



Answering
tomorrow's
challenges
today

Achtergronddocument | Factsheets inventarisatie- onderzoek naar de baten van deelmodaliteiten

12 september 2025



Achtergrond van deze rapportage

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en programma Natuurlijk!Deelmobiliteit heeft de behoefte aan een overzicht van de baten van de verschillende vormen van deelmobiliteit (auto, scooter, fiets en deelbakfiets).

Met 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.

Concreet is gevraagd: **wat zijn de maatschappelijke baten van de verschillende deelmodaliteiten en hun specifieke rol in het vervoerssysteem, als we dit op vergelijkbare wijze inzichtelijk maken?**

De ambitie voor deze verkenning was om "factsheets" te hebben: een beknopt en toegankelijk document met een overzicht van de belangrijkste feiten en cijfers van verschillende deelmodaliteiten. Dit om inzicht te bieden en voeding te geven over de bijdrage van deelmobiliteit aan maatschappelijke doelen. Voor lezers met behoefte aan meer diepgang suggereren we actief gebruik te maken van de bijgevoegde uitgebreide bronnenlijst.

Scope en leeswijzer

De factsheets zijn het resultaat van een inventarisatieonderzoek op basis van bestaand onderzoek met daarin de huidige beschikbare informatie over de impact van deelmobiliteit. Het is een 'fotomoment' gemaakt in juli-september 2025. Er is geen nieuw onderzoek uitgevoerd.

Voor het bepalen van de maatschappelijke baten zijn we uitgegaan van de beschikbare kengetallen in de literatuur. Indien mogelijk is er onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke baten voor de verschillende aanbods vormen (Roundtrip/'back to one', Free-floating, Back to many, Community based, Peer to peer).

Samenhang en positionering van modaliteiten

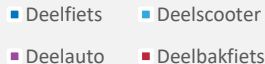
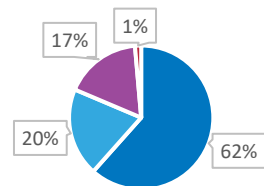
Deelmobiliteit biedt een grote variatie aan flexibele vervoersopties. De kracht van deelmobiliteit zit in de vele verschijningsvormen en hun specifieke use cases, die samen - met wandelen, fietsen en het OV - een alternatief kunnen bieden voor het gebruik (en bezit) van een eigen auto. Overheden zien 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 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.

Samenvattend, kan grofweg het volgende onderscheid gemaakt worden:

- De **deelauto** biedt mogelijkheden voor langere afstanden naar een bestemming (recreatief of zakelijk).
- De **deelscooter** geeft een snelle optie voor bestemmingsreizen op kortere afstanden.
- De **deelfiets** vult het OV-netwerk aan en zorgt voor een passend vervoersmiddel voor de first- en last-mile voor reizigers.
- De **deelbakfiets** biedt een (extra) reismogelijkheid voor hun verplaatsingen in de stad met gelijke gebruiksdoelen als een (deel)auto voor de binnenstedelijke ritten.

Aandeel van modaliteit in totale vloot

Nederland telde in het jaar 2024 meer dan 43.500 deelvoertuigen. Het merendeel van deze voertuigen zijn deelfietsen (26.661). De deelscooters (8.571) en deelauto's (7.464) vormen samen ruim een derde. De deelbakfiets (600) is een relatief nieuwe modaliteit die momenteel nog in kleine aantallen beschikbaar is.





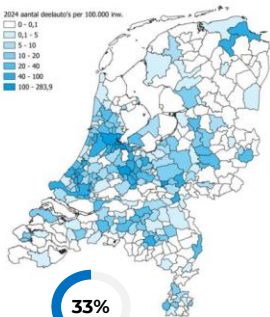
Answering
tomorrow's
challenges
today

Deel 1 | Kenmerken en maatschappelijke baten



Aanbod

Aantal aanbieders	16 ² , svz 2024.
Aanbod in	In elke gemeente in Nederland zijn deelauto's actief, waarvan in 189 gemeenten een B2C deelauto aanwezig. ³
Omvang vloot	Circa 7.460 ² , svz 2024.
Prijsstructuur	• € 0-7 starttarief • Een prijs per minuut, prijs per km of een combinatie van beiden is mogelijk. Er is ook een keuze voor abonnementsvormen • Met name de gereden afstand bepaalt het tarief • Aanbieders hanteren een borg. Soms bij inschrijving (€ 100-250) of soms per rit (minimaal € 30). Vaak via het gebruik van een creditcard.
Elektrificatie	50% van vloot van deelauto's is elektrisch
Diversiteit van aanbod	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.)



33 procent van de inwoners had een deelauto op loopafstand (400 meter)

Gebruik

- Het aantal gebruikers per is deelauto gemiddeld 16, met gemiddeld 46 kilometer en 30 ritten per jaar van de gebruiker.¹ Dit is in hoog stedelijke gebieden waarschijnlijk hoger. Er is geen onderscheid gevonden in het gebruik per rit gevonden tussen de aanbod vormen.
- De deelauto wordt beduidend minder vaak gebruikt voor zeer korte ritten dan de privéauto.
- Het is niet bekend hoeveel huidige gebruikers er zijn deelauto's in Nederland.
- Het gemiddeld aantal verhueringen per dag per deelauto is niet bekend.



50% particuliere trips met de deelauto zijn **meer dan 30 km**



50% zakelijke trips met de deelauto zijn **meer dan 43 km**

Leefbaarheid

- Een deelauto **bespaart 30 – 111 M² aan publieke ruimte** op basis van de autovervangingsratio (AVR) van 2 – 7,4 per deelauto.⁷
- Een deelauto kan daarmee zorgen voor een baat van ongeveer **€ 322 - € 1.191 aan vrijgespeelde waarde** bij invulling voor meer groen in de stad.

Duurzaamheid

- Er is een besparing van **150 – 219 kg CO₂** per jaar per autodeler.⁴ Dat resulteert in een waarde van 0,19 – 0,28 NO_x en 0,02 – 0,03 PM₁₀.
- Er is daarmee een verwachte baat van **€ 27 - € 39** aan vermeden uitstoot per deelauto per jaar.

Gezondheid

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

Bereikbaarheid

- **36% van de ritten** met een deelauto vervangt een prive-autorit.¹
- Autodelers maken **20% minder autokilometers per jaar**.⁴ Hierdoor kan het totaal aantal autokilometers dalen, met als gevolg een afname van verkeersdruk. Het effect kan een daling zijn van **circa 0,5 tot 1% in autokilometers**, afhankelijk van het aantal gebruikers.⁴

Vervoersarmoede

- **29% van de reizigers** had reis met deelauto niet gemaakt als deze niet beschikbaar was geweest.⁶
- Een deelauto is inclusiever voor reizigers vanwege lagere kosten per gebruik dan de privéauto. Daartegenover staan een aantal drempels ten opzichte van andere vervoersmiddelen, zoals het bezit van een rijbewijs of bij fysieke beperkingen.

Verkeersveiligheid

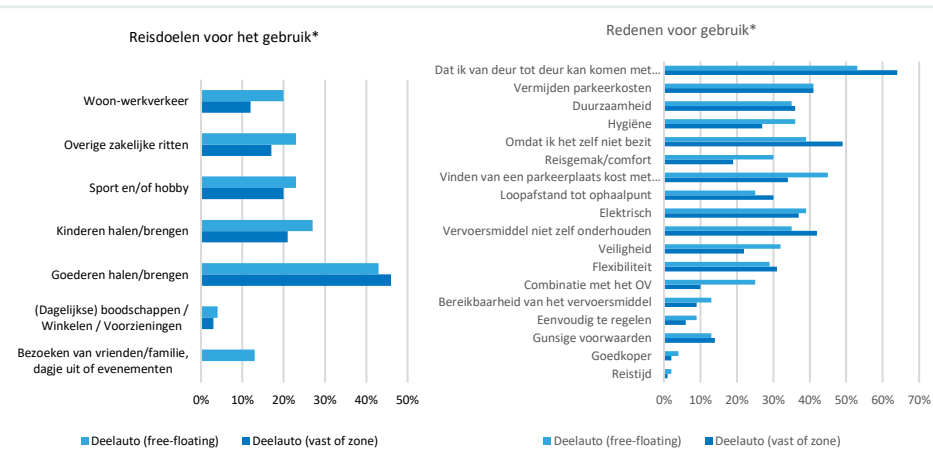
- Uit het literatuuronderzoek blijkt dat er weinig inzicht bestaat over de relatie tussen autodelen en verkeersveiligheid. Een daling van het totaal aantal gereden autokilometers zou mogelijk een positief effect kunnen hebben. Dit vraagt om nader onderzoek.

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.

- De deelauto is een mobiliteitsvorm waarmee direct de bestemming bereikt kan worden.
 - Na gebruik van de deelauto is er veelal geen gebruik van een andere modaliteit of is de verdere verplaatsing lopend.¹
 - Zo is 60% van de gebruikers bereid om meer dan 5 minuten te lopen voor de deelauto en één op de 5 meer dan 10 minuten, vanwege de langere afstanden die afgelegd worden bij het gebruik van de modaliteit.¹
- De deelauto is overwegend geen vervoersmiddel om een multimodale/ketenreis mee te maken. Daarmee is de deelauto vooral een vervoersmiddel voor de 'opstap' en dus niet voor de overstap.

Kenmerken gebruiker van de deelauto

- Kenmerken van gebruikers: vaker woonachtig in zeer sterk stedelijke gebieden, vaker hoger opgeleid, gemiddeld jonger, vaker alleenstaand, vaker huishoudens zonder kinderen, vaker zonder bezit van auto en vaker zonder kinderen.



Leefbaarheid

De AVR is afhankelijk van de locatie, de mate van verstedelijking en het flankerend beleid. Zo kan deze fors toenemen in hoogstedelijke gebieden.**

Duurzaamheid

De besparing van de CO₂ per autodeler komt doordat er minder auto's nodig zijn (uitstoot van productie), een autodeler minder kilometers rijdt (uitstoot van gebruik) en deelauto's veelal duurzamer zijn dan privéauto's (uitstoot van gebruik).

Gezondheid

Autodelen leidt tot ander reisgedrag (minder autokilometers en meer kilometers met alternatieve vervoerswijzen) en daarmee indirect tot gezondere vervoersmiddelen zoals lopen en fietsen, al dan niet in combinatie met ketenreis (OV).

Drijvende krachten achter de gevonden maatschappelijke baten

Bereikbaarheid

Autodelers maken bewustere reiskeuzes die passen bij de kenmerken van hun reis en vervangen autoritten door gebruik te maken van andere modaliteiten.

Vervoersarmoede

Het gebruik van een deelauto is voordeliger dan het bezit van een eigen auto als de gebruiker per jaar **minder dan 10.000 kilometer** rijdt.²

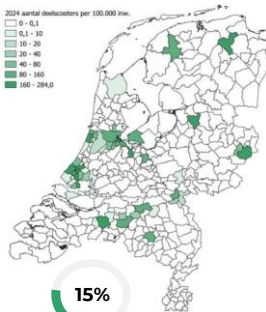
Verkeersveiligheid

De vermindering in totaal gemaakte autokilometers zou mogelijk een positief effect kunnen hebben op de verkeersveiligheid, net als de snellere ontwikkeling van de rijtaakondersteunende techniek (ADAS) in de deelvloot. Het blijft echter de vraag hoe deze ontwikkelingen opwegen ten opzichte van andere negatieve effecten.

* Meerdere antwoordmogelijkheden mogelijk

** Zo is de autovervangratio van Miles in Köln, Hamburg en München respectievelijk 13, 17 en 23 prive-auto's. Institut Schreier, Mobilität und Zukunft, Evaluation MILES in den Städten Hamburg, Köln und München, 2025.

1. Ipsos, Landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit, 2024.
 2. IenW, Smart Mobility Monitor, 2025.
 3. CE Delft, Top 10 instrumenten ter stimuleren van deelmobiliteit, 2024.
 4. KiM, Deelautogebruik in Nederland: Omvang, motieven, effecten en potentie, 2015.



15 procent van de inwoners
had een deelscooter op
loopafstand (400 meter)

Aanbod

Aantal aanbieders	22, svz 2024.
Aanbod in	29 steden ² , svz 2024.
Omvang vloot	Circa 8.600 ² s.v.z. 2024.
Prijsstructuur	• € 1 starttarief • Prijs per minuut (€ 0,35 p/m), met mogelijkheid tot pauzeren € 0,15 p/m). • Bundelpakketten mogelijk • Geen borgsom, € 500 eigen risico

Gebruik

- Er zijn gemiddeld **42 gebruikers** per deelscooter, die elk gemiddeld **2,3 – 3,5 kilometers** reizen, met **6 tot 9 ritten** op jaarbasis van de gebruiker.¹
 - Volgens de aanbieders neemt de gemiddelde afstand toe.²
- **74% zijn incidentele gebruikers** (1-1,5 keer per jaar) en **26% zijn frequente gebruikers** met gemiddeld 20-30 keer per jaar.³
- **91% van de ritten** vinden plaats in hoofdstedelijke gemeenten.²
- In 2022 maakte bijna **800.000 Nederlanders** (5% van de bevolking) gebruik van deelscooters. Recentere cijfers zijn niet gevonden.
- Het gemiddeld aantal verhueringen per dag per deelfiets is 2,43.⁴

Leefbaarheid

- Deelscooters vervangen voor een deel de functie van een auto. **5 tot 7% van de gebruikers had een auto aangeschaft** als er geen deelscooters zouden zijn.² Dit leidt tot een besparing van **4,5 M² aan publieke ruimte per deelscooter**.
- Een deelscooter kan daarmee zorgen voor een baat van ongeveer **€ 51 - 71 aan vrijgespeelde waarde** bij invulling voor meer groen in de stad..

Duurzaamheid

- Deelscooters kunnen leiden tot een aanzienlijke reductie van de CO₂-uitstoot.
 - De uitstoot van de deelscooter is 35,6 g CO₂-eq/rkm. Dat is lager dan die van een privéauto (87 – 98 g CO₂-eq/rkm). De besparing is daarmee **51 - 133 CO₂, 0,07 - 0,17 NO_x en 0,01 - 0,02 PM₁₀**.²
- Er is daarmee een verwachte baat van **€ 7 - 19** aan vermeden uitstoot per deelscooter.
- Daarnaast toont eerder onderzoek naar elektrische scooters aan dat deze modaliteit erg stil is in vergelijking met snor- en bromfietsen op benzine en met de auto.²

Gezondheid

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

Bereikbaarheid

- Mits goed ingezet, kunnen deelscooters aan de bereikbaarheid bijdragen als een extra vervoersmethode
- Vanuit zijn kenmerken (snel en comfortabel) voor korte ritten vervangt de modaliteit in ongeveer **23% van de ritten** een privéautorit. De impact is vooral voor binnenstedelijke ritten.

Vervoersarmoede

- Een deelauto is inclusiever voor reizigers vanwege lagere kosten per gebruik dan de privéauto. Daartegenover staan een aantal drempels ten opzichte van andere vervoersmiddelen, zoals het bezit van een rijbewijs of bij fysieke beperkingen.
- **4 tot 12% van de gebruikers** had de reis niet gemaakt als er geen deelscooter beschikbaar was geweest.²

Verkeersveiligheid

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

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

- Deelscooters zijn veelal aanwezig in de randstedelijke gebieden, voornamelijk geconcentreerd in de grote en middelgrote gemeenten (G10). Maar ook actief in een aantal kleinere gemeenten.⁶
- 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.²
- De meeste ritten met de deelscooter zijn in de avondspits, om in druk verkeer korte afstanden te overbruggen.¹

Kenmerken gebruiker van deelscooter

- Gebruikers van deelscooters zijn over het algemeen jong, ongeveer 70% van de gebruikers is jonger dan 35 jaar.³
- Van deze leeftijdsgroep heeft 60% geen beschikking over een auto.¹
- De gebruikers zijn voornamelijk millennials en studenten, toeristen, expats, freelancers en forenzen.⁴ De aanbieders deelscooters richten hun product vooral op deze groep.¹

Reisdoelen voor het gebruik*



Redenen voor gebruik*



Leefbaarheid

De AVR is afhankelijk van de locatie, de mate van verstedelijking en het flankerend beleid. Zo kan deze fors toenemen in hoogstedelijke gebieden.

Gezondheid

Het effect op de gezondheid is context afhankelijk:

- Bij vervanging van de (deel)auto, voor een bestemmingsreis is er geen effect op de gezondheid.
- Bij gebruik van de deelscooter voor de ketenreis (ongeveer 33% van de ritten) dan kan dit het aantal gezonde kilometers toe laten nemen.
- Als een deelscooter een fietsrit vervangt dan verslechtert dit het aantal gezonde reiskilometers

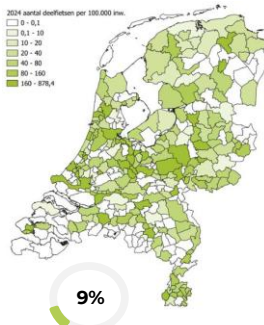
Drijvende krachten achter de gevonden maatschappelijke baten

Vervoersarmoede

De deelscooter is tot 80 ritten per jaar goedkoper dan een elektrische scooter en tot 110 ritten goedkoper dan een brandstof scooter.⁵

Verkeersveiligheid

Het effect op de verkeersveiligheid is context afhankelijk en vraagt om nader onderzoek om de volledige effecten van deelscooters op de verkeersveiligheid in kaart te brengen. De kans op ernstige verwondingen in het verkeer is het grootst voor bestuurders van gemotoriseerde tweewielers, waaronder bromfietsen en snorfietsen. In hoeverre dit voor een deelscooter geldt, en het verschil ten opzichte van een privéscooter wordt in de literatuur niet behandeld.²



9 procent van de inwoners
had een deelfiets op
loopafstand (200 meter)

- Er zijn gemiddeld **12 gebruikers** per deelfiets, die elk gemiddeld **2,1 kilometer** reizen, met **12 ritten** op jaarbasis van de gebruiker.¹
- Het aantal verhueringen per dag per deelfiets is sinds 2022 toegenomen van **0,94 naar 1,08** in 2024.²
- De grote meerderheid van deze deelfietsverhueringen vindt plaats in zeer sterk stedelijke gemeenten en die trend neemt sterk toe.²
 - Het is niet bekend hoeveel gebruikers er zijn van deelfietsen in Nederland.

Aanbod

Aantal aanbieders	17 ² , svz 2024.
Aanbod in	• 215 gemeenten², svz 2024. • Vooral in grote gemeenten, maar ook goed vertegenwoordigd in kleinere gemeenten
Omvang vloot	Circa 26.500, waarvan 70-80% door OV-fiets ² , svz 2024.
Elektrische vloot	Ongeveer 15% van de vloot is elektrisch ²
Prijsstructuur	• Variatie per aanbieder. • Meest voorkomende structuur is starttarief + tarief per minuut/uur • Dag- of meerdaagse tarieven: • Combinatietarieven tussen beiden vormen

Gebruik

Maatschappelijke baten

Leefbaarheid

- De vervanging van de (deel)auto door een deelfiets is gering. 1% - 7% van de gebruikers geeft aan de auto te hebben weggedaan.⁴ Dit leidt tot een besparing van **0,2 tot 1,4 M² aan publieke ruimte** per deelfiets.
- Een deelfiets kan daarmee zorgen voor een baat van ongeveer **€ 2 - 15 aan vrijgespeelde waarde** bij invulling voor meer groen in de stad.
- Daarnaast kan **1 deelfiets** in een stationsgebied kan **2-9 private ritten van de fiets vervangen**.³ Door meerdere gebruikers per fiets.

Duurzaamheid

- Een deelfietsrit die een autorit vervangt, kan leiden tot een aanzienlijke reductie van de CO₂-uitstoot.
 - Voor een ketenreis met OV en deelfiets, waar een lange wordt vermeden, kan dit 3,5 kg CO₂ per automijdung besparen. Bij vervanging van een autorit met een deelfiets specifiek, is de **CO₂-reductie 0,6 kg CO₂ per automijdung**. Dit is ongeveer **0,00091 - 0,0044 NO_x** en **0,0001 - 0,00048 PM₁₀**.
- Er is daarmee een verwachte baat van **€ 2 - € 10 aan vermeden uitstoot per deelfiets per jaar**.

Gezondheid

- Het effect op de gezondheid is context afhankelijk, maar de verwachting is een **positief effect**.

Bereikbaarheid

- Als onderdeel van de ketenreis verhoogd de fiets de bereikbaarheid. Mede door de rol van deelfiets als last-mile solution.
- Als de deelfiets niet beschikbaar zou zijn, dan zou **10% van de gereden kilometers** ingevuld worden door ritten met een priveauto.¹

Vervoersarmoede

- Deelfietsen kunnen bijdragen aan meer inclusiviteit voor mensen zonder bezit van een rijbewijs of woonachtig verder van een bus/tram/metro/trein- station.
- **13% van de respondenten** van het landelijk gebruikersonderzoek gaf aan de reis niet gemaakt te hebben als er geen deelfiets beschikbaar was geweest.

Verkeersveiligheid

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

1. CE Delft, Top 10 instrumenten ter stimulering van deelmobiliteit, 2024.
 2. CROW, Staat van de deelmobiliteit 2024.
 3. Eindrapport: Naar een stedelijk deelfietsstelsel in Eindhoven, 2025.
 4. TML, Welke toekomst voor de Brusselse openbare dienst van deelfietsen? 2024.

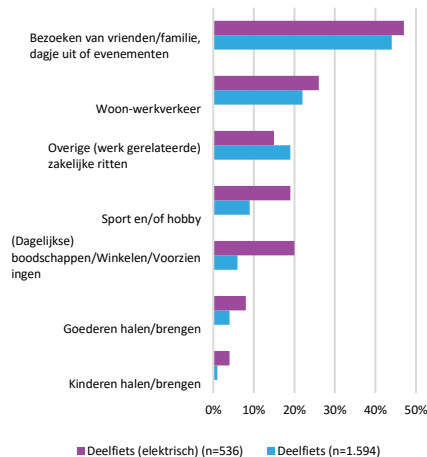
De toenemende beschikbaarheid van deelfietsen zorgt ervoor dat het maken van een ketenreis aantrekkelijker wordt als alternatief voor het gebruik van de eigen auto.

- Een stedelijk deelfietsnetwerk biedt inwoners, bezoekers en forenzen de mogelijkheid om flexibel van A naar B te reizen. De toenemende beschikbaarheid van deelfietsen zorgt ervoor dat het maken van een ketenreis aantrekkelijker wordt als alternatief voor het gebruik van de eigen auto.⁵
 - De deelfiets wordt voornamelijk vooraf gecombineerd wordt met een ander vervoersmiddel.¹
 - Deelfietsen die aansluiten op het OV-netwerk vervullen de rol in het verkleinen van de nadelen van het OV ten opzichte van de auto. Door de deelfietsen zijn er meer bestemmingen binnen het bereik van een OV-reis en wordt het gebruik van het OV aantrekkelijker.²
- Daarnaast wordt de deelfiets met name gebruikt voor kortere (binnenstedelijke ritten) en een (e)deelfiets voor langere ritten.
 - Meer dan 40% van alle ritten met de reguliere deelfiets is onder de twee kilometer.³
- De OV-fiets en commerciële deelfietsen hebben verschillende functies en beleidsmatige relevantie. Beiden hebben wel een belangrijke rol in P+R-voorzieningen, last mile-oplossingen en bezoekersvervoer.

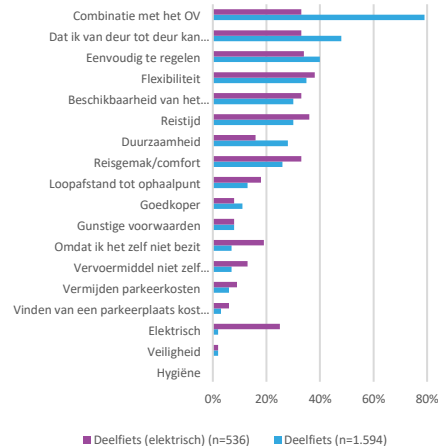
Kenmerken gebruiker van deelfiets

- De gebruikers van deelfietsen zijn veelal jong en hoger opgeleid dan de gemiddelde Nederlands bevolking. Gebruikers van free-floating en one-way station-based deelfietsen zijn over het algemeen man en jong, maar bij de ov-fietsgebruikers is dit niet het geval.²
- Niet gebruikers zien vaak geen meerwaarde (duurder, niet sneller) ten opzichte van andere alternatieven of eigen fiets.²

Reisdoelen voor het gebruik*



Redenen voor gebruik*



Drijvende krachten achter de gevonden maatschappelijke baten

Gezondheid

Het effect op de gezondheid is context afhankelijk:

- Bij vervanging van de (deel)auto, verhoogd de modaliteit het aantal gezonde reiskilometers net als wanneer een deelfiets een OV-rit vervangt.
- Als een niet-elektrische deelfiets (zoals OV-fiets) een gewone fietsrit of lopen vervangt heeft dit geen effect.
- Als een (elektrische) deelfiets een (niet elektrische) fietsrit vervangt dan verslechtert dit het aantal gezonde reiskilometers.

Leefbaarheid

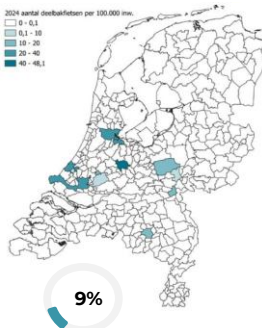
De AVR is afhankelijk van de locatie, de mate van verstedelijking en het flankerend beleid. Zo kan deze fors toenemen in hoogstedelijke gebieden.**

Duurzaamheid

Deelfietsen vervangen over het algemeen niet direct de auto, waardoor de auto-vervangingsratio van deelfietsen laag is. Deelfietsen vervullen echter wel een belangrijke rol in de ketenreis van de reiziger.

• Meerdere antwoordmogelijkheden mogelijk
1. Ipsos, Landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit, 2024.
2. KiM, Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland. Ontwikkelingen, effecten en potentie, 2021

3. Monitoringsrapportages gemeenten
4. Eindrapport: Naar een stedelijk deelfietsstelsel in Eindhoven, 2025.
5. Factsheet Rijkswaterstaat Deelfietsen.



9 procent van de inwoners
had een deelfiets op
loopafstand (200 meter)

- Het aantal gebruikers per deelbakfiets is gemiddeld **13**, met gemiddeld **2,1** kilometers en **12 ritten** per jaar van de gebruiker.¹
- Het aantal verhuringen per dag per deelbakfiets was in 2024 gemiddeld **0,86**.⁴
- Het is niet bekend hoeveel gebruikers er zijn van deelbakfietsen in Nederland.

Aanbod

Aantal aanbieders	1 ² , svz 2024.
Aanbod in	5 gemeenten ² , svz 2024.
Omvang vloot	Circa 600 ³ , svz 2024.
Prijsstructuur	Starttarief van € 1,95 en differentiatie tussen steden (€ 6 - € 9), met een maximumtarief per 24 uur en abonnementsvormen voor onbeperkt gebruik.

Gebruik

Leefbaarheid

- Een deelbakfiets kan zorgen een besparing van **15 tot 36 M² aan publieke ruimte**.
- Een deelfiets kan daarmee zorgen voor een baat van ongeveer **€ 154 – € 377 aan vrijgespeelde waarde** bij invulling voor meer groen in de stad..

Duurzaamheid

- Er is een verwachte besparing van **72 - 154 kg CO₂** per deelbakfiets per jaar. Dit is ongeveer **0,091 - 0,195 NO_x** en **0,011 - 0,023 PM₁₀**
- Er is daarmee een verwachte baat van **€ 7 – € 17 aan vermeden uitstoot per deelbakfiets per jaar**.

Gezondheid

- Het effect op de gezondheid is context afhankelijk, maar de verwachting is een **positief effect**.

Bereikbaarheid

- Een deelbakfiets zorgt voor circa **163 – 185 vermeden autoritten per jaar**.

Vervoersarmoede

- Deelbakfietsen kunnen bijdragen aan **meer inclusiviteit** voor mensen zonder een rijbewijs om kinderen, huisdieren of spullen te vervoeren.

Verkeersveiligheid

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

*Met het wegvallen van Cargoroo is dit percentage momenteel lager.

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

2. CROW, <https://dashboarddeelmobiliteit.nl/>

3. Ecorys, Marktonderzoek Deelbakfietsen 2025.

4. CROW, Staat van de deelmobiliteit 2024.

Deelbakfietsen zijn onderdeel van een duurzaam mobiliteitssysteem en draagt bij (gemeentelijke) maatschappelijke doelstellingen. De markt van deelbakfietsen is echter wel jong en kwetsbaar gebleken

- 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
- Het aanbod is vooral back to one, waarmee de fiets moet worden teruggebracht naar de stallingslocatie waar hij is opgehaald. Vooral bedoeld (geschikt) voor bewoners die vanaf hun huis een rit heen en weer willen maken. Dit sluit aan op de huidige functie van de modaliteit.¹
- De markt van deelbakfietsen is in beweging. Inmiddels is er in Den Haag en Utrecht een aanbieder bijgekomen, na het faillissement van Cargoroo, met circa **150 deelbakfietsen**.

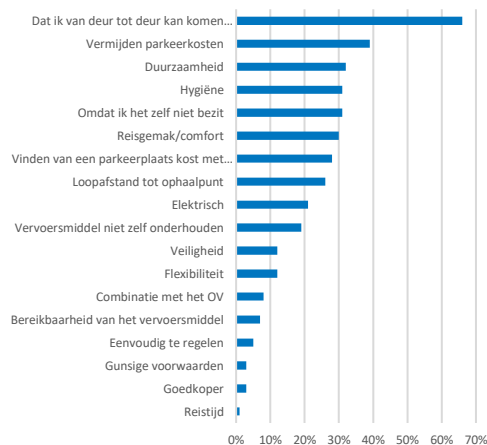
Kenmerken gebruiker van deelbakfiets

- Gebruikers van een (deel)bakfiets zijn – net als bij andere vormen van deelmobiliteit – relatief vaak jong, hoogopgeleid en afkomstig uit sociaaleconomisch sterkere bevolkingsgroepen.¹
- De gebruikers en potentiële gebruikers tonen gemeenschappelijke intrinsieke waarden voor het gebruiken van een duurzaam transportmiddel zoals de (deel)bakfiets.³

Reisdoelen



Redenen voor gebruik*



Leefbaarheid

De AVR is afhankelijk van de locatie, de mate van verstedelijking en het flankerend beleid. Zo kan deze fors toenemen in hoog stedelijke gebieden.

Gezondheid

Het effect op de gezondheid is context afhankelijk:

- Bij vervanging van de (deel)auto, verhoogd de modaliteit het aantal gezonde reiskilometers
- Als een (elektrische) deelbakfiets een (niet elektrische) fietsrit vervangt dan verslechtert dit het aantal gezonde reiskilometers.

Drijvende krachten achter de gevonden maatschappelijke baten

Duurzaamheid

Een bewoner die 1 rit per week maakt onder de 4 kilometer en 1 rit van 5 tot 10 kilometer met een deelbakfiets ter vervanging van de eigen (2^e) auto (2e auto in het gezin) om de kinderen naar de sportclub te brengen en de grote boodschappen te doen. Als deze ritten met de tweedehands middelgrote benzineauto waren gedaan, was de uitstoot van deze bewoner **140 CO₂ per jaar**.²

Vervoersarmoede

De deelbakfiets kan bijna **€ 270 euro besparen** ten opzichte van een auto, op basis van een aantal ritten (binnenstedelijke) ritten per week.¹

• Meerdere antwoordmogelijkheden mogelijk
1. Ecorys, Marktonderzoek Deelbakfietsen 2025.

2. [Auto delen of huren | Milieu Centraal](#)

3. Carracedo and Mostofi, Electric cargo bikes in urban areas: A new mobility option for private transportation, 2022



Answering
tomorrow's
challenges
today

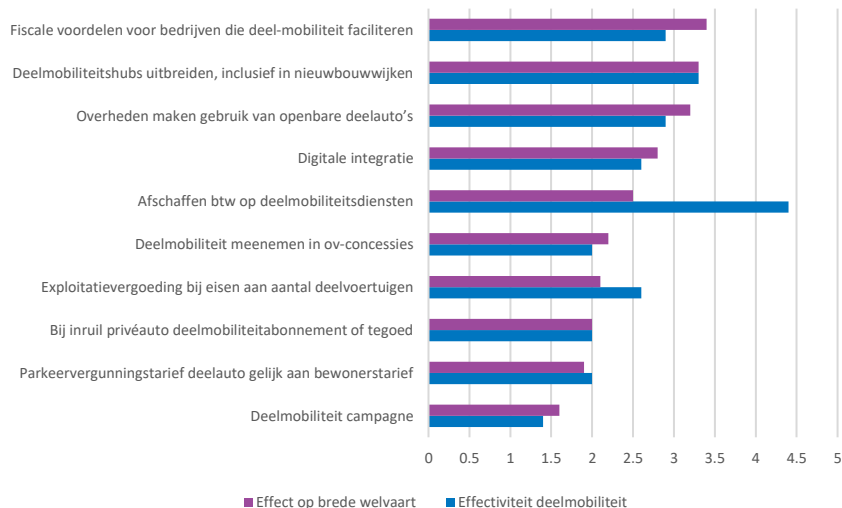
Deel 2 | Overkoepelende inzichten en hoe nu verder?



- Elke vorm van deelmobiliteit vervult zijn rol in het mobiliteitssysteem:
 - De **deelauto** wordt vooral gebruikt als vervoersmiddel om direct op bestemming aan te komen en voor langere ritten.
 - De **deelscooter** is vooral een alternatief voor de fiets, OV en lopend. Daarnaast ook voor korte autoritten. Het is vooral een vervoersmiddel om direct bij de bestemming te komen, maar wordt in ongeveer een derde van de gevallen gebruikt als onderdeel van een ketenreis.
 - Over het algemeen vervangt de **deelfiets** in een stedelijk deelfietsnetwerk vooral het plaatselijke OV (bus, tram, metro), lopen of het gebruik van de eigen fiets. Belangrijk voor de deelfiets is dat deze deelvorm vooral gebruikt wordt voor de ketenreis.
 - Kenmerkend voor de **deelbakfiets** is dat deze ruimte biedt voor het vervoer van meerdere kinderen en grote spullen, in tegenstelling tot de gewone (deel)fiets en tot op zekere hoogte het ov.
- Samen met de kenmerken van het deelsysteem en de gebruikers die het vervoersmiddel gebruiken, zitten er kleine verschillen tussen de maatschappelijke baten die verwacht mogen worden.
- In het algemeen geldt wel dat de deelvormen bijdragen aan duurzaamheid en leefbaarheid door twee belangrijke schakels: het vervangen van autoritten en het wegdoen (uitstel) van de (2^e) privéauto. Vanuit de rol in het systeem is er een hogere of lagere autovervangingsratio (AVR).
- De deelmodaliteiten werken samen in het bereiken van de maatschappelijke baten. Juist door hun rol in het systeem en het diverse aanbod wordt de transitie naar duurzamere reiskeuzes (deelmobiliteit, OV en/of actieve mobiliteit (fiets)) versterkt. Er ontstaat een hogere kans dat er gedragsverandering plaatsvindt, met als gevolg hogere maatschappelijke baten.
- Een aantal kerngegevens om de deelmodaliteit volledig te ontleden, ontbreken nog in de literatuur. Zo zijn recente cijfers over het aantal gebruikers per modaliteit niet beschikbaar. Ook cijfers – of een indicatie – over het gebruik per vorm van een modaliteit of per gebied ontbreekt. Hierdoor is er geen onderscheid kunnen maken van de maatschappelijke baten van de verschillende aanbodsformen (Roundtrip/'back to one', Free-floating, Back to many, Community based, Peer to peer).
- Wel zijn op basis van de literatuur de maatschappelijke effecten van community-based deelmobiliteit (close groups) veelal hoger dan de getoonde kencijfers en maatschappelijke baten. Deze vormen van deelmobiliteit kennen vaak een hogere gebruikstevredenheid en sterkere sociale binding.
- Een aantal kerngegevens zijn 'verouderd', waaronder de CO2 besparing per jaar van autodelers, afkomstig uit de KiM studie (Deelautogebruik in Nederland: Omvang, motieven, effecten en potentie, 2015).
- Omdat deelmobiliteit een relatief nieuw concept is, zijn de beschikbare kengetallen veelal gebaseerd op vragenlijsten of pilots van aanbieders of gemeenten. Werkelijk geobserveerd gedrag ontbreekt nog in de beschikbare openbare literatuur.

- Om beleidsopties te verkennen heeft het KiM verschillende scenario's van maatregelen geschetst die voor het vervangen van autoritten door deelmobiliteit (deelauto's en deelfietsen) interessant kunnen zijn.¹ Dit is ook relevant voor de andere vormen van deelmobiliteit.
- Het meest stimulerende scenario bevat onder andere: deelmobiliteit fiscaal aantrekkelijk maken, deelmobiliteit opnemen in multimodale concessies en infrastructuur voor deelmobiliteit aanleggen.
- Het beleid dat kan leiden tot minder autobezit en -gebruik, omvat autoluwe steden en wijken en het verhogen van parkeertarieven.
- In de scenario's die alleen inzetten op het reduceren van autobezit of 'enkel' op het stimuleren van deelmobiliteit, zal de deelmobiliteit beperkt toenemen ten opzichte van het basisscenario zonder maatregelen.
- Het KiM heeft ook maatregelen geïnventariseerd om autogebruik te ontmoedigen en kwam tot de conclusie dat er vooral een combinatie van maatregelen nodig is.² Individuele maatregelen gericht op auto ontmoediging kunnen beperkt effectief zijn. Ze kunnen zelfs ongewenste neveneffecten met zich meebrengen, zoals wanneer ze zorgen voor slechtere bereikbaarheid. Een pakket gericht op beprijzing en ontmoediging van autogebruik lijkt effectief³: dit bevat maatregelen zoals uitbreiden betaald parkeren, lagere parkeernormen, autoluwe zones en snelheidsverlaging.

- CE Delft heeft gekeken naar de top 10 van instrumenten ter stimulering van deelmobiliteit. De geschatte effecten op brede welvaart en deelmobiliteit (op basis van een 5-punt schaal) is hieronder getoond.



- De top 10 biedt een overzicht van interessante stimuleringsmaatregelen. Dit kan verschillen per regio of uitdaging:
- Voor het oplossen van ruimtegebrek in steden kan de top 10 er anders uitzien dan voor het vergroten van de bereikbaarheid van voorzieningen.
- Ook kan een top 10 er anders uitzien in een bepaalde lokale context.

1. KiM, Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland. Ontwikkelingen, effecten en potentie, 2021.
 2. KiM, Effecten van maatregelen op doorstroming en verduurzaming reisgedrag: een overzicht in 25 factsheets, 2024.
 3. CE Delft, Effectbepaling duurzame mobiliteitsopties: provincies Noord-Holland en Flevoland, 2021.

Waar is eventueel nog aanvullend onderzoek voor nodig?

- Er is een verschil tussen de modaliteiten in hoeverre deze op grootschalig niveau onderzocht zijn. Dat is zowel vanuit de praktijk (pilots, data over gebruik vanuit de aanbieder) als vanuit het onderzoek (maatschappelijke kosten en baten). Hierdoor zijn een aantal beschikbare kengetallen voor de maatschappelijke baten (m.n. de nieuwere vormen van deelmobiliteit) minder 'hard' dan andere kengetallen.
- Veel van de kengetallen die gevonden zijn, zijn afkomstig uit vragenlijsten. Daarmee is er een risico voor 'Responsbias'. Dat wil zeggen dat de respondent eerder aangeeft iets te doen (bijvoorbeeld wegdoen van de auto), maar dat dit in de praktijk minder snel gebeurt.
- Een drijvende kracht achter de baten is de autovervangingsratio (AVR) als gevolg van het gebruik van de modaliteit. De AVR is onderzocht voor deelauto's in Amsterdam, maar nog niet voor andere locaties of voor andere modaliteiten.
- Naast de gevonden baten is er ook een impact van deelmobiliteit op de grondstofverbruik en circulaire economie via de vermeden aanschaf van auto's en het intensiever benutten van voertuigen. Er zit daarbij verschil tussen deelauto's en deeltweewielers. Er worden meer grondstoffen bespaart per vermeden auto-aanschaf dan bij een vermeden bakfiets of scooter aanschaf. Buiten de deelscooter is hier nog geen onderzoek voor uitgevoerd.

Vervolg

- Voor de deelscooters is veel in kaart gebracht: *'Deelscooters: impact op de leefomgeving | Klimaatimpact en andere milieu-aspecten over de hele levenscyclus'*. Overweeg eenzelfde studie per modaliteit of een overkoepelende studie gericht op de maatschappelijke baten van de modaliteiten.
- Verzamel de gegevens van de aanbieders die nodig zijn om de maatschappelijke effecten in kaart te brengen van de verschillende vormen van deelmodaliteit, met indien mogelijk, een uitsplitsing in de verschillende aanbodsvormen. Met deze gegevens kunnen de maatschappelijke waarden opnieuw in kaart gebracht worden.
- Overweeg om de belangrijkste kengetallen (AVR, besparing CO₂ bij gebruik van modaliteit) regelmatig te onderzoeken en up to date te houden. Met daarbij onderscheid tussen aanbodsvormen en locatie voor zover mogelijk.
- Op dit moment is de deelstep nog niet aanwezig in Nederland. De specifieke functies en beleidsmatige relevantie van deze modaliteit kan worden toegevoegd aan deze factsheets als de modaliteit mogelijk is in Nederland.

Wat kan een gemeente (of lezer) met deze praatplaat?

- Deze factsheet kunnen gebruik worden om snel inzicht te krijgen in de huidige literatuur naar deelmodaliteiten.
- Deze factsheets kunnen gebruik worden als naslagwerk voor een gemeente voor de mogelijke waarde die de verschillende vormen van deelmobiliteit kan bieden.



Answering
tomorrow's
challenges
today

Deel 3 | Bijlagen



- ACEA, Social benefits of shared mobility: metrics and methodologies, 2022
- Carracedo en Mostofi, Electric cargo bikes in urban areas: A new mobility option for private transportation, 2022.
- CE Delft, Top 10 instrumenten ter stimulering van deelmobiliteit, 2024.
- CROW, Wat is het effect van deelauto's op autobezit?, 2022.
- CROW, Staat van de Deelmobiliteit 2024, 2025.
- Ecorys, Marktonderzoek Deelbakfietsen, 2025.
- Factsheets Rijkswaterstaat Deelscooters, Deelauto's en Deelfietsen
- Gemeente Amsterdam, Ruimte voor en door deelauto's, 2023.
- Gemeente Amsterdam, Rapportage Deelfiets 2024, 2025.
- Goudappel, Landelijk Reizigersonderzoek, 2024.
- Ideate, inclusieve deelmobiliteit, 2023.
- IenW, Smart Mobility Monitor, 2025.
- IenW, Verkenning parkeeroverlast deelscooters, 2023.
- IenW, Peer-to-peer autodelen in Nederland: nieuwe inzichten en vergelijking met andere deelconcepten, 2023.
- Ipsos, Landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit, 2024.
- Institut Schreier, Mobilität en Zukunft, Evaluation MILES in den Städten Hamburg, Köln und München, 2025.
- Leah Watetu Mbugua, Examining the Societal Costs and Benefits of Integrating Bike Sharing Systems and Public Transport, 2024.
- KiM, Deelautogebruik in Nederland: Omvang, motieven, effecten en potentie, 2015.
- KiM Deelscooters: Impact op de leefomgeving, 2025.
- KiM, Effecten van maatregelen op doorstroming en verduurzaming reisgedrag: een overzicht in 25 factsheets, 2024.
- KiM, Op weg met LEV, De rol van lichte elektrische voertuigen in het mobiliteitssysteem, 2021.
- KiM, Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland. Ontwikkelingen, effecten en potentie, 2021
- Movares, synthese deelscooters, 2023.
- Rebel, Ruimte voor en door deelauto's, 2023.
- Social inclusion in sustainable urban mobility plans (SUMP's): The case of shared mobility in Utrecht, the Netherlands, 2025.
- TML, Welke toekomst voor de Brusselse openbare dienst van deelfietsen? 2024.
- TNO, Impact op emissies door autodelen in de Gemeente Amsterdam, 2021.
- The New Drive, Eindrapport: Naar een stedelijk deelfietssysteem in Eindhoven, 2025.

Brede welvaart voor mobiliteit als kapstok

In dit inventarisatieonderzoek hebben we gekeken naar de maatschappelijke baten van deelmodaliteiten. Het uitgangspunt hierbij zijn de brede welvaartsindicatoren.

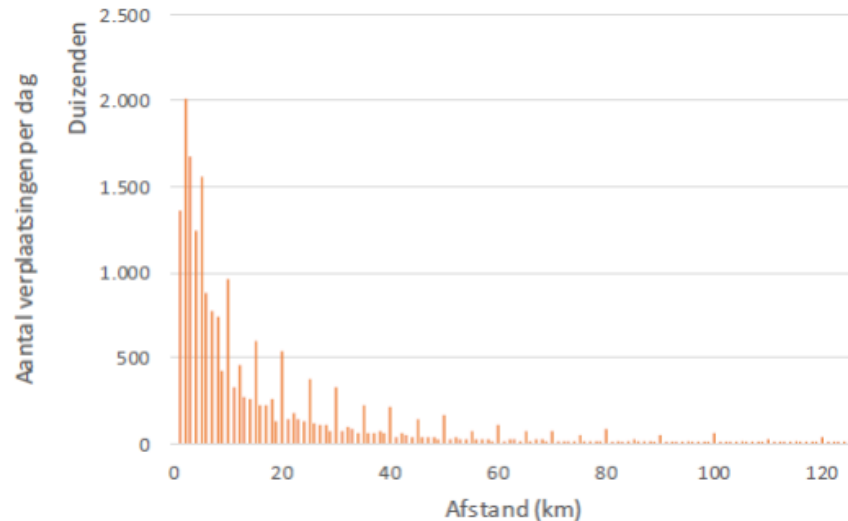


Deze zijn toegepast voor de relevante indicatoren voor deelmobiliteit.

- **Bereikbaarheid:** Het effect op het aantal autokilometers, waar mogelijk toegespitst op binnenstedelijke ritten. Versterken van ketenreis.
- **Duurzaamheid:** Het effect op CO2 uitstoot.
- **Vitaliteit / gezondheid:** Effect op het aantal actieve kilometers
- **Leefbaarheid / ruimtegebruik:** Effect op het aantal M2 parkeerruimte, uitgedrukt in (€).
- **Vervoersarmoede / sociale inclusie:** Effect op de mate van beschikbaarheid, betaalbaarheid en toegankelijkheid van mobiliteit.
- **Verkeersveiligheid:** Effect op het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden.

Uitgangspunten / voorwaarden deelmobiliteit (flankerend beleid)

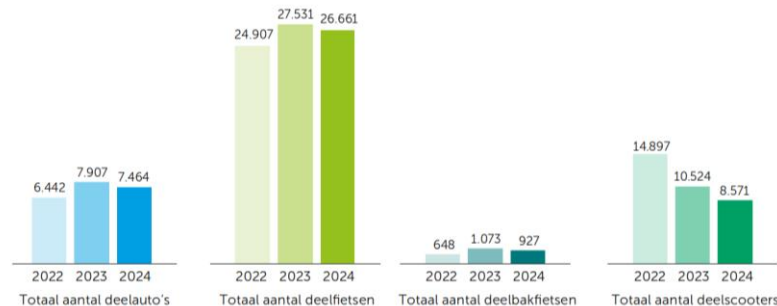
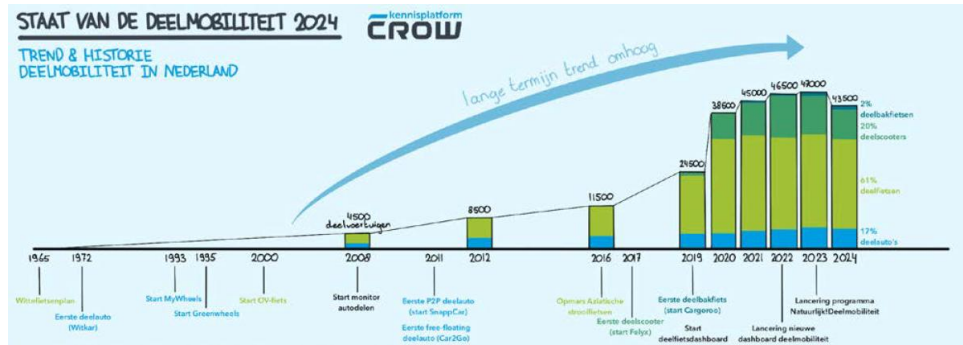
- De helft van de Nederlandse autoverplaatsingen per dag is kleiner of gelijk is aan 8 km; een derde is korter dan 5 km.¹
- Gegeven de verschillende functies van de deelmodaliteiten, kunnen deze ritten vervangen worden voor elk reisdoel van de reiziger. Beleid om autobezit te ontmoedigen plus een divers aanbod van deelmobiliteit nabij, kan daarmee de transitie stimuleren.



Huidige aanbodsformen van deelmobiliteit

- **Roundtrip:** een dienst waarbij gedeelde voertuigen teruggebracht moeten worden naar dezelfde parkeerplaats of – zone waar ze zijn opgehaald. Bij deelfietsen wordt dit ook wel 'back to one' genoemd.
- **Free-floating:** Service waarbij voertuigen niet teruggebracht hoeven te worden naar de plek waar ze zijn opgehaald
- **Back to many:** Service waarbij voertuigen teruggebracht kunnen worden bij een netwerk van daarvoor bestemde locaties.
- **Community based:** Een subvorm van autodelen, waarbij besloten groepen zoals burens of appartementenbewoners een auto delen die ze samen bezitten.
- **Peer to peer:** Een subvorm van autodelen, waarbij particulieren hun auto verhuren wanneer ze die zelf niet nodig hebben.

Huidige aantallen (stand van zaken eind 2024)



Figuur 1. Ontwikkeling aanbod deelfoertuigen 2022-2024

Deelauto



- De deelauto is in 55% van de gemeenten in Nederland.
- Van de deelmodaliteiten is de auto binnen de gemeenten het meest verspreid.
- 62% van de vloot van deelauto's staat in de G4.

Deelscooter



- De deelscooter heeft na de deelfiets de meeste aantallen in de vloot.
- Na de deelauto is de deelscooter binnen de gemeenten het meest verspreid.
- 50% van de vloot van deelscooters staat in de G4, waarbij Utrecht geen aanbod heeft.

Deelfiets



- De deelfiets heeft de meeste aantallen in de vloot.
- Binnen de gemeenten is de deelfiets vooral in de centrumgebieden beschikbaar (aansluiting op stations).
- 43% van de vloot van deelfietsen staat in de G4.

Deelbakfiets



- De deelbakfiets is slechts in een aantal gemeenten aanwezig (4% van Nederland) vanuit één aanbieder.
- Binnen de gemeenten is de deelfiets vooral in de centrumgebieden beschikbaar.
- 87% van de vloot deelbakfietsen staan in de G4

De vormen van deelmobiliteit bieden voor de reiziger veelal een inclusiever en autonomer vervoersmiddel dan de traditionelere vervoersmiddelen¹

- **Afhankelijk versus autonoom:** heeft de gebruiker de mogelijkheid om het eigen reismoment en de eigen route te kiezen
- **Inclusief versus niet inclusief:** Is de reismogelijkheid, mits beschikbaar, voor zoveel mogelijk mensen te gebruiken en te betalen

Huidige aantallen (stand van zaken eind 2024)

