

Autodelen in Nederland 2026

Rapport Ipsos I&O



www.ipsos-publiek.nl

Colofon

Uitgave

Ipsos I&O

Amstelveenseweg 760

1081 JK Amsterdam

Rapportnummer

2026/081

Datum

april 2026

Opdrachtgever

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Auteurs

Jord van Beek

Lennert Jongh

Maartje van Will

Bram Wolf

Copyright

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

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel van het onderzoek	5
1.3	Methode en respons	6
1.4	Leeswijzer	6
2	Conclusies	8
3	Autobezit en gebruik	11
3.1	Autobezit	11
3.2	Autogebruik	12
4	Kennis, houding en kosten	15
4.1	Bekendheid	15
4.2	Houding	18
4.3	Daadwerkelijke definitie autodelen	21
4.4	Inschatting kosten	24
5	Multimodaliteit	29
5.1	Mogelijkheid en beschikbaarheid	29
5.2	Ervaringen modaliteiten	31
5.3	Identiteit en sociale factoren	36
6	Oordeel en ervaringen	43
6.1	Gebruik deelmobiliteit	43
6.2	Ervaringen met deelmobiliteit	48
6.3	Barrières en motivaties voor gebruik bij niet-autodelers	49
6.4	Belangrijke aspecten van deelmobiliteit	57
7	Informatie en communicatie	60

Inleiding



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (IenW) liet in 2020 een kwalitatief onderzoek uitvoeren naar hoe Nederlanders het onderwerp autodelen beleven. De conclusie van dat onderzoek was dat deelnemers niet goed wisten wat autodelen was. Het onderzoek liet ook zien dat Nederlanders ondanks hun scepticisme over het eigen gebruik van een deelauto, positief staan tegenover het concept autodelen.

Om deze bevindingen te staven is er in 2022 door Ipsos I&O een vervolgonderzoek uitgevoerd om te toetsen of de kwalitatieve bevindingen uit 2020 kwantitatief te bevestigen zijn. Een van de aanbevelingen van het kwantitatieve onderzoek uit 2022 was om het onderzoek na twee jaar te herhalen om te zien of de kennis en houding tegenover autodelen is veranderd. Dit rapport beschrijft de bevindingen uit het onderzoek van 2026 en vergelijkt deze met de resultaten uit 2022 en 2024.

1.2 Doel van het onderzoek

Het doel van dit onderzoek is om te achterhalen in hoeverre de resultaten van het onderzoek uit 2022 en 2024 veranderd zijn. Daarnaast wil het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat graag weten of er verschillen bestaan tussen mensen met verschillende achtergronden, in hun opvattingen over autodelen. De resultaten van dit onderzoek vormen de basis voor het maken en/of verbeteren van beleid om autodelen verder te stimuleren en laten zien hoe communicatie daar een rol bij kan spelen

Nieuw aan het onderzoek van 2026 is dat het accent niet meer alleen op deelauto's ligt. Ook andere vormen van deelmobiliteit zijn uitgevraagd in het onderzoek. Uit onderzoek onder gebruikers van deelmobiliteit¹ blijkt dat 56 procent van de gebruikers van deelmobiliteit gebruik maakt van meerdere vormen van deelmobiliteit. Dat onderzoek is alleen onder gebruikers van deelmobiliteit uitgevoerd en niet representatief voor Nederlanders van 18 jaar en ouder. Daarom is het belangrijk om ook een goed beeld te krijgen van hoe Nederlanders van 18 jaar en ouder omgaan met verschillende vormen van deelmobiliteit.

De hoofdvragen van het onderzoek zijn wel gericht op deelauto's om de vergelijkbaarheid met voorgaande jaren te handhaven.

Voor het onderzoek staat de volgende hoofdvraag centraal:

Hoe denken Nederlanders over het onderwerp autodelen?

In de conclusie (hoofdstuk 7) worden de hoofdvraag en deelvragen beantwoord aan de hand van de onderzoeksvragen.

De hoofdvraag wordt uitgesplitst in een drietal deelvragen met bijbehorende subvragen:

- *Wat weten Nederlanders van autodelen?*
 - Waar denkt men aan bij de term autodelen?
 - In hoeverre is men bekend met de term en/of het concept autodelen?
 - Heeft men zicht op de kosten van autogebruik in het algemeen en autodelen in het bijzonder?

¹ [Landelijk Gebruikersonderzoek Deelmobiliteit 2025](#)

- *Hoe denken Nederlanders over autodelen?*
 - Wat vinden inwoners van Nederland van het onderwerp autodelen?
 - Welke invalshoeken en perspectieven bestaan er rondom autodelen?
 - Hoe beleven / ervaren inwoners van Nederland het autodelen?
- *Wat kan het gedrag rondom autodelen beïnvloeden?*
 - Wat zijn motieven, argumentaties, overwegingen en afwegingen om wel/niet te ‘autodelen’?
 - Welke suggesties hebben inwoners van Nederland ter promotie van het ‘autodelen’?
 - Wat missen inwoners van Nederland rondom ‘autodelen’ c.q. op welke wijze zou het voor hen aantrekkelijker gemaakt kunnen worden?

1.3 Methode en respons

De respondenten voor dit onderzoek zijn benaderd via het I&O Research Panel. Hiervoor is een aselechte steekproef van 4.782 respondenten getrokken, representatief voor Nederlanders van 18 jaar en ouder, op de kenmerken geslacht, leeftijd, opleiding en herkomstregio. Om de vergelijkbaarheid met de vorige metingen overeind te houden zijn alleen respondenten uitgenodigd die volgens onze panelgegevens beschikken over een rijbewijs. In tegenstelling tot voorgaande jaren heeft er geen screening op rijbewijsbezit uitgevoerd. Ook personen zonder rijbewijs hadden de mogelijkheid de vragenlijst in te vullen. De dataverzameling vond plaats van 7 tot en met 16 januari 2026. In totaal hebben 2.011 respondenten volledig aan het onderzoek deelgenomen. Het responspercentage komt uit op 42 procent.

Op de netto steekproef is een weging op de resultaten toegepast. Zodoende zijn de uitkomsten representatief voor inwoners van Nederland op de volgende kenmerken: leeftijd, geslacht, opleidingsniveau, herkomstregio.

1.4 Leeswijzer

De resultaten uit het onderzoek worden op verschillende manieren weergegeven in het rapport. Als een vraag eerder in 2022 en/of 2024 ook is gesteld, dan wordt de uitkomst vergeleken tussen de verschillende metingen. Als er geen jaartallen in de figuren staan, dan gaat het over de data van deze nieuwe meting in 2026. Tabellen met uitsplitsingen naar achtergrondkenmerken gaan alleen over 2026. Ook alle ongewogen aantallen die bij de figuren staan, gaan over de aantallen uit 2026. Voor aantallen van 2022 en/of 2024 verwijzen we naar de rapportages van die metingen. Percentages in de figuren tellen niet altijd geheel op tot 100% (maar bijvoorbeeld tot 99% of 101%), dat komt door afronding op hele getallen. Als verschillen tussen jaren of groepen worden benoemd, dan zijn deze statistisch significant, tenzij expliciet vermeld.

Conclusies



2 Conclusies

In dit hoofdstuk geven we antwoord op de onderzoeksvragen die in de introductie zijn gesteld.

Wat weten Nederlanders van autodelen?

1 *Waar denkt men aan bij de term autodelen?*

Meer dan driekwart (77%) van de Nederlanders denkt bij de term autodelen aan de mogelijkheid om via een bedrijf 24/7 auto's te huren die verspreid staan in woonwijken en bij stations. Dit is het vaakst gekozen antwoord voor deze meting in 2026 en is flink hoger dan bij eerdere metingen. Waar in de vorige metingen meestal nog 'de aanschaf van één gezamenlijke auto voor gezamenlijk gebruik met bekenden' het vaakst werd gekozen als definitie, zakt die nu naar plek twee.

2 *In hoeverre is men bekend met de term en/of het concept autodelen?*

Ongeveer de helft (51%) van de Nederlanders geeft aan (zeer) bekend te zijn met het concept autodelen. Dat is hoger dan bij de vorige metingen. Ongeveer vier op de tien Nederlanders geven aan dat zij (zeer) bekend zijn met deelfietsen en deelscooters.

3 *Heeft men zicht op de kosten van autogebruik in het algemeen en autodelen in het bijzonder?*

Het aandeel Nederlanders dat denkt dat het gebruik van een deelauto in totaliteit waarschijnlijk wel goedkoper is dan het gebruik van een eigen auto, is vergelijkbaar met 2024 en is lager dan in 2022. In totaal geeft de ene helft van dat zij denken dat het goedkoper is (49%) en geeft de andere helft aan dat zij denken dat het niet goedkoper is (51%). Gemiddeld denken Nederlanders dat de totale kosten die zij maandelijks kwijt zijn aan een auto €354 is, dat is een hogere schatting dan bij de vorige metingen. Een prijs tussen de €26 en €35 wordt door het merendeel van de Nederlanders niet gezien als duur en ook niet als zo goedkoop dat zij gaan twijfelen aan de kwaliteit. Als het bedrag hoger wordt dan €40 euro zal het merendeel van de Nederlanders dat niet willen betalen.

Hoe denken Nederlanders over autodelen?

4 *Wat vinden inwoners van Nederland van het onderwerp autodelen?*

Voor het lezen van de uitleg over wat autodelen inhoudt, vindt ongeveer de helft van de Nederlanders (48%) dit concept positief. Vergeleken met andere vormen van deelvervoer, wordt autodelen als het meest positief gezien. Na het lezen zijn respondenten iets positiever dan voor het lezen van de uitleg: meer dan de helft van hen (55%) is er (heel) positief over. Nederlanders zijn in 2026 positiever over het concept autodelen na het lezen van de uitleg dan in 2024. De gevoelens die het meest opkomen als mensen denken aan het gebruik van deelmobiliteit zijn 'verantwoordelijk' (28%) en 'geïnteresseerd' (27%).

5 *Welke invalshoeken en perspectieven bestaan er rondom autodelen?*

Het gebruik van een deelauto wordt door de meeste mensen gezien als (heel) goed (74%) en als (heel) nuttig (67%). De deelfiets en deelscooter worden als minder goed en nuttig gezien. Het gebruik van een deelauto wordt door meer mensen als (heel) moeilijk gezien (36%) dan als (heel) makkelijk (24%). Autodelen wordt, net als in 2024 en 2022, vooral gezien als iets voor mensen die af en toe een auto nodig hebben maar niet vaak. Ook wordt het gezien als iets wat meer voor de stad is dan voor het platteland, wat meer milieuvriendelijk dan milieubelastend is en als iets dat meer geschikt is voor de korte afstand dan de lange afstand.

6 *Hoe beleven / ervaren inwoners van Nederland het autodelen?*

Ongeveer één op de tien Nederlanders (10%) heeft in 2026 ooit al een gebruik gemaakt van deelvervoer als bestuurder en een ongeveer even grote (9%) groep als passagier. Het gebruik ligt daarmee hoger dan in 2022

en 2024. Het aandeel Nederlanders dat wel eens gebruik maakt van een deelfiets en/of deelscooter is ook gestegen ten opzichte van 2022 en 2024. Voor deelfiets is het van 27% in 2022 naar 35% in 2026 gegaan en voor deelscooter van 15% in 2022 naar 19% in 2026. De Nederlanders die nu al ervaring hebben met autodelen, zijn hierover voornamelijk positief. Ongeveer de helft (52%) geeft aan positieve ervaring met autodelen te hebben, ongeveer één op de tien (12%) geeft aan negatieve ervaring te hebben. Deze cijfers zijn vergelijkbaar met die van de vorige twee metingen.

Wat kan het gedrag rondom autodelen beïnvloeden?

7 Wat zijn motieven, argumentaties, overwegingen en afwegingen om wel/niet te ‘autodelen’?

Het aandeel Nederlanders (die nu nog niet autodelen) dat zegt zeker wel open te staan voor het gebruik van autodelen neemt af en het aandeel dat zegt hier zeker niet voor open te staan neemt toe. Omdat het hier alleen gaat om Nederlanders die (nog) niet gebruik maken van autodelen, is dit resultaat te verwachten. Het deel dat namelijk aangeeft er zeker wel voor open te staan zal het in de toekomst waarschijnlijk ook wel eens gaan proberen en zal bij de volgende meting niet meer als geen-gebruiker worden gezien en zal deze vraag niet meer krijgen. Het aandeel dat zegt er zeker niet voor open te staan zal dan dus steeds groter worden, terwijl de hele groep niet-gebruikers kleiner wordt. De voornaamste motieven om (eventueel) wel gebruik te maken van autodelen zijn dat je niet zelf verantwoordelijk bent voor aanschaf, onderhoud en kosten van een deelauto (36%). Een kwart (25%) geeft aan dat een belangrijk motief is dat autodelen minder duur is. Aspecten die met milieu en duurzaamheid te maken hebben worden allemaal door ongeveer één op de vijf genoemd.

Het belangrijkste motief om juist geen gebruik te maken van autodelen is dat je niet spontaan gebruik kunt maken van een auto. Dit wordt door meer dan zes op de tien Nederlanders genoemd (63%). Dat de auto onvoldoende vrijheid en flexibiliteit biedt, wordt hierna het vaakst genoemd. Deze aspecten lijken op elkaar en hebben allemaal te maken met de voordelen van een eigen auto voor de deur hebben staan in plaats van een deelauto.

8 Welke suggesties hebben inwoners van Nederland ter promotie van het ‘autodelen’?

Aan de Nederlanders die al eens gebruik hebben gemaakt van autodelen is gevraagd wat zij als belangrijkste verbeteringen zien. Er zijn geen verschillen met de vorige meting. De meest genoemde optie is lagere gebruikskosten (60%).

9 Wat missen inwoners van Nederland rondom ‘autodelen’ c.q. op welke wijze zou het voor hen aantrekkelijker gemaakt kunnen worden?

De voornaamste reden waarom Nederlanders nog geen gebruik hebben gemaakt van autodelen is omdat zij bij voorkeur hun eigen auto gebruiken (69%). Dit percentage is lager dan vorig jaar. Wat ook minder vaak genoemd wordt is dat het concept autodelen nog onbekend is/was. Dit is in lijn met de eerdere resultaten dat de bekendheid van het concept autodelen is toegenomen. De redenen dat er in de omgeving geen deelauto's beschikbaar/bereikbaar zijn of dat het gebruik van een deelauto te duur is, worden juist vaker genoemd dan in de vorige metingen. Ongeveer de helft van de Nederlanders die nog geen gebruik hebben gemaakt van autodelen maar hier in principe wel voor open staan (48%) geeft aan dat lagere gebruikskosten hen zouden kunnen bewegen en een iets kleinere groep (44%) geeft aan dat het netwerk uitgebreid zou moeten worden. Beide antwoorden zijn vaker gegeven dan bij de vorige metingen.

Resultaten

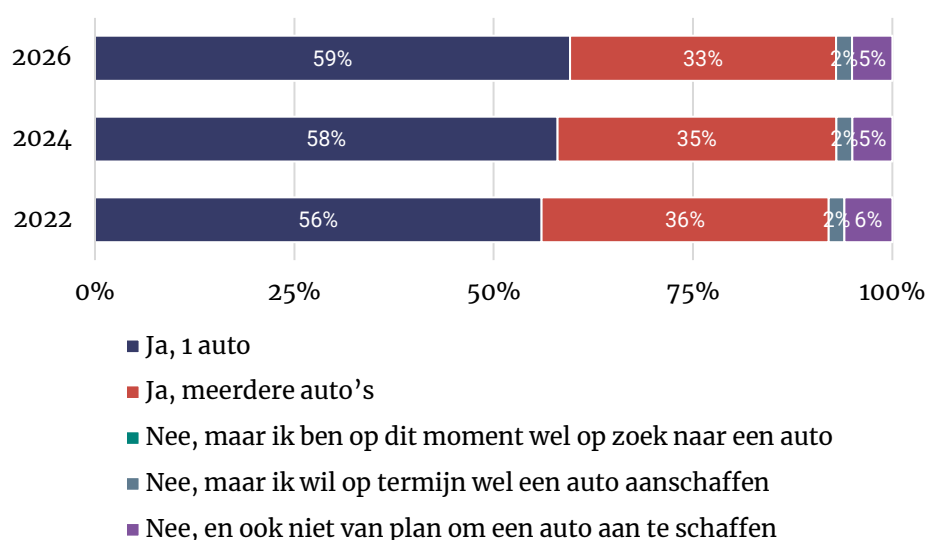
3 Autobezit en gebruik

Het onderzoek gaat over het gebruik van deeltvervoer. Daarvoor is het ook relevant om te weten hoe mensen met hun eigen vervoer reizen.

3.1 Autobezit

In totaal hebben ongeveer zes op de tien Nederlanders met een rijbewijs één eigen auto (59%) (Figuur 1). Eén op de drie bezit meerdere auto's met het huishouden. Een kleine groep (5%) geeft aan dat zij geen eigen auto hebben en ook niet van plan zijn om er eentje aan te schaffen. Deze cijfers zijn vergelijkbaar met de vorige metingen. Eventuele verschillen in houding en gedrag omtrent autodelen tussen de jaren, ligt dus niet aan een verschil in autobezit.

Figuur 1: Is uw huishouden in het bezit van één of meerdere auto's? (n=1.973)



Ouderen (65+) bezitten vaker één auto, Nederlanders onder de 65 hebben vaker dan ouderen meerdere auto's (Tabel 2.1). Nederlanders onder de 40 willen vaker op termijn een auto aanschaffen. Hoger opgeleiden en Nederlanders in meer stedelijk gebied zijn vaker niet van plan om een auto aan te schaffen als zij er nog geen hebben. Nederlanders met een hoger inkomen hebben ook vaker meerdere auto's dan Nederlanders met een lager inkomen. Nederlanders die alleen wonen hebben vaak maar één auto, zijn hiernaar opzoek of zijn niet van plan er eentje aan te schaffen.

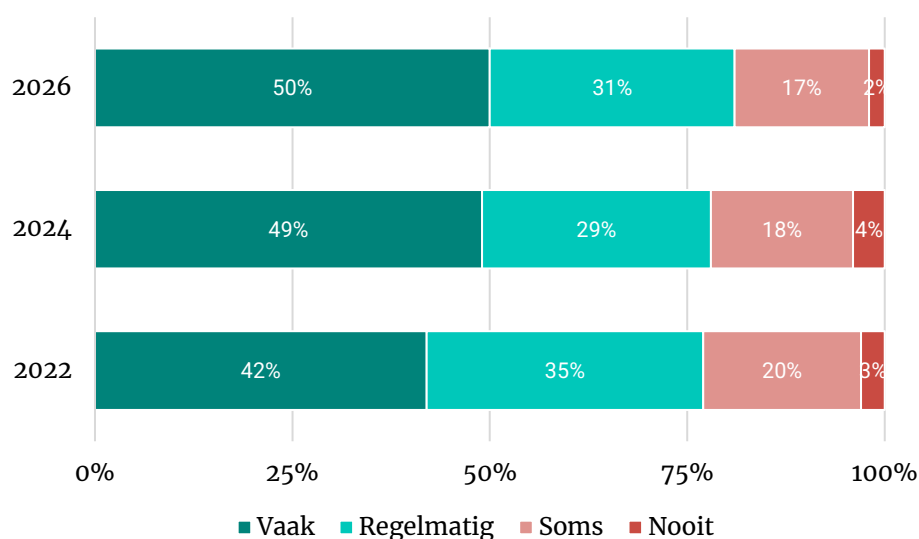
Tabel 3.1: Uitsplitsing 'Is uw huishouden in het bezit van één of meerdere auto's?'

	Geslacht		Leeftijd			Opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Ja, 1 auto	61%	58%	53%	54%	78%	73%	57%	55%	64%	64%	62%	50%	55%
Ja, meerdere auto's	32%	34%	35%	40%	17%	22%	38%	33%	18%	28%	33%	49%	43%
Nee, maar ik ben op dit moment wel op zoek naar een auto	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	0%	0%	0%
Nee, maar ik wil op termijn wel een auto aanschaffen	2%	2%	5%	1%	0%	2%	2%	3%	5%	2%	2%	1%	0%
Nee, en ook niet van plan om een auto aan te schaffen	4%	6%	6%	5%	5%	3%	3%	9%	13%	5%	3%	1%	2%
n (ongewogen)	988	978	487	892	594	447	773	753	417	575	325	478	177
	Inkomen		Autobezit			Woonsituatie			Doelgroep				
	Laag	Modaal	Bovenmodaal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50	
Ja, 1 auto	69%	69%	55%	47%	64%	0%	76%	44%	60%	31%	57%	51%	
Ja, meerdere auto's	11%	25%	38%	49%	36%	0%	4%	54%	36%	50%	33%	40%	
Nee, maar ik ben op dit moment wel op zoek naar een auto	1%	0%	1%	0%	0%	6%	1%	0%	0%	3%	1%	1%	
Nee, maar ik wil op termijn wel een auto aanschaffen	7%	1%	2%	1%	0%	27%	5%	1%	1%	4%	5%	2%	
Nee, en ook niet van plan om een auto aan te schaffen	13%	5%	4%	3%	0%	67%	13%	1%	2%	12%	5%	6%	
n (ongewogen)	267	550	494	413	1817	156	531	507	902	58	423	244	

3.2 Autogebruik

Ongeveer de helft van de Nederlanders (50%) maakt vaak gebruik van de auto (Figuur 2). Dat is vergelijkbaar met 2024 en hoger dan in 2022. Het aandeel dat aangeeft nooit van de auto gebruik te maken is lager geworden ten opzichte van 2024 (van 4% naar 2%).

Figuur 2: Hoe vaak maakt u doorgaans gebruik van de auto? (n=1.861)



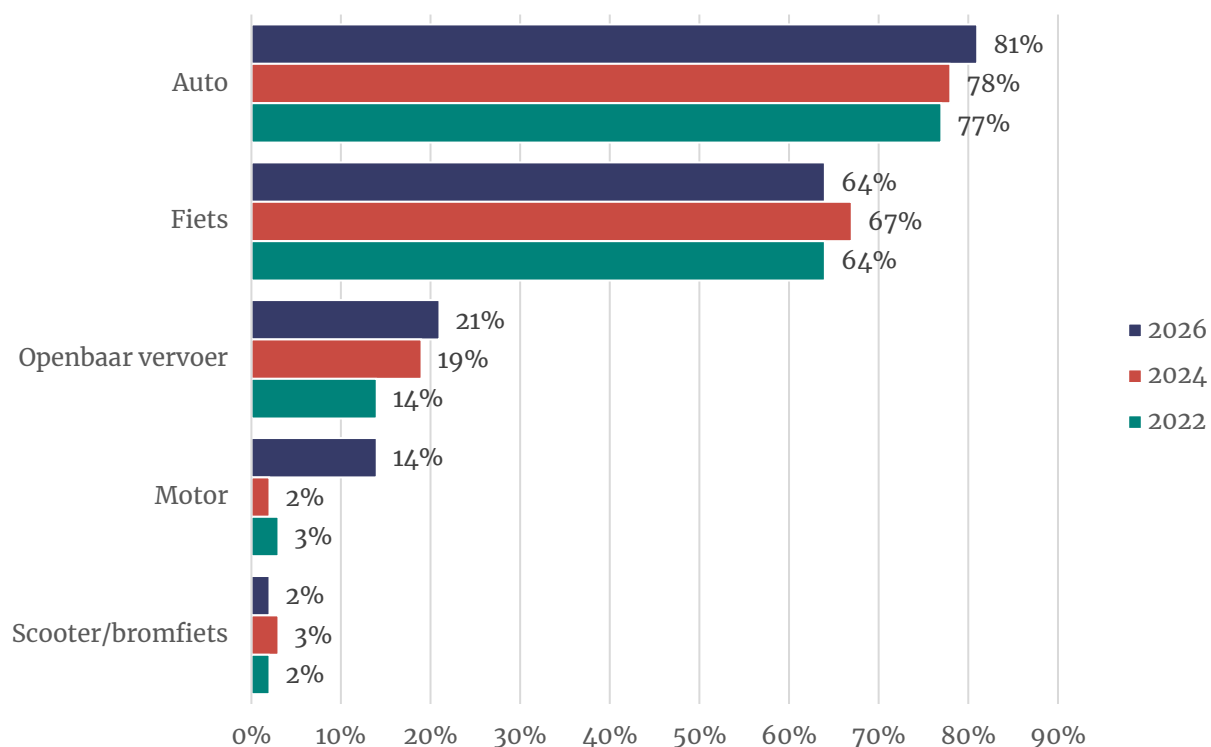
Mannen geven in hogere mate aan vaak de auto te gebruiken, vrouwen geven vaker aan de auto regelmatig te gebruiken (Tabel 2.2). Ook zeggen zij vaker nooit gebruik te maken van de auto dan mannen. Nederlanders die in minder stedelijk gebied wonen gebruiken de auto vaker dan Nederlanders die in stedelijke gebieden wonen. Nederlanders met een hoger opleidingsniveau en/of een hoger inkomen geven ook vaker aan de auto vaak te gebruiken. Uiteraard geven Nederlanders die zelf geen auto bezitten ook in lagere mate aan deze te gebruiken dan Nederlanders die wel een eigen auto bezitten.

Tabel 3.2: Uitsplitsing 'Hoe vaak maakt u doorgaans gebruik van de auto?'

	Geslacht		Leeftijd			opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Vaak	53%	46%	60%	49%	34%	40%	54%	49%	41%	49%	47%	55%	57%
Regelmatig	28%	34%	20%	31%	47%	37%	29%	30%	29%	33%	32%	30%	31%
Soms	18%	17%	17%	18%	17%	18%	14%	20%	26%	15%	19%	13%	12%
Nooit	1%	3%	3%	2%	2%	4%	2%	1%	4%	3%	2%	1%	0%
n (ongewogen)	940	917	453	846	562	431	749	681	355	545	314	472	174
	Inkomen				Autobezit		Woonsituatie			Doelgroep			
	Laag	Modaal	Bovenmodaal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50	
Vaak	41%	50%	52%	54%	51%	7%	52%	54%	45%	45%	63%	54%	
Regelmatig	34%	31%	30%	27%	32%	7%	28%	28%	35%	25%	20%	26%	
Soms	21%	16%	15%	18%	16%	57%	17%	16%	18%	27%	15%	18%	
Nooit	4%	3%	2%	1%	2%	29%	3%	2%	2%	3%	3%	2%	
n (ongewogen)	229	521	471	399	1816	45	455	500	879	50	397	229	

Ongeveer acht op de tien Nederlanders (81%) maken regelmatig of vaak gebruik van de auto (Figuur 3). De fiets scoort iets lager: daarvan maken iets meer dan zes op de tien Nederlanders (64%) regelmatig of vaak gebruik. Ongeveer één op de vijf Nederlanders (21%) maakt regelmatig of vaak gebruik van het openbaar vervoer. Dit aandeel groeit sinds 2022. Het aandeel motorrijders is fors hoger dan bij de vorige twee metingen. Dat komt niet omdat Nederlanders massaal motor zijn gaan rijden in 2026, maar heeft te maken met de routing in de vragenlijst. In 2026 is deze vraag alleen gesteld aan de mensen die ook daadwerkelijk een motorrijbewijs hebben (n=286) en niet aan alle Nederlanders. Als alle Nederlanders worden meegenomen is het aandeel ongeveer 2 procent, vergelijkbaar met de vorige metingen.

Figuur 3: Hoe vaak maakt u doorgaans gebruik van de volgende vervoermiddelen? (% regelmatig of vaak)
 (2026 van boven naar beneden: n=1.861; n=2.010; n=2.010; n=286; n=2.008)



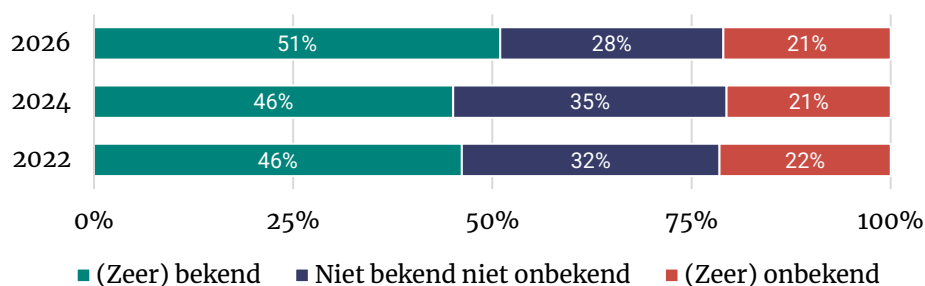
4 Kennis, houding en kosten

In dit hoofdstuk gaat het vooral over wat Nederlanders weten over autodelen en deelvervoer (kennis) en wat zij van dit concept vinden (houding). Ook gaat het over welke kosten hiervoor acceptabel zijn. Het gaat in dit hoofdstuk nog niet over wat Nederlanders vinden van het daadwerkelijke gebruik van deelvervoer, dat komt in hoofdstuk 5 aan bod.

4.1 Bekendheid

Ongeveer de helft (51%) van de Nederlanders geeft aan (zeer) bekend te zijn met het concept autodelen (Figuur 4). Dat is hoger dan bij de vorige metingen. De toename in Nederlanders die er (zeer) bekend mee zijn gaat ten koste van de groep die er niet bekend en niet onbekend mee is. Het aandeel Nederlanders dat aangeeft er (zeer) onbekend mee te zijn is ongeveer één op de vijf (21%), net als bij de vorige metingen.

Figuur 4: In hoeverre bent u naar eigen idee bekend met het concept autodelen? (n=2.011)



Mannen geven vaker dan vrouwen aan bekend te zijn met het concept autodelen (Tabel 3.1). Ook jongeren (tot 40 jaar), hoger opgeleiden en Nederlanders die in meer stedelijk gebied wonen en/of een hoger inkomen hebben, zijn vaker (zeer) bekend met autodelen. Interessant is dat Nederlanders die zelf geen auto bezitten vaker zeer bekend zijn met autodelen dan Nederlanders die wel een eigen auto hebben. Voor deze groep kan autodelen een alternatief zijn voor het hebben van een eigen auto.

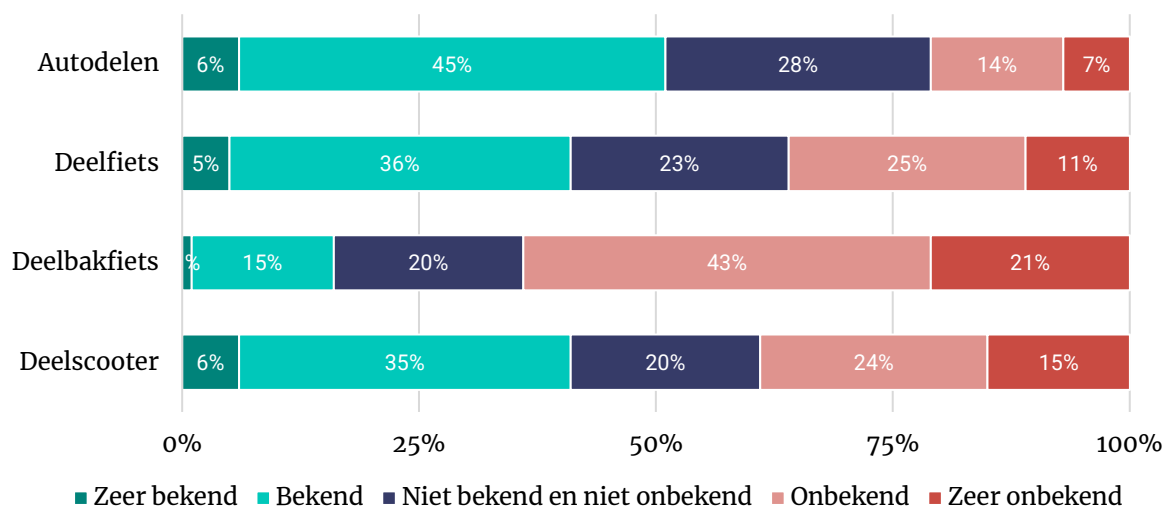
Tabel 4.1: Uitsplitsing 'In hoeverre bent u naar eigen idee bekend met het concept autodelen?'

	Geslacht		Leeftijd			opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Zeer beke	7%	5%	11%	4%	2%	2%	3%	10%	12%	6%	3%	2%	4%
Bekend	51%	38%	48%	46%	40%	35%	40%	56%	53%	44%	51%	38%	35%
Niet beke	23%	33%	22%	30%	33%	33%	32%	21%	20%	31%	26%	29%	36%
Onbekend	13%	16%	15%	13%	16%	17%	17%	9%	10%	13%	12%	20%	18%
Zeer onbe	7%	8%	5%	8%	9%	13%	8%	3%	5%	6%	8%	10%	7%
n (ongew	1006	998	499	910	602	459	783	769	429	587	331	483	180

	Inkomen			Autobezit		Woonsituatie			Doelgroep			
	Laag	Modaal	Bovenmo daal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50
Zeer beke	6%	4%	5%	11%	5%	19%	6%	6%	5%	5%	11%	7%
Bekend	39%	45%	48%	54%	45%	45%	47%	44%	44%	43%	48%	46%
Niet beke	27%	28%	28%	19%	29%	16%	28%	27%	29%	29%	21%	24%
Onbekend	17%	16%	14%	9%	15%	13%	13%	16%	14%	19%	14%	13%
Zeer onbe	11%	7%	5%	7%	7%	6%	7%	7%	7%	4%	5%	10%
n (ongew	274	560	502	422	1817	156	546	520	912	61	432	251

Ongeveer vier tot vijf op de tien Nederlanders geven aan dat zij (zeer) bekend zijn met autodelen, deelfietsen en deelscooters (Figuur 5). Vooral de deelbakfiets is minder bekend, daarvan geeft ongeveer twee op de drie (64%) aan dat zij hier (zeer) onbekend mee zijn. De deelbakfiets valt, met uitzondering van dit hoofdstuk, ook buiten de scope van het onderzoek.

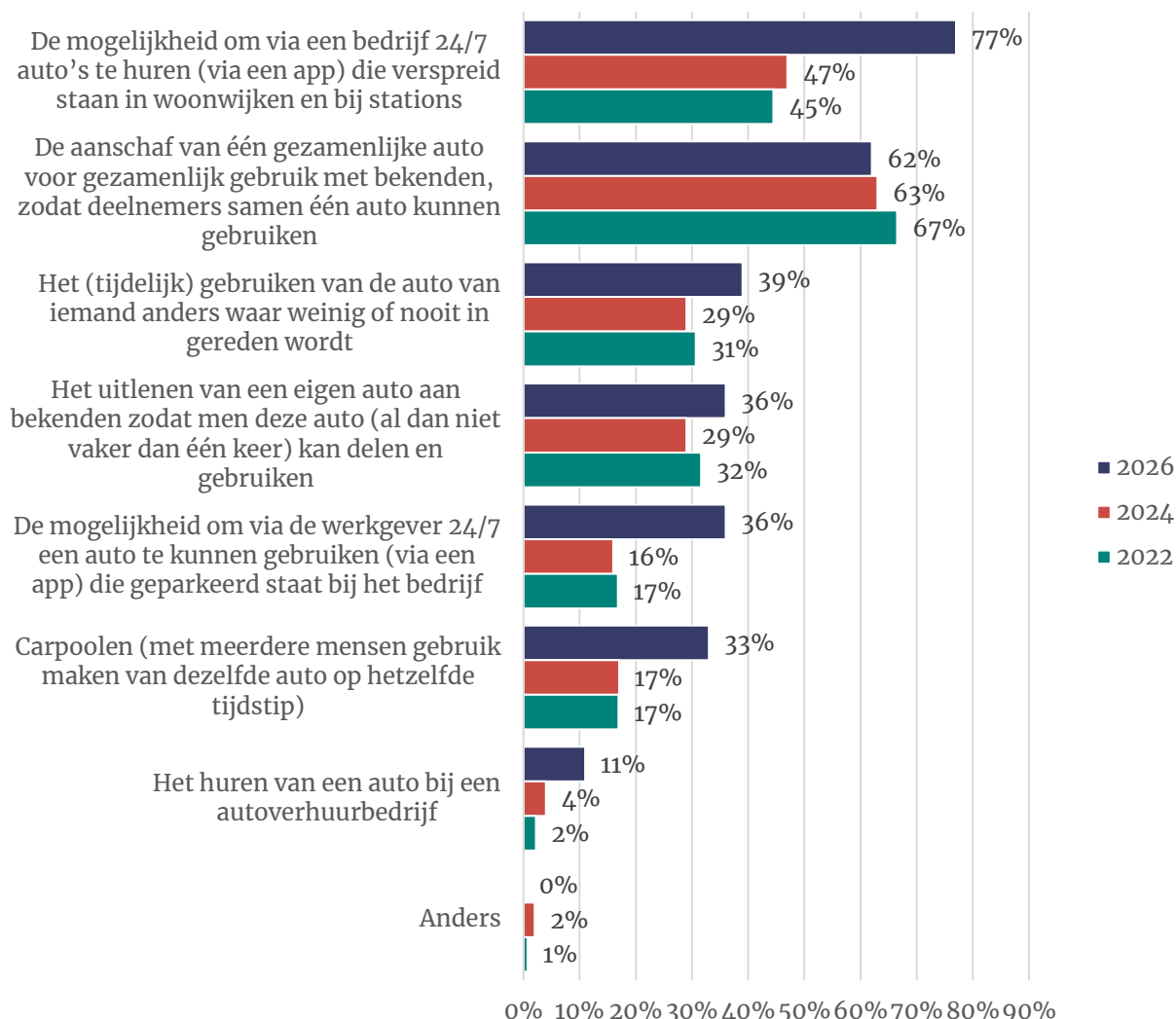
Figuur 5: In hoeverre bent u naar eigen idee bekend met de concepten...? (n=2.011)



Voordat we een definitie van het begrip ‘autodelen’ hebben gegeven in de vragenlijst, is gevraagd wat Nederlanders zelf denken dat het begrip inhoudt (Figuur 6). Het vaakst genoemde antwoord is de mogelijkheid om via een bedrijf 24/7 auto's te huren die verspreid staan in woonwijken en bij stations. Dit antwoord wordt door meer dan driekwart van de Nederlanders gegeven. Dat is veel meer dan bij de vorige metingen. Het antwoord dat eerst het vaakst werd gegeven, dat het ging om de aanschaf van één auto voor gezamenlijk gebruik met bekenden, wordt dit jaar wat minder vaak gegeven, al geven nog steeds zes op de

tien (62%) dit antwoord. Voor alle andere antwoordopties geldt dat ze dit jaar vaker zijn genoemd dan in de andere jaren. Dat kan ermee te maken hebben dat er antwoordopties van voorgaande metingen zijn verwijderd in 2026. Hoewel het niet verplicht was om in de vragenlijst een van de opties te kiezen (je mocht aangeven dat je niks passend vond), zullen veel respondenten tenminste één optie kiezen. Omdat er minder opties zijn dan bij de vorige metingen, komen zij dan sneller uit bij een van de overgebleven opties. Desalniettemin is het verschil bij de dit jaar meest genoemde optie t.o.v. vorige metingen te groot om alleen hierdoor verklaard te worden en lijkt er wel degelijk sprake te zijn van een verschuiving in begrip over het concept ‘autodelen’.

Figuur 6: Wat bedoelen we volgens u als we het hebben over ‘autodelen’? (n=1.876)



Het antwoord om 24/7 via een bedrijf auto's te huren, wordt vaker gegeven door jongeren, hoger opgeleiden, Nederlanders in meer stedelijk gebied en Nederlanders met een hoger inkomen (Tabel 3.2). Dit zijn grotendeels ook de groepen die eerder aangaven (zeer) bekend te zijn met het concept autodelen. Dit antwoord komt het meest overeen met de definitie zoals die later in de vragenlijst ook wordt gegeven. Het is dus zo dat Nederlanders die zeggen in hogere mate bekend te zijn met het concept autodelen, ook daadwerkelijk vaker de juiste definitie kiezen.

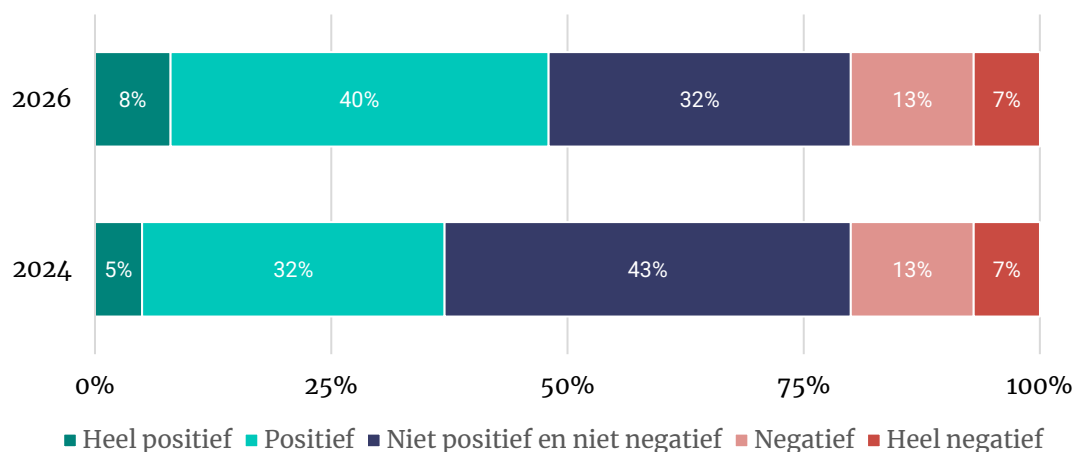
Tabel 4.2: Uitsplitsing 'Wat bedoelen we volgens u als we het hebben over 'autodelen'?'

	Geslacht		Leeftijd			opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Het uitlenen van een eigen auto aan bekenden zodat	37%	34%	37%	35%	35%	35%	36%	36%	34%	35%	37%	37%	35%
De aanschaf van één gezamenlijke auto voor gezamenlijk gebruik	61%	63%	60%	58%	70%	60%	59%	65%	55%	59%	64%	67%	70%
De mogelijkheid om via een bedrijf 24/7 auto's te huren	76%	78%	89%	76%	62%	65%	74%	86%	86%	79%	77%	70%	70%
De mogelijkheid om via de werkgever 24/7 een auto te huren	35%	37%	42%	35%	28%	31%	33%	41%	38%	36%	40%	32%	30%
Het huren van een auto bij een autoverhuurbedrijf	12%	10%	14%	10%	10%	10%	10%	13%	13%	11%	12%	10%	9%
Carpoolen (met meerdere mensen gebruik maken van een auto)	32%	34%	32%	32%	36%	39%	36%	27%	30%	32%	37%	35%	32%
Het (tijdelijk) gebruiken van de auto van iemand anders	40%	39%	42%	40%	34%	37%	41%	39%	39%	41%	38%	38%	42%
n (ongewogen)	944	925	472	841	563	414	725	737	400	551	311	446	167
	Inkomen		Autobezit		Woonsituatie		Doelgroep						
	Laag	Modaal	Bovenmodaal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50	
Het uitlenen van een eigen auto aan bekenden zodat	32%	40%	36%	34%	35%	43%	36%	35%	35%	15%	40%	33%	
De aanschaf van één gezamenlijke auto voor gezamenlijk gebruik	61%	61%	65%	63%	61%	64%	61%	54%	67%	48%	62%	56%	
De mogelijkheid om via een bedrijf 24/7 auto's te huren	69%	72%	80%	84%	77%	81%	78%	80%	75%	84%	89%	77%	
De mogelijkheid om via de werkgever 24/7 een auto te huren	36%	35%	37%	39%	35%	43%	34%	38%	35%	40%	42%	39%	
Het huren van een auto bij een autoverhuurbedrijf	13%	11%	9%	14%	11%	20%	11%	11%	12%	15%	14%	13%	
Carpoolen (met meerdere mensen gebruik maken van een auto)	41%	40%	28%	26%	32%	39%	34%	31%	33%	29%	32%	32%	
Het (tijdelijk) gebruiken van de auto van iemand anders	39%	43%	37%	41%	39%	45%	39%	40%	39%	18%	46%	44%	
n (ongewogen)	248	521	475	401	1726	149	504	482	860	56	410	230	

4.2 Houding

Ongeveer de helft van de Nederlanders (48%) vindt het concept autodelen (heel) positief (Figuur 7). Dat is hoger dan vorig jaar, toen was het nog 37 procent. Het aandeel dat (heel) negatief tegenover autodelen staat is nog steeds ongeveer één op de vijf (20%).

Figuur 7: Wat vindt u van het concept autodelen? (n=1.839)



Vrouwen zijn vaker (heel) positief over autodelen, mannen zijn hier vaker (heel) negatief over (Tabel 3.3). Dit leidt echter niet tot hoger gebruik, zie ook hoofdstuk 5.1. Ditzelfde verschil zien we tussen jongeren (tot 40 jaar) en ouderen, tussen hoger opgeleiden en lager opgeleiden en tussen Nederlanders die wonen in meer en minder stedelijk gebied. Ook Nederlanders die zelf geen auto hebben, kijken positiever tegen autodelen aan.

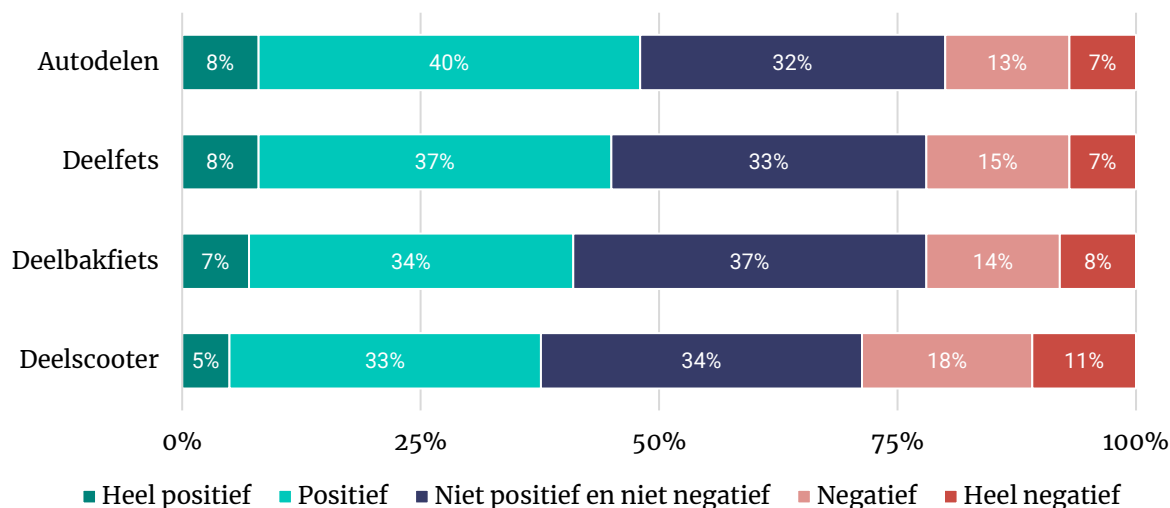
Tabel 4.3: Uitsplitsing 'Wat vindt u van het concept autodelen?'

	Geslacht		Leeftijd			opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Heel positief	7%	10%	11%	8%	5%	4%	4%	16%	14%	8%	8%	5%	6%
Positief	37%	43%	49%	37%	33%	29%	40%	46%	47%	40%	41%	34%	39%
Niet positief	32%	31%	26%	33%	38%	41%	34%	25%	24%	33%	31%	38%	28%
Negatief	16%	10%	9%	14%	17%	16%	15%	9%	9%	13%	11%	16%	17%
Heel negatief	9%	5%	5%	8%	8%	10%	7%	5%	6%	6%	8%	8%	10%
n (ongewogen)	936	896	459	841	539	389	710	740	409	544	291	431	163

	Inkomen			Autobezit		Woonsituatie			Doelgroep			
	Laag	Modaal	Bovenmodaal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50
Heel positief	5%	8%	8%	13%	7%	28%	8%	10%	8%	9%	12%	9%
Positief	41%	41%	42%	43%	39%	45%	43%	43%	36%	49%	49%	43%
Niet positief	39%	33%	27%	26%	33%	21%	32%	30%	33%	38%	24%	29%
Negatief	9%	13%	17%	10%	14%	4%	12%	11%	14%	3%	9%	13%
Heel negatief	7%	4%	7%	7%	7%	1%	5%	7%	8%	0%	5%	7%
n (ongewogen)	240	508	465	402	1664	143	501	469	839	58	398	234

Vergeleken met andere vormen van deelfervoer, wordt autodelen als het meest positief gezien (Figuur 8). Daarna volgen deelfiets, deeltakfiets en tot slot deelscooter. Voor iedere vorm geldt dat ongeveer vier tot vijf op de tien Nederlanders hier (heel) positief tegenaan kijken en dat dit aandeel groter is dan het aandeel dat er (heel) negatief tegenaan kijkt. De algemene houding ten aanzien van deelmobiliteit is dus overwegend positief.

Figuur 8: Wat vindt u van het concept ...? (n=1.839; n=1.755; n=1.594; n=1.706)



We hebben respondenten ook open uitgevraagd wat hun associaties zijn bij het concept autodelen. Zij konden maximaal drie woorden opgeven. Dit hebben we weergegeven in een woordweb (Figuur 9). Hoe groter een woord in het web, hoe vaker het genoemd is. Hierbij zijn sommige antwoorden samengevoegd, bijvoorbeeld met of zonder hoofdletter, bij een spelfout, of als het een afgeleide was van een ander woord (bijvoorbeeld 'duurzaam' of 'duurzamer'). De meest genoemde woorden zijn, logischerwijs 'auto' en 'delen'.

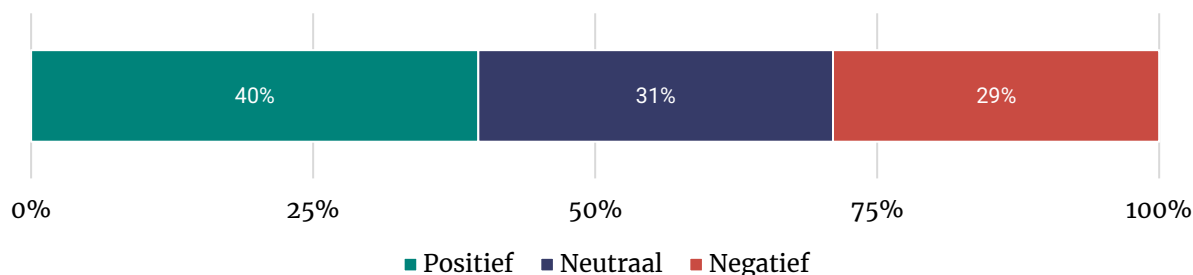
Ook zaken als ‘kosten’, ‘gemak’ en ‘milieu’ worden vaak genoemd. Een deel van de genoemde woorden lijkt positief te zijn, zoals ‘makkelijk’, ‘voordelig’, ‘praktisch’ en ‘flexibel’. Andere termen zijn meer neutraal, zoals ‘reis’, ‘vervoer’, ‘abonnement’ en ‘transport’. Tot slot zijn er nog een paar respondenten die de term relateren aan dit onderzoek, misschien omdat zij de term alleen kennen door het invullen van de vragenlijst. Hier komen woorden als ‘rapport’ en ‘analyse’ vandaan.

Figuur 9: Woordweb van de vraag: welke 3 woorden komen in je op als je denkt aan het concept autodelen? (n=4.801 woorden)



Veel van de genoemde termen leken positief. We hebben respondenten ook gevraagd een waardeoordeel te geven aan de door hen genoemde woorden. Deze zijn inderdaad voornamelijk positief (Figuur 10). Ongeveer vier op de tien woorden zijn positief, drie op de tien zijn neutraal en drie op de tien zijn negatief. Dit komt overeen met de eerdere resultaten dat er overwegend positief tegen het concept autodelen wordt aangekeken.

Figuur 10: Zijn deze woorden positief of negatief? (n=4.801)



4.3 Daadwerkelijke definitie autodelen

De eerste vragen zijn gesteld om een beeld te krijgen van hoe Nederlanders het concept autodelen zien en beoordelen. Vervolgens hebben we in de vragenlijst een definitie van autodelen voorgelegd aan de respondenten. Deze uitleg is:

“Autodelen stelt mensen in staat om gemakkelijk auto's te huren:

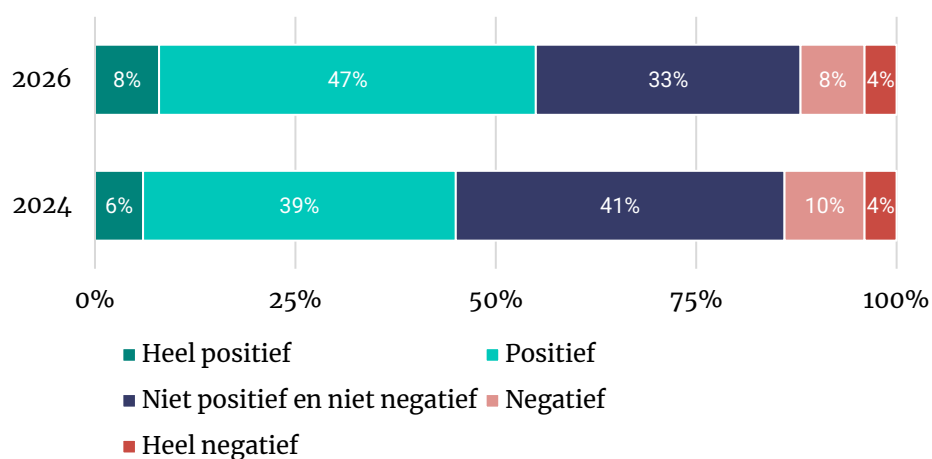
- die dichtbij staan waar je ze nodig hebt (locaties verspreid in de buurt of in de straat);
- op elk gewenst moment/tijdstip (dus niet alleen tijdens vaste openingstijden);
- voor elke gewenste tijdsduur (dus ook voor bijvoorbeeld 1 of 2 uurtjes).

Een autodeler bestuurt de gehuurde auto zelf. Autodelen is anders dan traditionele autoverhuur omdat de auto's niet op een centrale locatie staan waar ze alleen op vaste openingstijden kunnen worden gehuurd.

Autodelen verschilt ook van leasen omdat een leaseauto niet met anderen wordt gedeeld in het dagelijks gebruik. Autodelen is ook anders dan carpoolen. Want bij carpoolen maken meerdere mensen gebruik van dezelfde auto op hetzelfde tijdstip. Terwijl bij autodelen meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto op andere tijdstippen. ‘Ridesharing’- dat zijn diensten zoals bijvoorbeeld Uber - vallen ook niet onder autodelen.”

Na het lezen van deze uitleg is gevraagd wat respondenten hiervan vinden. Na het lezen zijn respondenten iets positiever dan voor het lezen van de uitleg (Figuur 11 vs Figuur 7). Meer dan de helft van hen (55%) is er (heel) positief over. Nederlanders zijn in 2026 positiever over het concept autodelen na het lezen van de uitleg dan in 2024.

Figuur 11: Wat vindt u, na het lezen van de uitleg, van het concept ‘autodelen’? (n=1.930)



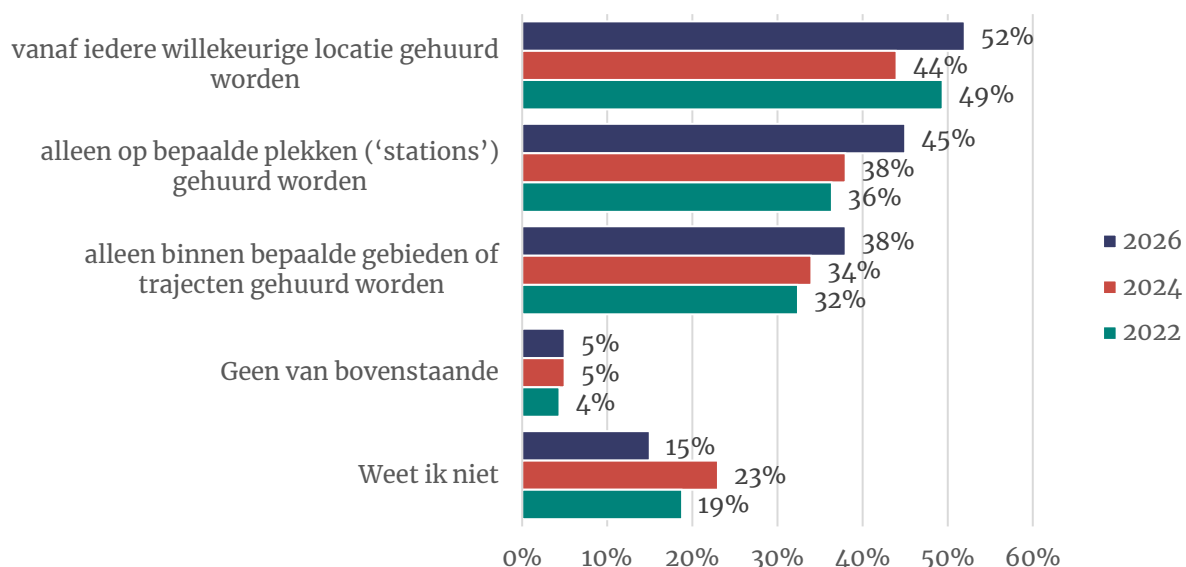
Dezelfde groepen Nederlanders die voor het lezen van de uitleg al positiever aankeken tegen het concept autodelen, doen dat na het lezen van de uitleg nog steeds (Tabel 3.4).

Tabel 4.4: Uitsplitsing 'Wat vindt u, na het lezen van de uitleg, van het concept 'autodelen'?'

	Geslacht		Leeftijd			opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Heel positief	6%	10%	10%	9%	5%	4%	5%	15%	15%	8%	7%	4%	9%
Positief	44%	50%	57%	42%	40%	37%	46%	52%	54%	45%	48%	45%	40%
Niet positief	34%	31%	26%	34%	40%	43%	36%	24%	20%	36%	37%	35%	35%
Negatief	11%	6%	5%	9%	11%	11%	9%	6%	8%	8%	5%	11%	11%
Heel negatief	5%	3%	2%	5%	3%	5%	4%	3%	3%	3%	4%	4%	4%
n (ongewogen)	968	955	478	869	583	431	757	742	408	567	317	462	175
	Inkomen				Autobezit		Woonsituatie			Doelgroep			
	Laag	Modaal	Bovenmodaal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50	
Heel positief	9%	6%	9%	13%	7%	24%	9%	8%	8%	10%	10%	9%	
Positief	46%	47%	49%	50%	47%	47%	45%	51%	46%	66%	56%	48%	
Niet positief	35%	37%	28%	28%	33%	23%	34%	32%	32%	22%	26%	29%	
Negatief	5%	8%	10%	6%	9%	5%	8%	8%	9%	2%	6%	9%	
Heel negatief	5%	1%	4%	3%	4%	1%	4%	2%	5%	0%	2%	5%	
n (ongewogen)	255	538	488	408	1782	147	517	499	884	57	415	238	

De grootste groep Nederlanders (52%) denkt dat (sommige) deelauto's vanaf iedere willekeurige locatie gehuurd kunnen worden (Figuur 12). En iets kleinere groep (45%) denkt dat (sommige) deelauto's alleen op bepaalde plekken gehuurd kunnen worden en een nog kleinere groep (38%) denkt dat (sommige) deelauto's alleen binnen bepaalde gebieden of trajecten gehuurd kunnen worden. Vergelijken met vorige metingen worden alle antwoorden vaker gekozen. Het aandeel Nederlanders dat aangeeft het niet te weten neemt af. Nederlanders lijken in 2026 dus meer op de hoogte te zijn van de kenmerken van autodelen dan bij eerdere metingen.

Figuur 12: Welke van de volgende kenmerken gelden volgens u bij autodelen? (n=1.972)



Ouderen, lager opgeleiden en Nederlanders met een lager inkomen, geven vaker aan het niet te weten (Tabel 3.5).

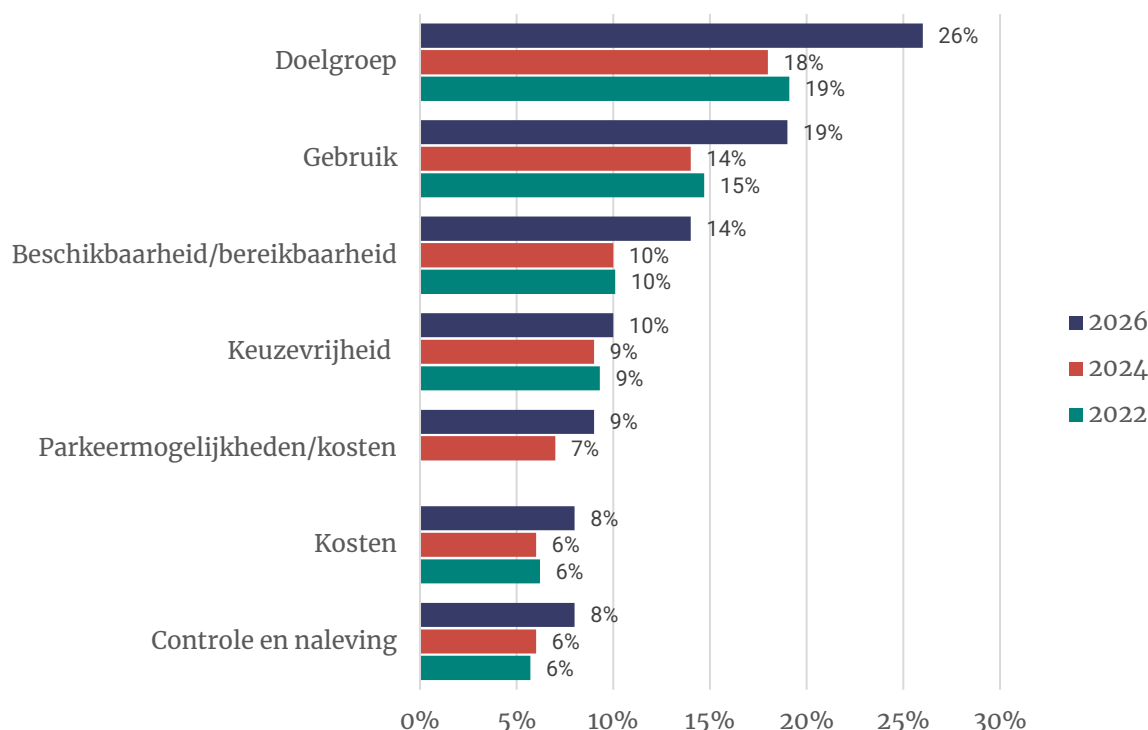
Tabel 4.5: Uitsplitsing 'Welke van de volgende kenmerken gelden volgens u bij autodelen?'

	Geslacht		Leeftijd			opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Ze sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
(Sommige) deelauto's kunnen vanaf iedere willekeurige locatie worden opgehaald	53%	51%	59%	51%	44%	43%	54%	55%	57%	52%	54%	49%	46%
(Sommige) deelauto's kunnen alleen op bepaalde plaatsen worden opgehaald	46%	43%	55%	43%	32%	32%	41%	55%	48%	46%	42%	43%	39%
(Sommige) deelauto's kunnen alleen binnen bepaalde gebieden worden opgehaald	36%	40%	46%	37%	30%	33%	39%	41%	40%	40%	33%	38%	40%
Geen van bovenstaande	6%	3%	2%	5%	7%	8%	4%	4%	5%	4%	3%	6%	4%
Weet ik niet	13%	16%	10%	14%	22%	24%	15% ^C	10%	11%	14%	17%	17%	17%
n (ongewogen)	989	976	488	892	592	447	773	752	416	576	325	477	177

	Inkomen		Autobezit		Woonsituatie		Doelgroep	
	Laag	Modaal	Bovenmodaal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen
(Sommige) deelauto's kunnen vanaf iedere willekeurige locatie worden opgehaald	53%	48%	55%	56%	52%	53%	51%	55%
(Sommige) deelauto's kunnen alleen op bepaalde plaatsen worden opgehaald	43%	40%	47%	51%	44%	53%	44%	47%
(Sommige) deelauto's kunnen alleen binnen bepaalde gebieden worden opgehaald	42%	35%	40%	40%	38%	46%	37%	42%
Geen van bovenstaande	4%	5%	6%	3%	5%	4%	6%	4%
Weet ik niet	20%	17%	12%	9%	15%	12%	17% ^B	10%
n (ongewogen)	267	549	495	412	1815	156	530	508

Bekendheid met verschillende aspecten van autodelen varieert tussen 8 en 26 procent (Figuur 13). Nederlanders geven aan het meest bekend te zijn met de doelgroep (26%), gevolgd door het gebruik (19%) en de beschikbaarheid/bereikbaarheid (14%). Voor al deze antwoordopties geldt dat men hier in 2026 in hogere mate bekend mee is dan bij de vorige metingen. Bekendheid met keuzevrijheid, parkeermogelijkheden/-kosten, kosten in het algemeen en controle en naleving, blijft achter. Ongeveer één op de tien Nederlanders is (zeer) bekend met deze aspecten.

Figuur 13: In hoeverre bent u bekend met de volgende aspecten ten aanzien van autodelen? (% (zeer) bekend) (2026 van boven naar beneden: n=1.821; n=1.857; n=1.831; n=1.820; n=1.811; n=1.825; n=1.812)



Dezelfde groepen Nederlanders die bekender waren met het concept autodelen in het algemeen, zijn ook bekender met de verschillende aspecten van autodelen (Tabel 3.6).

Tabel 4.6: Uitsplitsing 'In hoeverre bent u bekend met de volgende aspecten ten aanzien van autodelen?' - % (zeer) bekend

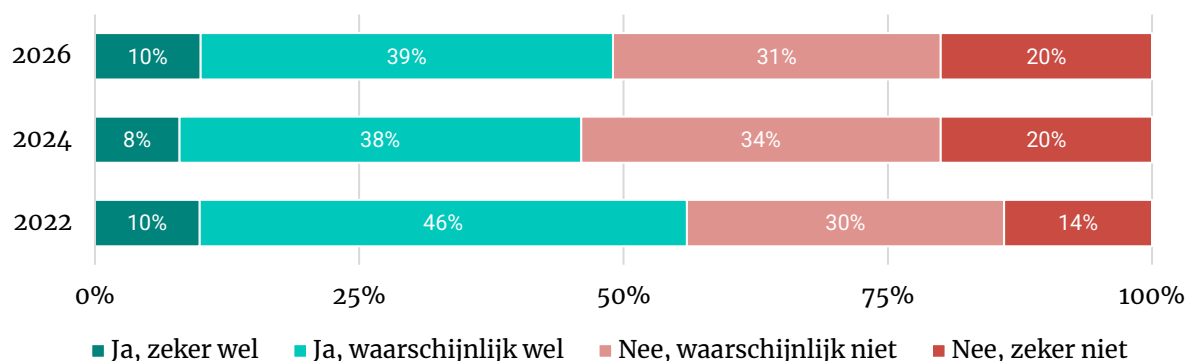
		Geslacht		Leeftijd			opleiding			Stedelijkheid				
		Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
%	Gebruik	20%	17%	28%	16%	10%	8%	13%	30%	33%	20%	16%	11%	5%
	Kosten	8%	8%	10%	8%	3%	4%	4%	13%	16%	7%	7%	3%	4%
	Doelgroep	25%	26%	33%	24%	17%	16%	21%	36%	39%	27%	22%	18%	19%
	Beschikbaarheid/ bereikbaarheid	14%	13%	18%	12%	9%	8%	8%	22%	27%	13%	12%	6%	6%
	Type auto / eigenschappen auto	11%	9%	15%	9%	4%	5%	7%	16%	20%	11%	6%	5%	4%
	Controle en naleving	8%	7%	11%	7%	4%	3%	5%	12%	14%	6%	7%	5%	4%
	Voordelen	11%	8%	14%	9%	5%	5%	6%	15%	17%	9%	8%	6%	2%
n voorgelt	Gebruik	943	907	476	850	531	393	725	739	404	542	305	444	161
	Kosten	922	896	476	841	508	383	708	734	399	531	299	438	157
	Doelgroep	918	896	469	839	513	385	710	726	389	531	304	439	158
	Beschikbaarheid/ bereikbaarheid	141	108	83	113	55	39	71	141	91	85	35	31	9
	Type auto / eigenschappen auto	918	895	472	842	506	377	712	731	400	530	297	434	159
	Controle en naleving	915	890	472	837	503	378	707	727	399	526	294	432	161
	Voordelen	911	893	471	838	502	377	702	732	401	520	300	434	156

		Inkomen				Autobezit		Woonsituatie			Doelgroep		
		Laag	Modaal	Bovenmo		Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50
				daal	Hoog								
%	Gebruik	20%	16%	18%	25%	17%	42%	22%	17%	17%	22%	28%	19%
	Kosten	8%	6%	8%	13%	7%	25%	8%	6%	9%	6%	12%	10%
	Doelgroep	26%	23%	26%	35%	25%	37%	27%	26%	25%	28%	34%	27%
	Beschikbaarheid/ bereikbaarheid	15%	13%	14%	18%	12%	35%	16%	11%	14%	14%	18%	12%
	Type auto / eigenschappen auto	10%	9%	11%	13%	9%	29%	11%	8%	10%	5%	17%	11%
	Controle en naleving	8%	8%	7%	10%	7%	17%	7%	8%	7%	2%	12%	7%
	Voordelen	9%	7%	9%	15%	9%	20%	9%	10%	9%	11%	14%	7%
n voorgelt	Gebruik	247	511	470	401	1709	147	501	488	837	58	412	233
	Kosten	244	495	465	398	1677	147	491	486	817	58	412	232
	Doelgroep	243	494	466	394	1672	148	493	482	815	56	407	227
	Beschikbaarheid/ bereikbaarheid	239	495	467	403	1685	145	489	487	824	58	412	234
	Type auto / eigenschappen auto	237	489	469	399	1674	145	486	487	817	58	408	233
	Controle en naleving	236	489	464	397	1668	143	483	485	814	58	408	232

4.4 Inschatting kosten

Het aandeel Nederlanders dat denkt dat het gebruik van een deelauto in totaliteit waarschijnlijk wel goedkoper is dan het gebruik van een eigen auto, is vergelijkbaar met 2024 en is lager dan in 2022 (Figuur 14). Het aandeel dat denkt dat het waarschijnlijk niet goedkoper is, steeg in 2024 en is nu weer op het niveau van 2022. In totaal geeft de ene helft van dat zij denken dat het goedkoper is (49%) en geeft de andere helft aan dat zij denken dat het niet goedkoper is (51%).

Figuur 14: Denkt u dat het gebruik van een deelauto in totaliteit voor u goedkoper is dan het gebruik van een eigen auto (dus alle kosten meegenomen)? (n=1.578)



Jongeren geven vaker aan dat ze denken dat een deelauto niet goedkoper is dan het gebruik van een eigen auto dan ouderen (Tabel 3.7). Dit is interessant, omdat dit wel een groep is die beter bekend is met autodelen en hier gemiddeld ook positiever tegenover staat. Dat doen zij dus niet omdat zij denken dat het kosten bespaart ten opzichte van een eigen auto. Andersom denken ouderen vaker dat het wel goedkoper is dan hun eigen auto, maar dat leidt niet tot een positievere houding ten opzichte van autodelen. Nederlanders die geen eigen auto hebben geven vaker aan dat zij denken dat het gebruik van een deelauto goedkoper is. Vermoedelijk nemen zij in hun berekening ook de prijs mee voor de aanschaf van de eigen auto en Nederlanders die al een eigen auto hebben doen dat niet.

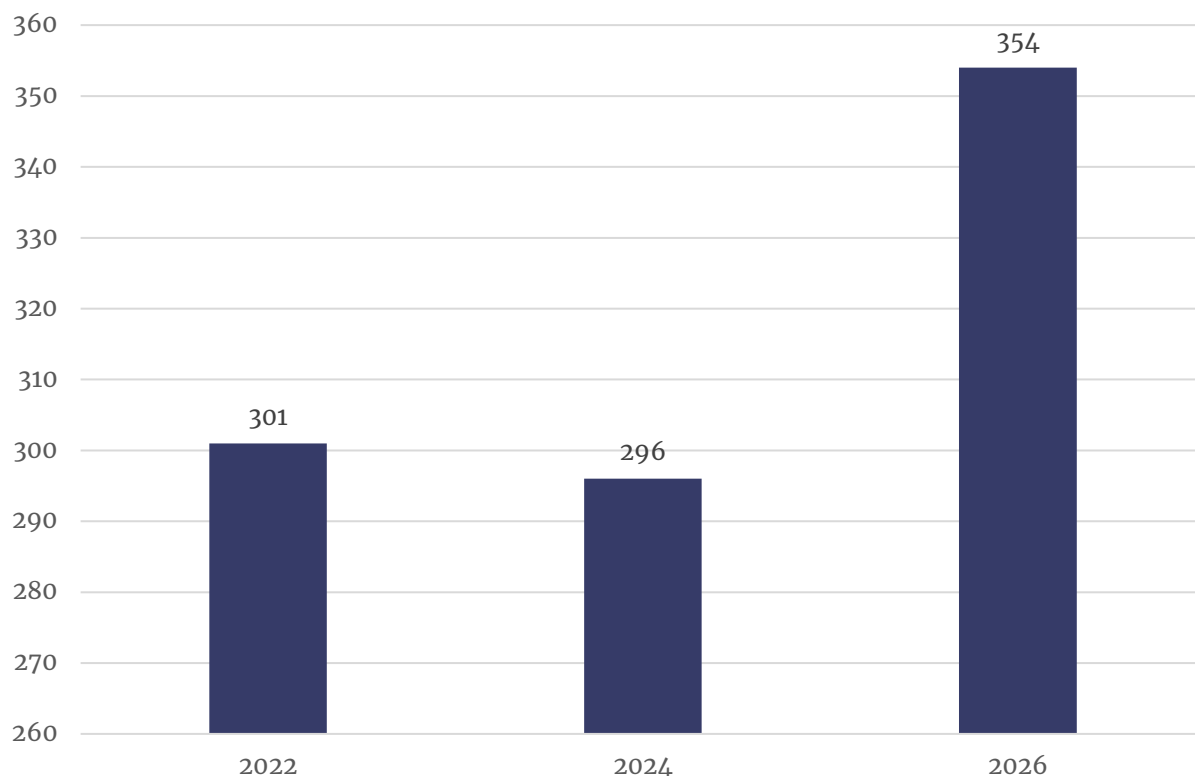
Tabel 4.7: Uitsplitsing 'Denkt u dat het gebruik van een deelauto in totaliteit voor u goedkoper is dan het gebruik van een eigen auto?'

	Geslacht		Leeftijd			opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Ja, zeker wel	10%	10%	7%	12%	12%	8%	7%	14%	17%	8%	9%	8%	5%
Ja, waarschijnlijk wel	39%	39%	28%	42%	53%	48%	38%	37%	33%	43%	42%	38%	37%
Nee, waarschijnlijk niet	28%	34%	38%	30%	21%	30%	32%	30%	30%	30%	30%	32%	33%
Nee, zeker niet	23%	17%	27%	16%	15%	15%	23%	19%	19%	18%	19%	22%	25%
n (ongewogen)	828	744	427	699	452	308	607	663	352	466	254	371	134
	Inkomen		Autobezit			Woonsituatie			Doelgroep				
	Laag	Moda laag	Bovenm odaal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50	
Ja, zeker wel	10%	9%	9%	15%	8%	34%	12%	6%	12%	2%	7%	9%	
Ja, waarschijnlijk wel	40%	45%	37%	35%	39%	46%	41%	33%	42%	31%	27%	30%	
Nee, waarschijnlijk niet	34%	29%	35%	27%	33%	10%	29%	40%	26%	50%	37%	38%	
Nee, zeker niet	16%	18%	19%	23%	21%	11%	19%	21%	19%	17%	29%	23%	
n (ongewogen)	197	433	416	363	1449	128	407	435	711	49	375	194	

Respondenten is gevraagd in te schatten hoeveel zij maandelijks denken kwijt te zijn aan totale kosten voor een auto (Figuur 15). Gemiddeld denken zij dat dit €354 is. Dat is hoger dan in 2022 en 2024 werd geschat. Als de kosten voor de eigen auto hoger worden ingeschat, zouden we verwachten dat een groter aandeel nu zou zeggen dat de deelauto waarschijnlijk goedkoper zou zijn dan een eigen auto dan in 2024 en 2022, maar

dat is niet zo. Wellicht komt dit omdat het gebruik van de deelauto ook als duurder wordt ingeschat dan in 2022 en 2024.

Figuur 15: Wat bent u naar eigen inschatting maandelijks kwijt aan totale kosten voor een auto?



Mannen, hoger opgeleiden en Nederlanders met een hoger inkomen, maken een hogere inschatting van wat zij maandelijks kwijt zijn aan totale kosten voor een auto (Tabel 3.8). Dit zijn ook de groepen Nederlanders die aangaven dat zij vaker gebruik maken van de auto (Tabel 2.2). Het zou dus goed kunnen dat zij ook inderdaad meer kwijt zijn aan hun auto per maand in de vorm van brandstof en onderhoud. Dit zijn niet dezelfde groepen Nederlanders die inschatten dat gebruik van een deelauto goedkoper is dan hun eigen auto gebruiken. Zo schatten mannen over het algemeen in dat zij meer kwijt zijn aan het gebruik van hun eigen auto dan vrouwen, maar geven ze ook in hogere mate aan dat ze zeker niet goedkoper uit zijn als ze naar een deelauto zou overstappen. De inschatting van de kosten van het eigen vervoer lijkt dus niet direct invloed te hebben op de inschatting of een deelauto goedkoper is dan het eigen vervoer of niet.

Tabel 4.8: Uitsplitsing 'Wat bent u naar eigen inschatting maandelijks kwijt aan totale kosten voor een auto?'

		Totaal
		€ 354,40
Geslacht	Man	€ 391,50
	Vrouw	€ 308,60
Leeftijd	18 t/m 39	€ 329,40
	40 t/m 64	€ 370,00
	65+	€ 367,90
Opleidingsniveau	laag	€ 331,30
	midden	€ 328,60
	hoog	€ 391,90
Stedelijkheidsgraad	Zeer sterk stedelijk	€ 350,10
	Sterk stedelijk	€ 359,40
	Matig stedelijk	€ 356,90
	Weinig stedelijk	€ 342,50
	Niet stedelijk	€ 377,30
Inkomen	Laag	€ 252,30
	Modaal	313,1A
	Bovenmodaal	€ 373,50
	Hoog	€ 435,50
Autobezit	Wel auto	€ 354,20
	Geen auto	€ 366,50
Huishoude	Alleen	€ 317,10
	Alleen/samen met kindere	€ 345,90
	Samen zonder kinderen	€ 381,10
Doelgroepen	20-25	€ 328,40
	26-39	€ 330,50
	40-50	€ 325,50

Nieuw in het onderzoek dit jaar is dat we respondenten hebben gevraagd vanaf welke prijzen zij een deelauto (te) goedkoop of (te) duur vinden (Figuur 16). We hebben dit gedaan via een prijsmeter. De bedragen waaruit gekozen kon worden zijn symmetrisch om €35,99 heen gegeven. Dat is de prijs die het in de praktijk gemiddeld kost om met een deelauto 50 km te rijden in 2 uur. Om dit in een figuur weer te geven, is er met cumulatieve percentages gewerkt. Dat wil zeggen: als 12% heeft gezegd dat zij €28 te duur vinden dan vind deze zelfde groep €31 ook te duur. Andersom: als iemand €28 euro nog goedkoop vindt, dan vindt diegene €26 ook nog goedkoop. Op deze manier lopen de lijnen van wanneer iets (te) goedkoop is van 100% naar 0% (steeds minder mensen vinden het goedkoop met toenemende prijs) en lopen de lijnen van wanneer iets (te) duur is van 0% naar 100% met toenemende prijs.

In de figuur is te zien dat de beoordeling wanneer een deelauto als (te) goedkoop wordt gezien aan het begin gelijk heel sterk afneemt. Zo vind 30 procent een bedrag van €26 nog goedkoop, maar heeft 70 procent aangegeven dat dit voor hen al niet meer als goedkoop telt. Zij hebben het laagst mogelijk bedrag gekozen (€25,13) maar wellicht vinden zij dit eigenlijk al niet goedkoop meer. Voor het bedrag wanneer het gebruik té goedkoop is, is de lijn nog steiler. Slechts 7 procent heeft niet voor het meest goedkope bedrag gekozen. De ondergrens van hoe goedkoop een deelauto nog mag zijn, is daarom niet goed uit de figuur af te leiden.

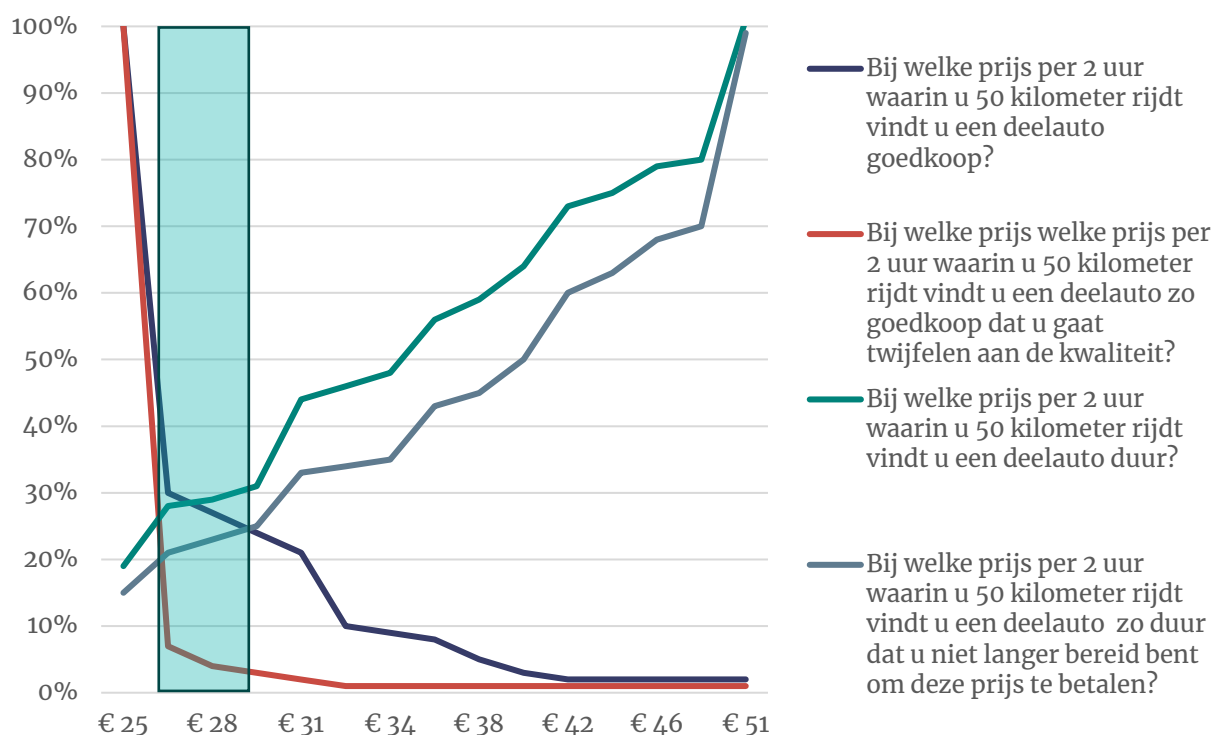
Bij de vragen wanneer de prijs (te) duur is, geeft de figuur meer inzicht. Er is een kleine groep van 15-19% die zelfs het laagste bedrag al (te) duur vindt. Bij een bedrag van €35 vindt de helft van de Nederlanders dit duur en bij een bedrag van €40 vindt de helft van de Nederlanders het te duur om te betalen. Net als bij de eerste twee lijnen is ook hier een groep die het uiterste bedrag heeft gekozen. Of zij dit ook echt (te) duur vinden of dat dit bedrag voor hen nog hoger mag, is niet met zekerheid te zeggen. Wel gaat het hier maar om een veel kleinere groep (20-30%) dan die het uiterste kozen bij de eerste lijnen (70-93%).

Om het bereik van een realistische en acceptabele prijs te bepalen, moeten we naar de punten kijken waarop de lijnen elkaar kruisen. De ondergrens ligt bij het punt waar evenveel mensen de deelauto duur vinden of juist té goedkoop vinden (kruispunt groene en rode lijn). Dit ligt tussen de €25 en €26. Zoals hierboven beschreven, zal deze ondergrens waarschijnlijk lager liggen, op een punt buiten het bereik van de figuur. De bovengrens is wel vast te stellen, dat is waarbij evenveel mensen de deelauto goedkoop of juist té duur vinden (kruispunt blauwe en grijze lijn). Dit ligt net onder de €29. Het gebied tussen deze snijpunten (lichtblauw gearceerd gebied) geeft aan wat de grenzen zijn van een acceptabele prijs.

Het optimale prijspunt (OPP) ligt op het punt waar de lijn té goedkoop de lijn té duur kruist (kruispunt rode en grijze lijnen). Ook dit punt is lastig te geven, omdat het punt in de praktijk waarschijnlijk buiten het bereik van de grafiek valt. Het ligt in ieder geval maximaal op €26, maar zeer waarschijnlijk lager.

De bovengrens voor wanneer het merendeel van de Nederlanders de prijs echt te duur vindt, ligt rond de €40. Als het bedrag hoger wordt dan €40 euro zal het merendeel van de Nederlanders dat niet willen betalen.

Figuur 16: Prijsbeoordeling gebruik deelauto (n=1.974)



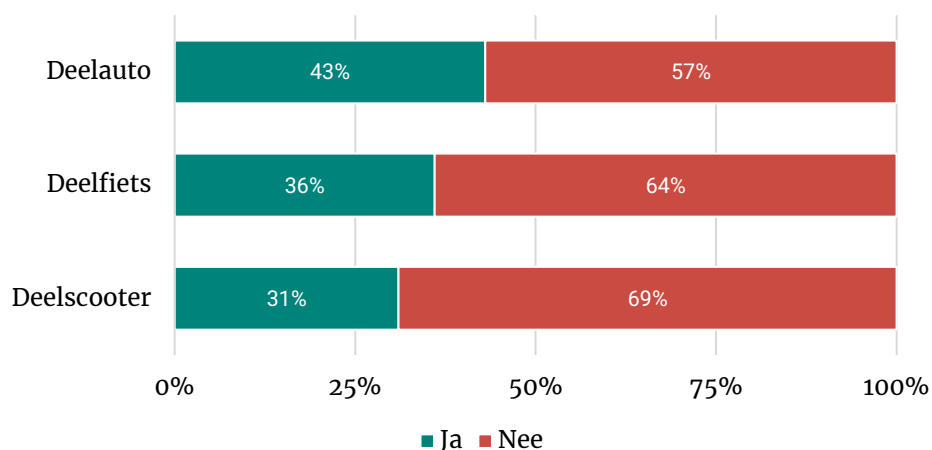
5 Multimodaliteit

In eerdere edities van dit onderzoek ging het voornamelijk over autodelen als vorm van deelmobiliteit. Hoewel de deelauto nog steeds de hoofdrol speelt in deze nieuwe meting, is er in 2026 ook gekeken naar de deelfiets en de deelscooter. Verschillende vragen over houding en gedrag zijn hier gesplitst voor de drie modaliteiten. Als we het hebben over ‘de modaliteiten’ dan gaat het dus om de deelauto, deelfiets en deelscooter samen.

5.1 Mogelijkheid en beschikbaarheid

Voor ieder van de modaliteiten geldt dat er een grotere groep Nederlanders is die zegt dat er in hun woonomgeving geen mogelijkheid is tot gebruik dan dat die mogelijkheid er wel is (Figuur 17). Voor de deelauto liggen de percentages het dichtst bij elkaar (43% ja vs 57% nee) en bij deelscooter is het verschil het grootst (31% ja vs 69% nee). Hierin zijn de mensen die aangaven het echt niet te weten niet meegenomen. Dit is in totaal ongeveer de helft van alle Nederlanders.

Figuur 17: Is er in uw woonomgeving mogelijkheid tot het gebruik van...? (n=1.013; n=1.035; n=1.144)



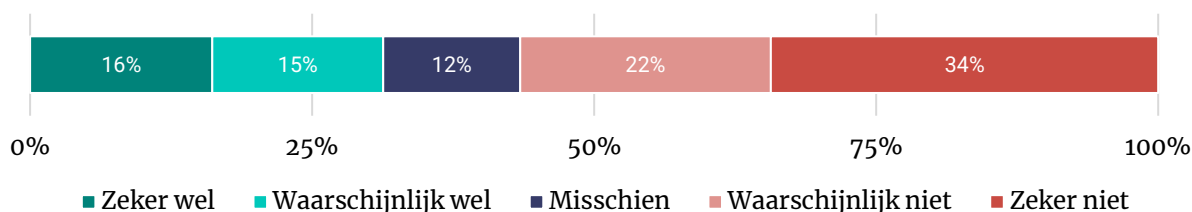
De mate waarin Nederlanders aangeven dat er bij hen in de buurt mogelijkheid is tot het gebruik van deelmobiliteit, hangt sterk samen met de mate van stedelijkheid van hun woonomgeving (Tabel 4.1). Zo geeft 83 procent van de Nederlanders in zeer sterk stedelijk gebied aan dat er bij hen in de buurt mogelijkheid is tot het gebruik van een deelauto, terwijl dit in niet stedelijk gebied slechts 13 procent is.

Tabel 5.1: Uitsplitsing 'Is er in uw woon omgeving mogelijkheid tot het gebruik van..?'

	Geslacht		Leeftijd			opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Ze er sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Deelauto	43%	44%	51%	43%	33%	25%	31%	61%	83%	53%	31%	15%	13%
n (ongewogen)	530	478	260	450	303	207	361	445	261	228	153	267	104
	Inkomen				Autobezit		Woonsituatie		Doelgroep				
	Laag	Modaal	Bovenmo daal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50	
Deelauto	40%	42%	43%	53%	39%	77%	53%	38%	41%	46%	53%	51%	
n (ongewogen)	129	273	253	237	903	95	258	269	470	29	228	129	

Ongeveer drie op de tien Nederlanders (31%) geeft aan dat de directe beschikbaarheid van deelmobiliteit in hun buurt hun keuze beïnvloedt om het te gebruiken (Figuur 18). Meer dan de helft (56%) is het niet met deze stelling eens. Dat kan betekenen dat zij ook gebruik zouden maken van deelmobiliteit als het niet in de directe omgeving beschikbaar zou zijn, maar waarschijnlijker is dat zij niet voor deelmobiliteit zouden kiezen, ongeacht of het direct in de buurt beschikbaar is of niet. Zie ook hoofdstuk 5 over het (eventuele) gebruik van deelmobiliteit.

Figuur 18: In welke mate beïnvloedt de directe beschikbaarheid van deelmobiliteit in uw buurt uw keuze om het te gebruiken? (n=1.830)



Met name onder jongeren en hoger opgeleiden heeft de directe beschikbaarheid invloed op hun keuze om het te gebruiken (Tabel 4.2). De resultaten in deze tabel bevestigen het bovenstaande vermoeden. Ouderen en lager opgeleiden zeggen vaker dat de directe beschikbaarheid voor hen (waarschijnlijk) niet uitmaakt. Deze groepen maken over het algemeen ook minder gebruik van deelmobiliteit en staan hier ook minder open voor (zie hoofdstuk 5).

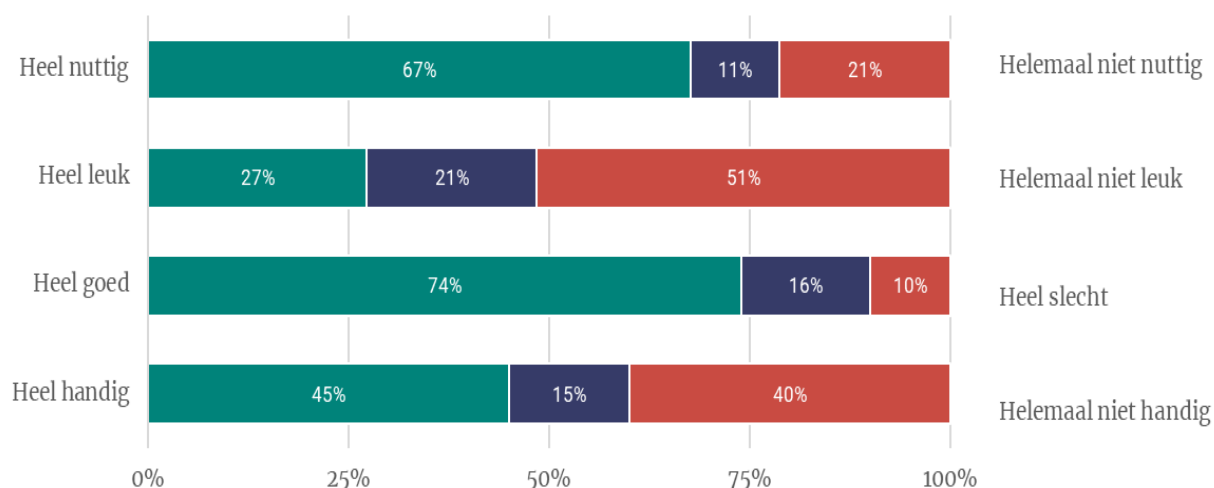
Tabel 5.2: Uitsplitsing 'In welke mate beïnvloedt de directe beschikbaarheid van deelmobiliteit in uw buurt uw keuze om het te gebruiken?'

	Geslacht		Leeftijd			opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Zeker wel	17%	15%	19%	17%	10%	8%	13%	23%	18%	14%	18%	16%	14%
Waarschijnlijk wel	16%	14%	20%	14%	10%	13%	13%	19%	19%	17%	15%	13%	8%
Misschien	12%	12%	14%	11%	11%	10%	11%	14%	16%	10%	10%	12%	11%
Waarschijnlijk niet	20%	25%	21%	21%	27%	24%	24%	19%	18%	23%	19%	22%	34%
Zeker niet	35%	34%	27%	36%	42%	45%	39%	25%	29%	36%	38%	37%	32%
n (ongewogen)	932	892	457	837	536	390	702	738	396	543	299	437	154
	Inkomen		Autobezit		Woonsituatie			Doelgroep					
	Laag	Modaal	Bovenmo daal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50	
Zeker wel	18%	14%	18%	18%	15%	32%	17%	17%	15%	20%	18%	17%	
Waarschijnlijk wel	16%	14%	14%	20%	15%	24%	17%	18%	13%	17%	20%	19%	
Misschien	15%	11%	11%	13%	11%	15%	12%	15%	10%	21%	13%	12%	
Waarschijnlijk niet	20%	27%	21%	20%	23%B	12%	19%	20%	26%	22%	21%	20%	
Zeker niet	31%	34%	37%D	28%	36%B	17%	36%	30%	36%	20%	28%	31%	
n (ongewogen)	233	506	471	400	1664	137	482	482	836	56	395	233	

5.2 Ervaringen modaliteiten

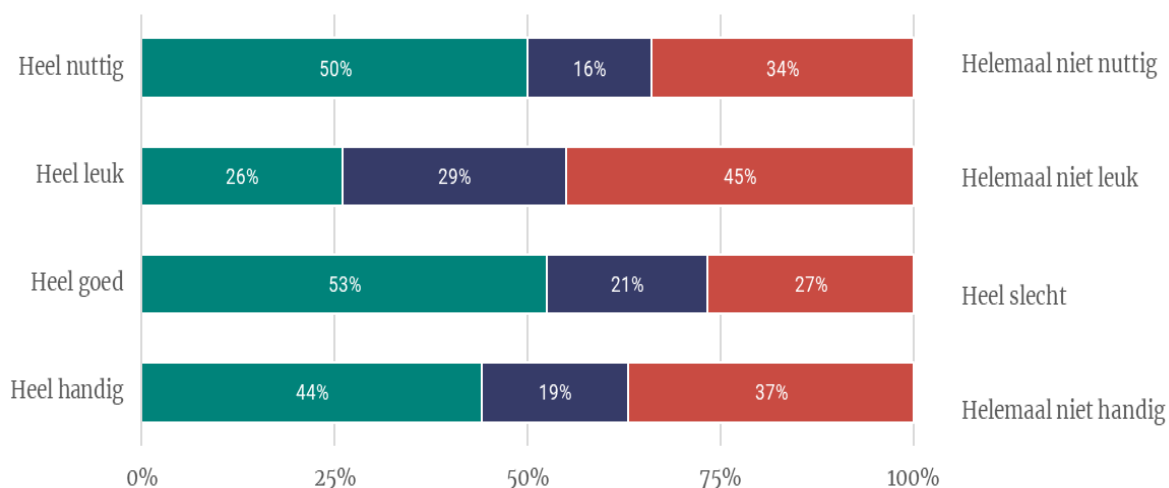
Het gebruik van een deelauto wordt door de meeste mensen gezien als (heel) goed (74%) en als (heel) nuttig (67%) (Figuur 19). Over of het handig is, zijn mensen meer verdeeld (45% wel vs 40% niet). Als (heel) leuk wordt het in ieder geval niet beschouwd, de helft (51%) vindt het eerder (helemaal) niet leuk. Dat kan zijn omdat zij het proces van de auto huren, ophalen en weer wegzetten niet leuk vinden, maar ook dat zij autorijden in het algemeen niet leuk vinden (en dus met een deelauto ook niet).

Figuur 19: Wat vindt u van het gebruik van een deelauto? (n=272; n=229; n=253; n=251)



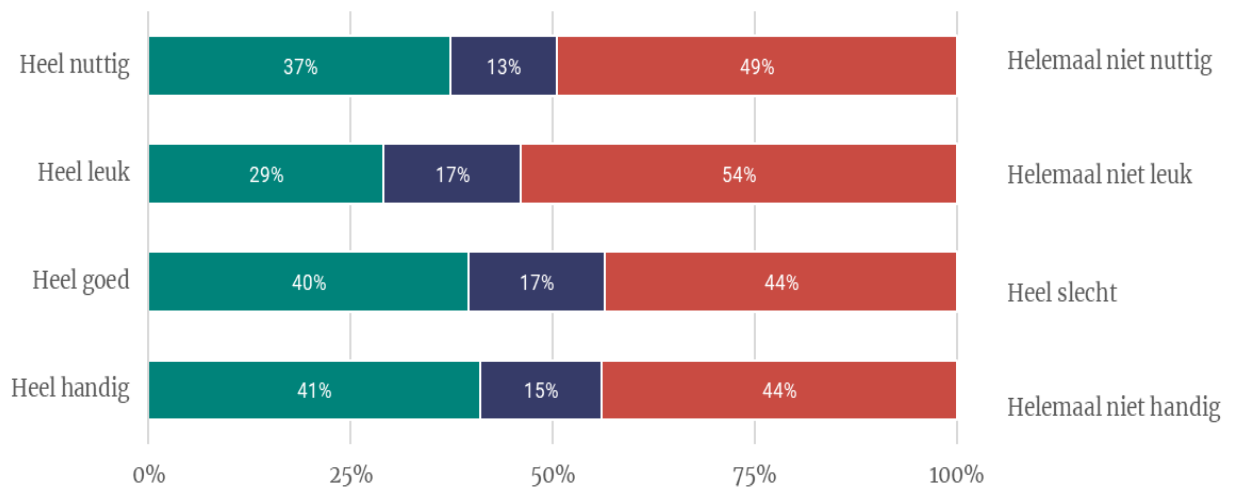
Over de deelfiets is men over het algemeen wat minder positief dan over de deelauto (Figuur 20). De deelfiets wordt in mindere mate als (heel) nuttig en (heel) goed ervaren. Het aandeel dat aangeeft het (helemaal) niet leuk te vinden ligt wel lager dan bij de deelauto.

Figuur 20: Wat vindt u van het gebruik van een deelfiets? (n=267; n=251; n=249; n=249)



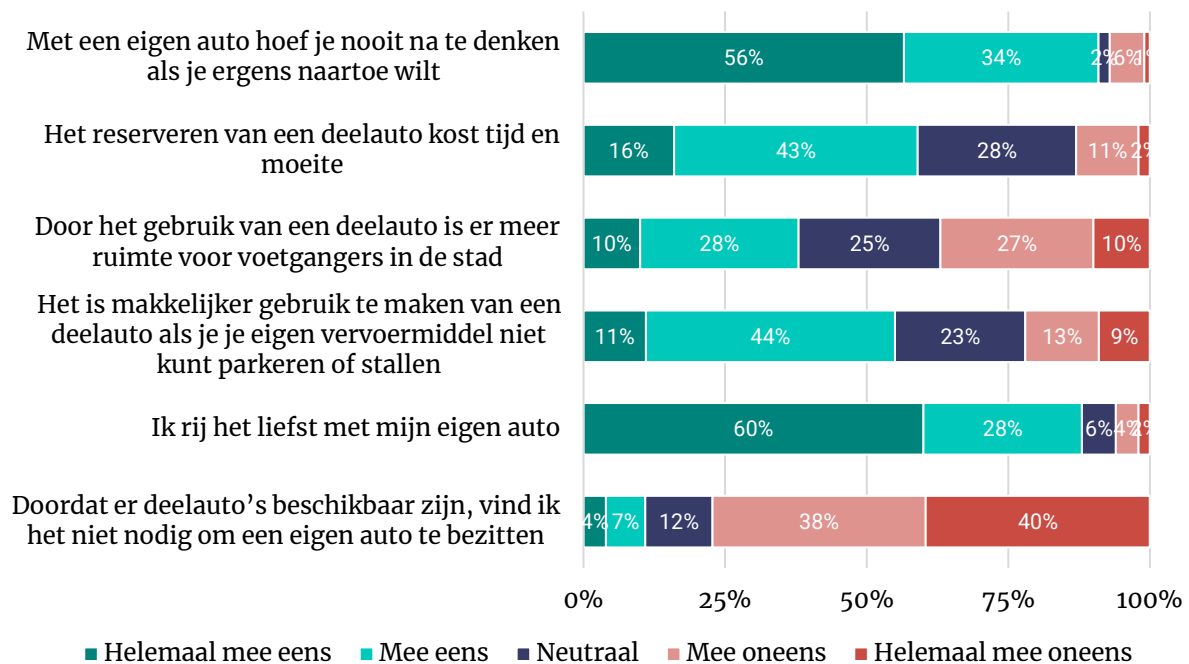
Over de deelscooter zijn mensen het minst tevreden van de modaliteiten (Figuur 21). Voor ieder aspect geldt dat er meer mensen zijn die het (helemaal) niet zo vinden dan wel. Met name op hoe nuttig of goed het is, scoort de deelscooter lager dan de andere modaliteiten.

Figuur 21: Wat vindt u van het gebruik van een deelscooter? (n=242; n=211; n=221; n=217)



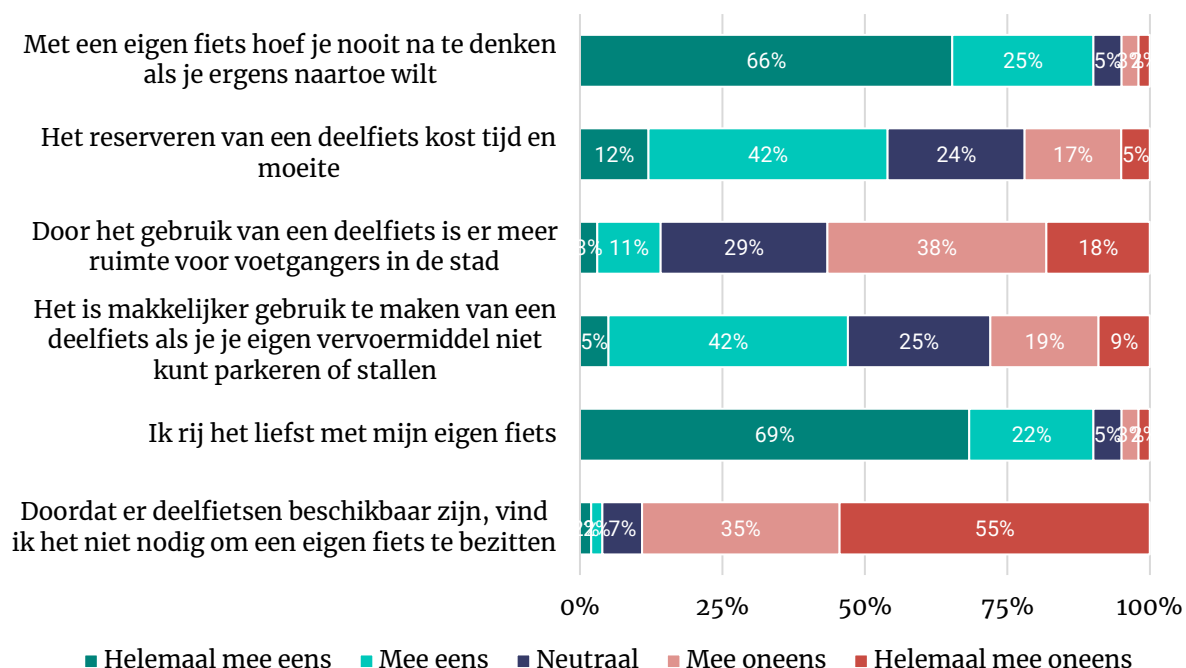
Het gemak van een eigen auto wordt door Nederlanders in hoge mate erkend (Figuur 22). Negen op de tien (90%) geven aan dat zij met een eigen auto nooit na hoeven te denken als ze ergens heen willen en een bijna even grote groep (88%) geeft aan dat zij het liefst met hun eigen auto reizen. Dat er deelauto's beschikbaar zijn, is maar voor een kleine groep (11%) een reden om niet zelf een auto te hoeven bezitten. Waar meer dan de helft (55%) het wel mee eens is, is dat het makkelijker is om gebruik te maken van een deelauto als je je eigen vervoermiddel niet kunt parkeren of stallen. De aanname daarbij is dan wel dat je de deelauto wél kunt parkeren of stallen. Ongeveer zes op de tien (59%) geven aan dat het reserveren van een deelauto tijd en moeite kost. Of dit hen er ook echt van weerhoudt om het te gebruiken is hieruit niet duidelijk. Over of deelauto's leiden tot meer ruimte voor voetgangers, zijn de mensen verdeeld (38% eens vs 37% oneens).

Figuur 22: In hoeverre bent u het eens met de onderstaande stellingen? (n=299; n=205; n=269; n=265; n=286; n=287)



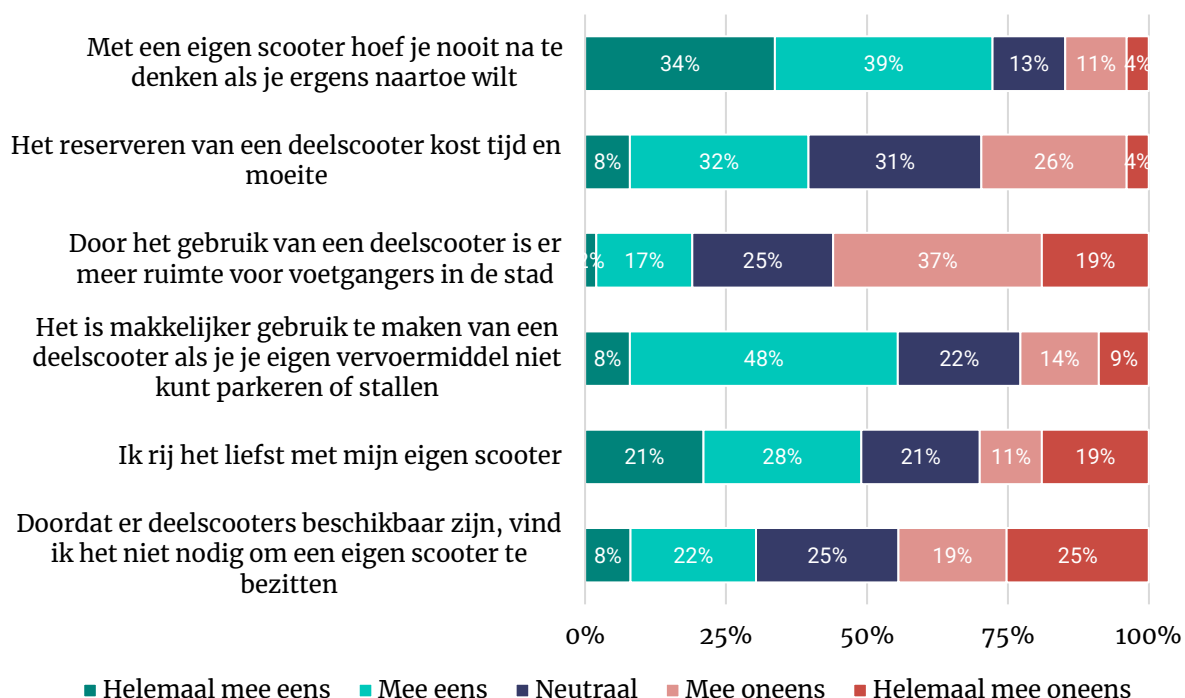
Ook voor de fiets geldt dat Nederlanders het liefst op hun eigen fiets rijden (91% eens) en dat ze daarmee nooit na hoeven te denken als ze ergens naartoe willen (91% eens) (Figuur 23). Er is voor de deelfiets een nog kleinere groep (4%) dan bij de deelauto die vindt dat de deelfiets een vervanging is voor de eigen fiets. Een ander verschil is dat er voor de deelfiets in mindere mate wordt gevonden dat dit leidt tot meer ruimte voor voetgangers in de stad. Als de deelfiets wordt gebruikt in plaats van bijvoorbeeld een eigen auto, dan zou dat wel leiden tot meer ruimte voor voetgangers. Omdat veel van de andere stellingen in dit blok gaan over een vergelijking tussen de deelfiets en de eigen fiets (niet de eigen auto), kan het zijn dat dit bij deze stelling ook zo is bekeken. In dat geval zorgt een deelfiets inderdaad niet voor meer ruimte voor voetgangers.

Figuur 23: In hoeverre bent u het eens met de onderstaande stellingen? (n=305; n=209; n=273; n=280; n=308; n=296)



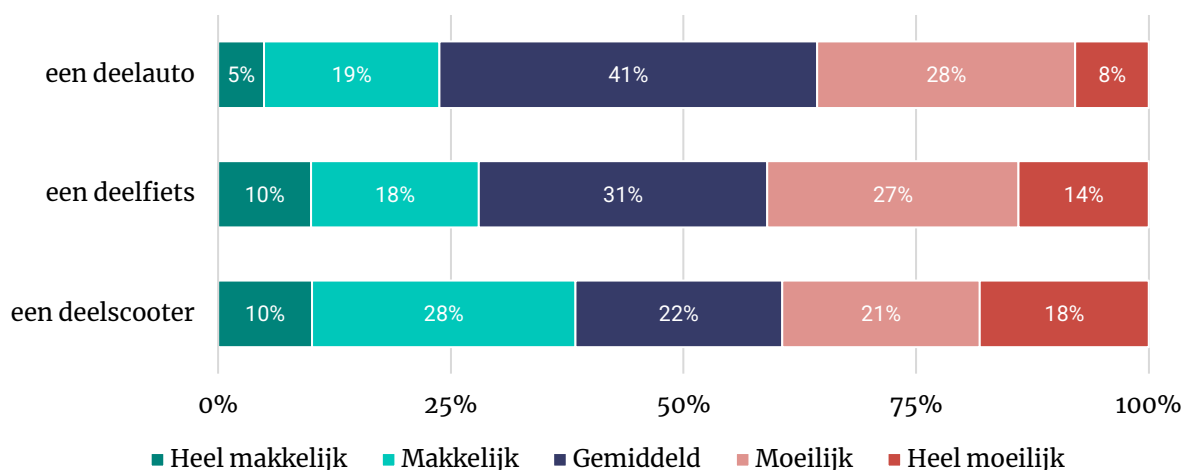
Het grootste verschil bij de deelscooter ten opzichte van de andere modaliteiten is het stukje eigendom (Figuur 24). Het aandeel dat zegt dat ze het liefst de eigen scooter gebruiken is kleiner en het aandeel dat aangeeft het niet nodig te vinden een eigen scooter te bezitten is groter. Van alle modaliteiten wordt de deelscooter dus het meest gezien als een alternatief voor een eigen vervoermiddel. Dat kan grotendeels liggen aan het feit dat er sowieso maar een kleine groep Nederlanders is die (regelmatig) gebruik maakt van een scooter (zie hoofdstuk 2). Een modaliteit die veel wordt gebruikt, zoals een auto of een fiets, zal moeilijker zijn om te vervangen dan een modaliteit die niet of nauwelijks wordt gebruikt.

Figuur 24: In hoeverre bent u het eens met de onderstaande stellingen? (n=241; n=166; n=240; n=229; n=174; n=219)



Het gebruik van een deelauto wordt door meer mensen als (heel) moeilijk gezien dan als (heel) makkelijk (Figuur 25). De grootste groep is neutraal (41%). Het gebruik van een deelfiets wordt door meer mensen als (heel) makkelijk gezien dan gebruik van een deelauto, maar het wordt ook door meer mensen als (heel) moeilijk gezien. Vooral de groep die hier neutraal over is, is kleiner (31%). In de vragenlijst is specifiek vermeld dat een OV-fiets ook meetelt als deelfiets. Bij een deelscooter neemt de groep neutraal al helemaal verder af (22%). Dit wordt gezien als de makkelijkste modaliteit om te gebruiken, maar ook (samen met de deelfiets) als de moeilijkste. Wat hierbij mee kan spelen is dat de respondenten die ‘weet ik niet’ antwoorden niet worden meegenomen. Bij een deelscooter wordt het antwoord ‘weet ik niet’ vaker gegeven dan bij de andere modaliteiten). Het kan zijn dat respondenten bij een deelauto of een deelfiets makkelijker een inschatting kunnen maken van hoe moeilijk het gebruik is en dan toch ‘gemiddeld’ antwoorden in plaats van ‘weet ik niet’.

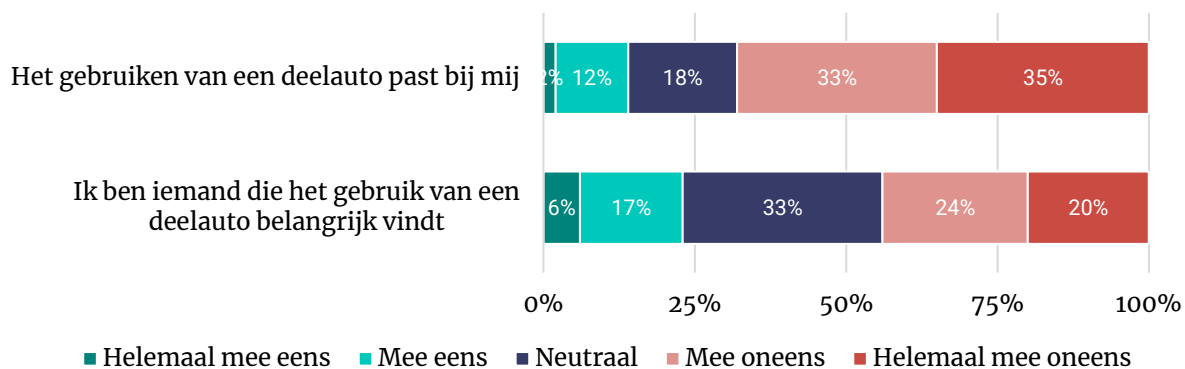
Figuur 25: Hoe moeilijk of makkelijk is het voor u om gebruik te maken van...? (n=192; n=176; n=134)



5.3 Identiteit en sociale factoren

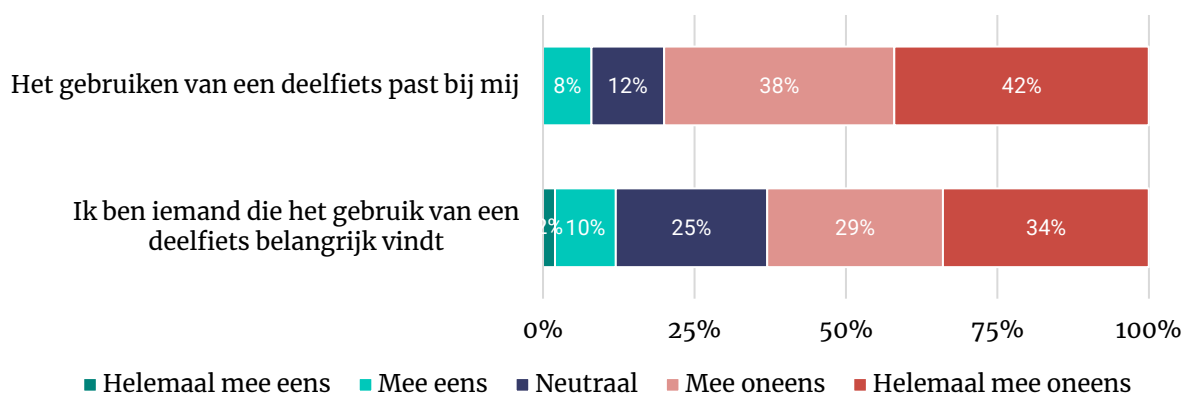
Ongeveer twee op de drie Nederlanders die in hun woonomgeving gebruik kunnen maken van een deelauto (68%), geven aan dat zij vinden dat een deelauto niet bij hen past (Figuur 26). Ook zien meer mensen zichzelf niet als iemand die het gebruik van een deelauto belangrijk vindt dan wel (44% niet vs 23% wel). Dat betekent dat er ook een groep is die vindt dat een deelauto niet bij henzelf past, maar zij zien zichzelf wel als iemand die het gebruik van een deelauto belangrijk vindt.

Figuur 26: In hoeverre bent u het eens met de onderstaande stellingen? (n=291; n=288)



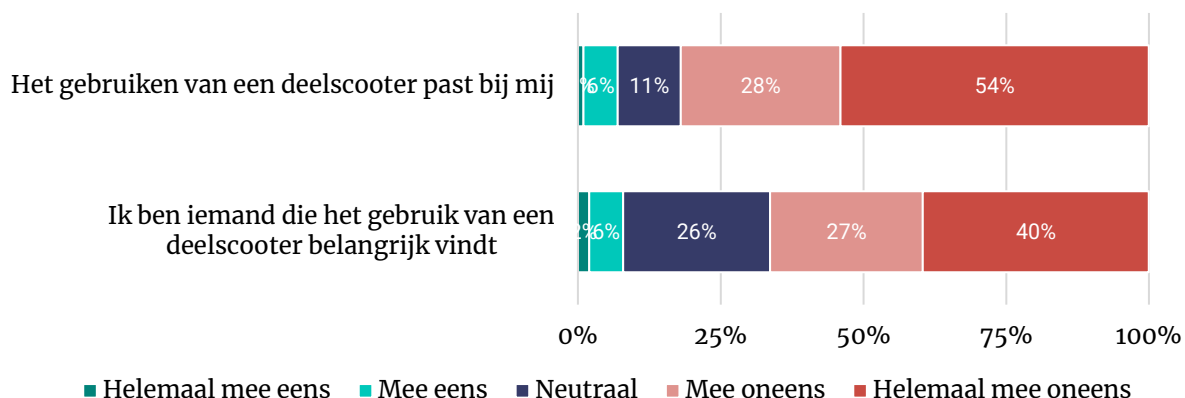
Voor de deelfiets is de groep die zegt dat het niet bij hen past nog groter dan bij de deelauto (80% oneens) (Figuur 27). Ook het aandeel dat zichzelf ziet als iemand die het gebruik van een deelfiets belangrijk vindt is lager dan bij de deelauto (12% eens).

Figuur 27: In hoeverre bent u het eens met de onderstaande stellingen? (n=296; n=296)



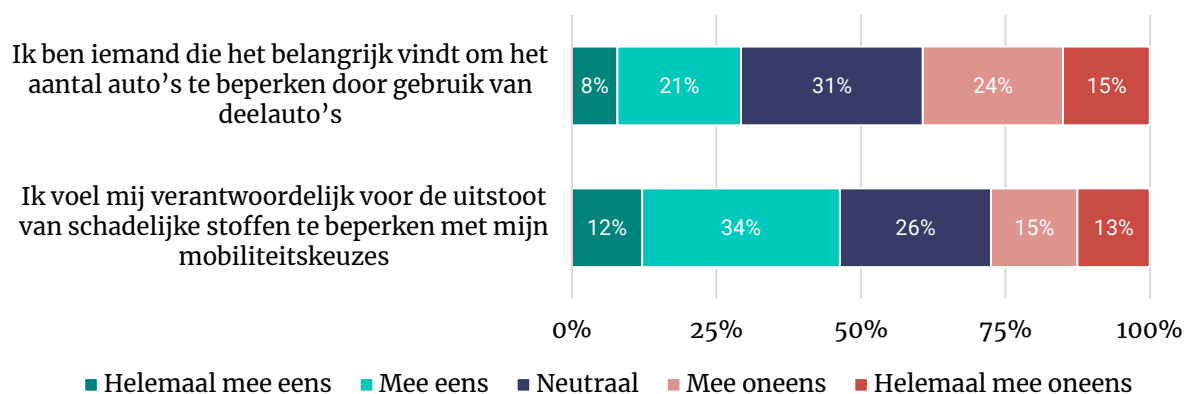
Waar de deelfiets slechter scoort dan de deelauto, gaat de deelscooter daarin nog een stapje verder (Figuur 28). Meer dan acht op de tien (82%) vindt dat het gebruik van een deelscooter niet bij hen past en twee op de drie (67%) vindt zichzelf ook niet iemand die het gebruik van een deelscooter belangrijk vindt. Van alle modaliteiten heeft de deelscooter het minst te maken met de eigen identiteit van de Nederlanders.

Figuur 28: In hoeverre bent u het eens met de onderstaande stellingen? (n=274; n=269)



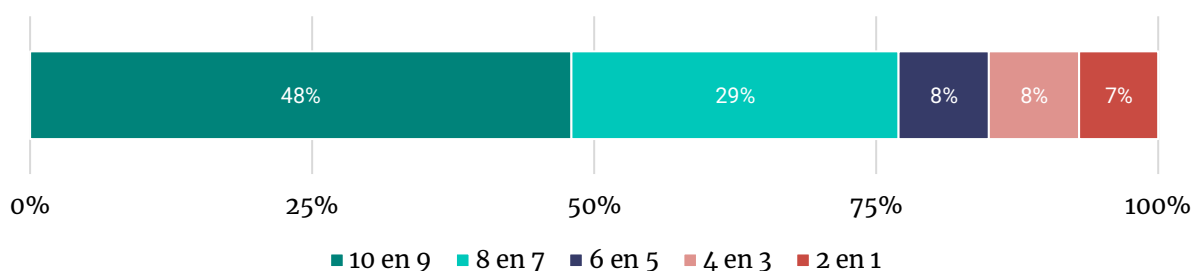
De onderstaande twee stellingen zijn voorgelegd ongeacht voor welke modaliteit de bovenstaande stellingen zijn beantwoord (Figuur 29). Ongeveer drie op de tien (29%) ziet zichzelf als iemand die het belangrijk vindt om het aantal auto's te beperken door het gebruik van deelauto's. Dat hoeft niet te betekenen dat zij dit zelf ook moeten doen, het kan ook gaan om het gebruik van deelauto's in het algemeen. Toch is er nog steeds een grotere groep (39%) die zich hier niet in herkent. Het feit dat de meeste mensen het gebruik van deelvervoer niet zien als een onderdeel van hun identiteit, betekent niet dat zij niet begaan zijn met bewuste keuzes rondom mobiliteit. Zo geeft ongeveer de helft (46%) aan dat zij zich verantwoordelijk voelen om de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken met hun mobiliteitskeuzes. Dat is meer dan het aandeel dat het hier niet mee eens is (28%). Uit de bovenstaande stellingen kunnen we concluderen dat de meeste mensen het gebruik van deelvervoer niet gelijk zien als hun oplossing om de uitstoot te beperken.

Figuur 29: In hoeverre bent u het eens met de onderstaande stellingen? (n=878; n=891)



De voorkeur voor het gebruik van eigen vervoer boven het gebruik van deelmobiliteit hoeft niet altijd een bewuste keuze te zijn. Zo geeft een aanzienlijk deel van de Nederlanders die de mogelijkheid hebben om deelmobiliteit te gebruiken toch vrijwel altijd automatisch voor hun gebruikelijke (waarschijnlijk eigen) vervoermiddel (Figuur 30). Bijna de helft (48%) kiest een 9 of een 10 op een 10-puntsschaal en nog eens 29 procent kiest een 8 of een 7. Slechts 15 procent geeft aan dat zij niet zomaar kiezen voor hun gebruikelijke vervoermiddel zonder deelvervoer te overwegen.

Figuur 30: In hoeverre kies je automatisch voor je gebruikelijke vervoermiddel, zonder actief alternatieven zoals deelmobiliteit te overwegen? (n=908)



De automatische keuze voor het gebruikelijke vervoermiddel, lijkt niet samen te hangen met de meeste achtergrondkenmerken die zijn meegenomen in het onderzoek (Tabel 4.3). Alleen op opleidingsniveau is te zien dat lager en middelbaar opgeleiden het vaker helemaal met de stelling eens zijn (een 10 hebben gegeven).

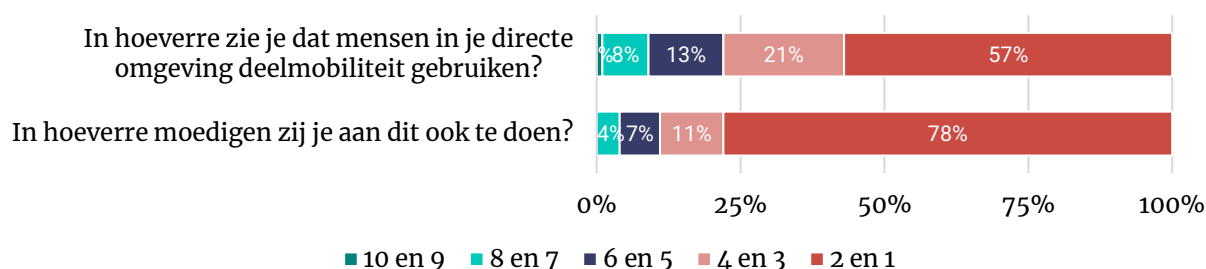
Tabel 5.3: Uitsplitsing 'In hoeverre kies je automatisch voor je gebruikelijke vervoermiddel, zonder actief alternatieven zoals deelmobiliteit te overwegen?'

	Geslacht		Leeftijd			opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
1	7%	3%	4%	5%	7%	12%	4%	4%	5%	5%	5%	5%	3%
2	2%	3%	1%	3%	5%	3%	2%	3%	3%	1%	2%	4%	0%
3	4%	3%	4%	4%	3%	2%	3%	5%	3%	4%	5%	0%	11%
4	4%	5%	4%	4%	5%	4%	4%	5%	5%	5%	6%	2%	2%
5	6%	3%	4%	5%	6%	3%	5%	5%	4%	5%	5%	6%	0%
6	3%	3%	4%	3%	1%	1%	3%	3%	4%	2%	4%	1%	4%
7	13%	15%	19%	10%	10%	7%	12%	18%	14%	14%	10%	14%	28%
8	14%	16%	15%	16%	15%	12%	15%	17%	13%	19%	13%	12%	19%
9	15%	12%	14%	14%	11%	16%	13%	12%	15%	10%	13%	19%	5%
10	33%	37%	32%	37%	37%	41%	39%	30%	32%	36%	37%	38%	28%
n (ongewo)	475	427	300	394	214	151	301	456	319	307	116	127	39

	Inkomen				Autobezit		Woonsituatie			Doelgroep		
	Laag	Modaal	Bovenmodaal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50
1	4%	8%	5%	4%	5%	4%	4%	4%	7%	4%	4%	4%
2	2%	2%	3%	2%	2%	2%	1%	2%	3%	0%	1%	1%
3	5%	3%	4%	4%	3%	6%	3%	4%	4%	5%	3%	4%
4	5%	4%	3%	5%	4%	6%	7%	2%	4%	7%	4%	3%
5	3%	3%	7%	3%	5%	1%	3%	5%	5%	0%	4%	11%
6	2%	4%	4%	2%	3%	4%	3%	3%	3%	1%	4%	3%
7	14%	12%	15%	14%	12%	25%	15%	14%	14%	23%	19%	9%
8	16%	12%	17%	16%	15%	16%	16%	13%	16%	15%	15%	17%
9	14%	11%	14%	16%	13%	13%	14%	15%	11%	12%	14%	16%
10	36%	41%	28%	35%	37%	23%	33%	37%	34%	33%	31%	33%
n (ongewo)	111	225	247	230	776	113	256	246	386	41	258	131

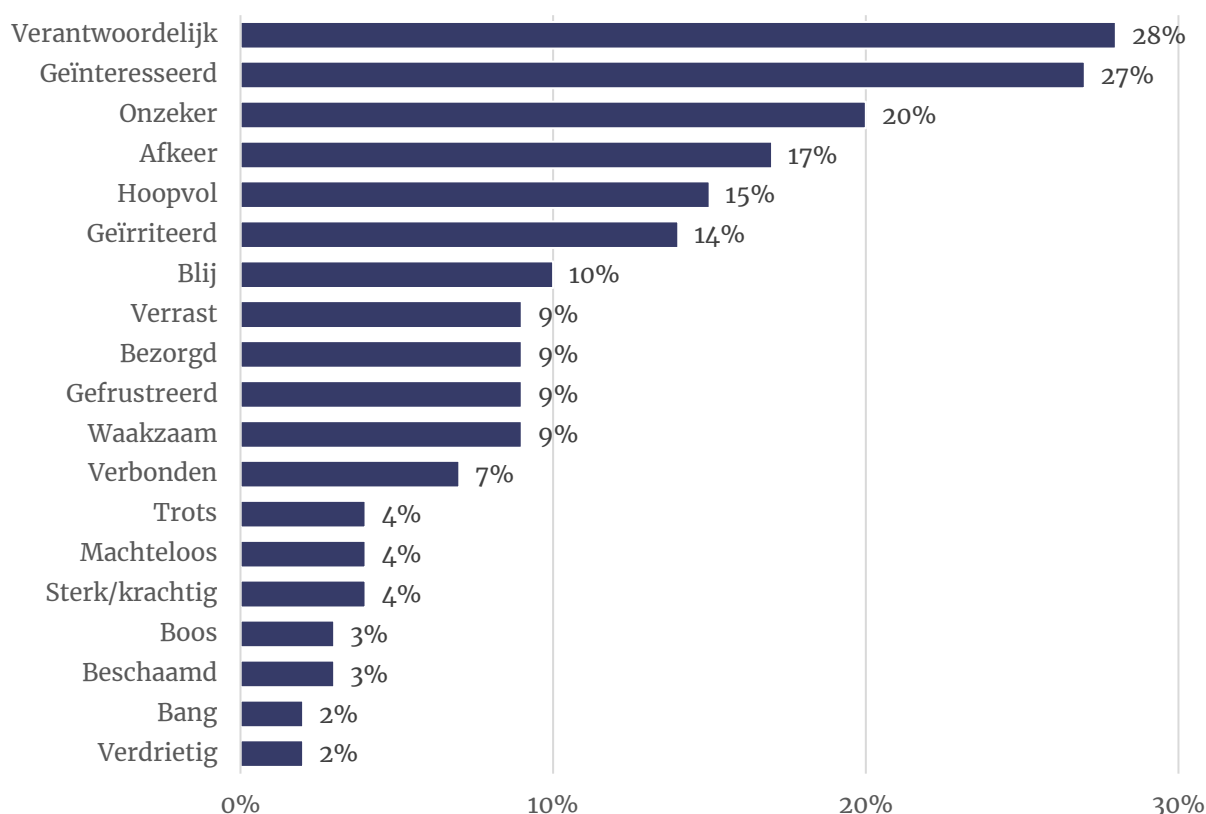
Er zijn maar weinig mensen die in hun directe omgeving anderen hebben die deelmobiliteit gebruiken of hen aanmoedigen om dat ook te doen (Figuur 31). Bijna acht op de tien (78%) geeft een 4 of lager op de stelling of mensen in hun directe omgeving deelmobiliteit gebruiken. Ongeveer één op de tien (9%) ziet dat in hun buurt wel eens. Het aanmoedigen om het ook te doen wordt nog minder gedaan: 89 procent geeft een 4 of lager en 0% geeft een 9 of een 10. Dit betekent dat de sociale omgeving op dit moment nog geen actieve aanjager is voor het (verdere) gebruik van deelmobiliteit. Bij deze stellingen is niet expliciet benoemd dat de OV-fiets ook onder deelmobiliteit valt. Het kan zijn dat niet alle respondenten hieraan hebben gedacht bij het beoordelen van de stellingen.

Figuur 31: In hoeverre...? (n=908)



De gevoelens die het meest opkomen als mensen denken aan het gebruik van deelmobiliteit is verantwoordelijk (28%) en geïnteresseerd (27%) (Figuur 32). De vaakst genoemde gevoelens zijn dus positief. Deze worden gevolgd door twee negatieve gevoelens: onzeker (20%) en afkeer (17%). Daarna wisselen positieve en negatieve gevoelens elkaar af (15% hoopvol, 14% geïrriteerd, etc.). Helemaal onderaan de lijst staan negatieve gevoelens als boos (3%), beschaamd (3%), bang (2%) en verdrietig (2%). Over het algemeen scoren de positieve gevoelens wat hoger dan de negatieve gevoelens.

Figuur 32: Welke gevoelens spelen een rol wanneer je denkt aan het gebruik van deelmobiliteit? (n=908)



Mannen noemen over het algemeen vaker negatieve gevoelens dan vrouwen (afkeer, bezorgd, verdrietig) terwijl vrouwen vaker positieve gevoelens noemen (trots, hoopvol, sterk/krachtig, verantwoordelijk) (Tabel 4.4). Dit komt overeen met de resultaten uit hoofdstuk 3, waarin we zagen dat vrouwen positiever tegen het concept autodelen aankijken dan mannen. Nederlanders met een lager inkomen zeggen vaker een onzeker gevoel te krijgen van deelmobiliteit. Nederlanders die geen eigen auto hebben noemen vaker het gevoel ‘verbonden’. In hun geval is dat misschien ook letterlijk het geval: zij zijn door het gebruik van deelvervoer meer verbonden met mensen die anders wonen dan wanneer zij deze mogelijkheid niet hadden gehad.

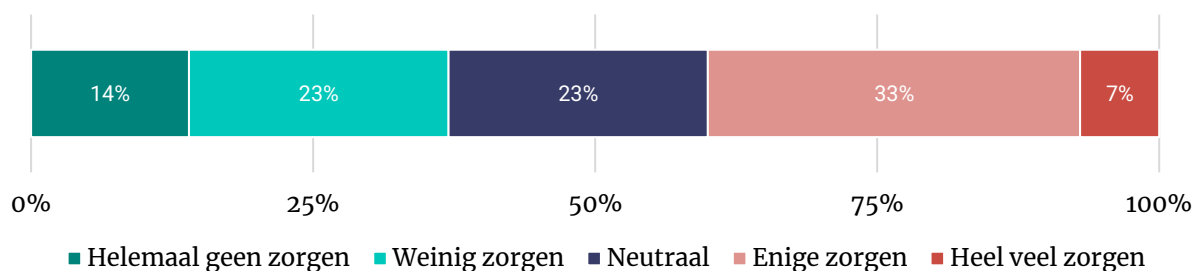
Tabel 5.4: Uitsplitsing 'Welke gevoelens spelen een rol wanneer je denkt aan het gebruik van deelmobiliteit?'

	Geslacht		Leeftijd			opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Trots	3%	6%	4%	5%	3%	5%	2%	6%	6%	4%	3%	2%	1%
Blij	10%	10%	11%	11%	4%	9%	8%	12%	15%	7%	10%	5%	9%
Geïnteresseerd	25%	30%	27%	29%	25%	23%	21%	33%	31%	31%	22%	15%	24%
Verrast	8%	10%	8%	9%	12%	8%	8%	10%	10%	8%	9%	9%	14%
Afkeer	20%	13%	16%	18%	16%	15%	25%	12%	13%	18%	13%	27%	19%
Bang	1%	2%	2%	2%	1%	1%	2%	1%	2%	1%	1%	1%	0%
Verbonden	7%	7%	7%	6%	10%	7%	5%	8%	8%	7%	4%	5%	3%
Hoopvol	12%	19%	15%	15%	16%	10%	10%	21%	16%	17%	12%	13%	13%
Bezorgd	11%	7%	8%	8%	14%	13%	8%	9%	8%	9%	11%	9%	16%
Geïrriteerd	17%	12%	15%	14%	13%	10%	17%	14%	15%	14%	15%	15%	10%
Gefrustreerd	9%	10%	12%	9%	4%	4%	11%	10%	10%	8%	5%	16%	8%
Onzeker	20%	21%	21%	18%	22%	17%	22%	19%	18%	19%	24%	22%	21%
Machteloos	4%	3%	5%	3%	1%	3%	6%	2%	4%	2%	2%	4%	9%
Boos	3%	3%	2%	4%	2%	2%	4%	2%	3%	3%	1%	4%	0%
Verdrietig	3%	1%	1%	3%	3%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	1%	10%
Waakzaam	9%	10%	9%	11%	8%	12%	10%	8%	9%	10%	8%	11%	9%
Sterk/krachtig	2%	6%	3%	4%	4%	2%	2%	6%	5%	3%	2%	3%	8%
Beschaamd	4%	2%	4%	3%	1%	2%	3%	4%	4%	4%	3%	0%	5%
Verantwoordelijk	23%	34%	32%	28%	20%	17%	23%	36%	33%	26%	28%	27%	18%
n (ongewogen)	475	427	300	394	214	151	301	456	319	307	116	127	39

	Inkomen				Autobezit		Woonsituatie			Doelgroep		
	Laag	Modaal	Bovenmo daal	Hoog	Geen Wel auto	auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50
Trots	3%	6%	4%	5%	4%	8%	5%	5%	3%	2%	5%	5%
Blij	3%	5%	10%	17%	9%	19%	8%	13%	10%	18%	11%	8%
Geïnteresseerd	26%	23%	27%	33%	26%	36%	31%	25%	27%	30%	26%	31%
Verrast	5%	7%	7%	14%	10%	2%	4%	10%	12%	3%	9%	9%
Afkeer	14%	19%	15%	17%	18%	6%	12%	21%	18%	13%	17%	15%
Bang	2%	2%	1%	1%	1%	3%	1%	3%	0%	5%	1%	1%
Verbonden	9%	4%	10%	6%	6%	15%	7%	6%	8%	5%	7%	7%
Hoopvol	10%	14%	18%	17%	15%	21%	13%	12%	19%	2%	17%	17%
Bezorgd	12%	10%	11%	4%	9%	7%	12%	8%	8%	17%	6%	5%
Geïrriteerd	13%	12%	16%	14%	15%	11%	15%	19%	10%	20%	14%	15%
Gefrustreerd	12%	11%	9%	8%	9%	11%	9%	15%	5%	15%	11%	12%
Onzeker	27%	25%	20%	12%	20%	18%	24%	18%	19%	22%	21%	18%
Machteloos	6%	3%	5%	2%	4%	0%	3%	5%	3%	13%	3%	3%
Boos	4%	5%	1%	2%	3%	1%	2%	4%	3%	0%	2%	3%
Verdrietig	0%	1%	2%	4%	2%	0%	0%	3%	3%	0%	1%	2%
Waakzaam	10%	12%	10%	6%	10%	9%	10%	11%	8%	13%	8%	12%
Sterk/krachtig	1%	3%	7%	3%	4%	3%	3%	5%	4%	0%	4%	3%
Beschaamd	5%	3%	3%	4%	4%	1%	3%	6%	1%	3%	5%	4%
Verantwoordelijk	28%	26%	26%	36%	26%	43%	28%	33%	24%	42%	31%	32%
n (ongewogen)	111	225	247	230	776	113	256	246	386	41	258	131

Ongeveer vier op de tien (40%) maakt zich enige of veel zorgen over de betrouwbaarheid of veiligheid van deelmobiliteit (Figuur 33). Een ongeveer even grote groep (37%) maakt zich hier weinig of helemaal geen zorgen over.

Figuur 33: In welke mate maak je je zorgen over de betrouwbaarheid of veiligheid van deelmobiliteit (bijvoorbeeld onderhoud, andere gebruikers of sociale veiligheid)? (n=803)



Nederlanders van ouder dan 40 jaar maken zich vaker heel veel zorgen dan Nederlanders die jonger zijn (Tabel 4.5). Ook hebben Nederlanders met een hoger inkomen over het algemeen wat minder zorgen dan Nederlanders met een lager inkomen. Dit komt overeen met de resultaten uit de tabel hiervoor, waarin te zien is dat Nederlanders met een lager inkomen vaker ‘onzeker’ als gevoel noemen.

Tabel 5.5: Uitsplitsing 'In welke mate maak je je zorgen over de betrouwbaarheid of veiligheid van deelmobiliteit (bijvoorbeeld onderhoud, andere gebruikers of sociale veiligheid)?'

	Geslacht		Leeftijd					opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+			laag	midden	hoog	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Heel veel zorgen	7%	8%	4%	10%	10%			5%	9%	7%	6%	10%	4%	7%	5%
Enige zorgen	34%	33%	34%	32%	34%			35%	33%	33%	30%	31%	45%	33%	40%
Neutraal	22%	24%	21%	22%	32%	33%	C		24%	19%	20%	27%	21%	23%	25%
Weinig zorgen	23%	23%	28%	22%	12%			16%	20%	27%	30%	18%	18%	24%	20%
Helemaal geen zorgen	15%	12%	14%	14%	12%			11%	13%	15%	14%	15%	11%	13%	9%
n (ongewogen)	424	374	286	345	172			123	255	425	290	268	100	110	35

	Inkomen					Autobezit		Woonsituatie			Doelgroep		
	Laag	Modaal	Bovenmoedaal	Hoog		Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50
Heel veel zorgen	10%	6%	9%	6%		8%	5%	7%	7%	8%	4%	4%	13%
Enige zorgen	36%	31%	34%	29%		34%	27%	28%	35%	35%	26%	35%	36%
Neutraal	26%	30%	18%	19%		23%	22%	27%	19%	23%	24%	20%	20%
Weinig zorgen	12%	20%	27%	29%		22%	28%	20%	26%	23%	34%	26%	21%
Helemaal geen zorgen	16%	12%	12%	16%		13%	18%	18%	12%	11%	12%	14%	10%
n (ongewogen)	97	196	215	217		680	106	227	224	333	40	245	114

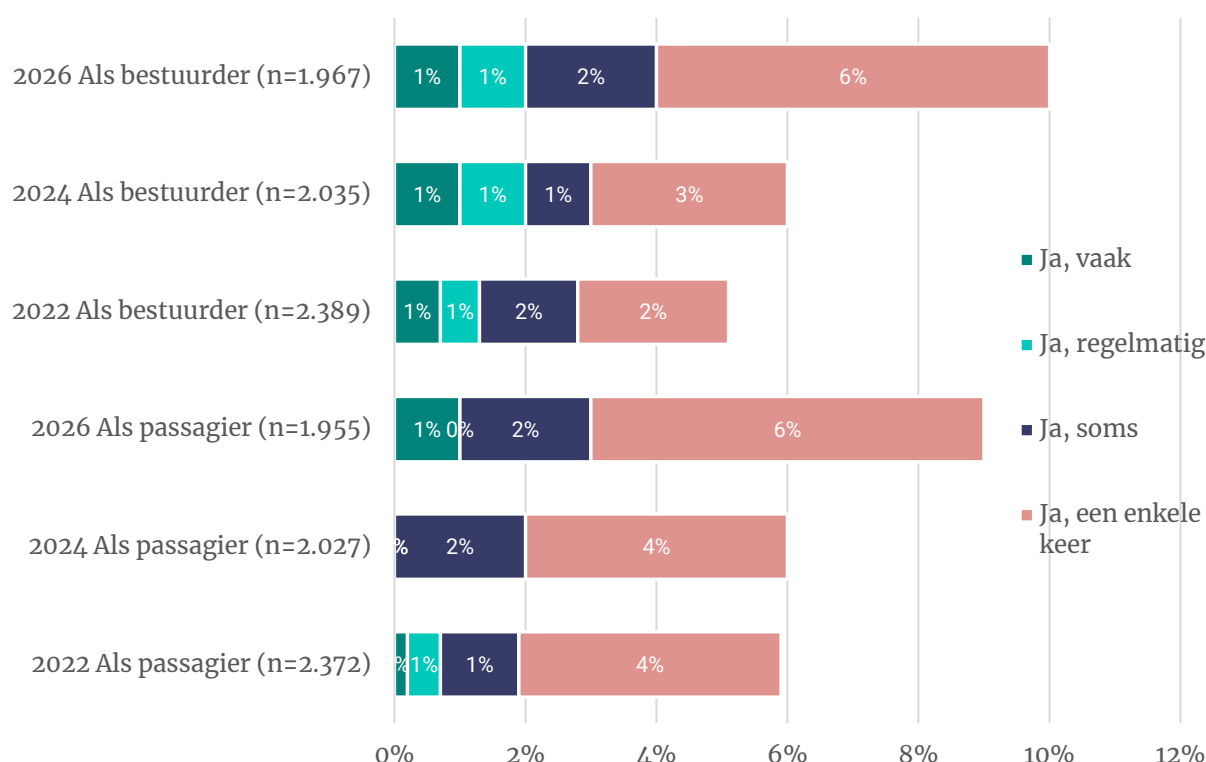
6 Oordeel en ervaringen

In dit hoofdstuk komt aan bod hoe de Nederlanders die al eens gebruik hebben gemaakt van deelvervoer dit hebben ervaren en wat Nederlanders die dat (nog) niet hebben gedaan hiervan weerhoudt.

6.1 Gebruik deelmobiliteit

Ongeveer één op de tien Nederlanders (10%) heeft in 2026 ooit al eens gebruik gemaakt van deelvervoer als bestuurder en een ongeveer even grote (9%) groep als passagier (Figuur 34). Het gebruik ligt daarmee hoger dan in 2022 en 2024.

Figuur 34: Heeft u wel eens gebruik gemaakt van een deelauto?



Met name hoger opgeleiden en Nederlanders die in stedelijke gebieden wonen, hebben vaker al eens gebruik gemaakt van een deelauto, als gebruiker of als passagier (Tabel 5.1 en Tabel 5.2). Ook Nederlanders die geen eigen auto hebben maken vaker gebruik van een deelauto. Dat zij dit als gebruiker doen, kan zijn omdat de deelauto ter vervanging van hun eigen auto is. Dat zij ook vaker als passagier met een deelauto rijden is lastiger te duiden. Enerzijds zullen zij vaker meerijden met iemand anders als passagier omdat zij zelf geen auto hebben en zal dit dus ook soms een deelauto zijn. Anderzijds, moeten zij dan nog steeds wel iemand kennen die met een deelauto rijdt in plaats van meerijden met iemand die een eigen auto heeft. Het lijkt ook niet te gaan om huishoudens van mensen die samenwonen waarbij de ene de deelauto bestuurt en de ander passagier is. Deelauto's worden namelijk vooral als passagier gebruikt door mensen die alleen wonen en juist in mindere mate door mensen die samen wonen.

Tabel 6.1: Uitsplitsing ‘Heeft u wel eens gebruik gemaakt van een deelauto als bestuurder?’

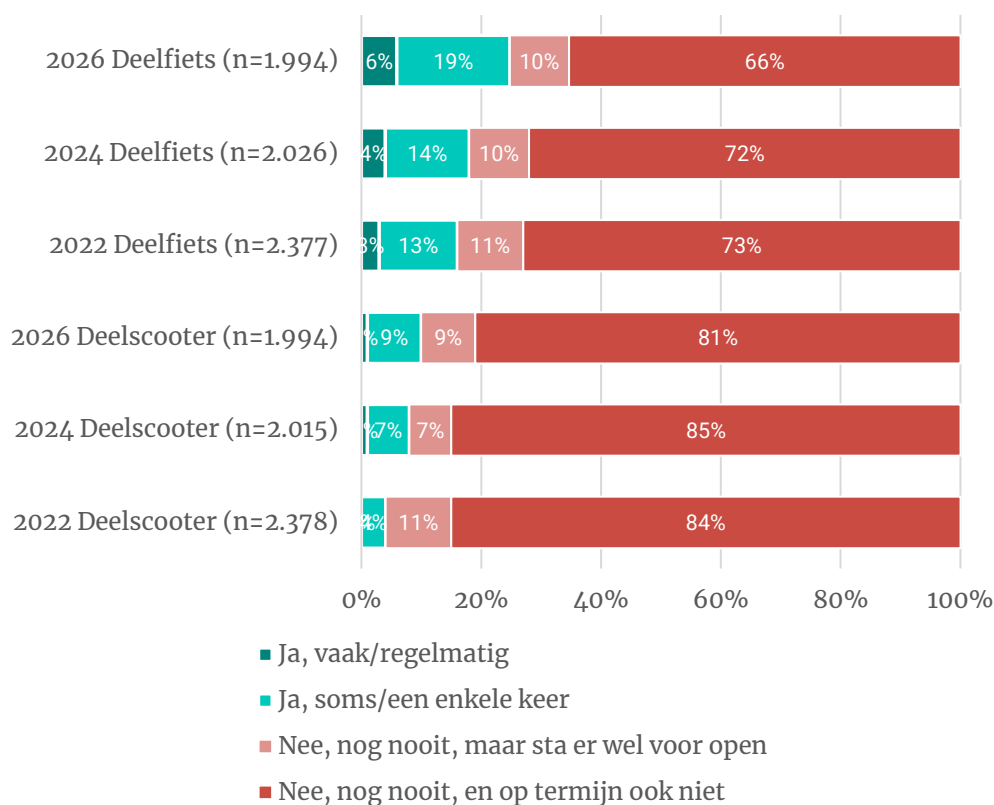
	Geslacht		Leeftijd			opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Ja, vaak	1%	1%	2%	1%	1%	0%	1%	3%	3%	1%	1%	1%	1%
Ja, regelmatig	1%	1%	1%	1%	0%	0%	1%	2%	2%	1%	1%	0%	1%
Ja, soms	2%	3%	3%	2%	1%	1%	1%	4%	6%	2%	1%	1%	0%
Ja, een enkele keer	7%	4%	9%	5%	2%	2%	4%	10%	10%	5%	5%	3%	5%
Nee, nooit	89%	91%	85%	90%	96%	97%	94%	82%	79%	90%	92%	95%	93%
n (ongewogen)	987	973	486	889	592	444	770	753	417	573	325	474	177
	Inkomen		Autobezit		Woonsituatie		Doelgroep						
	Laag	Modaal	Bovenmodaal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50	
Ja, vaak	1%	1%	1%	2%	1%	8%	1%	1%	1%	2%	2%	2%	
Ja, regelmatig	1%	1%	1%	1%	1%	5%	1%	2%	1%	0%	1%	2%	
Ja, soms	1%	2%	2%	5%	2%	8%	2%	3%	2%	0%	4%	3%	
Ja, een enkele keer	5%	4%	7%	7%	5%	10%	7%	5%	4%	5%	9%	5%	
Nee, nooit	91%	92%	88%	85%	91%	69%	88%	90%	91%	93%	83%	89%	
n (ongewogen)	266	548	494	413	1811	155	529	507	898	58	422	242	

Tabel 6.2: Uitsplitsing ‘Heeft u wel eens gebruik gemaakt van een deelauto als passagier?’

	Geslacht		Leeftijd			opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Ja, vaak	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%
Ja, regelmatig	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%
Ja, soms	2%	3%	4%	1%	1%	0%	1%	5%	5%	2%	1%	1%	0%
Ja, een enkele keer	6%	6%	10%	5%	3%	2%	4%	11%	12%	7%	4%	3%	1%
Nee, nooit	91%	90%	84%	93%	96%	97%	94%	83%	79%	90%	95%	96%	99%
n (ongewogen)	977	971	485	883	587	441	765	749	414	570	324	471	175
	Inkomen		Autobezit		Woonsituatie		Doelgroep						
	Laag	Modaal	Bovenmodaal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50	
Ja, vaak	0%	0%	1%	1%	0%	2%	0%	1%	1%	0%	1%	1%	
Ja, regelmatig	0%	0%	0%	1%	0%	2%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	
Ja, soms	2%	3%	2%	1%	2%	8%	4%	2%	2%	1%	5%	2%	
Ja, een enkele keer	6%	5%	7%	9%	5%	18%	8%	7%	4%	12%	10%	7%	
Nee, nooit	91%	92%	90%	87%	92%	71%	88%	90%	93%	87%	83%	90%	
n (ongewogen)	262	546	492	411	1802	152	526	506	891	58	421	241	

Het aandeel Nederlanders dat wel eens gebruik maakt van een deelfiets en/of deelscooter is gestegen ten opzichte van 2022 en 2024 (Figuur 35). Ongeveer een kwart van de Nederlanders (25%) heeft al eens gebruik gemaakt van een deelfiets. Waar in 2022 nog ongeveer driekwart (73%) aangaf dat zij ook op termijn nooit een deelfiets zouden gebruiken, is dat in 2026 nog ongeveer twee op de drie (66%). Hoewel het merendeel van de Nederlanders nog steeds aangeeft om ook op termijn nooit van deelfietsen en/of deelscooters gebruik te gaan maken, is over de afgelopen vier jaar wel een ontwikkeling zichtbaar naar meer (open staan voor) gebruik van deelfietsen en deelscooters.

Figuur 35: Heeft u wel eens gebruik gemaakt van andere vormen van deelmobiliteit?



Met name Nederlanders tot 40 jaar hebben al eens gebruik gemaakt van deelfietsen en/of deelscooters (Tabel 5.3 en Tabel 5.4). Meer dan de helft van hen (55%) heeft al eens gebruik gemaakt van een deelfiets. Ditzelfde geldt voor hoger opgeleiden, Nederlanders met een hoog inkomen en Nederlanders die in zeer sterk stedelijk gebied wonen. Van Nederlanders die geen eigen auto hebben, heeft ongeveer twee op de drie (64%) al eens gebruik gemaakt van een deelfiets. Voor deelscooters ligt het gebruik onder iedere groep lager dan voor de deelfiets.

Tabel 6.3: Uitsplitsing 'Heeft u wel eens gebruik gemaakt van een deelfiets?'

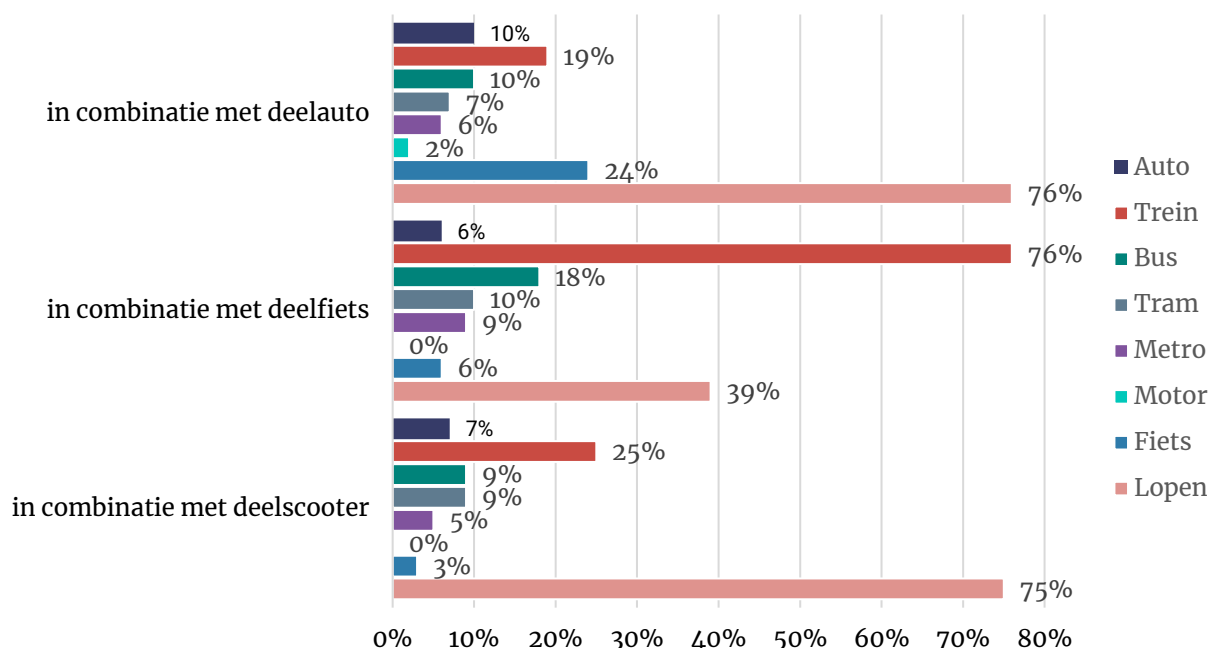
	Geslacht		Leeftijd			Opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Ze sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Ja, vaak	3%	2%	4%	1%	0%	1%	0%	5%	5%	2%	2%	1%	1%
Ja, regelmatig	4%	3%	8%	2%	1%	1%	2%	8%	11%	3%	1%	2%	0%
Ja, soms	7%	6%	13%	4%	2%	1%	3%	14%	13%	7%	7%	2%	1%
Ja, een enkele keer	12%	11%	18%	10%	5%	6%	8%	18%	14%	12%	10%	11%	10%
Nee, nog nooit, maar sta er wel voor open	11%	9%	12%	11%	5%	7%	10%	12%	9%	12%	8%	9%	9%
Nee, nog nooit, en op termijn ook niet	63%	69%	45%	71%	87%	86%	87%	43%	47%	64%	72%	75%	79%
n (ongewogen)	997	990	493	902	599	455	775	764	424	582	328	479	180
	Inkomen		Autobezit		Woonsituatie		Doelgroep						
	Laag	Modaal	Bovenmodaal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50	
Ja, vaak	1%	2%	2%	5%	1%	12%	3%	2%	2%	2%	5%	3%	
Ja, regelmatig	4%	3%	7%	7%	3%	11%	5%	3%	3%	5%	8%	3%	
Ja, soms	5%	6%	6%	12%	6%	15%	8%	6%	6%	21%	13%	4%	
Ja, een enkele keer	10%	9%	12%	16%	11%	14%	12%	12%	11%	23%	18%	13%	
Nee, nog nooit, maar sta er wel voor open	10%	7%	13%	12%	10%	12%	9%	14%	8%	6%	12%	13%	
Nee, nog nooit, en op termijn ook niet	69%	74%	64%	47%	68%	36%	64%	63%	69%	44%	45%	63%	
n (ongewogen)	272	554	499	420	1804	153	542	514	906	61	426	247	

Tabel 6.4: Uitsplitsing: 'Heeft u wel eens gebruik gemaakt van een deelscooter?'

	Geslacht		Leeftijd			opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Ja, vaak	1%	1%	1%	1%	0%	1%	1%	1%	0%	1%	1%	0%	1%
Ja, regelmatig	1%	1%	2%	2%	0%	1%	1%	0%	2%	2%	1%	1%	1%
Ja, soms	3%	3%	7%	7%	1%	1%	1%	2%	5%	6%	2%	3%	0%
Ja, een enkele keer	6%	6%	13%	13%	3%	0%	3%	5%	9%	10%	5%	3%	5%
Nee, nog nooit, maar sta er wel voor open	10%	7%	12%	8%	5%	5%	7%	7%	11%	11%	9%	6%	6%
Nee, nog nooit, en op termijn ook niet	80%	83%	65%	87%	95%	89%	85%	74%	69%	83%	88%	83%	89%
n (ongewogen)	995	992	494	903	597	455	774	765	425	584	327	477	180
	Inkomen				Autobezit		Woonsituatie			Doelgroep			
	Laag	Modaal	Bovenmodaal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50	
Ja, vaak	2%	0%	1%	0%	0%	1%	1%	1%	0%	1%	1%	0%	
Ja, regelmatig	1%	1%	0%	1%	1%	2%	1%	1%	0%	1%	2%	1%	
Ja, soms	3%	2%	2%	7%	3%	5%	3%	3%	3%	13%	7%	2%	
Ja, een enkele keer	8%	5%	6%	7%	6%	8%	5%	9%	4%	28%	11%	5%	
Nee, nog nooit, maar sta er wel voor open	10%	8%	9%	11%	8%	14%	7%	13%	7%	14%	11%	12%	
Nee, nog nooit, en op termijn ook niet	77%	84%	82%	74%	82%	70%	83%	74%	85%	46%	68%	80%	
n (ongewogen)	272	553	500	420	1804	153	541	513	907	61	427	247	

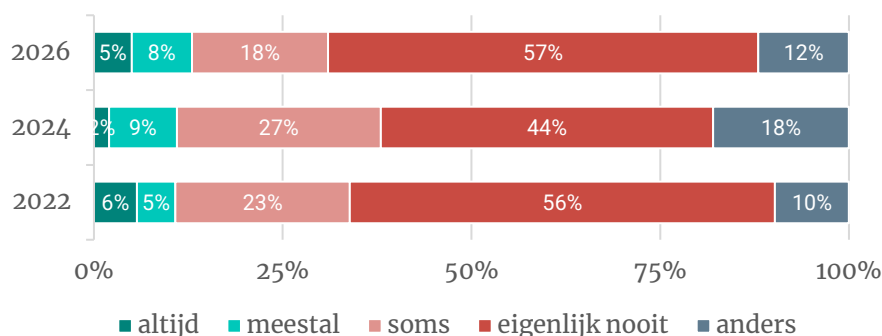
Het gebruik van de deelauto en de deelscooter wordt voornamelijk gecombineerd met lopen (Figuur 36). Waarschijnlijk wordt de rit van en naar het voertuig vanaf de vertrek- of eindbestemming hieronder gerekend. Zelfs al staat de deelauto voor de deur, zal je er alsnog lopend naartoe moeten. De optie 'lopen' kan dus ook een beetje gezien worden als 'geen van de andere opties'. Voor de deelauto geldt dat ongeveer een kwart van de Nederlanders die hiervan gebruik maakt hiernaartoe en/of vandaan fietst (24%). Combinatie met het openbaar vervoer is minder aan de orde voor een deelauto. Voor deelfietsen daarentegen, is de trein het meest genoemde vervoermiddel om mee te combineren. Dit zal grotendeels gaan over de OV-fiets die op veel NS-stations beschikbaar is. Ook de deelscooter wordt voornamelijk in combinatie met de trein gebruikt (lopend uitgezonderd).

Figuur 36: Met welke andere vervoermiddelen combineert u uw rit als u gebruik maakt van deelmobiliteit? (n=288; n=467; n=163)



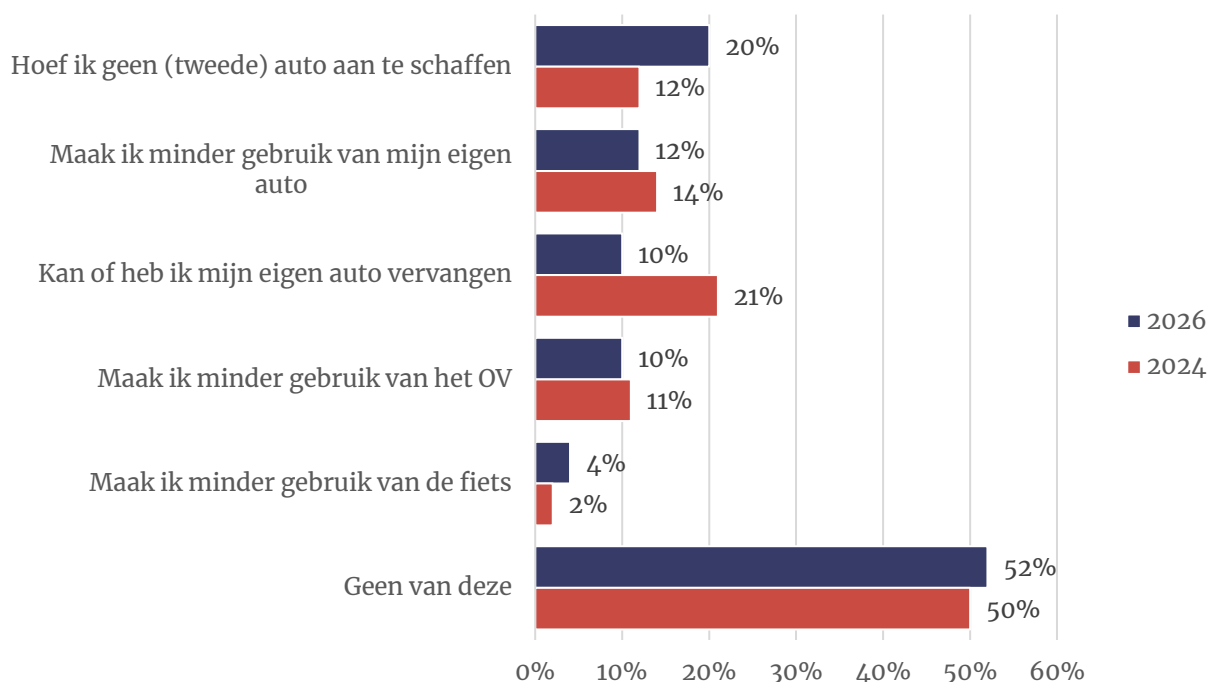
De mate waarin men de deelauto gebruikt als zij met een auto ergens heen willen, is gelijk aan de voorgaande jaren (Figuur 37). Ongeveer zes op de tien Nederlanders (57%) geeft aan dat zij eigenlijk nooit een deelauto gebruiken als zij ergens met de auto heen willen. Er lijkt dus maar beperkt sprake te zijn van een omschakeling naar veelvoudig gebruik. Nederlanders die zelf geen auto bezitten kiezen vaker voor altijd voor een deelauto (11%) dan Nederlanders die wel een eigen auto bezitten (3%).

Figuur 37: Wanneer ik ergens met de auto heen wil gebruik ik ... een deelauto. (n=231)



We hebben Nederlanders die al eens gebruik hebben gemaakt van een deelauto gevraagd in hoeverre autodelen invloed heeft op het gebruik van andere vormen van mobiliteit (Figuur 38). Eén op de vijf (20%) van hen geeft aan dat hij/zij daardoor geen (tweede) auto hoeft aan te schaffen. Ongeveer één op de tien geeft aan minder gebruik te maken van de eigen auto (12%), minder gebruik te maken van het OV (10%) of zelfs dat zij hun eigen auto hebben vervangen (10%). Voor de fiets lijkt het geen vervanging te zijn (4% zegt dit). Deze cijfers zijn vergelijkbaar met 2024.

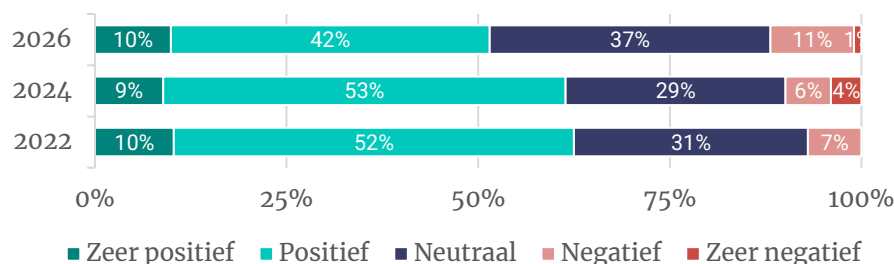
Figuur 38: Kunt bij de volgende stellingen aangeven in hoeverre deze op u van toepassing zijn? Door de mogelijkheid van autodelen... (n=238)



6.2 Ervaringen met deelmobiliteit

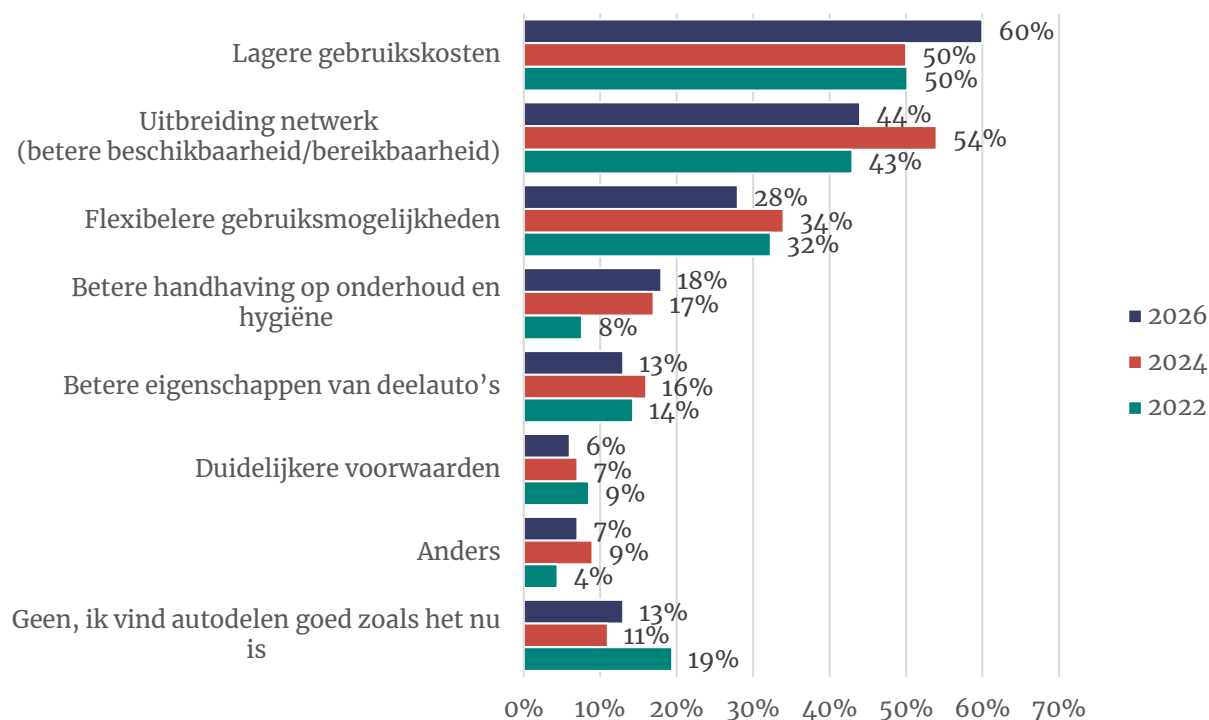
De Nederlanders die nu al ervaring hebben met autodelen, zijn hierover voornamelijk positief (Figuur 39). Ongeveer de helft (52%) geeft aan positieve ervaring met autodelen te hebben, ongeveer één op de tien (12%) geeft aan negatieve ervaring te hebben. Deze cijfers zijn vergelijkbaar met die van de vorige twee metingen.

Figuur 39: Wat is over het algemeen uw ervaring met autodelen? (n=207)



Aan de Nederlanders die al eens gebruik hebben gemaakt van autodelen is gevraagd wat zij als belangrijkste verbeteringen zien (Figuur 40). Er zijn geen verschillen met de vorige meting. De meest genoemde optie is lagere gebruikskosten (60%). Deze optie lijkt hoger dan bij de vorige metingen, maar dit is niet statistisch significant. Het is ook een makkelijke keuze als de andere aspecten allemaal goed (genoeg) zijn. Kosten kunnen immers altijd lager en dat kan altijd een verbetering zijn. Als de onderstaande aspecten van autodelen voor een volgende meting allemaal zouden worden verbeterd, dan kan verwacht worden dat lagere gebruikskosten nog steeds vaak genoemd zou worden. Dit hoeft dus niet een indicatie te zijn dat mensen minder tevreden zijn geworden over de prijs.

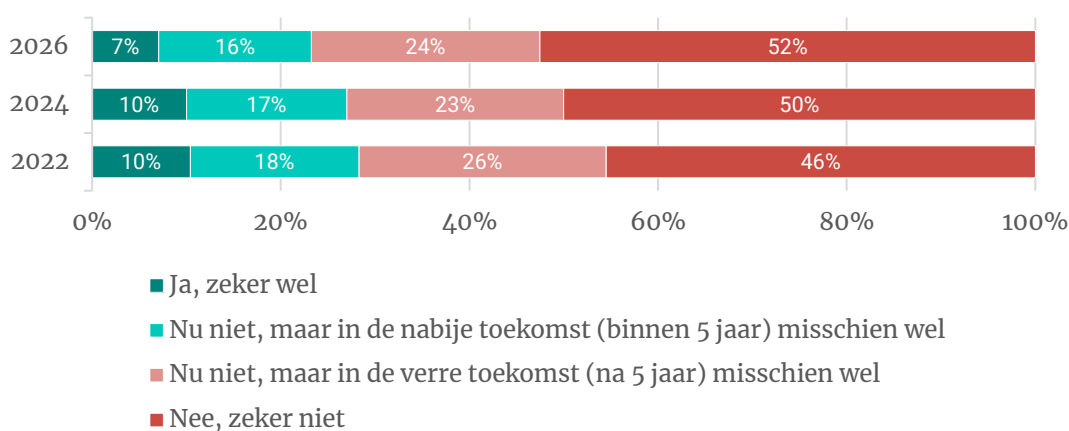
Figuur 40: Wat zouden volgens u de belangrijkste verbeteringen zijn bij autodelen? (n=237)



6.3 Barrières en motivaties voor gebruik bij niet-autodelers

Het aandeel Nederlanders dat zegt zeker wel open te staan voor het gebruik van autodelen neemt af en het aandeel dat zegt hier zeker niet voor open te staan neemt toe (Figuur 41). Dit lijkt te suggereren dat de houding van Nederlanders ten aanzien van autodelen minder open wordt, maar dat hoeft niet zo te zijn. Deze vraag is namelijk alleen gesteld aan de Nederlanders die momenteel nog geen gebruik hebben gemaakt van autodelen. Van de 10 procent die in 2024 dus aangaf zeker wel open te staan voor autodelen, heeft een deel dit misschien in de afgelopen twee jaar ook wel gedaan. Dit deel heeft dan in 2026 de vraag niet meer gekregen. Met andere woorden: als Nederlanders ook echt doen wat ze in deze vraag aangeven, dan zal de vraag met iedere meting iets ‘negatiever’ worden ingevuld. Dat gezegd hebbende, er is ook geen verschuiving van mensen die er in 2022 niet open voor stonden en nu wel.

Figuur 41: Staat u open voor het gebruik van autodelen, wanneer dat beschikbaar zou zijn in uw omgeving? (n=1.642)



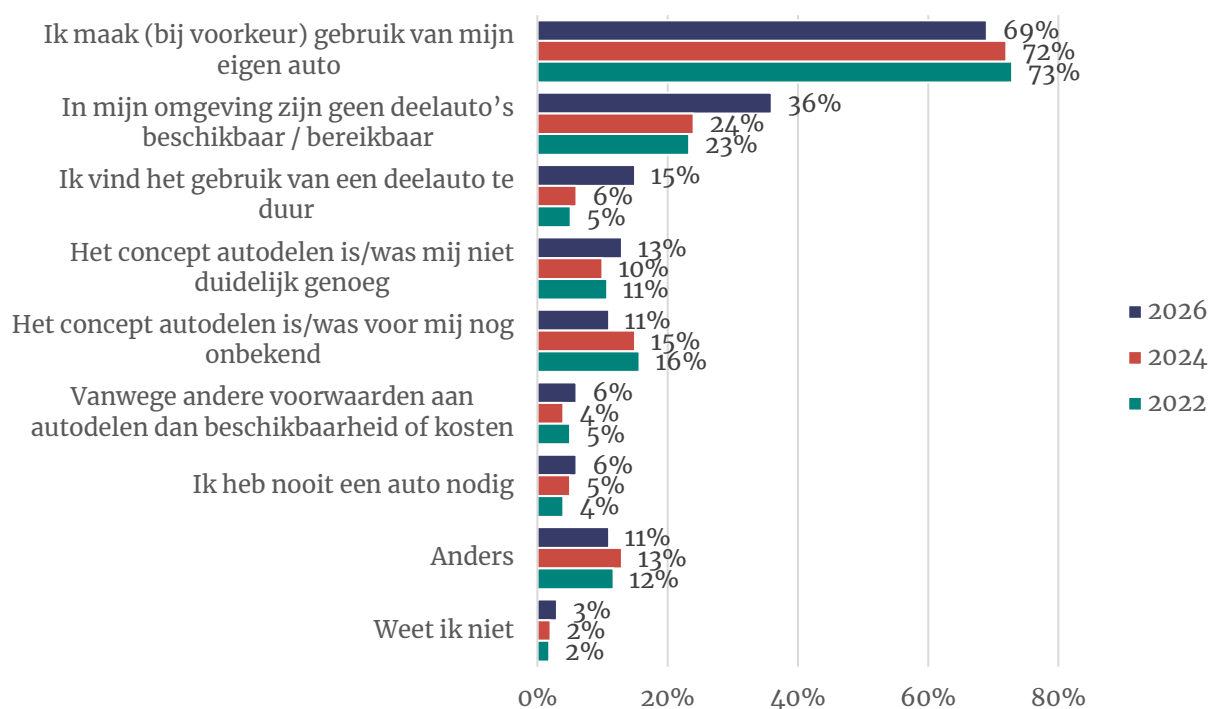
Met name Nederlanders tot 40 jaar en hoger opgeleiden staan in hogere mate open voor het gebruik van autodelen (Tabel 5.5). Deze groepen zijn ook meer bekend met het concept autodelen en hebben het ook vaker al eens gedaan. Datzelfde geldt voor Nederlanders zonder een eigen auto.

Tabel 6.5: Uitsplitsingen ‘Staat u open voor het gebruik van autodelen, wanneer dat beschikbaar zou zijn in uw omgeving?’

	Geslacht		Leeftijd			opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Ze sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Ja, zeker wel	7%	7%	9%	7%	5%	5%	5%	11%	10%	5%	7%	6%	6%
Nu niet, maar in de nabije toekomst (binnen 5 jaar)	16%	17%	21%	14%	14%	12%	15%	20%	19%	15%	18%	17%	11%
Nu niet, maar in de verre toekomst (na 5 jaar) miss	24%	25%	26%	25%	21%	15%	25%	30%	23%	27%	22%	25%	25%
Nee, zeker niet	53%	51%	45%	54%	60%	68%	55%	39%	48%	53%	52%	52%	58%
n (ongewogen)	821	818	381	742	519	395	665	582	311	481	281	412	156
	Inkomen		Autobezit			Woonsituatie			Doelgroep				
	Laag	Modaal	Bovenmo daal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50	
Ja, zeker wel	9%	7%	7%	9%	6%	21%	7%	8%	6%	12%	8%	8%	
Nu niet, maar in de nabije toekomst (binnen 5 jaar)	23%	15%	18%	14%	15%	36%	18%	18%	14%	23%	20%	16%	
Nu niet, maar in de verre toekomst (na 5 jaar) miss	21%	23%	27%	26%	25%	11%	24%	27%	23%	27%	26%	26%	
Nee, zeker niet	47%	55%	48%	52%	54%	33%	52%	47%	57%	37%	46%	51%	
n (ongewogen)	216	469	402	341	1522	92	428	429	763	51	324	201	

De voornaamste reden waarom Nederlanders nog geen gebruik hebben gemaakt van autodelen is omdat zij bij voorkeur hun eigen auto gebruiken (69%) (Figuur 42). Dit percentage is lager dan vorig jaar. Wat ook minder vaak genoemd wordt is dat het concept autodelen nog onbekend is/was. Dit is in lijn met de eerdere resultaten dat de bekendheid van het concept autodelen is toegenomen. De redenen dat er in de omgeving geen deelauto's beschikbaar/bereikbaar zijn of dat het gebruik van een deelauto te duur is, worden juist vaker genoemd dan in de vorige metingen.

Figuur 42: Waarom heeft u nog nooit gebruik gemaakt van autodelen? (n=946)



Jongeren en hoger opgeleiden geven vaker aan dat zij het gebruik van een deelauto te duur vinden (Tabel 5.6). Dat de deelauto niet beschikbaar/bereikbaar is, wordt vaker genoemd als Nederlanders niet in zeer sterk stedelijk gebied wonen. Opvallend is dat Nederlanders met een lager inkomen niet vaker zeggen dat zij de deelauto te duur vinden dan Nederlanders met een hoger inkomen.

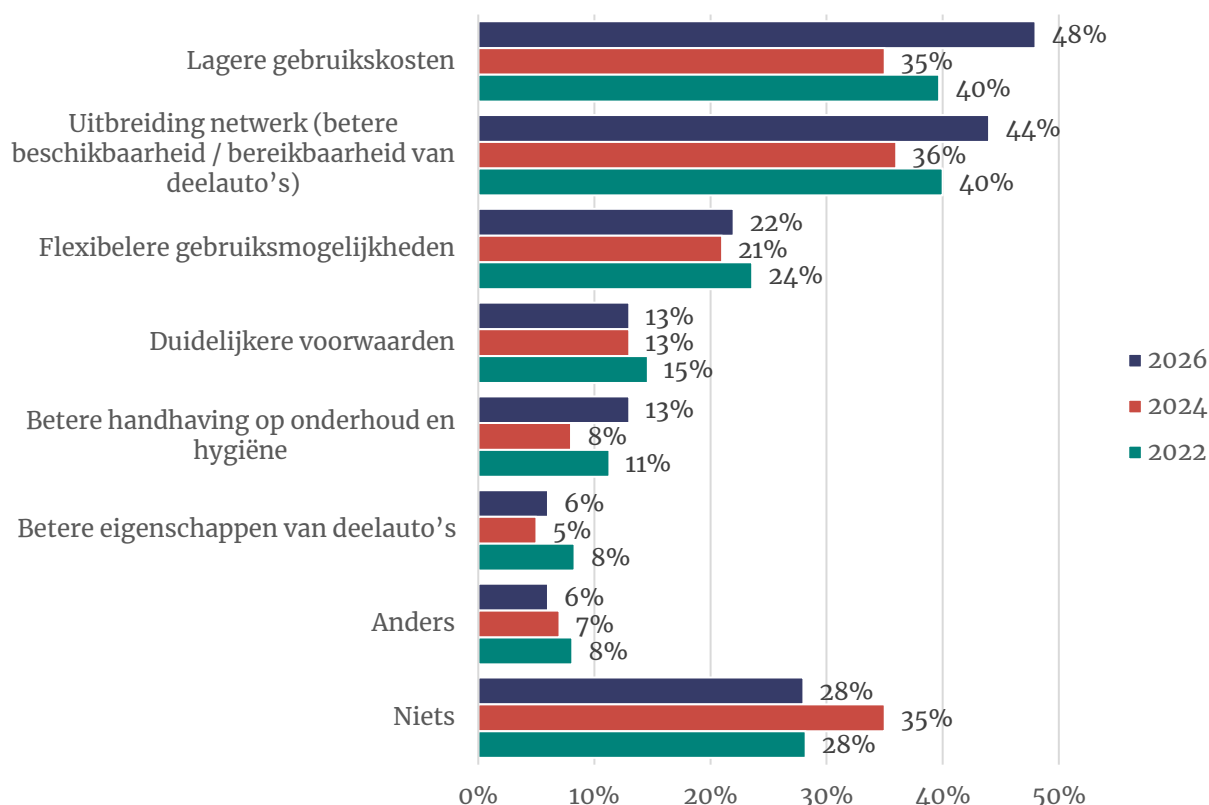
Tabel 6.6: Uitsplitsing ‘Waarom heeft u nog nooit gebruik gemaakt van autodelen?’

	Geslacht		Leeftijd				opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk	
Ik heb nooit een auto nodig	6%	6%	10%	4%	1%	3%	3%	9%	13%	5%	4%	3%	4%	
Ik maak (bij voorkeur) gebruik van mijn eigen auto	71%	67%	64%	71%	74%	70%	68%	69%	71%	69%	71%	65%	70%	
In mijn omgeving zijn geen deelauto's beschikbaar / bereikbaar	34%	38%	34%	34%	44%	39%	38%	33%	10%	25%	46%	59%	50%	
Ik vind het gebruik van een deelauto te duur	15%	14%	19%	14%	8%	9%	13%	18%	22%	16%	14%	11%	7%	
Vanwege andere voorwaarden aan autodelen dan beschikbaarheid of kosten	8%	5%	8%	5%	6%	5%	6%	7%	7%	7%	5%	6%	9%	
Het concept autodelen is/was voor mij nog onbekend	10%	13%	12%	10%	12%	16%	14%	7%	6%	15%	11%	12%	10%	
Het concept autodelen is/was mij niet duidelijk genoeg	13%	13%	13%	11%	15%	15%	13%	12%	10%	19%	10%	11%	5%	
Anders, namelijk...	10%	12%	10%	12%	10%	9%	9%	13%	13%	11%	13%	9%	9%	
Weet ik niet	4%	2%	5%	1%	0%	2%	4%	2%	4%	3%	0%	3%	1%	
n (ongewogen)	470	473	254	427	265	170	364	412	189	279	159	242	77	

	Inkomen		Autobezit		Woonsituatie		Doelgroep					
	Laag	Modaal	Bovenmoedaal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50	
Ik heb nooit een auto nodig	12%	3%	4%	7%	3%	37%	8%	6%	3%	25%	7%	8%
Ik maak (bij voorkeur) gebruik van mijn eigen auto	58%	67%	72%	74%	75%	7%	66%	70%	70%	40%	68%	73%
In mijn omgeving zijn geen deelauto's beschikbaar / bereikbaar	34%	33%	37%	35%	38%	23%	30%	36%	40%	37%	33%	30%
Ik vind het gebruik van een deelauto te duur	20%	14%	12%	16%	13%	25%	16%	17%	12%	26%	19%	16%
Vanwege andere voorwaarden aan autodelen dan beschikbaarheid of kosten	9%	3%	9%	7%	7%	5%	6%	7%	6%	10%	7%	7%
Het concept autodelen is/was voor mij nog onbekend	15%	11%	11%	7%	11%	16%	12%	11%	12%	13%	11%	14%
Het concept autodelen is/was mij niet duidelijk genoeg	18%	12%	15%	7%	12%	20%	15%	11%	11%	19%	12%	8%
Anders, namelijk...	10%	11%	12%	12%	10%	20%	13%	9%	11%	13%	10%	13%
Weet ik niet	4%	5%	1%	0%	3%	3%	2%	5%	1%	11%	5%	0%
n (ongewogen)	131	259	252	198	858	69	245	264	424	38	212	122

Nederlanders die nog geen gebruik hebben gemaakt van autodelen en die hier in principe (misschien) wel voor open staan, is gevraagd wat hen zou kunnen bewegen om wel gebruik te maken van autodelen (Figuur 43). Ongeveer de helft van hen (48%) geeft aan dat lagere gebruikskosten hen zouden kunnen bewegen en een iets kleinere groep (44%) geeft aan dat het netwerk uitgebreid zou moeten worden. Beide antwoorden zijn vaker gegeven dan bij de vorige metingen. Dit komt overeen met de resultaten uit de vorige figuur over de redenen waarom er nog geen gebruik is gemaakt van autodelen. Het aandeel dat zegt dat er niets verbeterd kan worden (28%) is lager dan in 2024 en is weer terug op het niveau van 2022.

Figuur 43: Welke van onderstaande voorwaarden met betrekking tot autodelen zou(den) u kunnen bewegen om wel gebruik te gaan maken van autodelen? (n=946)



Mannen geven meer voorwaarden op dan vrouwen (Tabel 5.7). Zo geven mannen vaker aan dat ze bewogen kunnen worden om wel gebruik te maken van autodelen als de kosten lager zouden zijn, als de deelauto's betere eigenschappen zouden hebben en als er betere handhaving zou zijn op onderhoud en hygiëne. Vrouwen geven vaker aan dat niks hen kan bewegen. Ook hier worden lagere gebruikskosten niet vaker genoemd door Nederlanders met een lager inkomen. Wel noemen die vaker dat de voorwaarden duidelijker moeten zijn.

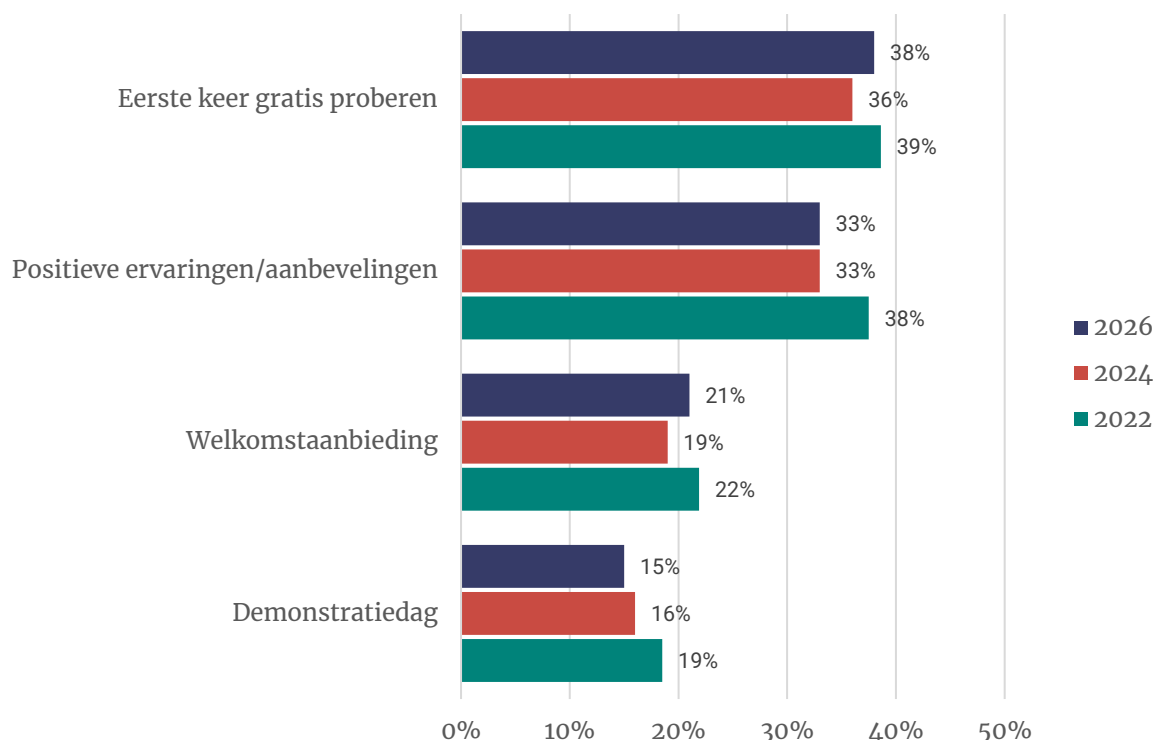
Tabel 6.7: Uitsplitsing ‘Welke van onderstaande voorwaarden met betrekking tot autodelen zou(den) u kunnen bewegen om wel gebruik te gaan maken van autodelen?’

	Geslacht		Leeftijd			Opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Lagere gebruikskosten	53%	43%	57%	45%	38%	42%	49%	50%	54%	52%	46%	44%	35%
Uitbreiding netwerk (betere beschikbaarheid / bereikbaarheid)	46%	41%	43%	45%	43%	38%	42%	47%	30%	41%	52%	51%	47%
Duidelijkere voorwaarden	14%	12%	14%	11%	14%	12%	12%	14%	12%	16%	10%	13%	9%
Flexibelere gebruiksmogelijkheden	23%	21%	22%	24%	16%	16%	23%	22%	24%	24%	20%	20%	15%
Betere eigenschappen van deelauto's	9%	4%	7%	7%	4%	6%	4%	8%	9%	8%	5%	4%	3%
Betere handhaving op onderhoud en hygiëne	15%	10%	14%	11%	14%	13%	12%	14%	12%	11%	21%	12%	6%
Anders, namelijk...	5%	6%	4%	8%	4%	4%	4%	8%	6%	6%	6%	6%	1%
Niets	24%	31%	22%	27%	39%	35%	30%	23%	28%	25%	23%	29%	43%
n (ongewogen)	470	473	254	427	265	170	364	412	189	279	159	242	77

	Inkomen				Autobezit		Woonsituatie		Doelgroep			
	Laag	Modaal	Bovenmodaal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50
Lagere gebruikskosten	58%	47%	47%	48%	47%	56%	48%	52%	45%	56%	58%	54%
Uitbreiding netwerk (betere beschikbaarheid / bereikbaarheid)	42%	42%	41%	52%	45%	34%	39%	46%	45%	41%	43%	40%
Duidelijkere voorwaarden	20%	11%	12%	9%	12%	20%	13%	13%	12%	26%	11%	10%
Flexibelere gebruiksmogelijkheden	24%	24%	17%	21%	22%	16%	24%	19%	21%	19%	23%	23%
Betere eigenschappen van deelauto's	8%	4%	6%	10%	6%	9%	7%	6%	6%	13%	6%	8%
Betere handhaving op onderhoud en hygiëne	15%	12%	14%	12%	13%	11%	12%	14%	13%	18%	13%	10%
Anders, namelijk...	3%	5%	7%	6%	6%	5%	6%	5%	5%	5%	3%	4%
Niets	22%	30%	30%	23%	28%	23%	27%	24%	31%	17%	23%	26%
n (ongewogen)	131	259	252	198	858	69	245	264	424	38	212	122

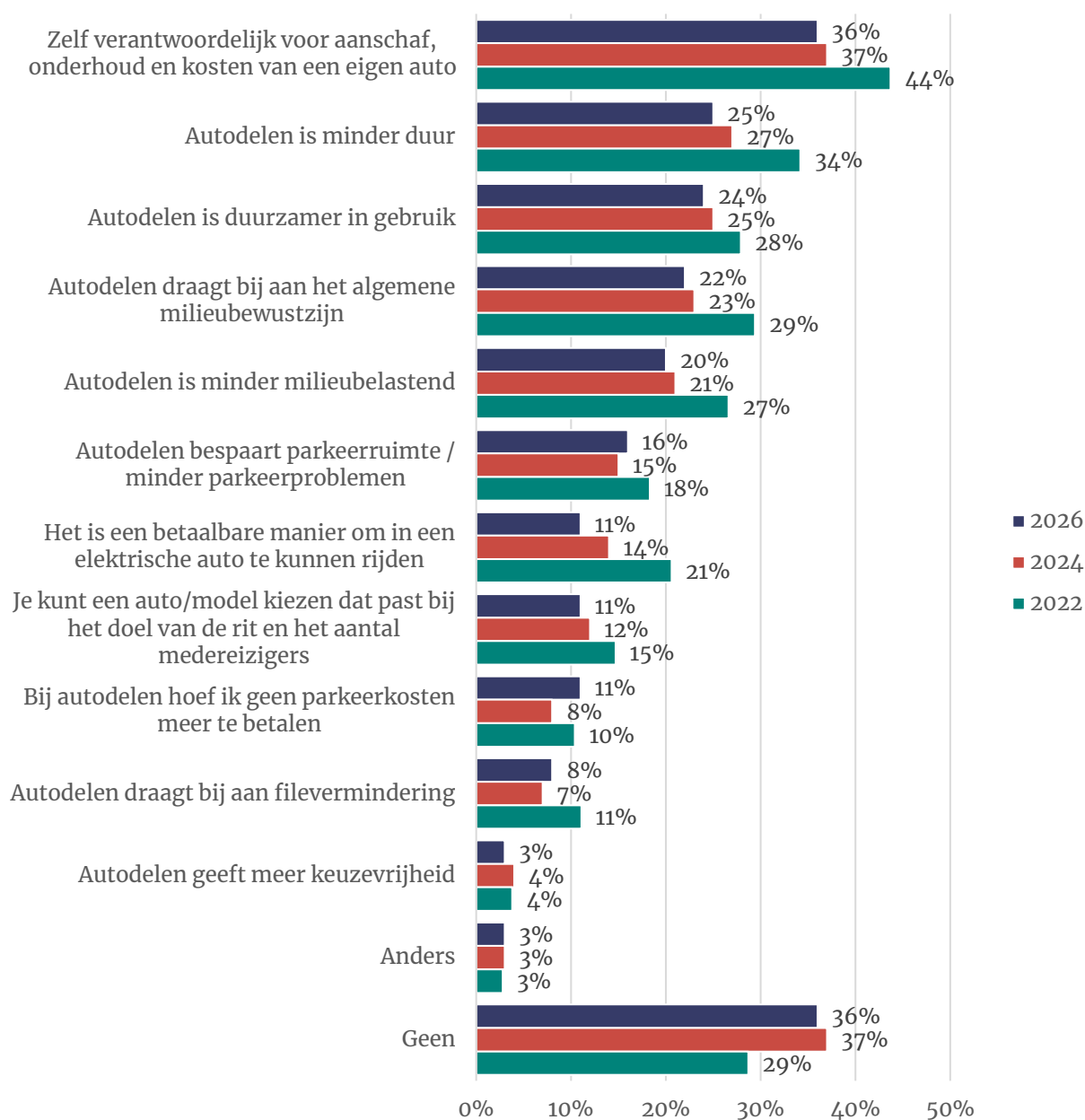
Naast de bovenstaande aspecten om te verbeteren, zijn er ook een paar acties voorgesteld die iemand zouden kunnen overhalen om autodelen eens te proberen (Figuur 44). De meest populaire optie is om het een keer gratis te kunnen proberen (38%). Ook geeft één op de drie (33%) aan dat positieve ervaringen of aanbevelingen hen zouden kunnen overhalen. Een welkomstaanbieding of een demonstratiedag worden minder vaak genoemd. Deze resultaten zijn vergelijkbaar met die van de vorige metingen.

Figuur 44: Wat zou u kunnen overhalen om autodelen eens te proberen? (2026 van boven naar beneden: n=633; n=623; n=617; n=611)



De voornaamste motieven om (eventueel) wel gebruik te maken van autodelen zijn dat je niet zelf verantwoordelijk bent voor aanschaf, onderhoud en kosten van een deelauto (Figuur 45). Dit wordt door iets meer dan één op de drie (36%) genoemd. Een kwart (25%) geeft aan dat een belangrijk motief is dat autodelen minder duur is. Aspecten die met milieu en duurzaamheid te maken hebben worden allemaal door ongeveer één op de vijf genoemd. Dit zijn de motieven dat autodelen duurzamer is in gebruik (24%), bijdraagt aan het algemene milieubewustzijn (22%) en minder milieubelastend is (20%). Voor de meeste motieven geldt dat ze minder vaak worden genoemd dan in 2022. Anderzijds, wordt het antwoord dat er geen belangrijke motieven zijn juist vaker genoemd dan in 2022.

Figuur 45: Wat zijn voor u belangrijke motieven om (eventueel) wel gebruik te maken van autodelen?
(n=2.011)



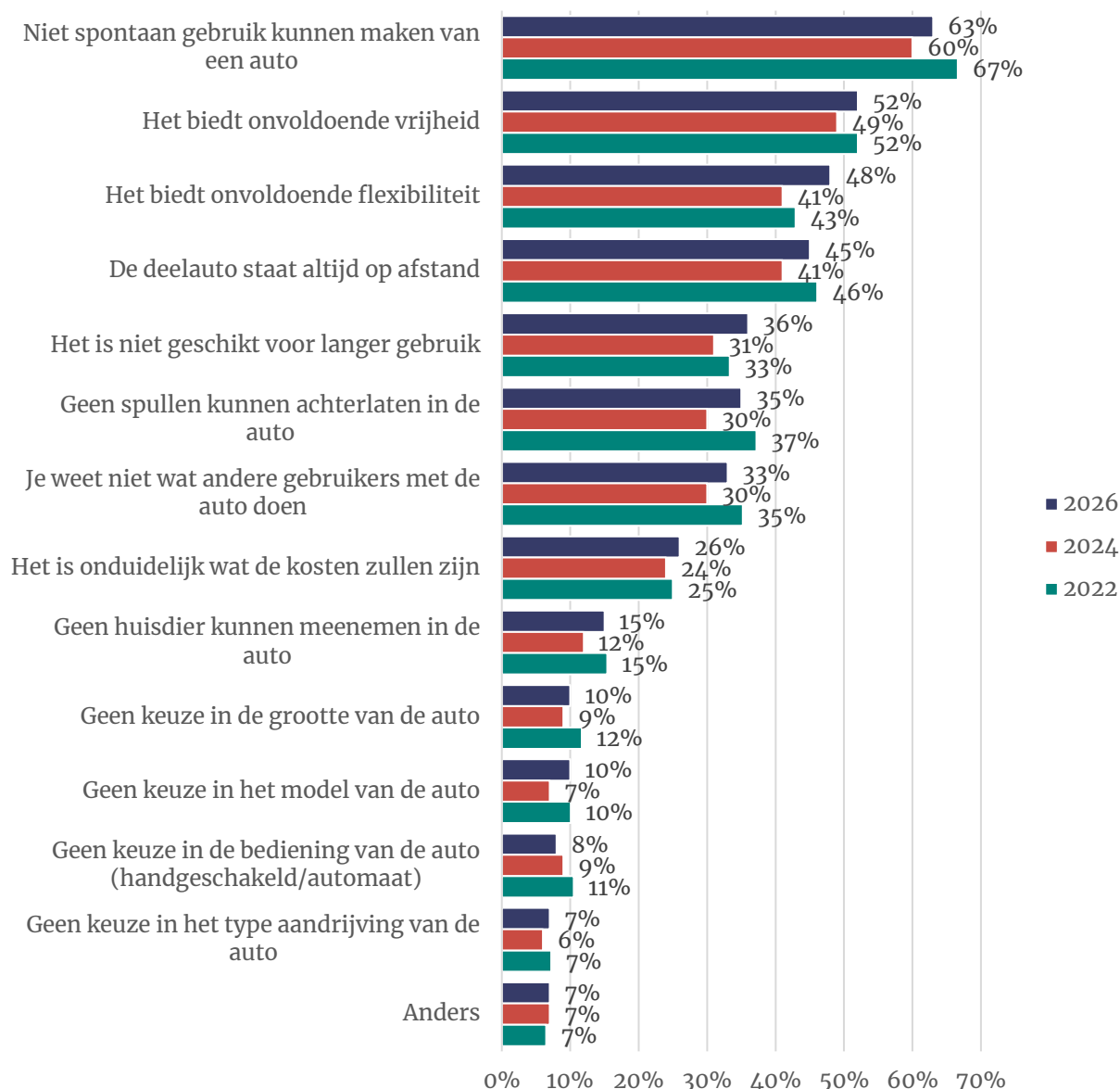
Nederlanders tot 40 jaar, hoger opgeleiden en Nederlanders zonder eigen auto, noemen de meeste motieven vaker dan Nederlanders die ouder zijn dan 40 jaar, lager opgeleiden en Nederlanders met een eigen auto (Tabel 5.8). De aspecten die met het milieu te maken hebben zijn voor vrouwen vaker belangrijke motieven dan voor mannen.

Tabel 6.8: Uitsplitsing ‘Wat zijn voor u belangrijke motieven om (eventueel) wel gebruik te maken van autodelen?’

	Geslacht		Leeftijd					opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+			laag	midden	hoog	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
belangrijke motieven om (eventueel) wel gebruik te maken van autodelen?															
Autodelen is minder duur (kostenbesparend in vergelijking met de aanschaf en...	24%	26%	28%	26%	20%			17%	23%	32%	27%	26%	27%	22%	23%
Bij autodelen hoeft ik geen parkeerkosten (parkeervergunning of gehuurde par...	11%	10%	15%	9%	7%			6%	10%	14%	19%	9%	11%	7%	4%
Je bent niet zelf verantwoordelijk voor aanschaf, onderhoud en kosten van een...	33%	38%	43%	32%	31%			29%	32%	44%	42%	35%	33%	32%	37%
Autodelen is duurzamer in gebruik	23%	25%	26%	25%	20%			15%	16%	38%	27%	23%	25%	25%	17%
Autodelen is minder milieubelastend (minder uitstoot)	18%	23%	21%	20%	20%			13%	13%	32%	22%	21%	20%	20%	14%
Autodelen draagt bij aan het algemene milieubewustzijn	18%	25%	21%	23%	21%			13%	15%	34%	25%	24%	21%	19%	13%
Door autodelen wordt parkeerruimte bespaard / zullen er minder parkeerprobi...	16%	15%	17%	16%	14%			10%	13%	22%	20%	17%	20%	10%	10%
Autodelen draagt bij aan filevermindering	8%	8%	9%	8%	8%			7%	8%	9%	7%	10%	8%	8%	6%
Autodelen geeft meer keuzevrijheid	3%	3%	4%	3%	1%			2%	3%	3%	4%	3%	5%	2%	1%
Je kunt een auto/model kiezen dat past bij het doel van de rit en het aantal me...	11%	10%	12%	12%	7%			7%	8%	15%	14%	13%	9%	8%	6%
Het is een betaalbare manier om in een elektrische auto te kunnen rijden	12%	9%	13%	9%	11%			7%	10%	14%	15%	11%	10%	9%	9%
Anders, namelijk...	3%	4%	3%	3%	4%			3%	3%	4%	4%	4%	3%	3%	4%
Geen	37%	35%	29%	37%	44%			51%	42%	21%	29%	35%	38%	39%	44%
n (ongewogen)	1006	998	499	910	602			459	783	769	429	587	331	483	180
	Inkomen				Autobezit		Woonsituatie			Doelgroep					
	Laag	Modaal	Bovenmoedaal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50			
Autodelen is minder duur (kostenbesparend in vergelijking met de aanschaf en...	26%	21%	29%	30%	24%	32%	25%	29%	22%	34%	27%	28%			
Bij autodelen hoeft ik geen parkeerkosten (parkeervergunning of gehuurde par...	12%	11%	10%	12%	10%	14%	13%	11%	10%	23%	14%	10%			
Je bent niet zelf verantwoordelijk voor aanschaf, onderhoud en kosten van een...	31%	37%	38%	39%	35%	47%	38%	37%	34%	39%	43%	32%			
Autodelen is duurzamer in gebruik	21%	20%	28%	30%	23%	34%	23%	25%	23%	22%	27%	27%			
Autodelen is minder milieubelastend (minder uitstoot)	16%	18%	22%	25%	19%	31%	21%	19%	20%	31%	19%	24%			
Autodelen draagt bij aan het algemene milieubewustzijn	16%	19%	26%	27%	21%	28%	22%	21%	22%	17%	21%	24%			
Door autodelen wordt parkeerruimte bespaard / zullen er minder parkeerprobi...	19%	15%	16%	18%	15%	22%	20%	14%	14%	12%	18%	15%			
Autodelen draagt bij aan filevermindering	8%	9%	9%	7%	8%	14%	10%	7%	8%	9%	10%	7%			
Autodelen geeft meer keuzevrijheid	6%	2%	1%	4%	2%	7%	3%	5%	1%	13%	3%	5%			
Je kunt een auto/model kiezen dat past bij het doel van de rit en het aantal me...	9%	10%	12%	13%	10%	16%	11%	12%	9%	9%	12%	9%			
Het is een betaalbare manier om in een elektrische auto te kunnen rijden	11%	11%	12%	10%	10%	16%	13%	10%	10%	14%	13%	9%			
Anders, namelijk...	4%	3%	4%	3%	3%	5%	4%	3%	3%	9%	3%	4%			
Geen	38%	39%	32%	27%	37%	22%	36%	31%	40%	19%	31%	31%			
n (ongewogen)	274	560	502	422	1817	156	546	520	912	61	432	251			

Het belangrijkste motief om juist geen gebruik te maken van autodelen is dat je niet spontaan gebruik kunt maken van een auto (Figuur 46). Dit wordt door meer dan zes op de tien Nederlanders genoemd (63%). Dat de auto onvoldoende vrijheid en flexibiliteit biedt, wordt hierna het vaakst genoemd. Deze aspecten lijken op elkaar en hebben allemaal te maken met de voordelen van een eigen auto voor de deur hebben staan in plaats van een deelauto. De voorkeur voor het gebruik van de eigen auto was ook de meest genoemde reden dat mensen (nog) nooit gebruik hebben gemaakt van een deelauto. Voor veel van de motieven geldt dat deze in 2026 vaker worden genoemd dan in 2024, maar wel even vaak als in 2022.

Figuur 46: Wat zijn voor u belangrijke motieven om (eventueel) geen gebruik te maken van autodelen?
(n=2.011)



Waar in Tabel 5.8 Nederlanders zonder een eigen auto vaker motieven noemen om wel gebruik te maken van autodelen, noemen Nederlanders met een eigen auto juist vaker motieven om er geen gebruik van te maken (Tabel 5.9). Het ligt voor de hand dat de groep die beter bekend is met autodelen en hier positiever tegenover staat, ook meer motieven zou kunnen noemen om van autodelen gebruik te maken terwijl de groep die er minder positief tegenover staat meer motieven kan noemen om het niet te doen. Echter, dan zouden we verwachten dat met name ouderen en lager opgeleiden ook meer motieven zouden noemen om geen gebruik te maken van autodelen dan jongeren en hoger opgeleiden. We zien dat het nu juist ook de jongeren en hoger opgeleiden zijn die vaker motieven noemen om geen gebruik te maken van autodelen. Dit suggereert dat een hogere mate van bekendheid met autodelen zowel kan leiden tot meer kennis van motieven om het wel te doen als tot meer kennis van motieven om het niet te doen. Zowel de voordelen als de nadelen worden bekender.

Tabel 6.9: Uitsplitsing ‘Wat zijn voor u belangrijke motieven om (eventueel) geen gebruik te maken van autodelen?’

	Geslacht		Leeftijd			opleiding			Stedelijkheid				
	Man	Vrouw	18 t/m 39	40 t/m 64	65+	laag	midden	hoog	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Je kunt niet spontaan gebruik maken van een auto	61%	65%	65%	62%	61%	59%	63%	65%	57%	67%	60%	65%	65%
Het biedt onvoldoende vrijheid	52%	51%	51%	54%	48%	48%	53%	52%	46%	53%	49%	57%	53%
Het biedt onvoldoende flexibiliteit	48%	47%	54%	48%	38%	36%	50%	52%	44%	50%	41%	53%	49%
De deelauto staat altijd op afstand	44%	46%	50%	44%	40%	37%	44%	51%	41%	48%	44%	45%	47%
Je kunt geen spullen achterlaten in de auto	35%	35%	42%	34%	28%	28%	37%	38%	35%	36%	35%	37%	29%
Je kunt geen huisdier meenemen in de auto	13%	17%	16%	15%	12%	14%	15%	15%	13%	16%	13%	16%	14%
Je hebt geen keuze in het model van de auto	13%	6%	9%	11%	9%	7%	10%	11%	9%	10%	12%	10%	6%
Je hebt geen keuze in de grootte van de auto	13%	7%	9%	13%	8%	9%	10%	11%	12%	10%	12%	10%	7%
Je hebt geen keuze in de bediening van de auto (handgeschakeld of automaat)	8%	9%	8%	8%	10%	9%	9%	8%	6%	8%	10%	10%	7%
Je hebt geen keuze in het type aandrijving van de auto (bijv. benzine of elektrisch)	9%	6%	7%	7%	7%	6%	7%	8%	7%	6%	9%	7%	8%
Het is onduidelijk wat de kosten zullen zijn	27%	26%	34%	25%	18%	20%	27%	29%	28%	27%	24%	28%	18%
Je weet niet wat andere gebruikers met de auto doen	33%	32%	38%	32%	26%	28%	35%	33%	30%	37%	32%	33%	26%
Het is niet geschikt voor langer gebruik	41%	31%	44%	36%	25%	26%	34%	44%	43%	36%	32%	34%	32%
Anders, namelijk...	8%	7%	6%	9%	7%	6%	6%	9%	9%	8%	8%	6%	8%
Geen	11%	10%	9%	10%	15%	18%	12%	5%	12%	8%	13%	11%	12%
n (ongewogen)	1006	998	499	910	602	459	783	769	429	587	331	483	180

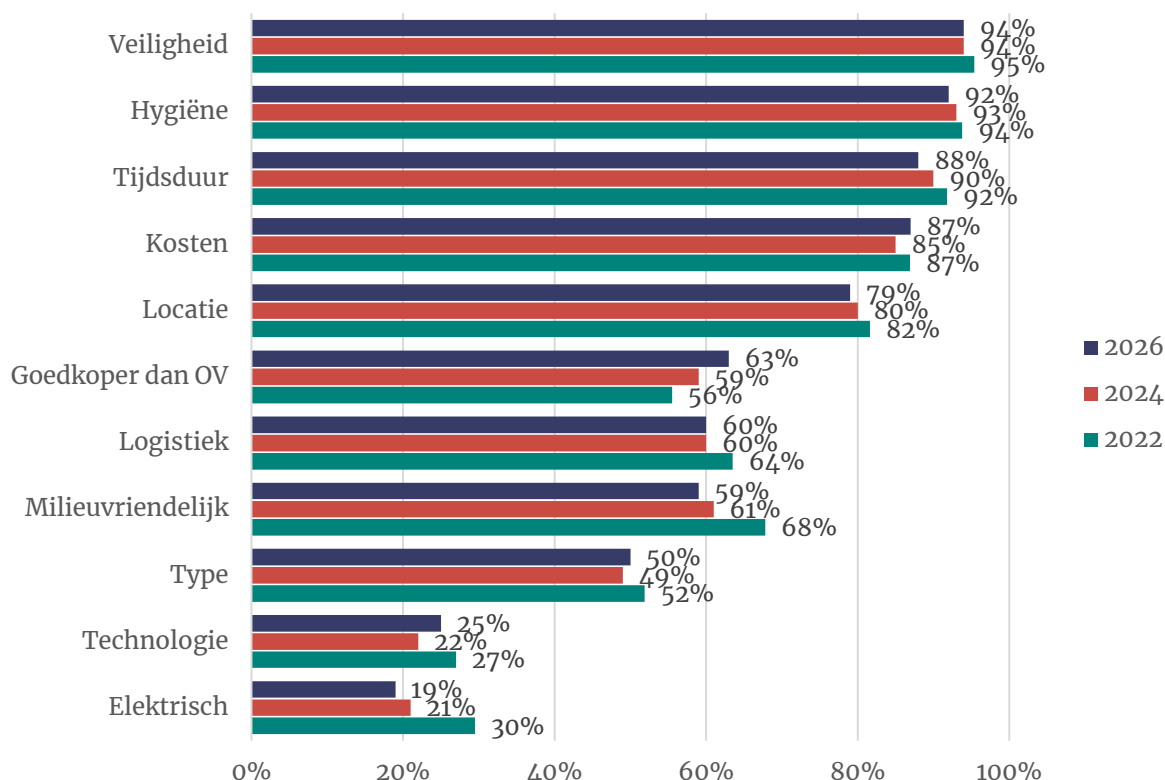
	Inkomen			Autobezit		Woonsituatie			Doelgroep			
	Laag	Modaal	Bovenmodaal	Hoog	Wel auto	Geen auto	Alleen	Alleen / samen met kinderen	Samen zonder kinderen	20-25	26-39	40-50
Je kunt niet spontaan gebruik maken van een auto	59%	64%	65%	64%	65%	38%	60%	66%	63%	68%	65%	64%
Het biedt onvoldoende vrijheid	46%	49%	52%	56%	54%	24%	51%	51%	53%	51%	51%	52%
Het biedt onvoldoende flexibiliteit	44%	45%	50%	50%	50%	22%	49%	51%	44%	51%	55%	45%
De deelauto staat altijd op afstand	44%	42%	48%	48%	46%	28%	44%	50%	43%	55%	49%	41%
Je kunt geen spullen achterlaten in de auto	37%	34%	35%	35%	37%	18%	35%	39%	33%	43%	41%	40%
Je kunt geen huisdier meenemen in de auto	25%	13%	15%	11%	15%	10%	14%	14%	17%	17%	16%	15%
Je hebt geen keuze in het model van de auto	5%	8%	11%	13%	10%	4%	10%	11%	9%	9%	9%	9%
Je hebt geen keuze in de grootte van de auto	8%	8%	11%	13%	11%	6%	9%	12%	10%	7%	9%	12%
Je hebt geen keuze in de bediening van de auto (handgeschakeld of automaat)	7%	9%	7%	7%	9%	5%	10%	7%	8%	10%	8%	7%
Je hebt geen keuze in het type aandrijving van de auto (bijv. benzine of elektrisch)	7%	5%	7%	9%	8%	3%	7%	8%	7%	10%	7%	6%
Het is onduidelijk wat de kosten zullen zijn	34%	25%	27%	25%	26%	29%	31%	27%	22%	37%	33%	26%
Je weet niet wat andere gebruikers met de auto doen	35%	29%	35%	32%	34%	23%	33%	35%	31%	47%	37%	37%
Het is niet geschikt voor langer gebruik	32%	30%	42%	42%	36%	33%	36%	39%	35%	36%	44%	41%
Anders, namelijk...	9%	6%	8%	9%	7%	12%	9%	6%	7%	5%	6%	11%
Geen	15%	12%	9%	6%	10%	20%	11%	10%	10%	10%	8%	7%
n (ongewogen)	274	560	502	422	1817	156	546	520	912	61	432	251

6.4 Belangrijke aspecten van deelmobiliteit

We hebben respondenten een lijst aspecten voorgelegd met de vraag hoe belangrijk zij die vinden (Figuur 47). Bijna iedereen noemt veiligheid (94%), hygiëne (92%), tijdsduur (88%) en kosten (87%) als (zeer) belangrijk. Deze aspecten kunnen gezien worden als voorwaardelijk. Als een deelauto immers niet veilig is, dan zal niemand er gebruik van willen maken, ongeacht of het snel en goedkoop is. Datzelfde geldt voor hygiëne, tijdsduur en kosten. Als het te vies is, het je niet op tijd op je bestemming brengt of te duur is om te betalen, dan heeft het geen zin om met een deelauto te reizen. Dit geldt in iets mindere mate voor locatie (79%).

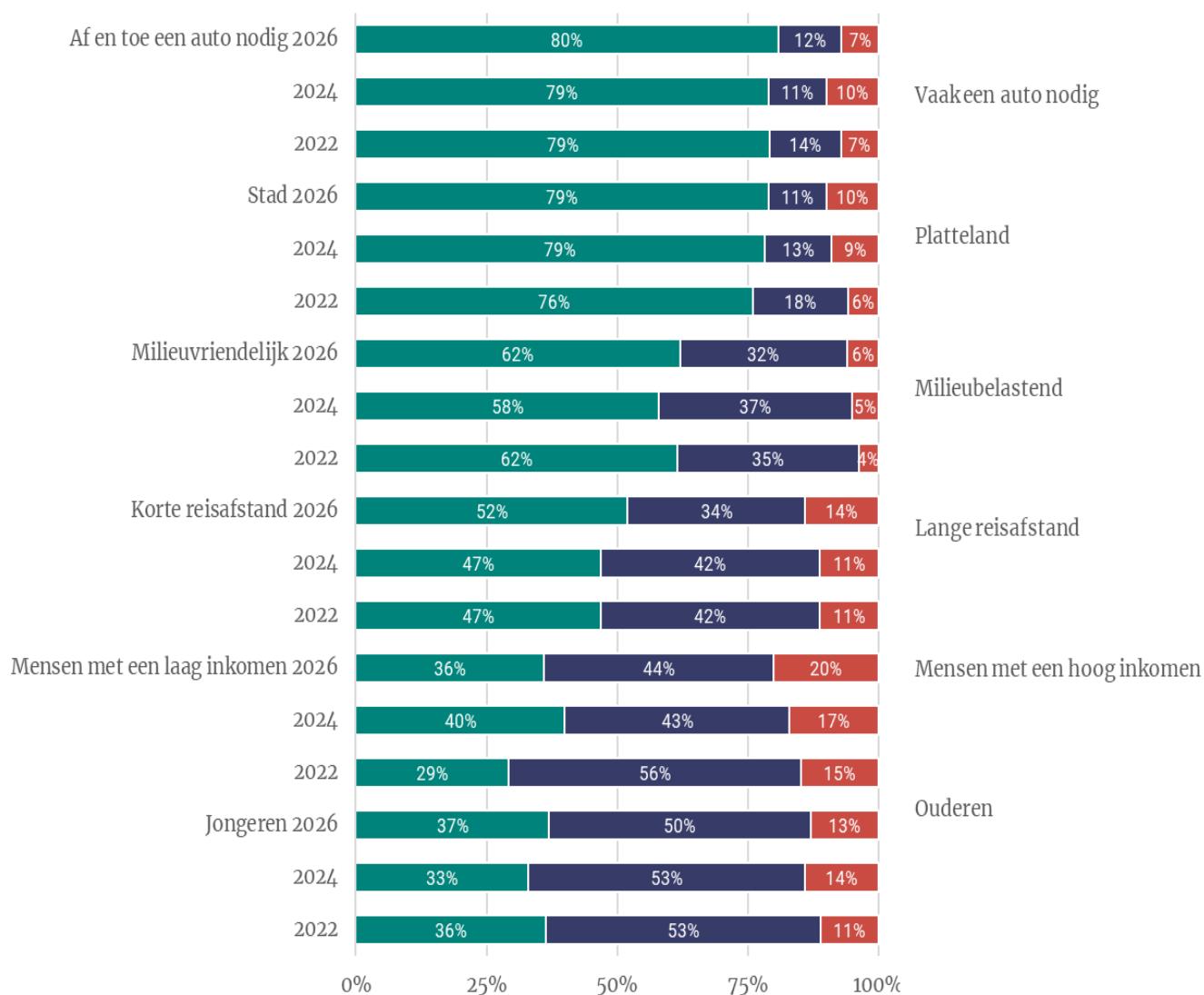
Het aspect dat de deelauto goedkoper moet zijn dan het openbaar vervoer, is dit jaar gestegen ten opzichte van 2022. In hoofdstuk 2 was te lezen dat Nederlanders in 2026 meer gebruik maken van het openbaar vervoer dan in 2022. Deze toenemende voorkeur om met het openbaar vervoer te reizen kan er dus voor zorgen dat het voor deelauto's belangrijker wordt om een financieel voordeel te bieden ten opzichte van het openbaar vervoer. Het aspect van duurzaamheid neemt in belang af. Zowel het aspect milieuvriendelijkheid als dat de deelauto elektrisch is, is in 2026 afgenomen ten opzichte van 2022.

Figuur 47: Kunt u van de onderstaande elementen ten aanzien van autodelen aangeven hoe belangrijk u die vindt? (% (zeer) belangrijk) (2026 van boven naar beneden: n=1.896; n=1.899; n=1.850; n=1.861; n=1.854; n=1.825; n=1.811; n=1.866; n=1.831; n=1.860; n=1.822)



Autodelen wordt, net als in 2024 en 2022, vooral gezien als iets voor mensen die af en toe een auto nodig hebben maar niet vaak (Figuur 48). Ook wordt het gezien als iets wat meer voor de stad is dan voor het platteland, wat meer milieuvriendelijk dan milieubelastend is en als iets dat meer geschikt is voor de korte afstand dan de lange afstand. Autodelen wordt nog iets meer gezien als iets voor mensen met een lager inkomen en voor jongeren dan als iets voor mensen met een hoger inkomen en voor ouderen. Het grootste deel van de Nederlanders vindt autodelen niet bij een specifiek inkomen of een specifieke leeftijdsgroep passen. Er zijn geen duidelijke verschuiving naar de ene of de andere kant op een van de aspecten zichtbaar ten opzichte van de vorige metingen. Wel neemt het aandeel dat neutraal is af ten opzichte van 2022. Zo zien Nederlanders een deelauto vaker als iets voor mensen met een lager inkomen dan in 2022, maar ook vaker als juist iets voor mensen met een hoger inkomen dan in 2022. Het kan zijn dat het beeld over deelauto's door de jaren heen meer gepolariseerd is geworden, maar een meer voor de hand liggende verklaring is dat er in 2022 nog een lagere bekendheid was en mensen daarom dus in mindere mate een beeld hadden over waar autodelen nou bij past. In hoofdstuk 3 was te lezen dat de bekendheid toeneemt, wat er dus ook voor kan zorgen dat de mening die Nederlanders hebben over autodelen steeds meer uitgesproken wordt, ongeacht naar welke kant.

Figuur 48: Kunt u bij de onderstaande tegenstellingen aangeven waar u autodelen meer bij vindt passen?
(n=2.011)

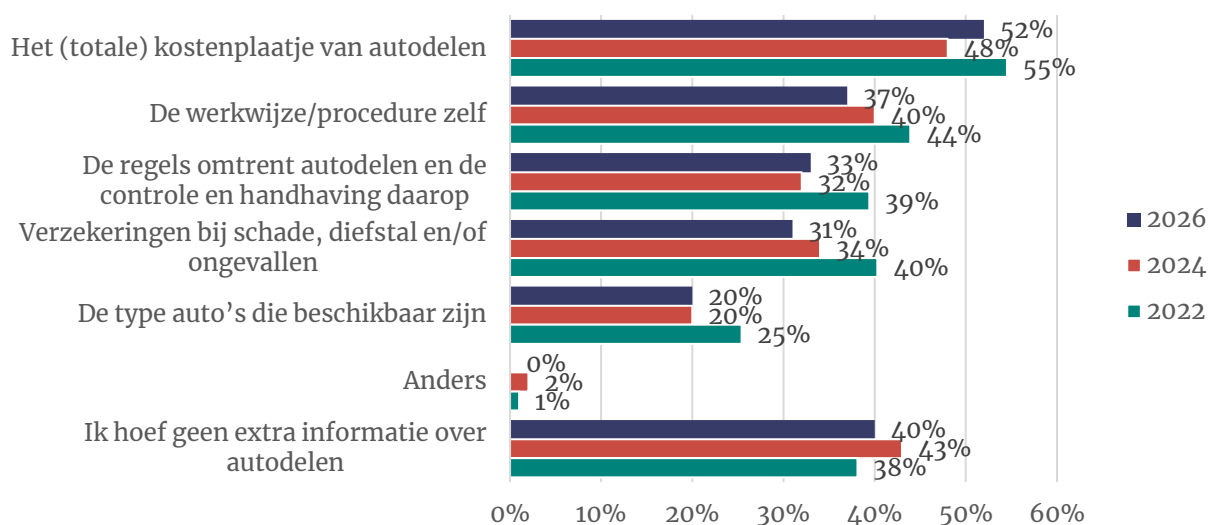


7 Informatie en communicatie

Het laatste hoofdstuk gaat over de informatiebehoefte.

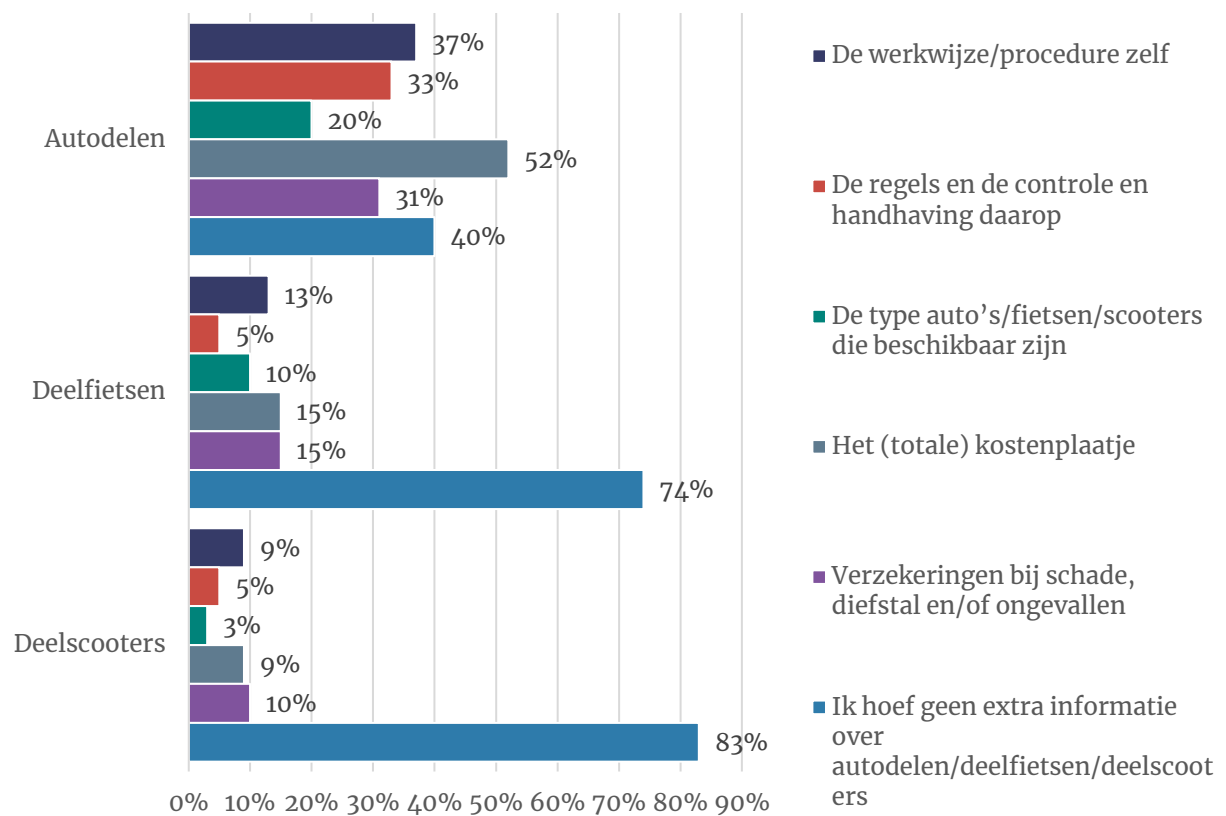
Respondenten die aangaven in principe wel open te staan voor autodelen, is gevraagd of zij nog meer informatie zouden willen (Figuur 49). Ongeveer de helft (52%) geeft aan dat ze meer informatie zouden willen over het totale kostenplaatje van autodelen. Ieder onderwerp wordt ongeveer even vaak genoemd als in 2024 en minder vaak dan in 2022. De vermindering in informatiebehoefte kan komen doordat de bekendheid met het onderwerp is toegenomen, zoals te zien in hoofdstuk 3.

Figuur 49: Waarover zou u graag meer informatie willen omtrent autodelen? (n=218)



Voor deelfietsen en deelscooters geeft het overgrote merendeel aan geen extra informatie te hoeven ontvangen (Figuur 50).

Figuur 50: Waarover zou u graag meer informatie willen? (n=218; n=310; n=297)



Contactgegevens

Ipsos I&O

Zuiderval 70
7543 EZ Enschede
053 - 200 52 00

Amstelveenseweg 760
1081 JK Amsterdam
020 - 607 07 07

Ericssonstraat 2
5121 ML Rijen
020-607 07 07

