja (1)

Nee (2)

Display This Question:

If Gedurende de proef was er bij u wellicht sprake van veranderde omstandigheden (bijv. COVID-19 maa... = Ja



Reden reisinvloed Wat was de reden dat uw reisgedrag tijdens de proefperiode er anders uitzag dan uw gemiddelde reisgedrag van vóór de proef?

U kunt meerdere antwoordopties aanklikken en vervolgens op de volgende pagina een toelichting geven.

COVID-19 maatregelen (1)

Meerdaagse werkreis (2)

Vakantie (3)

Anders namelijk: (4) _____

Display This Question:

If Gedurende de proef was er bij u wellicht sprake van veranderde omstandigheden (bijv. COVID-19 maa... = Ja

Meer/minder auto Bent u - als gevolg van de door u aangeklikte reden - **meer of minder met de auto gaan reizen** gedurende de proefperiode (08 november - 19 december 2021) ten opzichte van uw gemiddelde reisgedrag van vóór de proef?

- Veel minder dan voor de proef (1)
- Een beetje minder dan voor de proef (2)
- Hetzelfde als voor de proef (3)
- Een beetje meer dan voor de proef (4)
- Veel meer dan voor de proef (5)

Display This Question:

If Gedurende de proef was er bij u wellicht sprake van veranderde omstandigheden (bijv. COVID-19 maa... = Ja

Toel. ander reisgedr Specificceert u hieronder alstublieft **op welke manier** uw reisgedrag er anders uitzag dan uw gemiddelde reisgedrag van vóór de proef en voor **welke periode (begin- en eventuele einddatum)** dit gold.

Voorbeeld: Tijdens de proefperiode werden er nieuwe COVID-19 maatregelen aangekondigd (12 november) waardoor ik nog maar 1x per week naar mijn werk ging. Hiervoor deed ik dat ongeveer 3x per week. Ik ging eerst altijd met de metro naar mijn werk, maar pakte nu mijn fiets om naar mijn werk te gaan.

End of Block: Overige reisinvoeden

Start of Block: Medewerking interview

Deelname interview Met behulp van de reisdata in de Fynch app & uw antwoorden op de twee vragenlijsten krijgen we goed inzicht in het reisgedrag en de reisbehoeften van Amsterdammers. Om een nog beter begrip van de data te krijgen, nemen we ook graag interviews af bij een aantal deelnemers van de proef.

Deze interviews zullen ongeveer 30 minuten duren en o.a. dieper ingaan op de reiskeuzes die u maakt en uw ervaringen met de Fynch app. Iedere deelnemer aan de proef is welkom om zijn/haar ervaringen met ons te delen, zowel negatieve als positieve ervaringen geven ons waardevolle inzichten. De interviews zullen aan het begin van 2022 plaatsvinden – de precieze periode wordt nog vastgesteld.

Wilt u en bent u begin 2022 beschikbaar om mee te werken aan een interview?

Ja (1)

Nee (2)

Display This Question:

If Met behulp van de reisdata in de Fynch app & uw antwoorden op de twee vragenlijsten krijgen we go... = Ja

Contact interview Schrijft u hieronder alstublieft uw naam en e-mailadres op. De onderzoekers gebruiken deze gegevens om contact met u op te nemen voor het inplannen van een interview.

End of Block: Medewerking interview

Start of Block: Ervaring deelname & Opmerkingen

Opm. redenen verv2 **U bent bijna aan het einde van de tweede vragenlijst. Hieronder volgen nog een laatste aantal vragen.**

We kunnen ons goed voorstellen dat er in de vragenlijst niet altijd voldoende ruimte is geweest om aan te geven welke afwegingen voor u belangrijk zijn bij het maken van vervoerskeuzes. Als er voor u specifieke redenen of situaties zijn geweest die van invloed waren op uw vervoerskeuzes, maar waar niet expliciet naar is gevraagd in de vragenlijst, nodigen wij u uit om dit hieronder alsnog aan te geven.

Ervaring deelname We zijn daarnaast benieuwd hoe u uw deelname aan de proef heeft ervaren en of u nog eventuele opmerkingen heeft. Hieronder bieden wij u daarom de mogelijkheid om dit met ons te delen. Dit is niet verplicht. Wanneer u dit niet wilt, kunt u doorklikken om de vragenlijst af te ronden en in te dienen.

Hoe heeft u uw deelname aan de proef Amsterdam Reist Slim ervaren?

Opm. vragenlijst2 Heeft u naar aanleiding van uw deelname nog andere opmerkingen/suggesties? In het tekstvak hieronder kunt u deze opschrijven.

Interesse result. Wilt u op de hoogte gehouden worden van de resultaten van deze proef? Vult u hieronder dan alstublieft uw e-mailadres in.

End of Block: Ervaring deelname & Opmerkingen

Start of Block: Afsluiter & Bedankt

Afsluiter & bedankt

Klik op de blauwe pijl rechtsonderin om de vragenlijst in te dienen en uw deelname te voltooien.

Uw deelname is ontzettend waardevol geweest voor het inzichtelijk maken van het reisgedrag en de reisbehoeften van Amsterdammers. Daarvoor willen we u heel erg bedanken!

Zoals aangegeven in de introductie van deze vragenlijst, zullen de onderzoekers inventariseren welke deelnemers alle onderdelen van de proef volledig hebben afgerond en hen vervolgens een bol.com cadeaubon ter waarde van 20,- toesturen. In verband met de kerstvakantieperiode kunt u dit aan het begin van het nieuwe jaar verwachten.

Heeft u naar aanleiding van uw deelname nog vragen/opmerkingen/klachten over de proef Amsterdam Reist Slim? Dan kunt u deze mailen naar amsterdamreistslim@hva.nl. Wanneer de eventuele afhandeling van uw klachten niet gaat zoals u had gewenst, kunt u contact opnemen met Mark van den Heuvel via m.c.m.van.den.heuvel@hva.nl. Als hoofd van het Amsterdams Kenniscentrum voor Maatschappelijke Innovatie (AKMI) is hij onafhankelijk en niet betrokken bij het onderzoek.

Voor nu, willen wij u nogmaals bedanken voor uw deelname en wensen wij u alvast prettige feestdagen en een gelukkig nieuwjaar toe!

Met vriendelijke groeten,

Hogeschool van Amsterdam
Gemeente Amsterdam
Fynch

Klik op de blauwe pijl rechtsonderin om de vragenlijst in te dienen en uw deelname te voltooien.

End of Block: Afsluiter & Bedankt

B. Interview questionnaire

Vragenlijst

Introductie (2 min)	
1.	<p>Fijn dat u mee wilt werken aan dit interview. Ik ben [naam] en werk als onderzoeker bij de Hogeschool van Amsterdam en ben betrokken bij de proef Amsterdam Reist Slim. U heeft vorig jaar meegedaan aan de proef als deelnemer. Vanaf eind oktober tot net voor kerst heeft u gebruik gemaakt van de smart mobility app Fynch. Gedurende deze zes weken heeft de app al uw reisbewegingen geregistreerd. Daarnaast heeft u ook twee vragenlijsten voor ons ingevuld.</p> <p>Deze data gebruiken we om inzicht te krijgen in de manier waarop Amsterdammers reizen en waar hun behoeftes liggen en of die aansluiten bij potentiële oplossingen die de stad Amsterdam ziet voor uitdagingen op het gebied van mobiliteit.</p> <p>Naast de ritregistraties en vragenlijsten nemen we ook graag een aantal interviews af. Deze zijn met name bedoeld om meer inzicht te krijgen in de al verzamelde data. Of in andere woorden: we willen graag meer kleur geven aan alle data die we hebben en inzicht krijgen in waarom deelnemers op een bepaalde manier over kwesties denken en handelen.</p> <p>In de komende 40 minuten zal ik u verschillende vragen stellen. We beginnen met een aantal vragen over uw ervaringen met de app. Om vervolgens verder te gaan met vragen over de gevolgen van de app en de proef op uw denken en handelen. Ik wil hierbij benadrukken dat er geen foute of goede antwoorden zijn. Voelt u zich alstublieft vrij om alles te zeggen. Uw antwoorden worden anoniem verwerkt en zijn niet terug te leiden tot u als persoon.</p> <p>Heeft u op dit moment nog vragen?</p> <p>Checken: heeft deelnemer informed consent ingevuld?</p>
Ervaring met app (8 min)	
2.	<p>Voor de proef heeft u de Smart Mobility app Fynch op uw telefoon gedownload. Kunt u vertellen hoe u de app gebruikt heeft?</p> <p><i>Doorvragen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Wat deed u met de app? Wanneer keek u? Hoe vaak keek u?</i> - <i>Wat roept de app bij u op?</i>
3.	<p>Hoe heeft u het gebruik van de app ervaren? Wat vond u positief en wat vond u negatief?</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Doorvragen: Kunt u aangeven waarom u dit vindt? Hoe belangrijk vindt u dit en hoe zwaar telt dit voor u mee bij de beoordeling van de app?</i>
4.	<p>In hoeverre gaf de app u inzichten in uw reisbewegingen?</p> <p><i>Doorvragen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Hoe vond u dat?</i>

	- <i>Kunt u aangeven waarom u dit vindt?</i>
5.	Hoe vond u het dat u coins kon verdienen met duurzame reisbewegingen (GROEP 3+4) <i>Doorvragen: Kunt u aangeven waarom u dit vindt?</i>
6.	In hoeverre bent u van plan de app te (blijven) gebruiken in de toekomst? <i>Doorvragen:</i> - <i>Waarom wel/niet?</i> - <i>Indien niet: wat zou er anders moeten zou u de app wel willen (blijven) gebruiken?</i>
Effecten app – algemeen	
7.	De vorige vragen gingen over hoe u het gebruik van de app heeft ervaren. De volgende vragen gaan over de gevolgen van het gebruik van de app en uw deelname aan de proef. Wat denkt u dat het doel van de app is en wat denkt u dat de app bij de gebruiker wilt bereiken? <i>Doorvragen:</i> - <i>In hoeverre vindt u dat de app hierin geslaagd is?</i> - <i>Waarom wel/waarom niet? [hierop doorvragen en verklaringen uitvragen: we willen achter het 'waarom' (had de app dit effect) en hoe (heeft de app dit voor elkaar gekregen) komen]</i> - <i>Wat moet er veranderen wil de app dit wel bereiken? → TOEGEVOEGD</i>
8.	In hoeverre heeft uw deelname aan de proef en het gebruik van de app iets bij u veranderd of geprikkeld? - <i>Indien ja:</i> ○ <i>Om welke veranderingen gaat het? Wanneer merkte u dit?</i> ○ <i>Hoe komt dit? Wat zette u hiertoe aan?</i>
Effecten app – gedrag	
9.	In hoeverre heeft de app u aangezet tot het maken van andere vervoerskeuzes? Of in andere woorden: in hoeverre bent u als gevolg van het gebruik van de app anders gaan reizen? - <i>Indien ja:</i> ○ <i>Om welke veranderingen gaat het?</i> ○ <i>Wanneer vonden deze veranderingen plaats?</i> ○ <i>Wat zette u hiertoe aan? Wat maakte dat u als gevolg van de app anders bent gaan reizen?</i> ○ <i>Doet u dit nog steeds? In hoeverre is dit een blijvende verandering denkt u?</i>
10.	In hoeverre bent u als gevolg van het gebruik van de app anders naar uw auto gaan kijken en/of uw auto anders gaan gebruiken? - <i>Indien ja:</i>

	<ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Om welke veranderingen gaat het?</i> ○ <i>Wanneer vonden deze veranderingen plaats?</i> ○ <i>Wat zette u hiertoe aan? Wat maakte dat u anders met de auto ging reizen?</i> ○ <i>Doet u dit nu nog steeds? In hoeverre is dit een blijvende verandering denkt u?</i>
11.	<p>In hoeverre heeft u gedurende de proef door het gebruik van de app nieuwe gewoontes gecreëerd en/of oude gewoontes doorbroken? Met gewoontes bedoelen we handelingen of keuzes die u automatisch doet, zonder dat u hier echt bewust over nadent.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Indien ja: om welke gewoontes gaat het?</i>
Effecten app – gedrag deelfervoer (GROEP 4)	
12.	<p>In de Fynch app heeft u ook uw ritten met deelfervoer geregistreerd. Met deelfervoer bedoelen wij het lenen van voertuigen via vrienden en familie of via een commerciële deelfervoeraanbieder, denk aan de OV-fiets, Felyx Scooter of Green Wheels. Ook carpoolen kan als deelfervoer worden gezien, dat wil zeggen met mensen uit andere huishoudens in 1 voertuig naar dezelfde bestemming reizen.</p> <p>U heeft gedurende de proef een aantal mails gehad over het gebruik van deelfervoer. In hoeverre heeft u de mails over deelfervoer geopend en gelezen?</p> <p>Is er nog een mail(s) die je is bijgebleven?</p>
13.	<p>In hoeverre heeft u gedurende de proef anders gebruik gemaakt van deelfervoer tov van vóór de proef?</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Indien ja:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Wanneer vonden deze veranderingen plaats?</i> ○ <i>Wat zette u hiertoe aan? Wat maakte dat u anders gebruik ging maken van deelfervoer?</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mogelijke antwoorden rondom thema's: <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Kennis (werking en gebruik, milieu-impact)</i> ● <i>Ambivalentie/Reactance</i> ● <i>Zelfeffectiviteit</i> ● <i>Gewoontegedrag</i> ● <i>Waargenomen nut (winst, hedonistisch, normatief)</i> ● <i>Attitude/beliefs vervoerwijzen</i> ● <i>Sociale norm</i> ○ <i>Doet u dit nu nog steeds? In hoeverre is dit een blijvende verandering denkt u?</i> - <i>Indien nee:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Kunt u vertellen waarom niet?</i>
14.	<p>In hoeverre heeft u het gevoel dat u in staat bent of voldoende mogelijkheden heeft om gebruik te maken van deelfervoer? In hoeverre heeft deelname aan de proef dit gevoel beïnvloed?</p>

Effecten app – kennis, bewustzijn en motivatie	
15.	<p>In de vorige vragen hebben we het gehad over de effecten van de app op uw keuzes rondom vervoer en reizen. De volgende vragen gaan over de effecten die de app heeft gehad op uw kennis, bewustzijn, en motivatie.</p> <p>In hoeverre heeft u nieuwe inzichten gekregen door het gebruik van de app?</p> <p><i>Mogelijke thema's voor doorvragen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Bewustzijn en kennis over milieu-impact voertuigen en reiskeuzes ○ Bewustzijn gebruik auto (frequentie, aantal kilometers) ○ Kennis over aanwezigheid en werking deelvervoer (GROEP 4) ○ Kennis over voordelen deelvervoer (GROEP 4)
16.	<p>Heeft het gebruik van de app u aangezet tot het <i>willen</i> maken van andere keuzes?</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Indien nee:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Kunt u uitleggen waarom niet?</i> - <i>Indien ja:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Hoe kwam dat? Kunt u dit verklaren?</i> ○ <i>In hoeverre heeft u die veranderingen daadwerkelijk doorgevoerd? Waarom wel/niet?</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Bij niet: doorvragen op ambivalentiegevoelens (wanneer relevant)</i>
Samenvatting gevolgen/effecten proef en app voor deelnemer (5 min)	
17.	<p>In de vorige vragen hebben we het gehad over de gevolgen die uw deelname aan de proef en het gebruik van de app voor u hadden.</p> <p>U geeft aan dat u:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>[Onderzoeker somt genoemde gevolgen/effecten/veranderingen door deelnemer op. Checkt in hoeverre verklaringen hiervoor duidelijk zijn. Zo niet, daar op doorvragen:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Ik zou graag nog iets meer willen weten over de redenen voor [verandering x]. Ik zou graag van u willen weten wat u hiertoe aan zette? Hoe verklaart u deze verandering?</i>
18.	<p>Zijn er aspecten aan de app of aan uw deelname aan deze studie waar we het nog niet over gehad hebben en u graag iets over wil zeggen?</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Indien nog niet alles besproken: wat wilt u hieraan toevoegen?</i>
Afsluiting (3 min)	
19.	<p>Dit waren alle vragen. Heeft u op dit moment nog vragen of opmerkingen voor ons? Zo niet, dan wil ik u hartelijk bedanken voor uw deelname.</p>

C. Overview outcomes hypotheses

Archive of analysis code and results

Factor analysis

Objective: For each construct measured by several statements, conduct factor analysis and reliability analysis

SPSS Code:

*Factor analysis

Raw results interpretation:

Factor matrix shows the factor loading of each statement.

Factor Matrix^a

	Factor 1
Gewoonte_auto _1	.783
Gewoonte_auto _2	.578
Gewoonte_auto _3	.796
Gewoonte_auto _4	.767
Gewoonte_auto _5	.755
Gewoonte_auto _6	.759

Extraction Method:

Principal Axis Factoring.

a. 1 factors extracted. 4 iterations required.

Reliability statistics shows Cronbach's alpha of the statements.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.878	.878	6

The last column of Item-Total Statistics shows the Cronbach's alpha if this specific item is deleted. This value is used together with factor loading for determining the final factor structure.

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Gewoonte_auto_1	13.17	27.318	.724	.554	.851
Gewoonte_auto_2	13.24	29.943	.542	.350	.880
Gewoonte_auto_3	13.57	27.553	.731	.582	.850
Gewoonte_auto_4	12.93	27.161	.713	.518	.853
Gewoonte_auto_5	13.12	27.806	.693	.535	.856
Gewoonte_auto_6	13.45	28.157	.710	.520	.854

Results summary:

Final factor structure:

Construct name	Final statements included	
Bew_pers_impact	1,2 (exclude 3)	
Gewoonte_auto	1-6 (all statements)	

Bew_mog_deelv	1,2 (all statements)	
SE_deelvervoer	1-4 (all statements)	Many answered “I don’t know”, use centered value
SE_elek_deelverv	1-4 (all statements)	Many answered “I don’t know”, use centered value
Waargn_nut_auto	1,3,4,5,6 (exclude 2)	
Waargn_nut_auto_winst	3-5	
Waargn_nut_deel_bekend	1-8	
Waargn_nut_deel_bekend_hedonic	1,2,6 (Cr alpha barely >0.6)	
Waargn_nut_deel_bekend_winst	3,4,5,7 (if 4 taken out then Cr alpha <0.6 for the first survey)	
Waargn_nut_deel_onbekend	1-8	
Waargn_nut_deel_onbekend_hedonic	NA (Cr alpha <0.6)	If combined with bekend CR alpha >0.6
Waargn_nut_deel_onbekend_winst	NA (Cr alpha <0.6)	
Tevredenheid_auto	NA (Cr alpha <0.6)	
Ambivalentie_auto	1-4	
Inj_norm_auto	1,4	Many answered “I don’t know”, use centered value
Inj_norm_duurz_verv	NA (original statements:2 and 5, Cr alpha <0.6)	
Inj_norm_deelverv	3,6 (na Cr alpha <0.6)	Many answered “I don’t know”, use centered value
Descr_norm_deelverv	7,8	Many answered “I don’t know”, use centered value
Environmental_value_orientation	1-5	

Survey data - ANOVA repeated measure

Objective: are there any group differences in changes of construct?

SPSS Code:

*ANOVA Analysis CO₂ grouping: ANOVA analysis with 2 groups (with/without CO₂ feedback)

*ANOVA Analysis exp grouping: ANOVA analysis with 4 groups

Raw results interpretation:

“Intentie_autogebruik” as example:

In the table of “**Tests of Within-Subjects Contrasts**”, “Intentie_autogebruik” denotes the impact of time: if it is significant, it means that the construct changed significantly along time. “Intentie_autogebruik * CO2” is the interaction of group and time which denotes group difference in terms of change: if it is significant, it means that different groups change differently over time.

In the table of “**Tests of Between-Subjects Effects**”, “CO2” denotes group difference at the beginning: if it is significant, it means that groups are different from each other in terms of this construct at the beginning.

Tests of Within-Subjects Contrasts

Measure: MEASURE_1

Source	Intentie_autogebruik	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Intentie_autogebruik	Linear	.065	1	.065	.233	.629
Intentie_autogebruik * CO2	Linear	.013	1	.013	.047	.828
Error(Intentie_autogebruik)	Linear	85.355	305	.280		

Tests of Between-Subjects Effects

Measure: MEASURE_1

Transformed Variable: Average

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Intercept	4018.876	1	4018.876	8700.152	<.001
CO2	.244	1	.244	.529	.468
Error	140.889	305	.462		

Results summary:

Hypotheses	Result	Constructs	Experiment grouping	CO2 grouping

Is er een verband tussen de intentie om gebruik van de privé auto te maken en het feedbackmechanisme? Het beloningsmechanisme?	No	Intentie_autogebruik	Interaction 0.1 (Interaction group * time significant at 0.1 level): but not because experiment groups are different from control, instead there are significant differences between different experiment groups	/
Interactie-effect mogelijk: Is het effect van het feedbackmechanisme en het beloningsmechanisme op de intentie voor verduurzamen reisgedrag (privé autogebruik & duurzaam vervoergebruik) sterker voor mensen met sterkere biosferische waarden?	No	Environmental_value_orientation	/	/
Interactie-effect mogelijk: is het effect van het feedbackmechanisme en de deelvervoer interventies kleiner voor mensen die zich sterker identificeren als automobilist?	No	Auto_identiteit	/	/
Is er een verband tussen de intentie om over te stappen van de privé auto naar andere vervoerswijzen en -het feedbackmechanisme? -het beloningsmechanisme? -de interventies gericht op het stimuleren van deelvervoer?	No	Intentie_modalshift	Time 0.1	/
Interactie-effect mogelijk: Is het effect van het feedbackmechanisme en het beloningsmechanisme kleiner bij mensen die een lager gevoel van zelfeffectiviteit ervaren bij het idee van overstappen van de privé auto naar	No	SE_switchen_voor	It does have between-subject effects. Also after adding the interaction, the impact of group 3 and 4 become significant (at 0.05 and 0.1 level), but the coefficient for interaction is negative therefore rather hard to interpret.	

andere duurzamere vervoerswijzen (zoals lopen, fietsen, OV, deelvervoer) dan mensen met een hoger gevoel van zelfeffectiviteit op dit gebied?				
Is er een verband tussen kennis over negatieve milieu-impact auto en -feedbackmechanisme? -Deelvervoer interventies?	No	Bew_milieuimpact_au to	/	/
Is er een verband tussen feedbackmechanisme en inzicht in eigen persoonlijke milieu-impact van eigen reisgedrag?	No	Bew_pers_impact	Interaction 0.1, there is group difference but hard to interpret: awareness of group 4 reduced more compared to control group	/
Is er een verband tussen de mate waarin iemand automatisch en zonder nadenken de privé auto gebruikt en -het feedbackmechanisme? -het beloningsmechanisme? -deelvervoer interventies ?	No	Gewoonte_auto	Time (reduce with time)	Time
Is er een verband tussen ervaren ambivalentie rondom privé autogebruik en -het feedbackmechanisme? -deelvervoer interventies?	No	Ambivalentie_auto	Group 3 (feedback + coin) has significantly higher ambivalence compared to control (group 2 and 4 do not).	/
Is er een verband tussen het totaal waargenomen nut om de privé auto te gebruiken en -het feedbackmechanisme? -het beloningsmechanisme?	No	Waargn_nut_auto	Time (Increase with time)	Time
Is er een verband tussen ervaren plezier om de privé auto te gebruiken (<i>hedonistisch motief</i>) en -het feedbackmechanisme?	No	Waargn_nut_auto_1, Waargn_nut_auto2_1	Time (Increase with time)	Time

-het beloningsmechanisme?				
Is er een verband tussen ervaren financiële voordeel van de privé auto en interventies deelvervoer? (<i>Winst motief</i>) en -Het feedbackmechanisme? -Het beloningsmechanisme? -deelvervoer interventies?	No	Waargn_nut_auto_2, Waargn_nut_auto2_2	Time (Increase with time)	Time
Is er een verband tussen ervaren gemak privé auto en interventies deelvervoer(<i>Winst motief</i>) en -het feedbackmechanisme? -het beloningsmechanisme?	No	Waargn_nut_auto_winst	Time (Increase with time)	Time
Is er een verband tussen de persoonlijke norm om privé autogebruik te minderen en het feedbackmechanisme? (<i>Normatief motief</i>) en -het feedbackmechanisme? -het beloningsmechanisme? Interactie effect met biosferische waarden	Partly yes, No	Waargn_nut_auto_6, Waargn_nut_auto2_6	Interaction not significant in ANOVA, but in mixed effects models group 3 reduces significantly (0.1) compared to control group (group 2 and 4 not).	/
Is er een verband tussen de attitude/ervaren tevredenheid met de privé auto en -het feedbackmechanisme? -het beloningsmechanisme? -deelvervoer interventies?	No	Tevredenheid_auto_1 Tevredenheid_auto2_1 Tevredenheid_auto_2 Tevredenheid_auto2_2	Both increase with time	Time
Is er een verband tussen de ervaren injunctieve norm rondom privé autogebruik en -het beloningsmechanisme? -deelvervoer interventies?	No	Inj_norm_auto(_voor/na_ct)	/	/
Is er een verband tussen de	No	Intentie_deelgebruik	ANOVA shows that the	Interaction

interventies gericht op het stimuleren van deelvervoer en De intentie om gebruik te maken van deelvervoer?			interaction of group and time is insignificant, but mixed effects model shows that group 3 is significantly different from control (group 2 and 4 are not).	significant
Is er een verband tussen deelvervoer interventies en kennis over verschillende mogelijkheden gebruik deelvervoer?	Yes but unexpected direction	Bew_mog_deelv	ANOVA shows that the interaction of group and time is insignificant, but mixed effects model shows that group 4 is significantly different from control (group 2 and 3 are not): it is the only group whose knowledge reduced.	Interaction significant when grouping is Group 1,2,3 vs Group 4.
Is er een verband tussen Deelvervoer interventies en kennis over milieuvoordeel deelvervoer?	Partly yes	1.Bew_milieuimpact_deelauto_fossiel 2.Bew_milieuimpact_elek_deelauto 3.Bew_milieuimpact_overigdeelvervoer	1. ANOVA shows that the interaction of group and time is insignificant, but mixed effects model shows that group 2 is significantly different from control (group 3 and 4 are not). 2.ANOVA shows that the interaction of group and time is insignificant, but mixed effects model shows that group 2 and 4 are significantly different from control. 3. Time 0.1, reduces with time	1./ 2. Interaction 0.1 3. Time 0.1
Is er een verband tussen de deelvervoer interventies en het gevoel in staat te zijn gebruik te maken van deelvervoer?	No	SE_deelvervoer(_voor/na_ct) SE_elek_deelverv(_voor/na_ct)	/	/
Is er een verband tussen deelvervoer interventies en waargenomen nut gebruik deelvervoer?	No	Waargn_nut_dm (Combined by Waargn_nut_deel_bekend and Waargn_nut_deel_onbekend)	time significant (reduce with time); ANOVA shows that the interaction of group and time is insignificant, but mixed effects model shows that group 3 and 4 increases significantly (0.1) more compared to control.	Interaction significant when group is Group 12 vs Group 34

Is er een verband tussen deelvervoer interventies en attitude plezier gebruik deelvervoer (<i>hedonistisch motief</i>)?	No	Waargn_nut_dm_hedonic	ANOVA shows that the interaction of group and time is insignificant, but mixed effects model shows that group 3 and 4 increases significantly (0.1) more compared to control.	Interaction 0.1
Is er een verband tussen deelvervoer interventies en attitude financiële voordelen gebruik deelvervoer? (<i>Winst motief</i>)	No	Waargn_nut_dm_voor_4 Waargn_nut_dm_na_4	/	/
Is er een verband tussen deelvervoer interventies en attitude gemaks- en tijdvoordeel deelvervoer? (<i>Winst motief</i>)	NA	NA (Cr alpha too small)		
Is er een verband tussen deelvervoer interventies en persoonlijke norm om deelvervoer te gebruiken? (<i>Normatief motief</i>) Interactie effect met biosferische waarden	No, No	Waargn_nut_dm_voor_8 Waargn_nut_dm_na_8	Time (decrease)	Time
Is er een verband tussen deelvervoer interventies en een positievere attitude deelvervoer gebruik?	No	Att_deelverv	ANOVA shows that the interaction of group and time is insignificant, but mixed effects model shows that group 2 decreases significantly more compared to control.	Interaction 0.1
Is er een verband tussen deelvervoer interventies en de ervaren (descriptieve en injunctieve) sociale norm en positieve rondom het gebruik van deelvervoer?	No	Inj_norm_deelverv(_voor/na_ct) Descr_norm_deelverv(_voor/na_ct)	/	/

Fynch data - ANOVA repeated measure

Objective: are there any group differences in changes of construct?

R Code:

#Behavior data ANOVA: ANOVA analysis

Raw results interpretation:

```

Error: id
      Df Sum Sq Mean Sq F value Pr(>F)
group   3     333   111.04    2.206 0.0875 .
Residuals 298  15002    50.34
---
Signif. codes:  0 '***' 0.001 '**' 0.01 '*' 0.05 '.' 0.1 ' ' 1

Error: within
      Df Sum Sq Mean Sq F value Pr(>F)
time    1   755.5   755.5  131.373 <2e-16 ***
group:time  3    43.7    14.6   2.533 0.0572 .
Residuals 298  1713.7     5.8
---

```

Weekly car use frequency as example:

In the table of “Error:within”, “time” denotes the impact of time: if it is significant, it means that the construct changed significantly along time. “group*time” is the interaction of group and time which denotes group difference in terms of change: if it is significant, it means that different groups change differently over time.

In the table of “Error:id”, “group” denotes group difference at the beginning: if it is significant, it means that groups are different from each other in terms of this construct at the beginning.

Results summary:

Hypotheses	Result	Constructs	Frequency	Distance
Is er een verband tussen het gebruik van de privé auto (frequentie en afstand) en -het feedbackmechanisme? -het beloningsmechanisme?	Partly yes	Average weekly usage of car (frequency and distance)	Interaction significant, mixed effect model shows that group 2 and 3's impact are significant, but direction unexpected (groups with feedback increased more)	Only time significant (decrease with time).
Interactie-effect mogelijk: Is het effect van het feedbackmechanisme en het beloningsmechanisme op verduurzamen reisgedrag (privé autogebruik & duurzaam vervoergebruik) sterker voor mensen met sterkere biosferische waarden?	No	Environmental_value_orientation	Only significant in control group	Weird results (time impact becomes positive, interaction positive for group 2)

Interactie-effect mogelijk: is het effect van het feedbackmechanisme en de deelfervoer interventies kleiner voor mensen die zich sterker identificeren als automobilist?	No	Auto_identiteit	/	/
	Partly yes	Average weekly usage of active modes (walk and bike)	Group 2 and 3 significantly increase more compared to control; Time significant (increase).	Only decrease with time
Interaction biosferische waarden	No	Environmental_value_orientation	Only significant in control group and in unexpected direction	/
	Partly yes	Average weekly usage of sustainable modes (train, bus, ebike)	Decrease with time. Interaction not significant, but mixed effects model shows Group 2 and 3 decreases significantly less compared to control	Decrease with time. Interaction not significant, but Group 3 coefficient significant at 0.1 (decrease less than control)
Interaction biosferische waarden	No	Environmental_value_orientation	/	/
Is er een verband tussen de totale hoeveelheid CO2 uitstoot door de gemaakte reizen en -het feedbackmechanisme? -het beloningsmechanisme?	No	Average weekly CO2 emission	CO2 emission decrease with time	NA
Is er een verband tussen het gebruik van deelfervoer en de interventies gericht op het stimuleren van deelfervoer?	No	Average weekly usage of shared mobility (frequency and distance)	Only time significant (increase)	Only time significant (increase)
Interaction: Is het effect van de interventies gericht op het stimuleren van deelfervoer op het gebruik van deelfervoer sterker voor mensen met	No	Environmental_value_orientation	/	

sterkere biosferische waarden?				
--------------------------------	--	--	--	--

Survey data – linear regression

Objective: investigating between subject effects.

SPSS Code:

*Between-subject effects.

For each piece of code, it first checks the bivariate correlation between all variables, then conduct linear regression using ENTER and STEPWISE methods.

Raw results interpretation:

This lists the bivariate correlation between constructs.

		Intentie_autogeb bruik_voor
Intentie_autogebruik_voor	Pearson Correlation	1
	Sig. (2-tailed)	
	N	307
Environmental_value_orien tation	Pearson Correlation	-.051
	Sig. (2-tailed)	.374
	N	307
Bew_milieuimpact_auto_v oor	Pearson Correlation	-.047
	Sig. (2-tailed)	.414
	N	302

This table lists the variables in the final regression model.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2.440	.176		13.896	<.001
	Tevredenheid_auto_1	.124	.041	.177	3.008	.003

a. Dependent Variable: Intentie_autogebruik_voor

Results summary:

	Intentie autogebruik voor			Intentie deelgebruik voor		
	Bivariate correlation	Multiple regression(all variables)	Multiple regression (stepwise)	Bivariate correlation	Multiple regression(all variables)	Multiple regression (stepwise)
Environmental_value_orienta tion				***		
Bew_mog_dee/ lv voor		/	/	**		
Bew_milieuim/ pact voor		/	/			

pact_deelauto_ fossil voor						
Bew_milieuim pact_auto_voor				*		
Ambivalentie_ auto_voor *				***		***
SE_deelvervoer voor	/	/	/	**		
Gewoonte_ auto_voor						
Att_deelvervoer voor	/	/	/	***		
SE_elek_deelvervoer voor	/	/	/			
Inj_norm_auto_voor *				/	/	/
Inj_norm_deelvervoer voor	/	/	/	***		
Descr_norm_deelvervoer voor	/	/	/	***	*	***
Tevredenheid_ auto 1	***	*	***	***		
Tevredenheid_ auto 2 *				*		

***:0.01, **:0.05, *:0.1