

Movares

Synthese deelscooters

Maart 2023 Definitief



CHECK.

felyx 

GO
sharing



Onderzoek

Context en opgave

Aanleiding en aanpak

De ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit gaan snel. Rond het jaar 2000 kwam de eerste deelfiets (OV-fiets) op de markt, gevolgd door de free-floating deelfietsen en –scooters afgelopen decennium. In rap tempo ontwikkelden deelmobiliteitaanbieders als Felyx, GO Sharing en Check zich in de grote steden. Inmiddels zijn de deelscooters een vertrouwd onderdeel van het straatbeeld.

Er is veel onderzoek geweest naar de (mogelijk) effecten van deelscooters, maar een integraal beeld van alle aanbieders ontbreekt tot op heden. Felyx, GO Sharing en Check willen graag een objectief beeld vormen over hun diensten. Movares is gevraagd de data van de drie aanbieders samen te voegen en te analyseren, om te komen tot een totaalbeeld van het gebruik van deelscooters.

Dit onderzoek is een objectieve beschouwing van het gebruik van de deelscooters in Nederland. De data is afzonderlijk aangeleverd door de drie partijen. Movares heeft deze data samengevoegd om het totaalbeeld en de impact van de deelscooters vanuit de gebruikers en aanbieders te kunnen schetsen. Daarnaast heeft er een enquête plaatsgevonden onder ruim 2.400 deelscootergebruikers van de drie aanbieders. Naast gebruik(er)sdata heeft Movares gebruik gemaakt van diverse openbare databronnen om de cijfers in perspectief te plaatsen.

Disclaimer

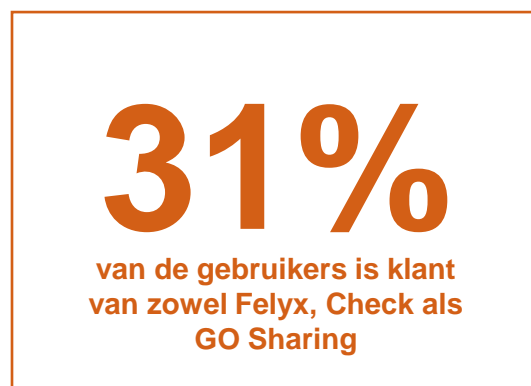
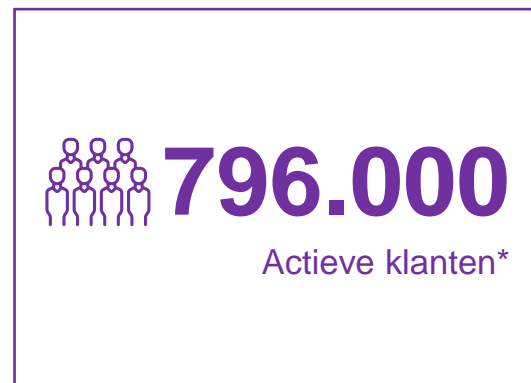
De informatie zoals getoond in dit onderzoek is gebaseerd op data zoals aangeleverd door de deelscooteraanbieders. Movares heeft hier een objectieve bewerking op gedaan. De enquête is ingevuld door ruim 2.400 klanten van GO Sharing, Check en/of Felyx. Daarmee kan een gedegen beeld geschetst worden.





Gebruik

De cijfers



* Dit getal kan dubbeltellingen bevatten. Actieve klanten (de gebruikers) kunnen twee of meer aanbieders gebruiken

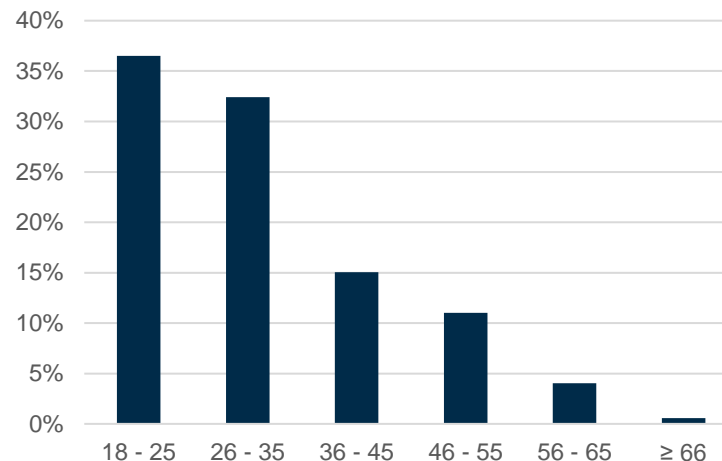
Gebruik

Algemeen

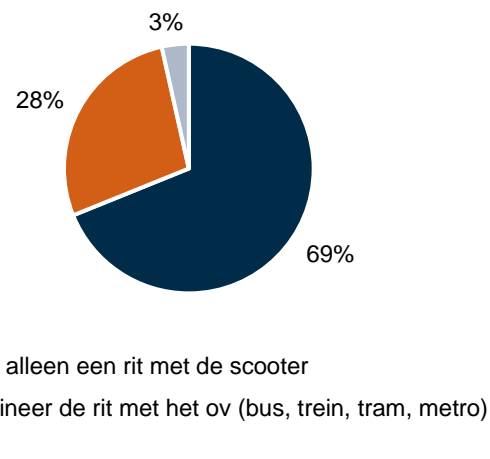
In 2022 is er meer dan 64 miljoen kilometer op deelscooters afgelegd door ongeveer 796.000 klanten*. De drie aanbieders hebben gemiddeld 265.000 klanten. **Gemiddeld maakt elke gebruiker 32 ritten per jaar met een ritafstand van 3,5 kilometer per rit**, waarbij een snelheid van 19 km/uur wordt gereden. De gebruikers zaten gemiddeld 11 minuten op een scooter. Gebruikers van deelscooters zijn over het algemeen jong, ongeveer 70% van de gebruikers is jonger dan 35 jaar. Van deze leeftijdsgroep heeft 60% geen beschikking over een auto.

De scooters worden voornamelijk gebruikt in de gemeente waar de gebruikers zelf wonen. 71% van de gebruikers gebruikt de scooter alleen in zijn of haar eigen gemeente. 11% doet dat alleen in andere gemeenten en 18% zowel in de eigen gemeente als in andere gemeenten.

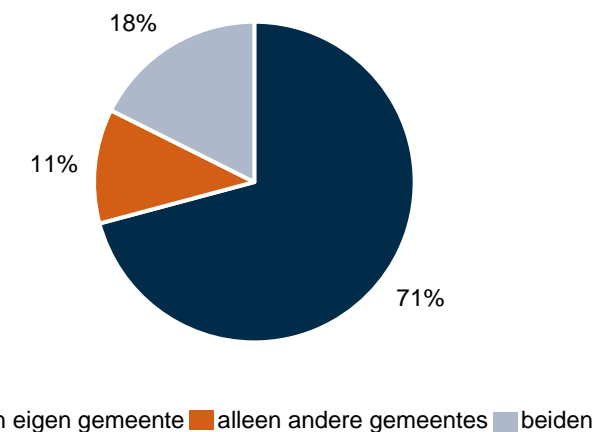
Van de respondenten combineert bijna 30% de rit met het openbaar vervoer. Gebruikers die "anders" hebben ingevuld in de enquête geven aan de scooter op afwisselende wijze te gebruiken of in combinatie met een andere modaliteit zoals de auto. Dit aandeel is beperkt (3%) ten opzichte van het totaal. In de zomer liggen het kilometergemiddelde, aantal verhuringen en aantal klanten fors hoger ten opzichte van de wintermaanden.



Leeftijdsverdeling



Gebruik scooter in combinatie met ov



Locatie van gebruik

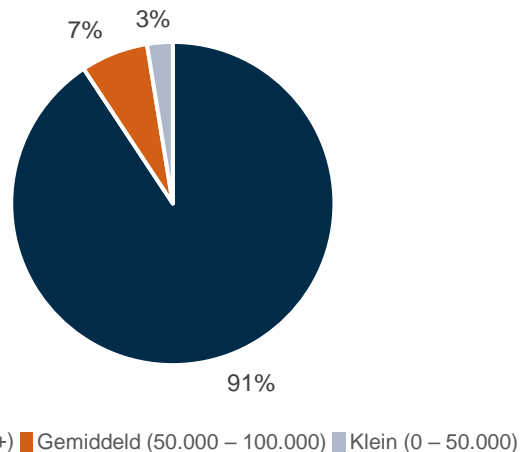
Gebruik

Naar stad

De scooteraanbieders bevonden zich in augustus 2022 in ruim 115 gemeenten. In 2022 heeft een afschaling bij GO Sharing plaatsgevonden, waardoor de deelscooters nu beschikbaar zijn in 74 gemeenten. Het overgrote deel van de ritten vindt plaats in de grote gemeenten (100.000+ inwoners; 91%). Ook tussen de gemeenten vinden ritten plaats. Ritten kunnen starten en/of eindigen in een andere gemeente. De regio Rotterdam is hier een goed voorbeeld van. Aanbieders zijn in zowel de gemeente Rotterdam als omliggende gemeenten, zoals Schiedam en Vlaardingen, aanwezig en hebben zo een gemeente-grensoverstijgend verzorgingsgebied.

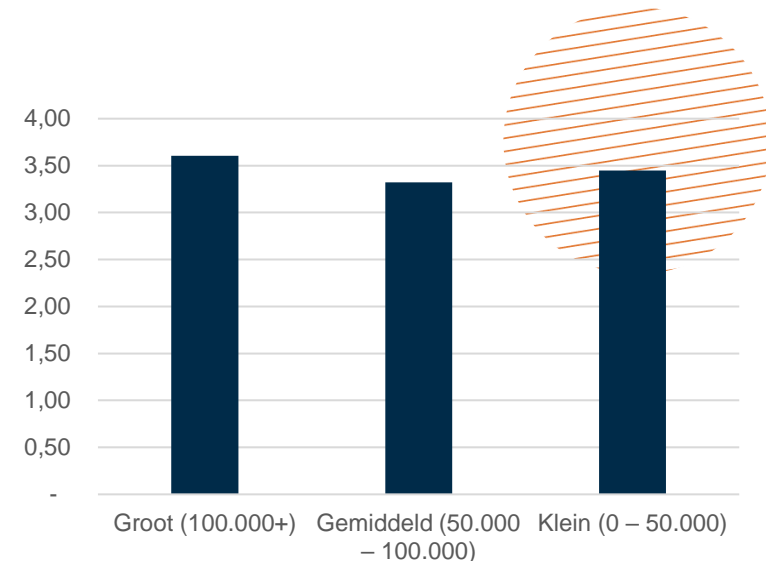
De grootte van de gemeente heeft nauwelijks invloed op de gemiddelde ritlengte. In grote gemeenten ligt dit net iets hoger met 3,6 km ten opzichte van 3,3 kilometer bij de middelgrote gemeenten. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de voorzieningen dichterbij liggen.

De helft van alle autoritten in Nederland is korter dan 7,5 kilometer en een derde is zelfs korter dan 5 kilometer*. Hier ligt nog een enorme potentie voor duurzamere modaliteiten zoals de (deel)fiets, (deel)scooter en het openbaar vervoer.



Gebruik ten opzichte van stadsgrootte

Een klant maakt gemiddeld
32 ritten
per jaar



Gemiddeld afgelegde afstand naar stadsgrootte

de gemiddelde
ritafstand is
3,5 km

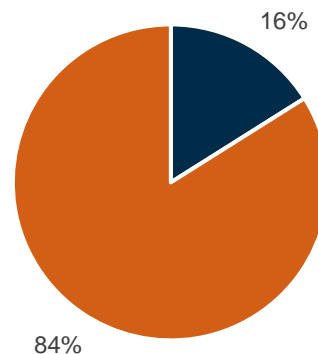
Gebruik

Herkomst en bestemming

Van meer dan 10 miljoen ritten is aan de hand van start- en eindlocatie, middels coördinaten, geanalyseerd waar deze ritten hun herkomst of bestemming hebben*. Aan de hand van deze data is geanalyseerd hoe de scooters daadwerkelijk worden gebruikt.

16% van de ritten heeft een herkomst en/of bestemming bij een station. **Dat betekent dat ongeveer 1 op de 6 ritten van/naar een station gaat en zeer waarschijnlijk met de trein gecombineerd wordt.** 33% van de ritten heeft een start of einde in de binnenstad.

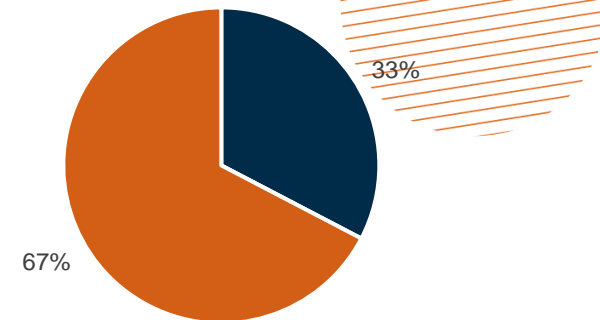
Opvallend is dat 6% van het totaal aantal ritten een herkomst en bestemming in een stationsgebied heeft. Hiervoor zijn twee verklaringen mogelijk: het betreft een korte rit binnen een gebied dat gedefinieerd is als stationslocatie, óf gebruikers reizen daadwerkelijk van station naar station. In geval van dat laatste is er sprake van een substitutie-effect voor het openbaar vervoer. Het kan ook dat de deelscooter wordt gebruikt als aanvulling op het ov, omdat bijvoorbeeld de treinen (vanwege lagere frequenties) 's avonds en 's nachts niet meer rijden. Voorgaand effect is ook terug te zien in de ritten die een herkomst en bestemming hebben in de binnenstad (15%). Vervolgonderzoek naar de gebruikstijden in combinatie met de verplaatsingsdata geeft beter inzicht in de deelscooter-ov-combinatie en handvatten deze combinatie te versterken en verbeteren.



■ Percentage ritten met station als herkomst en/of bestemming
■ Percentage ritten zonder station als herkomst en/of bestemming

Aandeel ritten met een bestemming of herkomst:	
In een stationsgebied	16%
In de binnenstad	33%

Aandeel ritten dat een herkomst of bestemming heeft en één van bovenstaande gebieden.



■ Percentage ritten met het centrum als herkomst en/of bestemming
■ Percentage ritten zonder het centrum als herkomst en/of bestemming

Aandeel ritten met een bestemming en herkomst:	
In een stationsgebied	6%
In de binnenstad	15%

Aandeel ritten dat eenzelfde herkomst als bestemmingsgebied heeft.

*Deze data-analyse heeft plaatsgevonden over ritdata van Check en Felyx.

**Voor dit onderzoek is niet separaat naar bushaltes en metrostations gekeken, aangezien die veel overlap met stadscentra kunnen hebben. Om die reden is het lastig deze locaties in te delen als specifiek OV of centrumbezoek.

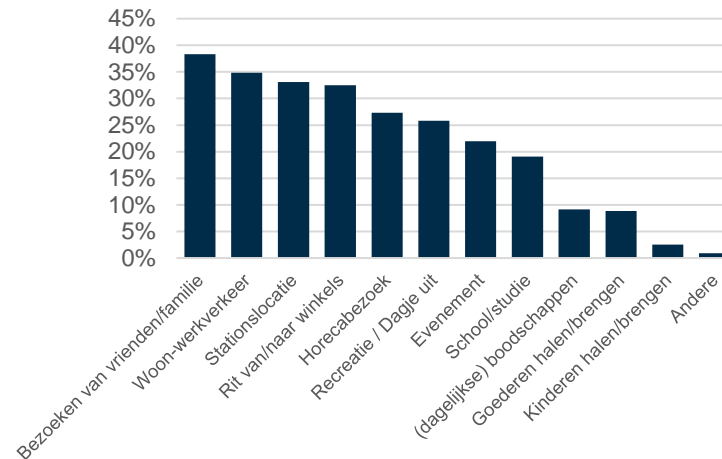
Gebruik

Redenen

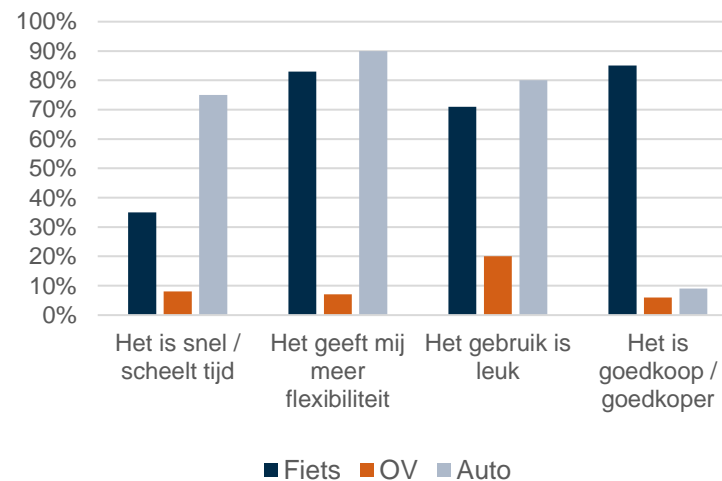
De scooters worden vooral gebruikt vanwege de snelheid. Zowel in het motief om voor de scooter te kiezen als in de genoemde voordelen komt dit duidelijk naar voren. Deze resultaten komen overeen met eerder uitgevoerde onderzoeken. De scooter biedt meer flexibiliteit. Een scooter kan achtergelaten worden op de bestemming, daar waar bijvoorbeeld een OV-fiets altijd weer terug naar de herkomst moet. Scooters maken het mogelijk andere en gecombineerde vervoerskeuzes te maken. Zo kun je heen met het ov en terug met de scooter als het ov 's avonds niet rijdt. Juist de spreiding van de voertuigen door de stad zorgt er voor dat een deelscooter (vaak) binnen handbereik is en daardoor veel flexibiliteit biedt.

De respondenten konden meerdere antwoorden geven over hun voornaamste reismotief. **Bezoek van vrienden en familie is het meest genoemde motief**, gevolgd door het reismotief woon-werk. De scooters worden beperkt gebruikt voor dagelijkse boodschappen, het verplaatsen van goederen of het brengen en halen van kinderen.

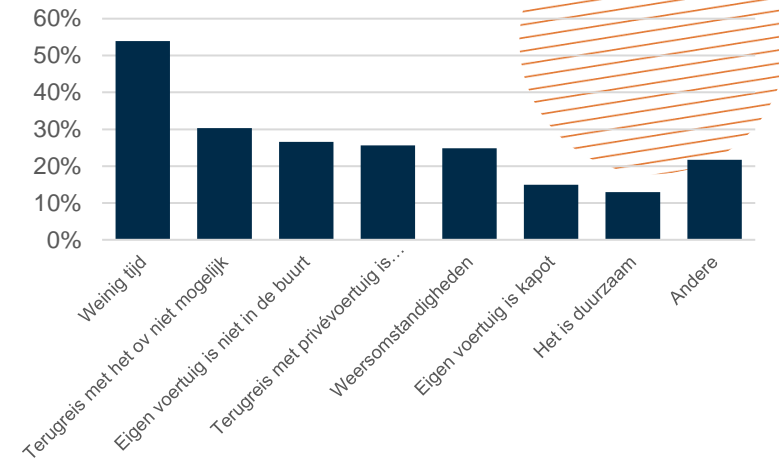
Het gebruik van de scooter is naast flexibel en snel ook leuk. Ruim 50% van de respondenten benoemt 'leuk' als kwaliteitsaspect. De duurzaamheidsaspecten spelen bij de ondervraagden maar beperkt een rol.



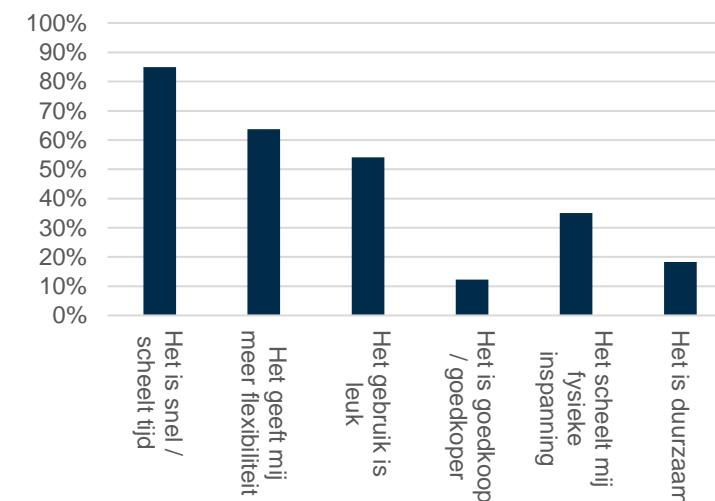
Voornaamste reismotieven



Ervaren kwaliteitsaspecten (KIM 2017)



Motief om voor de scooter te kiezen



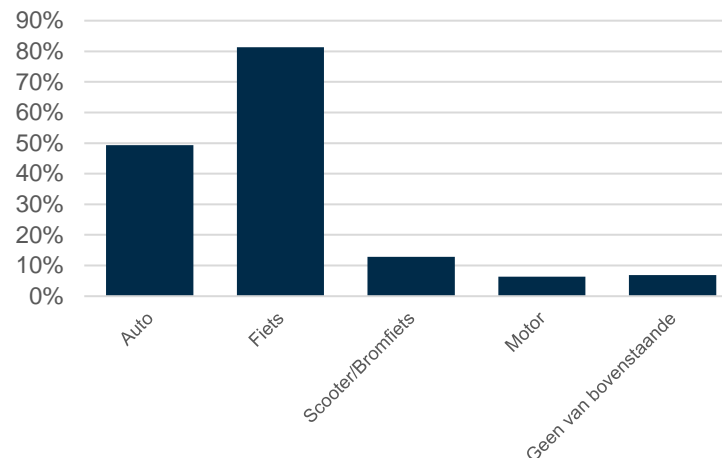
Ervaren kwaliteitsaspecten voor de deelscooter

Gebruik

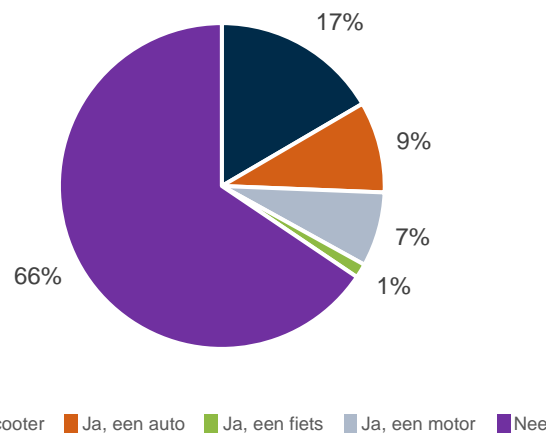
Bezit vs. gebruik

Van de deelscootergebruikers heeft 80% de beschikking over een fiets. 50% zegt een auto ter beschikking te hebben. De constatering dat deelscooters een substitutie-effect hebben op voornamelijk fiets en ov wordt ook in deze enquête onderschreven. Ten opzichte van het ov wint de deelscooter het voornamelijk op flexibiliteit en snelheid. Daarin kunnen ov en deelscooter elkaar ook aanvullen (bijvoorbeeld in de avonduren wanneer er minder ov rijdt). **Ook geven de respondenten in 25 procent van de antwoorden aan voor de rit de auto te hebben gebruikt als er geen deelscooters zouden zijn.** Doordat men meerdere antwoorden kon geven, leveren deelscooters volgens deze enquête maximaal 25% minder autoritten op.

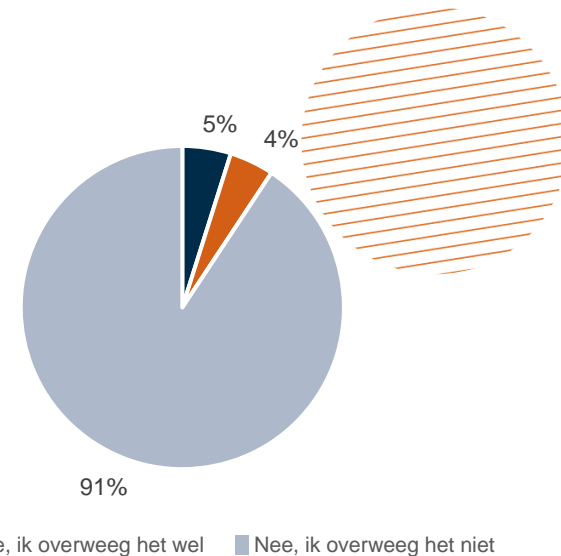
34% procent geeft aan een voertuig te kopen wanneer er geen deelscooters waren geweest. 25% daarvan is een ander vervoermiddel dan de fiets. 5% geeft aan vanwege de aanwezigheid van deelmobiliteit zijn/haar (tweede) auto te hebben weggedaan en 4% zegt te overwegen zijn/haar auto weg te doen. De deelaanbieders hebben gemiddeld zo'n 265.000 actieve klanten. Naar rato (9%) zou dat in potentie 23.500 auto's besparen per deelaanbieder.*



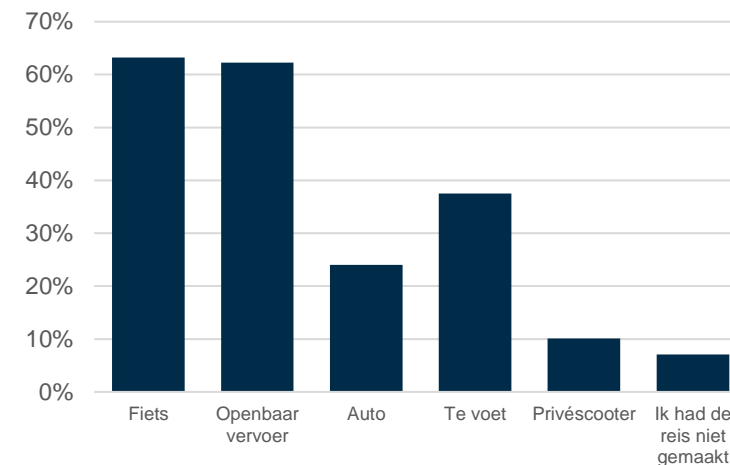
Bezit u een van de volgende voertuigen? (meerdere antwoorden mogelijk)



Had u een van de volgende voertuigen aangeschaft als er geen deelscooters waren geweest?



Heeft u een (tweede) auto weggedaan?



Welke modaliteit had u anders gebruikt? (meerdere antwoorden mogelijk)

* Er vanuit gaande dat gebruikers alle drie de apps gebruiken; bij een gemiddeld aantal gebruikers van 265.000

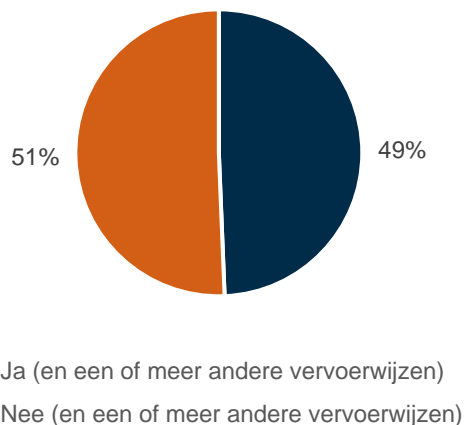
Gebruik

Bezit vs. gebruik

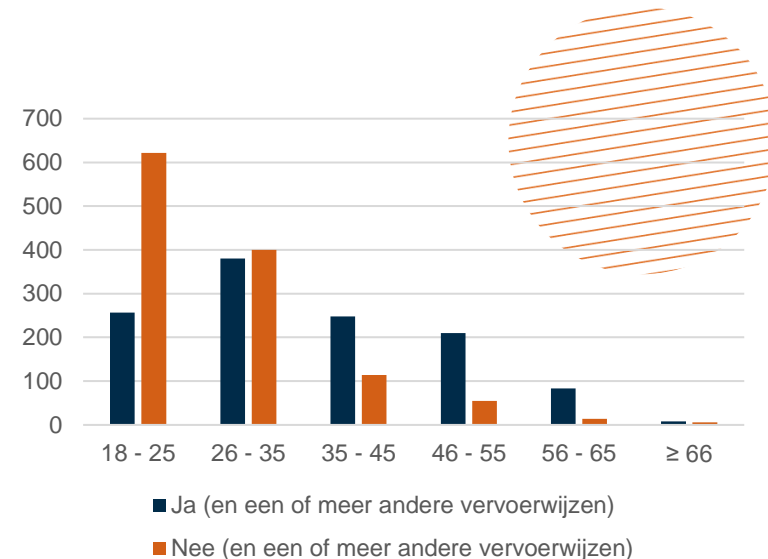
Deelscooters kunnen ook voorkomen dat auto's worden aangeschaft. 8% van de respondenten geeft aan anders een auto te hebben gekocht. Zodoende hebben deelscooters bij de groep ondervraagden de aanschaf van 220 auto's voorkomen (deze enquêtevraag is ingevuld door 2400 personen).

Wanneer zowel het voorkomen als het daadwerkelijk aantal gereduceerd aantal auto's bij elkaar wordt opgeteld, blijkt dat **13% van de respondenten geen auto heeft gekocht of niet van plan is een auto te kopen (mede) door de aanwezigheid van deelscooters** (312 van de 2407). Met in totaal gemiddeld 265.000 klanten per aanbieder komt dat neer op een potentiële 'besparing' van bijna 35.000 aangeschafte auto's per aanbieder*. Nader onderzoek is hier nodig, omdat deze getallen gebaseerd zijn op extrapolatie van de enquête onder 2400 respondenten.

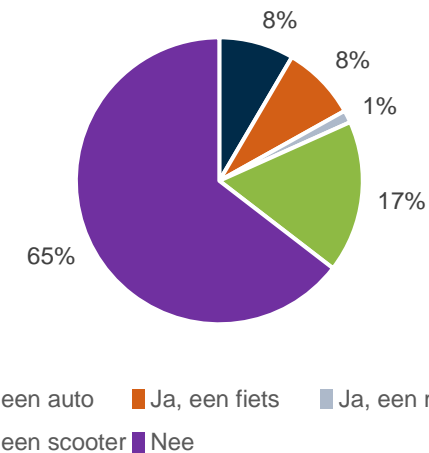
Opvallend is het verschil in de reacties tussen zij die wel een auto bezitten en zij die geen auto bezitten. Respondenten die niet over een auto beschikken noemen de scooter vaker als realistisch alternatief.



Heeft u een auto?



Heeft u een auto? (uitgesplitst naar leeftijd)



Geen auto - Had u een van de volgende voertuigen aangeschaft als er geen deelscooters waren geweest?

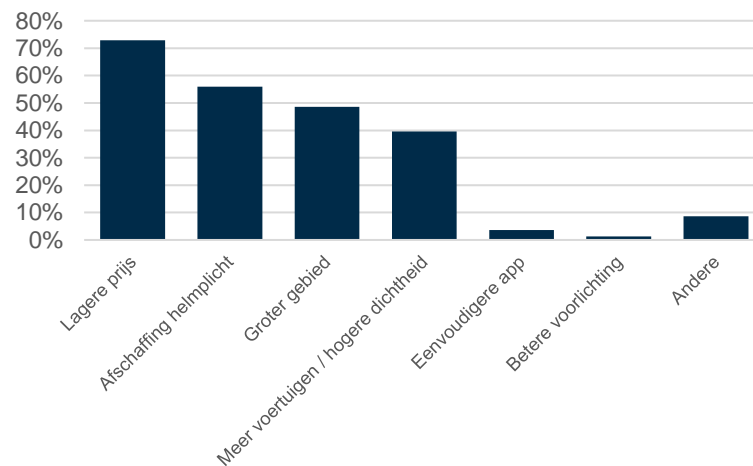
* Er vanuit gaande dat gebruikers alle drie de apps gebruiken, bij een gemiddeld aantal gebruikers van 265.000

Gebruik

Potentie

We hebben de gebruikers ook gevraagd wat hen stimuleert meer gebruik te maken van de deelscooter. **Ruim 73% van de respondenten geeft aan bij een lagere prijs meer gebruik te maken van deelmobiliteit.** Ook het ongedaan maken van de helmplicht, die per 1 januari voor snorfietzen is ingevoerd, wordt veelal genoemd.

Een groter verzorgingsgebied (meer steden en wijken) en meer voertuigen helpen ook om de potentie verder te benutten. Bij de categorie 'andere' wordt onder meer het sneller werken van de applicatie genoemd (om ritten te starten en af te sluiten) zodat de kosten voor de rit wat omlaag gaan.



Wanneer zou je meer gebruik maken van de deelscooter?





Duurzaamheid

Verbruik

De scooters hebben een verwachte levensduur van 5 jaar. In de praktijk wordt deze verwachte levensduur overschreden en worden de scooter gemiddeld langer dan 5 jaar gebruikt.

Daarnaast hebben de scooters een verbruik van 32,8 Wh/km. Ter vergelijking: een elektrische auto zoals een Volkswagen ID3 verbruikt ongeveer 150 Wh/km. Het totale stroomverbruik van alle deelscooters in het jaar 2022 komt uit op ongeveer 2 GWh. Zou de totaal afgelegde afstand per auto afgelegd worden komt het verbruik uit op 10 GWh. **Deelscooters verbruiken per kilometer 5x minder stroom ten opzichte van een Volkswagen ID3.**

De deelscooters worden door 100% groene stroom aangedreven en stoten daarmee geen schadelijke stoffen uit tijdens gebruik.





Openbare ruimte en veiligheid

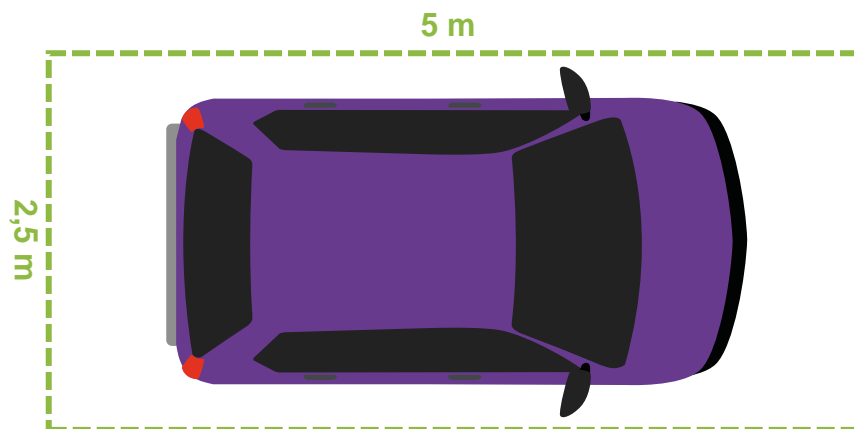


Ruimtebeslag

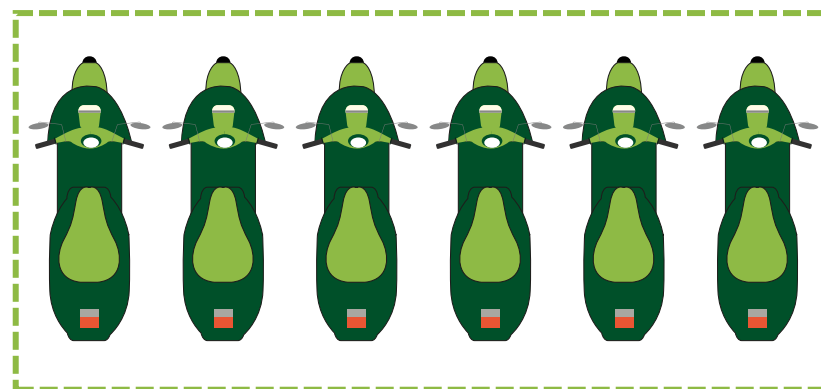
Daadwerkelijk

Er zijn ruim 13.000 deelscooters in Nederland. Als de 13.000 scooters naast elkaar geplaatst worden, ontstaat een rij van bijna 11 kilometer. Op één parkeerplaats passen 6 scooters wat met 13.000 scooters 28.000 m² aan ruimte vraagt. Op datzelfde oppervlak passen slechts 2.274 auto's*. Op 1 januari 2022 reden er in Nederland 8.000.000 auto's rond**. Met de 35.000 auto's (zie *Bezit vs. gebruik*) die niet zijn aangeschaft, wordt per aanbieder bijna 440.000 m² openbare ruimte bespaard. **Wanneer deelscooters auto's vervangen, kan de beschikbare ruimte gebruikt worden voor andere ruimtelijke opgaven zoals bijvoorbeeld klimaatadaptatie of biodiversiteit.**

In 2022 zijn er bij de scooteraanbieders 36.420 parkeeroverlastmeldingen binnengekomen. **Eén op de 510 ritten leidt tot overlast** (op basis van 18,5 miljoen ritten). Dit is 0,2% van het totaal. Het aantal daadwerkelijke overlastmeldingen ligt zeer waarschijnlijk hoger, doordat niet alle overlastmeldingen bij de aanbieders terecht komen.



1 op de
510
ritten leidt tot
parkeeroverlast



36.420
Parkeer-
overlastmeldingen

Veiligheid

Daadwerkelijk

In het jaar 2022 vonden 812 geregistreeerde ongevallen met deelscooters plaats. Dit is omgerekend 1 ongeval per 80.000 kilometers. Het aantal daadwerkelijke ongevallen kan hoger liggen doordat niet alle ongevallen gemeld worden. Dit geldt ook voor de andere vervoermiddelen.

De ongevals cijfers voor andere vervoermiddelen in 2022 zijn op het moment van schrijven nog niet bekend, daarom worden de cijfers van 2021 getoond. Daarnaast zijn er alleen rekenkundige benaderingen van het aantal verplaatsingen en de bijbehorende afstand bekend. Vergelijken met de scooterongevalsdata is daarom lastig.

In 2021 vonden in Nederland ruim 87.000 ongevallen plaats, waarvan bij 12.000 ongevallen een scooter betrokken was**. In 64.000 gevallen was een auto betrokken.



1 op de
22.875
ritten leidt tot een
ongeval

1 op de
79.904
kilometers leidt tot
een ongeval

812
gemelde
deelscooterongevallen
in 2022

12.075
aantal scooter-
/bromfietsongevallen in
totaal in 2021



Synthese

De synthese

Deelscooters zijn in een aantal steden al een vast onderdeel van het mobiliteitssysteem geworden. Het is af en toe nog zoeken naar de juiste plek in de openbare ruimte. Tegelijkertijd ligt er in de deelscooter (in combinatie met andere vervoerwijzen) een behoorlijke potentie om openbare ruimte te winnen door het autobezit en -gebruik terug te dringen. Ruimte die gebruikt kan worden voor de andere ruimtelijke opgaven, zoals klimaatadaptatie of biodiversiteit.

Doorontwikkeling

Er ligt nog veel potentie voor de deelscooter. Kijkend naar de leeftijd is er nog groei mogelijk in de categorieën boven de leeftijd van 35 jaar. De scooters worden voornamelijk gebruikt in de gemeenten waar de gebruikers zelf wonen. Een gemiddelde klant gebruikt de scooter nu al zo'n 32x per jaar. Er is nog voldoende potentie om autoritten onder de 7,5 kilometer (25% van het totaal aantal ritten) te vervangen door duurzamere alternatieven zoals de (deel)fiets, (deel)scooter en het openbaar vervoer. Het onderzoek laat zien dat de aanwezigheid van deelscooters bijdraagt aan het verminderen van autoritten en ook autobezit vermindert en voorkomt. Zo geeft 13% van de respondenten geen auto te hebben gekocht of niet van plan te zijn een auto te kopen (mede) door de aanwezigheid van deelscooters. Minder autoritten levert niet alleen een ruimtebesparing, maar ook een energiebesparing op. Een elektrische auto (ID3) verbruikt bijna vijf keer meer dan een elektrische (deel)scooter.

Scooter als onderdeel van de ketenreis

Bijna 30% van de gebruikers geeft aan een rit op de deelscooter met het ov te combineren. De scooters maken dus in 1 op de 3 ritten onderdeel uit van een ketenreis. Op dit moment heeft al 16% van de ritten een herkomst of bestemming op een treinstation. Een koppeling van het gebruik aan het moment van de dag kan ook inzichtelijk maken of de scooter gebruikt wordt voor de momenten dat het ov niet (frequent) rijdt. De flexibiliteit van de scooter blijft een van de sterkste punten. Daar ligt ook de kans in combinatie met het ov. Scooters maken het mogelijk het eigen vertrekmoment te bepalen en de aankomst op bestemming beter te timen waardoor de gebruiker minder lang hoeft te wachten.

Vervolg

De synthese geeft inzicht in en daarmee antwoord op vragen over het gebruik van de deelscooters bij de drie aanbieders. Tegelijkertijd levert dit onderzoek weer nieuwe vragen op. Antwoord op deze vragen helpt de deelscooters verder te laten ontwikkelen tot een volwaardig onderdeel van ons mobiliteitssysteem. Een koppeling tussen gebruik (gebruiksdata) en de gebruikers (enquête) legt de relatie tussen wat de gebruiker zegt en daadwerkelijk doet. Idealiter wordt de totale ketenreis in beeld gebracht. Daarvoor kunnen ritdata mogelijk in de toekomst met OV-Chipkaart gegevens, indien deze ook als betaalmethode wordt gebruikt, worden gecombineerd.



Synthese deelscooters

Gebruikte bronnen

Stabiele beelden verdiept, Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid, 2017

ViaStat, 2023

ASVV, CROW, 2023

CBS, 2022

Colofon

Opdrachtgevers

GO Sharing, Felyx en Check

Versie

2.0 | maart 2023

Status

Definitief

Afbeeldingen en illustraties

Eigendom Movares en divers beeldmateriaal met toestemming van eigenaren

@2023, Movares Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden en auteursrechtelijk beschermd. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

CHECK.

felyx

GO
sharing

Movares



+ 31 (0)30 - 265 5555



[linkedin.com/company/Movares](https://www.linkedin.com/company/Movares)



Hoofdkantoor Utrecht
Daalseplein 100 | 3511 SX Utrecht



[movares.nl](https://www.movares.nl)