



De waarde van deelmobiliteit

Een inventarisatieonderzoek naar de maatschappelijke baten van deelmodaliteiten

START

NATUURLIJK!
DEELMOBILITEIT

ECORYS 

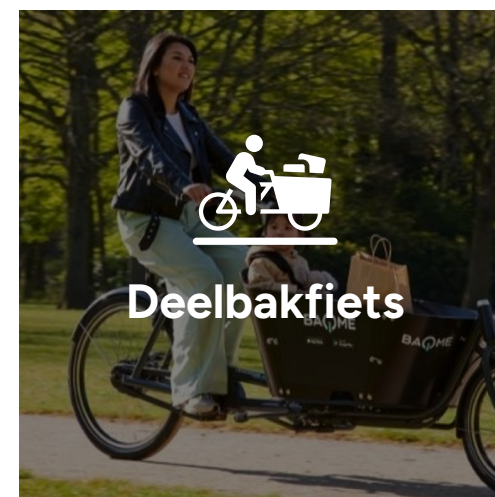
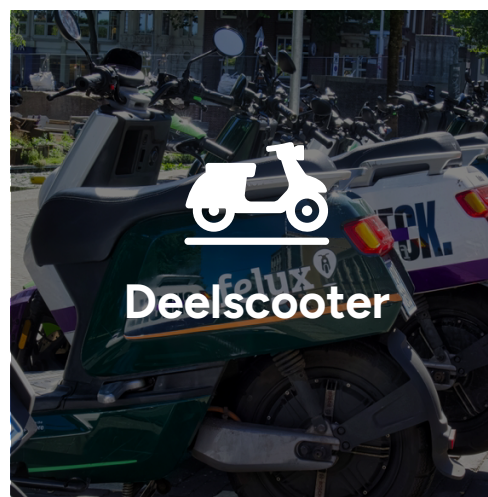
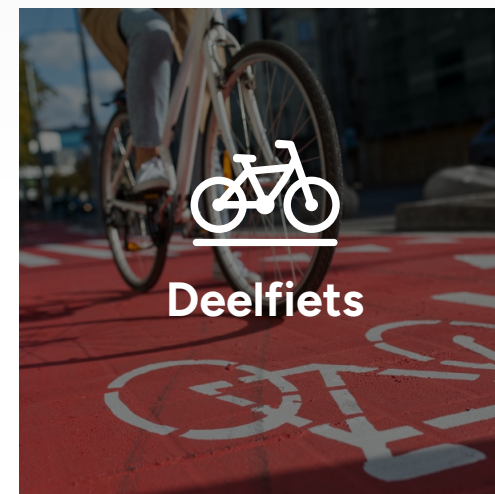
Introductie

Dit document toont de kernboodschap van een uitgevoerd inventarisatieonderzoek naar de maatschappelijke baten van deelmodaliteiten in 2025. Voor lezers met behoefte aan meer diepgang suggereren we actief gebruik te maken van de achterliggende "factsheets" en de daaraan gekoppelde uitgebreide bronnenlijst.

Dit document heeft als doel om input te leveren voor de bredere discussie over de bijdrage van deelmobiliteit "aan maatschappelijke doelen" passende bij de specifieke rol die elk type deelmobiliteit heeft in het vervoerssysteem. Dit binnen de context van het bereikbaar en leefbaar houden van steden die door verdichting in toenemende mate autoluw worden.

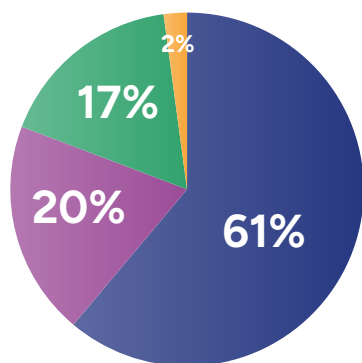
[Wat is de waarde van deelmobiliteit?](#)

De maatschappelijke baten zijn opgesteld aan de hand van de beschikbare bronnen en bijbehorende kengetallen. De mate van diepgang in de onderzochte kengetallen verschilt per deelmodaliteit. Zo is voor de deelscooter er recent een uitgebreide studie afgerond, met kengetallen voor deze studie.



Deelmobiliteit biedt een grote variatie aan flexibele vervoersopties

De kracht van deelmobiliteit zit in de vele verschijningsvormen en hun specifieke use cases, die samen - met wandelen, fietsen en het OV - een alternatief kunnen bieden voor het gebruik (en bezit) van het eigen voertuig. Overheden zien deelmobiliteit als een waardevol alternatief voor verplaatsingen die niet met eigen vervoer kunnen worden gemaakt. Dit geldt bijvoorbeeld voor mensen die geen auto bezitten, of voor situaties waarin het gebruik van een eigen auto niet mogelijk, wenselijk of haalbaar is. Of naar locaties reizen waar het eigen voertuig niet of slechts beperkt geplaatst kan worden (zoals OV-stations). Voor deze reizigers maakt een netwerk van verschillende deelmodaliteiten het mogelijk om toch te reizen.



43.500
deelvoertuigen in
in 2024



Deelauto

Biedt mogelijkheden voor langere afstanden naar een bestemming (recreatief of zakelijk).



Deelscooter

Geeft een snelle optie voor bestemmingsreizen op kortere afstanden.



Deelfiets

Vult het OV-netwerk aan en zorgt voor een passend vervoersmiddel voor de first- en last-mile voor reizigers.



Deelbakfiets

Biedt een (extra) reismogelijkheid voor verplaatsingen in de stad met gelijke gebruiksdoelen als een (deel)auto voor de binnenstedelijke ritten.



Deelauto

Het huidige aanbod aan deelauto's biedt een mobiliteitsoplossing in vele variaties om vooral direct op de bestemming aan te komen en daarbij langere afstanden te overbruggen.

- Er zijn **16 aanbieders** en in elke gemeente in Nederland zijn deelauto's actief, waarvan in **189 gemeenten** een B2C deelauto aanwezig is.¹
- Er waren eind 2024 circa **7.460 deelauto's** in Nederland.¹
- Het gemiddeld aantal verhueringen per dag per deelauto is niet bekend.
- **50% van de vloot van deelauto's is elektrisch.**²
- Er is een **aanbod van flexibele keuzes** voor automodellen per rit (groot vs. klein, elektrisch vs. niet elektrisch, free floating / back to many, station based / round trip, etc.)
- De deelauto is overwegend een **vervoersmiddel voor de 'opstap'** en niet voor de overstap.
 - o ½ particuliere trips met de deelauto zijn **meer dan 30 km**⁴
 - o ½ zakelijke trips met de deelauto zijn **meer dan 43 km**⁴

Maatschappelijke baten deelauto



Leefbaarheid⁴

Bespaart 30 – 111 m²
aan publieke ruimte per deelauto

€ 322 - € 1.191

vrijgespeelde waarde bij invulling voor meer groen in de stad



Vervoersarmoede⁶

36% van ritten
was niet gemaakt zonder deelauto

Inclusiever door lagere kosten (onder 10.000 kilometer goedkoper dan eigen auto⁶), met als voorwaarde (bezit van een rijbewijs)



Duurzaamheid⁶

Bespaart 150 – 219 kg CO₂
per jaar per autodeler

€ 27 - € 39

vermeden uitstoot per deelauto per jaar



Verkeersveiligheid

Er is **weinig tot geen onderzoek** gedaan naar de effecten van autodelen op de verkeersveiligheid. Het effect van deel-mobiliteit op verkeersveiligheid vraagt daarom om nader onderzoek



Gezondheid

Er zijn **geen inzichten** gevonden over de (directe) gezondheidseffecten van autodelen, maar de verwachting is een positief effect.



Bereikbaarheid^{3,5}

36% van de ritten
vervangt een prive-autorit

20% minder autokilometers
door deelautogebruikers

1. CROW, Staat van de deelmobiliteit 2024.

2. Autodelen.info

3. CE Delft, Top 10 instrumenten ter stimulering van deelmobiliteit, 2024.

4. Gemeente Amsterdam, Rapport, Ruimte voor en door deelauto's, 2023.

5. KIM, Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effecten en potentie, 2021.

6. KIM, Deelautogebruik in Nederland: Omvang, motieven, effecten en potentie, 2015.

7. Ipsos, Landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit, 2024.

8. IenW, Smart Mobility Monitor, 2025.



Deelfiets

De toenemende beschikbaarheid van deelfietsen zorgt ervoor dat het maken van een ketenreis aantrekkelijker wordt als alternatief voor het gebruik van de eigen auto.

- Er zijn **17 aanbieders**, met een aanbod in **215 gemeenten**. Vooral in grote gemeenten, maar ook goed vertegenwoordigd in kleinere gemeenten.²
- Er waren eind 2024 circa **26.500 deelfietsen** in Nederland, waarvan **70-80% een OV-fiets**.²
- Ongeveer **15% van de vloot is elektrisch**.²
- Het gemiddeld aantal verhueringen per dag per deelfiets is 1,08.²
- De grote meerderheid van deze deelfietsverhueringen vindt plaats in **zeer sterk stedelijke gemeenten** en die trend neemt sterk toe.²
- De deelfiets wordt voornamelijk **vooraf gecombineerd** met een ander vervoersmiddel.⁵
- Daarnaast wordt de deelfiets met name gebruikt voor **kortere (binnenstedelijke ritten)** en een **(e)deelfiets voor langere ritten**.⁶
- Meer dan **40% van alle ritten** met de reguliere deelfiets is onder de **twee kilometer**.³

Maatschappelijke baten deelfiets



Leefbaarheid³

Bespaart 0,2 – 1,4 m²

aan publieke ruimte per deelfiets

€ 2 – € 15

vrijgespeelde waarde bij invulling voor meer groen in de stad

1 deelfiets in een stationsgebied vervangt 2 tot 9 private fietsritten per dag



Duurzaamheid⁷

Bespaart 0,6 – 3,5 kg CO₂

per deelfiets per jaar

€ 2 - € 10

vermeden uitstoot per deelfiets per jaar



Gezondheid

Verwachting is **positief** door extra beweging

Geen effect bij vervanging van gewone fietstrip



Vervoersarmoede⁵

13% van gebruikers

had reis niet gemaakt zonder deelfiets

Inclusiever voor mensen zonder auto of rijbewijs



Verkeersveiligheid

Het effect op de verkeersveiligheid is context afhankelijk en vraagt om nader onderzoek



Bereikbaarheid¹

Verhoogt bereikbaarheid, o.a. als last-mile oplossing

10% van gereden kilometers

zou, als de deelfiets niet beschikbaar zou zijn, ingevuld worden door ritten met een private auto

1. CE Delft, Top 10 instrumenten ter stimulering van deelmobiliteit, 2024.
2. CROW, Staat van de deelmobiliteit 2024.
3. Eindrapport: Naar een stedelijk deelfietssysteem in Eindhoven, 2025.
4. TML, Welke toekomst voor de Brusselse openbare dienst van deelfietsen? 2024.
5. Ipsos, Landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit, 2024.
6. Gemeente Amsterdam, Rapportage Deelfiets 2024, 2025.
7. Rijkswaterstaat, Factsheet deelfietsen.



Deelscooter

De deelscooter geeft een snelle optie voor bestemmingsreizen met kortere afstanden en wordt vooral gebruikt door millennials, studenten, toeristen, expats, freelancers en forenzen.

- Er zijn **2 aanbieders**, met een aanbod in **29 steden** in Nederland.¹
- Er waren eind 2024 circa **8.600 deelscooters** in Nederland.¹
- Het gemiddeld aantal verhueringen per dag per deelscooter is 2,43.²
- Aanbieders van deelscooters richten hun product op een **brede doelgroep** inclusief studenten, toeristen, freelancers, forenzen en expats.¹
- Het grootste deel van de gemaakte ritten is op **zichzelf staand**, in ongeveer een derde van de gevallen is de rit onderdeel van een **ketenreis**.³
- De meeste ritten met de deelscooter zijn **in de avondspits**.²
- **91%** van de ritten vinden plaats in hoofdstedelijke gemeenten.²

Maatschappelijke baten deelscooter



Leefbaarheid²

Besparing van 4,5 m²

aan publieke ruimte per deelscooter

€ 51 - € 71

vrijgespeelde waarde bij invulling voor meer groen in de stad



Vervoersarmoede²

4 – 12% van gebruikers

had reis niet gemaakt zonder deelscooter

Inclusiever door lagere kosten, maar met voorwaarden (bezit van rijbewijs en helmplicht)



Duurzaamheid²

Bespaart 51 – 133 kg CO₂

per jaar per deelscooter

€ 7 – € 19

vermeden uitstoot per deelscooter per jaar



Verkeersveiligheid

Het effect op de verkeersveiligheid is context afhankelijk en vraagt om nader onderzoek



Gezondheid

Het effect op de gezondheid is context afhankelijk en kan zowel positief als negatief zijn.



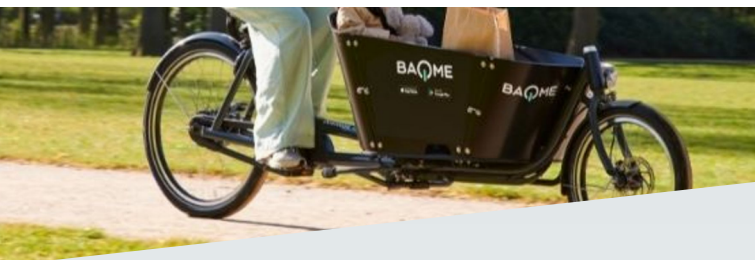
Bereikbaarheid

Tot 23% van de ritten

vervangt een privéautorrit

Impact vooral bij **korte, binnenstedelijke ritten**

1. CROW, Staat van de deelmobiliteit 2024.
2. KIM, Deelscooters: Impact op de leefomgeving, 2025.
3. Factsheet Rijkswaterstaat Deelscooters
4. KIM, Deelscooters: Impact op de leefomgeving, 2025, o.b.v. Landelijk Reizigersonderzoek 2023 en Movares, Synthese deelscooters, 2023.
5. CROW, Staat van de deelmobiliteit 2024.
6. IenW, Smart Mobility Monitor, 2025.



Deelbakfiets

Deelbakfietsen zijn onderdeel van een duurzaam mobiliteitssysteem en dragen bij aan maatschappelijke doelstellingen van gemeenten. De markt van deelbakfietsen is echter wel jong en kwetsbaar gebleken.

- Er was eind 2024 **1 aanbieder** in Nederland actief, met een aanbod in **5 gemeenten**.¹
- Er waren eind 2024 circa **600 deelfietsen** in Nederland.²
- Het gemiddeld aantal verhuringen per dag per deelbakfiets is **0,86**.²
- Het aanbod is vooral **back to one**, waarbij de fiets moet worden teruggebracht naar de stallingslocatie waar hij is opgehaald.²
- Kenmerkend voor de deelbakfiets is dat deze ruimte biedt voor **het vervoer van meerdere kinderen en grote spullen**, en biedt daarmee een (extra) reismogelijkheid voor bewoners voor hun verplaatsingen in de stad.¹
- De markt van deelbakfietsen is **in beweging**. Inmiddels is er in Den Haag en Utrecht een aanbieder bijgekomen, na het faillissement van Car-goroo, met circa **150 deelbakfietsen**.

Maatschappelijke baten deelbakfiets



Leefbaarheid

Bespaart 15- 36 m²

aan publieke ruimte per deelbakfiets

€ 154 – € 377

vrijgespeelde waarde bij invulling voor meer groen in de stad



Vervoersarmoede

Deelbakfietsen kunnen bijdragen aan **meer inclusiviteit** voor mensen met een fysieke mobiliteitsbeperking als rijder, zonder noodzakelijk rijbewijsbezit.



Duurzaamheid

Bespaart 72 - 154 kg CO₂

per deelbakfiets per jaar

€ 7 - € 17

vermeden uitstoot per deelbakfiets per jaar



Verkeersveiligheid

Het effect op de verkeersveiligheid is context afhankelijk en vraagt om nader onderzoek



Gezondheid

Verwachting is **positief**, maar effect is contextafhankelijk

Meer effect als een autorit wordt vervangen



Bereikbaarheid

163 - 185 vermeden autoritten
per jaar per deelbakfiets

Ecorys in opdracht van Natuurlijk!Deelmobiliteit
Datum, 23 september 2025

Voor meer achtergrond en informatie, zie de 'Factsheets inventarisatieonderzoek naar de baten van deelmodaliteiten', van waaruit deze publieksversie is gemaakt.

Deze factsheets zijn beschikbaar www.natuurlijkdeelmobiliteit.nl

NATUURLIJK!
DEELMOBILITEIT

