Landelijk Gebruikersonderzoek Deelmobiliteit 2025

Rapport Ipsos I&O

www.ipsos-publiek.nl

Colofon

Uitgave
Ipsos I&O

Zuiderval 70
7543 EZ Enschede

Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam

Rapportnummer
2025/238

Datum
december 2025

Opdrachtgever
Programma Natuurlijk!Deelmobiliteit

Auteurs
Stan Groenhuis
Bram Wolf

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

Inhoudsopgave

Samenvatting 4

1 Inleiding 8

1.1 Aanleiding 8
1.2 Onderzoeksopzet 8
1.3 Steekproef 9
1.4 Modaliteiten 9
1.5 Leeswijzer 9

2 Gebruik van deelvervoer in Nederland 12

3 Deelvierwielers 16

3.1 Deelauto 16

4 Deeltweewielers 28

4.1 Deelfiets 28
4.2 Deelscooter 40
4.3 Deelbakfiets 48

5 Deelvervoer en autobezit 56

A Bijlagen 59

A.1 Profiel van de respondenten (aanbieders) 59
A.2 Profiel van de respondenten 60

Samenvatting

Het landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit (LGO) is in 2025 voor de tweede keer uitgevoerd. Aanbieders van deelmobiliteit kregen de oproep voor het verspreiden van het onderzoek onder hun actieve gebruikers. Deze gebruikers maakten het afgelopen jaar gebruik van deelmobiliteit van de aanbieder. In totaal namen 6.805 gebruikers van deelmobiliteit aan het onderzoek deel.

De respons op het onderzoek is bepaald door de aanbieders die het onderzoek hebben uitgestuurd (zie ook paragraaf 1.3). Dit kan de resultaten van het onderzoek mogelijk beïnvloeden, zo is een groot deel van de respondenten klant bij OV-fiets, Greenwheels en/of MyWheels.[1] De daadwerkelijke populatie van deelgebruik in Nederland is onbekend. Hierdoor is het niet mogelijk om te spreken van een onderzoek dat representatief is voor de deelgebruiker in Nederland. Ondanks de onzekerheid over de representativiteit biedt dit onderzoek rijke en unieke data die informatie verstrekt over de gebruikers van de verschillende typen deelmobiliteit.

De samenvatting beschrijft de belangrijkste resultaten van het onderzoek. Het rapport is opgedeeld per modaliteit, in de samenvatting worden de modaliteiten samengenomen. Daarmee geeft de samenvatting een beeld van het landelijk gebruik van deelmobiliteit van 2025.

Gebruik en profiel respondenten

Acht op de tien respondenten in dit onderzoek maakten het afgelopen jaar gebruik van een deelauto in Nederland en de helft gebruikte een deelfiets (waaronder de OV-fiets). De elektrische deelfiets, deelscooter en deelbakfiets werden het afgelopen jaar door minder dan één op de tien respondenten gebruikt.

Het autobezit onder respondenten is laag; zeven op de tien bezit geen auto. De grootste groep respondenten is tussen de 35 en 64 jaar oud, is werkzaam, overwegend hoger opgeleid en heeft een inkomen boven modaal. Zeven op de tien woont in Noord-Holland, Zuid-Holland of Utrecht. Het profiel van de respondenten sluit aan bij het profiel uit het onderzoek van 2024.

Gebruikersfrequentie

Het gebruik van deelmobiliteit is hoofdzakelijk incidenteel; de grootste groep gebruikers maakt minder dan één keer per maand gebruik. Drie op de tien gebruikt de deelauto maandelijks of vaker, voor de deelfiets en deelscooter is dat twee op de tien. De elektrische deelfiets en deelbakfiets wordt door één op de tien maandelijks of vaker gebruikt.

De elektrische deelfiets kent de meeste nieuwe gebruikers; één derde gebruikt de elektrische deelfiets minder dan één jaar. Onder deelbakfietsgebruikers is dat twee op de tien en voor de andere deelmodaliteiten één op de tien. De deelfiets en deelauto worden al het langste gebruikt; een grote groep respondenten maakt al meer dan 5 jaar gebruik van deze deelvervoermiddelen. Deze resultaten hangen samen met de beschikbaarheid van het deelaanbod in Nederland; de elektrische deelfiets is relatief nieuw in het aanbod, de huurauto en deelfiets bestaan al het langst.

---

[1] *Ook in het Landelijk Reizigersonderzoek 2024, representatief onderzoek onder Nederlanders van 18 jaar en ouder, zijn de meeste deelgebruikers klant bij Greenwheels en/of Mywheels. Bron: Landelijk Reizigersonderzoek 2024 | Rapport | Rijksoverheid.nl.*

Reismotief

Deelvervoermiddelen worden vooral gebruikt voor het bezoeken van vrienden/familie, dagje uit, vakantie of evenementen. Dit is, net als afgelopen jaar, voor de meeste gebruikers het belangrijkste reisdoel van het deelvervoermiddel. Voor de deelauto staat het halen en brengen van goederen op de tweede plaats. De deelfiets wordt ook gebruikt voor woon-werkverkeer en overige zakelijke ritten, onder andere door OV-fietsgebruikers. De elektrische deelfiets gebruikt men ook voor sport/hobby en het doen van boodschappen/winkelen/voorzieningen. Ook de deelscooter wordt regelmatig gebruikt voor woon-werkverkeer, boodschappen/winkelen/voorzieningen en sport en/of hobby. Bij de deelbakfiets is het halen en brengen van goederen en kinderen het belangrijkste reisdoel.

Het zelf niet bezitten van het vervoermiddel is een belangrijke reden om de deelauto en deelbakfiets te gebruiken. Voor de deelfiets speelt de combinatie met het openbaar vervoer en het van deur tot deur komen een belangrijke rol. Voor de elektrische deelfiets en de deelscooter lopen de redenen uiteen; zo worden flexibiliteit, reisgemak/comfort, reistijd en het van deur tot deur komen vaker genoemd.

First- en last mile

Gebruikers van deelvervoer lopen meestal naar het deelvervoermiddel toe voordat ze hier gebruik van maken. Ook reizen ze meestal lopend weer verder. Een klein deel van de deelauto- en deelbakfietsgebruikers fietst naar het deelvervoermiddel toe en reist met de fiets weer verder na gebruik. Voor de deelfiets staat de trein bovenaan, zij reizen eerst met de trein om vervolgens met de deelfiets verder te reizen. Nadat gebruikers met de deelfiets hebben gereisd, vervolgen zij hun reis lopend of met de trein. Naar de elektrische deelfiets lopen de meeste gebruikers, gevolgd door de trein. Na het gebruik van de elektrische deelfiets vervolgen de meeste gebruikers de reis lopend.

Terugvaloptie

In het geval dat een deelvervoermiddel niet beschikbaar is voor de specifieke rit is het openbaar vervoer – de trein, tram, bus of metro - een belangrijke terugvaloptie voor de verschillende deelmodaliteiten. Voor de huurauto zijn een deelauto en de eigen auto ook belangrijke terugvalopties. Voor de deelfiets is dat lopend en voor de elektrische deelfiets de eigen fiets. Voor de deelscooter de eigen fiets en lopend. Voor de deelbakfiets loopt het uiteen, de deelauto en de eigen fiets zijn hier de belangrijkste terugvalopties.

Belangrijk om te vermelden is dat zeven op de tien gebruikers niet beschikt over een auto, voor hen is terugvallen op de eigen auto dan ook niet (meer) mogelijk.

Reisbereidheid

De helft van de gebruikers is bereid om maximaal 2 tot 5 minuten te reizen (inclusief lopen) naar de deelfiets en deelscooter. Voor de elektrische deelfiets en deelbakfiets is dat iets minder dan de helft. Gebruikers van de deelauto zijn bereid om langer te reizen; iets minder dan de helft wil maximaal 5 tot 10 minuten reizen.

Verbeterpunten

Een lagere prijs/kosten staat bovenaan als het gaat om verbeterpunten die ervoor zorgen dat men vaker gebruik gaat maken van deelvervoer, ongeacht het deelvervoermiddel. Daarnaast spelen voor alle deelvervoermiddelen het aanbod, de bereikbaarheid en de beschikbaarheid een rol.

Deelvervoer en autobezit

Aan alle respondenten is gevraagd in hoeverre deelvervoer invloed heeft (gehad) op het autobezit. Bij driekwart van de respondenten zonder auto heeft deelvervoer ervoor gezorgd dat zij nooit van plan zijn geweest een auto te kopen/leasen, niet meer van plan zijn om een auto te kopen/leasen of de auto reeds hebben weggedaan. Onder autobezitters heeft deelvervoer op de helft geen invloed op het autobezit. Wel geeft de helft van de eigen autobezitters aan door deelvervoer de eigen auto minder te gebruiken.

Inleiding

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Deelmobiliteit groeit in aanbod en gebruik. Het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit[2] (N!D), een programma van 29 samenwerkende overheden waaronder het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, stimuleert samenhangend beleid om toename in het gebruik en het aanbod van deelmobiliteit te versnellen. Het programma richt zich primair op het uniformeren en harmoniseren van beleid, het doen van gezamenlijk onderzoek, het uitvoeren van projecten van gezamenlijk belang en het breed delen van kennis en kunde. Met het uiteindelijke doel om de houding van de reiziger ten opzichte van deelmobiliteit te verbeteren en het aanbod en gebruik van deelvervoer op te schalen en in goede banen te leiden.

Binnen het programma N!D wordt de jaarlijkse monitoring & evaluatie gedaan. Een onderdeel van deze monitoring & evaluatie is periodiek onderzoek onder gebruikers van deelmobiliteit. Voorheen gebeurde dit gefragmenteerd met vragenlijstonderzoek door zowel gemeenten als aanbieders van deelmobiliteit. Een aantal gemeenten stelt medewerking aan het onderzoek als voorwaarde voor de vergunningverlening verplicht.

Om gebruikersonderzoek naar deelmobiliteit te optimaliseren en te standaardiseren is in 2024 dit onderzoek voor het eerst centraal georganiseerd in de vorm van het 'Landelijk Gebruikersonderzoek Deelmobiliteit'. In 2025 is het onderzoek voor de tweede keer uitgevoerd, de resultaten hiervan staan in dit rapport. Dit landelijk gebruikersonderzoek schetst een krachtig beeld van de gebruikers van deelvervoer in Nederland, geeft inzicht en brengt ontwikkelingen tussen verschillende steden en modaliteiten in kaart. Het onderzoek wordt jaarlijks uitgevoerd.

1.2 Onderzoeksopzet

Na het eerste Landelijk Gebruikersonderzoek Deelmobiliteit in 2024 is de aanpak geëvalueerd. Aan de hand van de evaluaties is de vragenlijst aangescherpt en aangepast tot de vragenlijst van 2025. De belangrijkste aanpassing is dat elke vraag per gebruikte deelmodaliteit is voorgelegd, in 2024 werden meerdere vragen in plaats daarvan algemeen voor alle deelmodaliteiten bij elkaar gesteld. Daarnaast zijn het aantal deelmodaliteiten teruggebracht om het invullen van de vragenlijst te vereenvoudigen.

In de periode van 8 september tot en met 5 oktober 2025 verspreidden aanbieders van deelmobiliteit (zie ook paragraaf 1.3) een uitnodiging voor deelname aan het Landelijk Gebruikersonderzoek 2025 onder hun eigen actieve gebruikers. Actieve gebruikers zijn alle gebruikers die het afgelopen jaar gebruikmaakten van deelmobiliteit van de betreffende aanbieder. Aanbieders hebben hun gebruikers uitgenodigd middels een unieke link. De unieke link kon worden verspreid via een nieuwsbrief, mail, pushmelding in de app of op een andere manier. De daadwerkelijke wijze van verspreiden verschilt per aanbieder. De unieke link geeft inzicht in het aantal respondenten per aanbieder, maar geeft geen inzicht in hoeveel gebruikers er per aanbieders zijn uitgenodigd. De wijze van uitnodigen is van invloed geweest op het aantal respondenten per aanbieder.

De periode van dataverzameling liep in totaal vier weken. Vanuit de verspreiding van aanbieders en via de flyers vulden in totaal 6.805 respondenten de vragenlijst volledig in.

[2] *Natuurlijk!Deelmobiliteit - Samenwerken aan toekomstbestendige deelmobiliteit*

Voor gemeenten en aanbieders was het mogelijk om eigen vragen toe te voegen in het onderzoek, de volgende gemeenten maakten hiervan gebruik: Almere, Amsterdam, Groningen, Nijmegen en Rotterdam. Bolt, CHECK en Donkey Republic maakten hier als aanbieder gebruik van. Deze aanvullende vragen werden enkel getoond indien de respondent het afgelopen jaar gebruikmaakte van deelvervoer in deze gemeente of van de specifieke aanbieder. De vragenlijst was zowel in het Engels als in het Nederlands beschikbaar, 12 procent vulde de vragenlijst in het Engels in.

1.3 Steekproef

De volgende aanbieders hebben de uitnodiging voor deelname aan het onderzoek verspreid: BAQME, Bolt, CHECK, Deelfiets Nederland, Donkey Republic, Felyx, Greenwheels, Lime, MobiGo, MyWheels, Onze Auto, SnappCar, SIXT Share en Vloto. Aanbieders hebben gebruikers die het afgelopen jaar gebruikmaakten van hun deelvervoermiddel uitgenodigd voor het onderzoek. Gelijktijdig werden er bij verschillende OV-fietsenstallingen door heel Nederland flyers verspreid om specifiek OV-fietsgebruikers uit te nodigen om deel te nemen aan het onderzoek, dit is een aanvulling ten opzichte van het onderzoek in 2024. In bijlage A.1 staat een overzicht van welke aanbieders van deelvervoer respondenten het afgelopen jaar gebruik hebben gemaakt.

De daadwerkelijke populatie van deelgebruik in Nederland is onbekend. Hierdoor is het niet mogelijk om te spreken van een onderzoek dat representatief is voor de deelgebruiker in Nederland. De methode van dataverzameling zorgt er mogelijk voor dat de groep respondenten niet volledig representatief is, zo is een groot deel van de respondenten klant bij OV-fiets, Greenwheels en/of MyWheels.[3] In het rapport wordt daarom gesproken over respondenten en niet over gebruikers van deelmobiliteit. Gaat het over gebruikers of gebruik, dan worden de respondenten bedoeld die gebruikmaken van het betreffende deelvervoermiddel.

Specifiek voor gebruik is gevraagd in welke gemeente er gebruik is gemaakt, daarbij is gespecificeerd dat het gaat om de gemeente van waaruit de meeste ritten zijn gestart. Een rit kan gemeente-overstijgend zijn, hier dient in de interpretatie rekening mee gehouden te worden.

1.4 Modaliteiten

In de vragenlijst zijn er verschillende typen van deelvervoer uitgevraagd. Respondenten hebben zelf beoordeeld van welke modaliteit ze gebruikmaken. Bij de deelfiets en deelfiets elektrisch stond vermeld dat deze inclusief de (elektrische) OV-fiets waren. Bij de andere modaliteiten is geen definitie gegeven en is uitgegaan van de eigen kennis van de respondenten.

1.5 Leeswijzer

Het rapport start met een beschrijving van het gebruik van deelvervoer in Nederland in hoofdstuk 2. Daarin wordt ingegaan op het gebruik van deelvervoermiddelen, de verdeling van modaliteiten en het profiel van de respondenten. Dit hoofdstuk geeft achtergrond voor de rest van de rapportage. In hoofdstuk 3 staan de resultaten van de huurauto beschreven. In hoofdstuk 4 zijn de deeltweewielers te vinden met in paragraaf 4.1 de deelfiets, in paragraaf 4.2 de deelscooter en in paragraaf 4.3 de deelbakfiets. In hoofdstuk 3 en 4 wordt er voor elk van de deelmodaliteiten ingegaan op het profiel van de gebruiker, de gebruiksfrequentie, het reismotief, de first- en last mile, de terugvaltopties, de reisbereidheid en de verbeterpunten.

---

[3] *Ook in het Landelijk Reizigersonderzoek 2024, representatief onderzoek onder Nederlanders van 18 jaar en ouder, zijn de meeste deelgebruikers klant bij Greenwheels en/of Mywheels. Bron: Landelijk Reizigersonderzoek 2024 | Rapport | Rijksoverheid.nl.*

In hoofdstuk 5 wordt de invloed van deelvervoer op autobezit en het gebruik van (eigen) vervoermiddelen beschreven. Het rapport sluit af met bijlage A waarin het gebruik naar aanbieder en het volledig profiel van de respondenten is te vinden.

Omwille van de leesbaarheid zijn percentages kleiner dan 4 procent niet in de figuren opgenomen. Door afrondingsverschillen is het mogelijk dat percentages optellen tot meer of minder dan honderd procent.

Indien er relevante significante verschillen op de achtergrondkenmerken leeftijd en autobezit zijn, staan deze onder de figuren in kaders beschreven.

Ook staat onder sommige figuren een landkaart van Nederland. Naast deze landkaart staan de relevante significante verschillen tussen de grote vier gemeenten (de G4: Den Haag, Utrecht, Rotterdam en Amsterdam), de middelgrote gemeenten (de G40) en de kleinere gemeenten beschreven.

Zoals beschreven in paragraaf 1.3 is er voorzichtigheid geboden bij het trekken van conclusies op basis van de resultaten. Om deze reden wordt er in de beschrijving van figuren dicht bij de cijfers gebleven en slechts beperkt duiding gegeven. Ondanks de onzekerheid over de representativiteit biedt dit onderzoek rijke en unieke data die informatie verstrekt over de gebruikers van de verschillende typen deelmobiliteit in Nederland.

Gebruik deelvervoer in Nederland

2 Gebruik van deelvervoer in Nederland

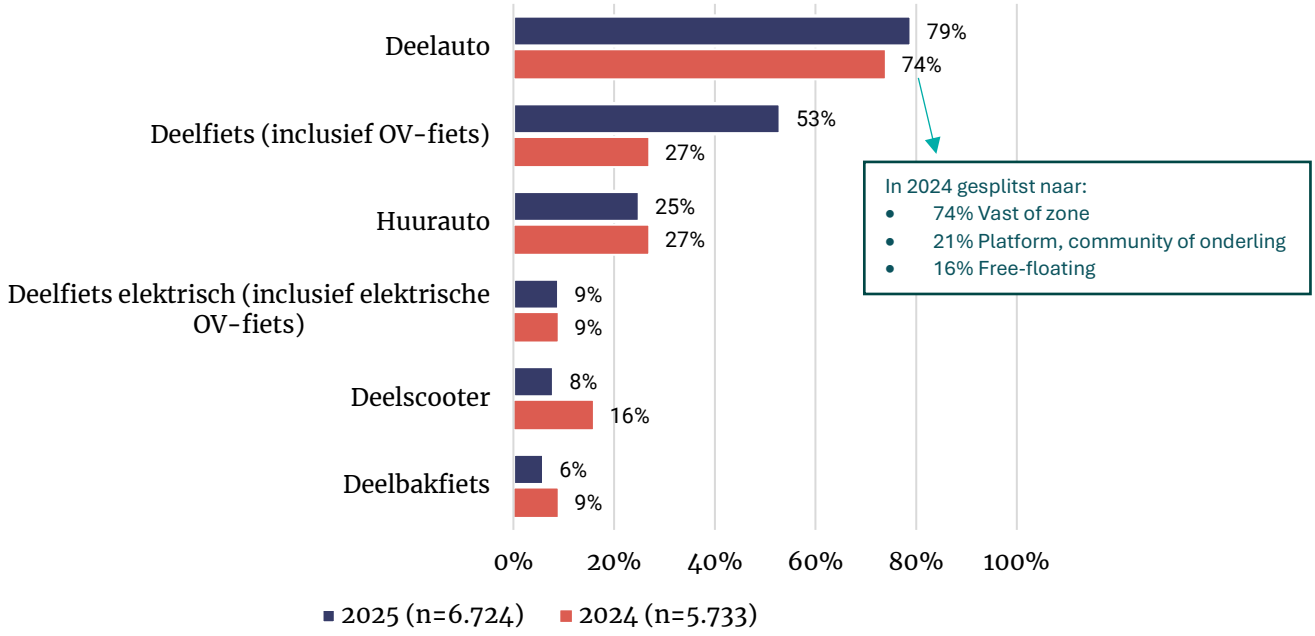
Dit hoofdstuk beschrijft het gebruik van deelvervoer in Nederland. De context van het onderzoek wordt in dit hoofdstuk gegeven. Dit hoofdstuk geeft antwoord op de vraag: *Wie zijn de respondenten van het landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit 2025?*

2.1.1 Gebruik deelvervoermiddelen

Acht op de tien (79%) respondenten maakten het afgelopen jaar in Nederland gebruik van de deelauto (Figuur 2.1.1.1). De helft (53%) van de respondenten maakte het afgelopen jaar gebruik van de deelfiets, tegenover een kwart (27%) in 2024. Deze toename heeft te maken met het aanvullend werven van respondenten die gebruikmaken van de OV-fiets. Net als in 2024 maakte een kwart (25%) het afgelopen jaar gebruik van de huurauto[4], 9 procent maakte gebruik van de elektrische deelfiets en 6 procent van de deelbakfiets. Minder respondenten maakten gebruik van de deelscooter.

Het gebruik in 2025 sluit grotendeels aan bij de resultaten van 2024. Verschillen worden mogelijk veroorzaakt door een verandering in het aanbod. Ook kunnen verschillen ontstaan door het moment en de manier waarop aanbieders het onderzoek hebben verspreid. Welke aanbieders het onderzoek hebben verspreid speelt ook een rol. Zo is een groot deel van de respondenten klant bij OV-fiets, Greenwheels en/of MyWheels.[5]

Figuur 2.1.1.1 - Van welke (deel)vervoermiddelen heeft u het afgelopen jaar in Nederland gebruik gemaakt?



[4] *De huurauto is geen deelvervoermiddel, maar wordt gezien als incidenteel gebruikmaken van de auto. In dat kader is er in dit onderzoek specifiek gevraagd naar het gebruik van de huurauto. Het gaat daarbij om gebruik van de huurauto door gebruikers van deelaanbieders, bijvoorbeeld een deelautogebruiker die ook een huurauto gebruikt. Dus gebruikers die een deelvervoermiddel met een huurauto combineren. Het onderzoek is niet actief verspreid door autoverhuurbedrijven.*

[5] *Ook in het Landelijk Reizigersonderzoek 2024, representatief onderzoek onder Nederlanders van 18 jaar en ouder, zijn de meeste deelgebruikers klant bij Greenwheels en/of Mywheels. Bron: Landelijk Reizigersonderzoek 2024 | Rapport | Rijksoverheid.nl.*

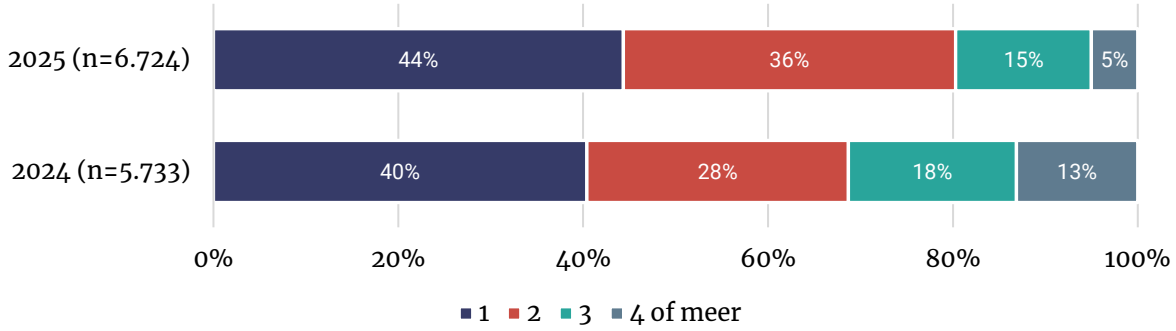
De deelauto, huurauto en deelscooter worden in grote gemeenten meer gebruikt dan in de middelgrote en kleinere gemeenten. In de middelgrote gemeenten worden deze modaliteiten ook meer gebruikt dan in kleinere gemeenten.

Voor de deelfiets is het andersom, deze wordt voornamelijk veel gebruikt in middelgrote gemeenten. De elektrische deelfiets wordt meer gebruikt in kleinere gemeenten dan in de middelgrote gemeenten. Een mogelijke verklaring hiervoor zijn langere reisafstanden in de kleinere gemeenten.

2.1.2 Verdeling modaliteiten

Vier op de tien (44%) gebruikers van deelmobiliteit maakt gebruik van één modaliteit, een derde (36%) maakt gebruik van twee deelmodaliteiten, een tiende (15%) van drie en 5 procent van vier of meer (Figuur 2.1.2.1). Ten opzichte van 2024 lijkt er een verschuiving op te treden naar het gebruik van minder modaliteiten.

Figuur 2.1.2.1 - Verdeling modaliteiten



2.1.3 Profiel respondenten

Iets meer dan de helft van de deelgebruikers is man. De meeste respondenten zijn tussen de 35 en 64 jaar oud; drie op de tien is 35-49 en een derde 50-64 jaar. Respondenten zijn overwegend hoog opgeleid en hebben een huishoudinkomen boven modaal. Zeven op de tien respondenten bezitten geen auto.[6]

De meeste respondenten wonen samen met of zonder thuiswonende kinderen. Een kleiner deel is alleenstaand zonder kinderen. Driekwart van de respondenten is werkzaam; zij kunnen vooral hybride (zowel op locatie als thuis) werken.

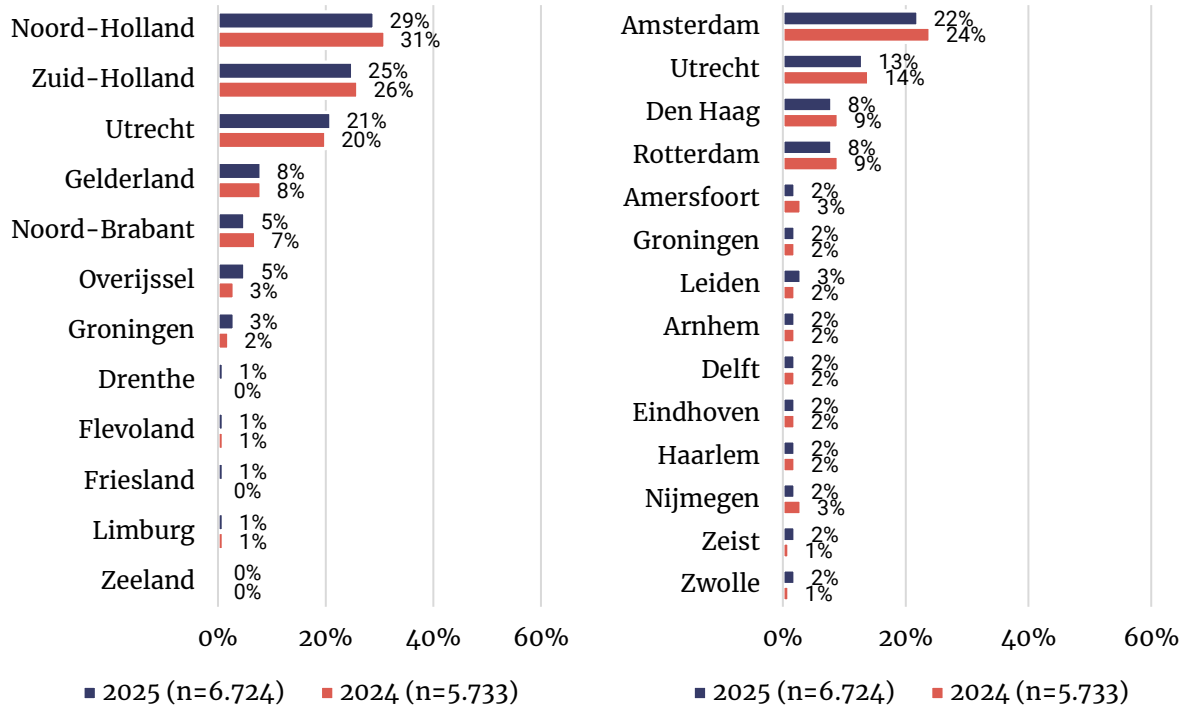
Driekwart van de respondenten maakt gebruik van deelmobiliteit in Noord-Holland, Zuid-Holland of Utrecht (Figuur 2.1.3.1). Het gebruik is het hoogste in Amsterdam, gevolgd door Utrecht, Den Haag en Rotterdam; bij elkaar de grootste gemeenten van Nederland (de G4). De meeste respondenten zijn woonachtig in de bovengenoemde provincies en steden.

Het profiel van respondenten sluit aan bij het profiel van 2024. In zowel 2024 als 2025 gaat het dus om ongeveer dezelfde groep gebruikers die is bevraagd. Dit maakt het zinvol om de resultaten van 2024 en 2025 met elkaar te vergelijken. Het profiel en het profiel per deelvervoermiddel staat in bijlage 0 beschreven.

---

[6] *Het percentage autobezit is laag ten opzichte van het algemene beeld in Nederland. In dit onderzoek gaat het specifiek om gebruikers van deelmobiliteit wat deze afwijking in autobezit kan verklaren. Gebruikers van deelvervoer hebben mogelijk hun eigen auto al weg gedaan als gevolg van het gebruik van deelmobiliteit. Volgens het Landelijk Reizigersonderzoek 2024 bezit 87 procent van de huishoudens één of meerdere auto's (Landelijk Reizigersonderzoek 2024).*

Figuur 2.1.3.1 - In welke gemeente heeft u het afgelopen jaar deelvervoer het meest gebruikt?
In 2025 is aan de vraagstelling toegevoegd: Het gaat daarbij om de gemeente van waaruit u de meeste ritten bent gestart.



In Noord-Holland zijn het vaker 35-plussers die gebruikmaken van deelvervoer dan de 18- tot 34-jarigen. In de provincie Utrecht zijn dat vaker de 18- tot 64-jarigen dan de 65-plussers. Autobezitters maken vaker gebruik van deelvervoer in de provincie Utrecht, in de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland zijn dat vaker niet-autobezitters.

Deelvierwielers

3 Deelvierwielers

3.1 Deelauto

Dit hoofdstuk beschrijft de resultaten van de gebruikers van deelvierwielers; de deelauto. In totaal hebben 5.362 respondenten het afgelopen jaar gebruik gemaakt van de deelauto. Het hoofdstuk start met een korte profielschets van de gebruiker. Daarna komen de gebruiksfrequentie, het motief, de first- en last mile, terugvaloptie, reisbereidheid en verbeterpunten aan bod.

De aanbieders CHECK, Greenwheels, MobiGo, MyWheels, Onze Auto, SnappCar, SIXT Share en Vloto hebben het onderzoek onder gebruikers verspreid. De resultaten van dit hoofdstuk vormen een afspiegeling van de gebruikers van deze aanbieders. Uit de resultaten volgt dat gebruikers meerdere aanbieders gebruiken; 41 procent gebruikt slechts één aanbieder, 32 procent gebruikt twee aanbieders, 15 procent gebruikt er drie en 12 procent gebruikt er drie of meer. Het is daarnaast mogelijk dat respondenten door meerdere aanbieders zijn benaderd.

De huurauto is geen deelvervoermiddel, maar wordt gezien als incidenteel gebruikmaken van een auto. In dat kader is er in dit onderzoek specifiek gevraagd naar het gebruik van de huurauto. Het gaat daarbij om gebruik van de huurauto door gebruikers van andere deelaanbieders, bijvoorbeeld een deelautogebruiker die ook een huurauto gebruikt. Dus gebruikers die een deelvervoermiddel met een huurauto combineren. Het onderzoek is niet actief verspreid door autoverhuurbedrijven. Omdat het aandeel huurautogebruikers behoorlijk is (in totaal maakten 1.686 respondenten het afgelopen jaar gebruik van de huurauto), staan onder de figuren van deelautogebruikers schuingedrukt de verschillen en overeenkomsten met de huurautogebruiker beschreven. Zo worden de verschillende mogelijkheden van incidenteel autogebruik met elkaar vergeleken.

Gebruikers van informele vormen van autodelen (zoals delen via een coöperatie, buurtinitiatief of onderling) zijn niet expliciet in het onderzoek uitgevraagd.

3.1.1 Profielschets

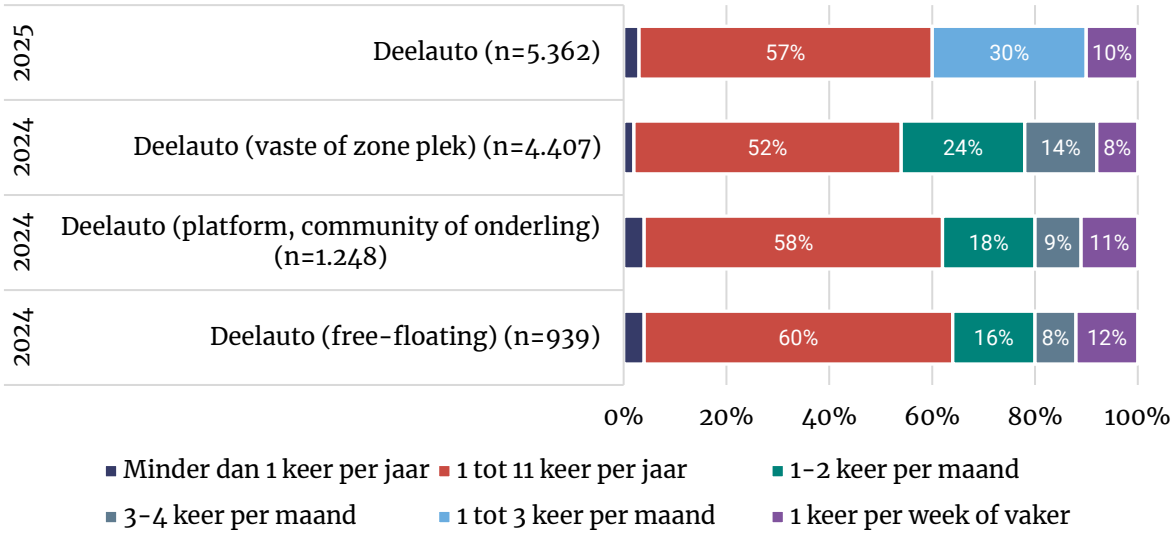
Het profiel van de deelautogebruikers komt overeen met het algemene profiel zoals beschreven in paragraaf 2.1.3. Wel wonen er meer deelautogebruikers in Amsterdam en minder in overige gemeenten. Ook beschikken deelautogebruikers minder vaak over een eigen auto ten opzichte van het algemene profiel.

Ten opzichte van de deelautogebruiker kenmerkt het profiel van de huurautogebruikers zich door meer mannen, ook zijn zij minder vaak alleenstaand zonder kinderen. Zij beschikken vaker over een fiets en eigen auto dan deelautogebruikers.

3.1.2 Gebruiksfrequentie

Bijna zes op de tien (57%) gebruikers van een deelauto hebben de deelauto het afgelopen jaar minder dan één keer per maand (1 tot 11 keer per jaar) gebruikt (Figuur 3.1.2.1). Drie op de tien (30%) maakten maandelijks (1 tot 3 keer per maand) gebruik van de deelauto. Dit sluit aan bij de resultaten van 2024.

Figuur 3.1.2.1 - Hoe vaak maakte u het afgelopen jaar gebruik van de deelauto?
Let op! Antwoordopties t.o.v. 2024 zijn gewijzigd en samengenomen, maar niet voor 1-2 keer per maand en 3-4 keer per maand, in 2025 is dat gewijzigd naar 1 tot 3 keer per maand.



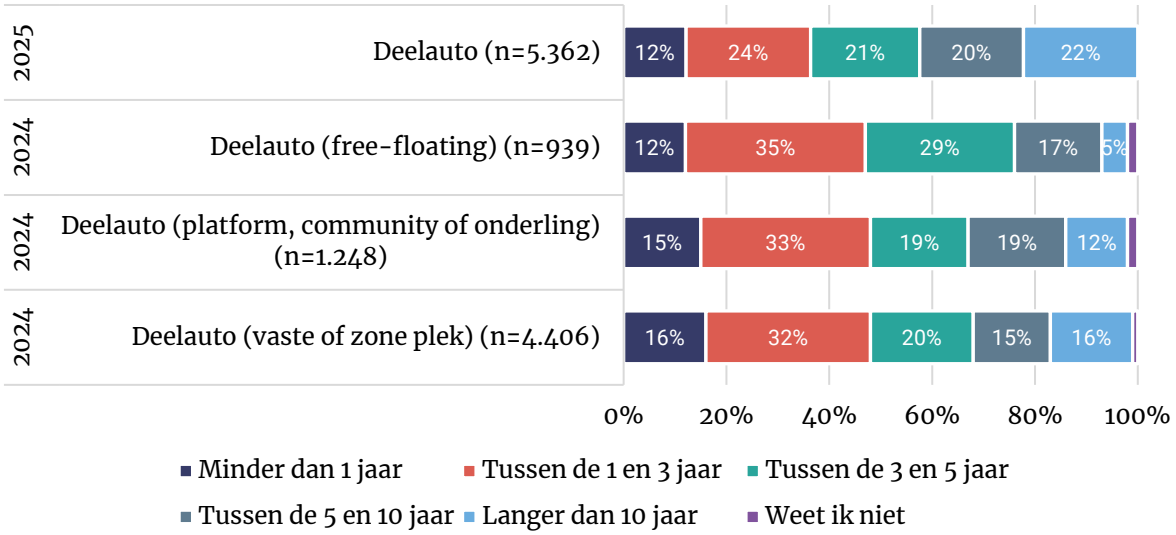
Huurautogebruikers maken minder frequent gebruik van de huurauto dan deelautogebruikers van de deelauto; de groep die 1 tot 11 keer per jaar gebruikt is groter on de huurautogebruikers en de groep die 1 tot 2 keer per maand gebruikt is kleiner.

De deelauto wordt in de grote gemeenten frequenter gebruikt dan in de middelgrote en kleinere gemeenten. Gebruikers maken in grote gemeenten vaker maandelijks en wekelijks gebruik van de deelauto.

Onder de deelautogebruikers maken 35- tot 64-jarigen frequenter gebruik van de deelauto dan de 18- tot 34-jarigen en de 65-plussers. Daarnaast maken niet-autobezitters frequenter gebruik van de deelauto dan autobezitters.

Eén op de tien (12%) gebruikers van de deelauto is recent begonnen met autodelen, namelijk minder dan een jaar geleden, voor een kwart (24%) ligt dit tussen de 1 en 3 jaar (Figuur 3.1.2.2). Eén vijfde (21%) van de gebruikers maakt al tussen de 3 en 5 jaar gebruik van de deelauto, een even grote groep (20%) doet dat tussen de 5 en 10 jaar en twee op de tien (22%) doen dat al langer dan 10 jaar. In vergelijking met 2024 zijn er in 2025 meer gebruikers die al langer dan 10 jaar gebruikmaken van de deelauto en minder gebruikers die 1 tot 3 jaar gebruikmaken van de deelauto.

Figuur 3.1.2.2 - Hoe lang maakt u al gebruik van de deelauto in Nederland?



Ten opzichte van de deelautogebruikers zijn er meer huurautogebruikers die al langer dan 10 jaar gebruikmaken van de huurauto in Nederland. De groepen tussen de 1 en 5 jaar zijn kleiner onder huurautogebruikers.

In de grote gemeenten maken meer gebruikers al langer dan 10 jaar gebruik van de deelauto dan in de middelgrote en kleinere gemeenten. In de kleinere gemeenten zijn meer relatief nieuwe gebruikers (tot maximaal 3 jaar) te vinden ten opzichte van de grote en middelgrote gemeenten. Ook in de middelgrote gemeenten zijn meer relatief nieuwe gebruikers dan in de grote gemeenten. Deze resultaten zijn mogelijk te verklaren omdat het waarschijnlijk is dat het aanbod van de deelauto relatief het meest is gegroeid in de kleinere gemeenten en daarna in de middelgrote.

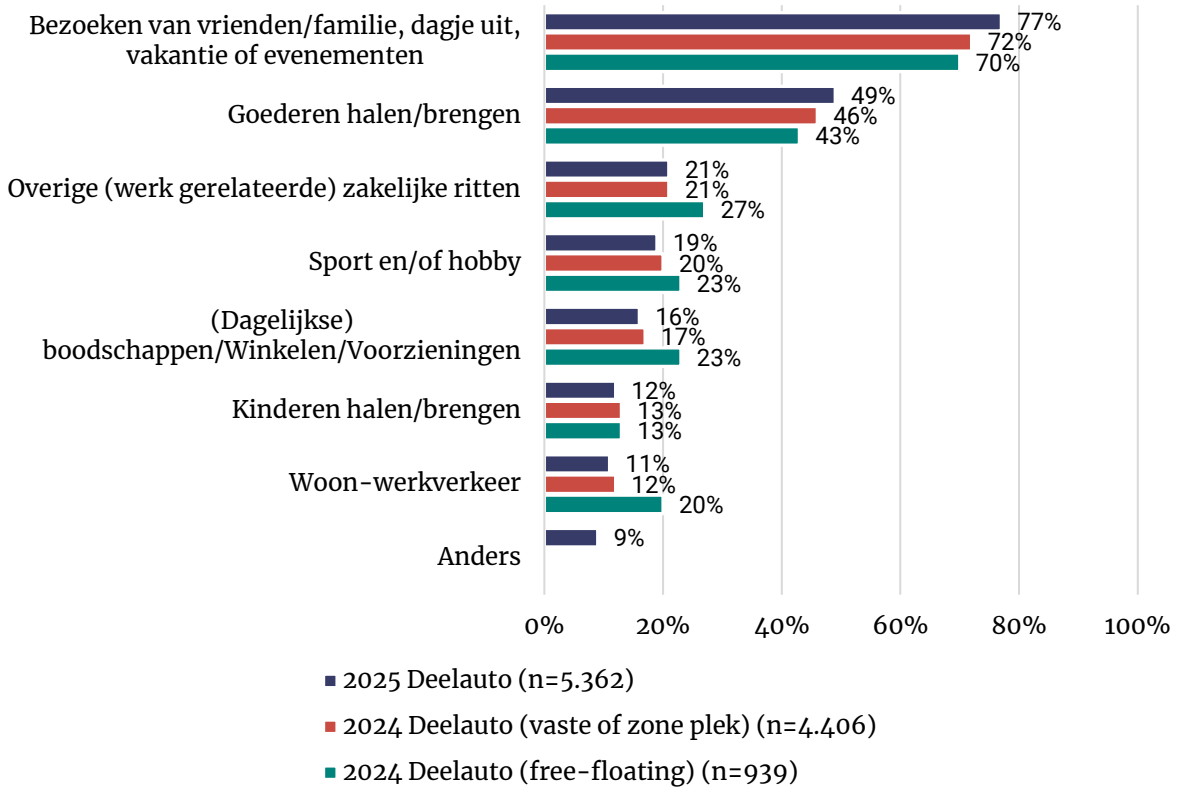
Autobezitters maken vaker sinds 0 tot 3 jaar gebruik van deelauto, niet-autobezitters vaker al langer dan 10 jaar.

3.1.3 Reismotief

Het bezoeken van vrienden/familie, dagje uit, vakantie of evenementen (77%) is het belangrijkste reisdoel om gebruik te maken van een deelauto (Figuur 3.1.3.1). Daarna volgt het halen en brengen van goederen, dit reisdoel is voor de helft (49%) van de gebruikers van een deelauto belangrijk. Overige zakelijke ritten, sport en/of hobby, boodschappen/winkelen/voorzieningen, kinderen halen/brengen en woon-werkverkeer zijn voor minder gebruikers van de deelauto belangrijke reisdoelen. Vergeleken met 2024 komen de belangrijkste reisdoelen van gebruikers van een deelauto overeen.

Figuur 3.1.3.1 - Wat zijn voor u de belangrijkste reisdoelen om gebruik te maken van de deelauto? Meerdere antwoorden mogelijk

T.o.v. 2024 is 'vakantie' toegevoegd in de antwoordoptie 'Bezoeken van vrienden/familie, etc.'.



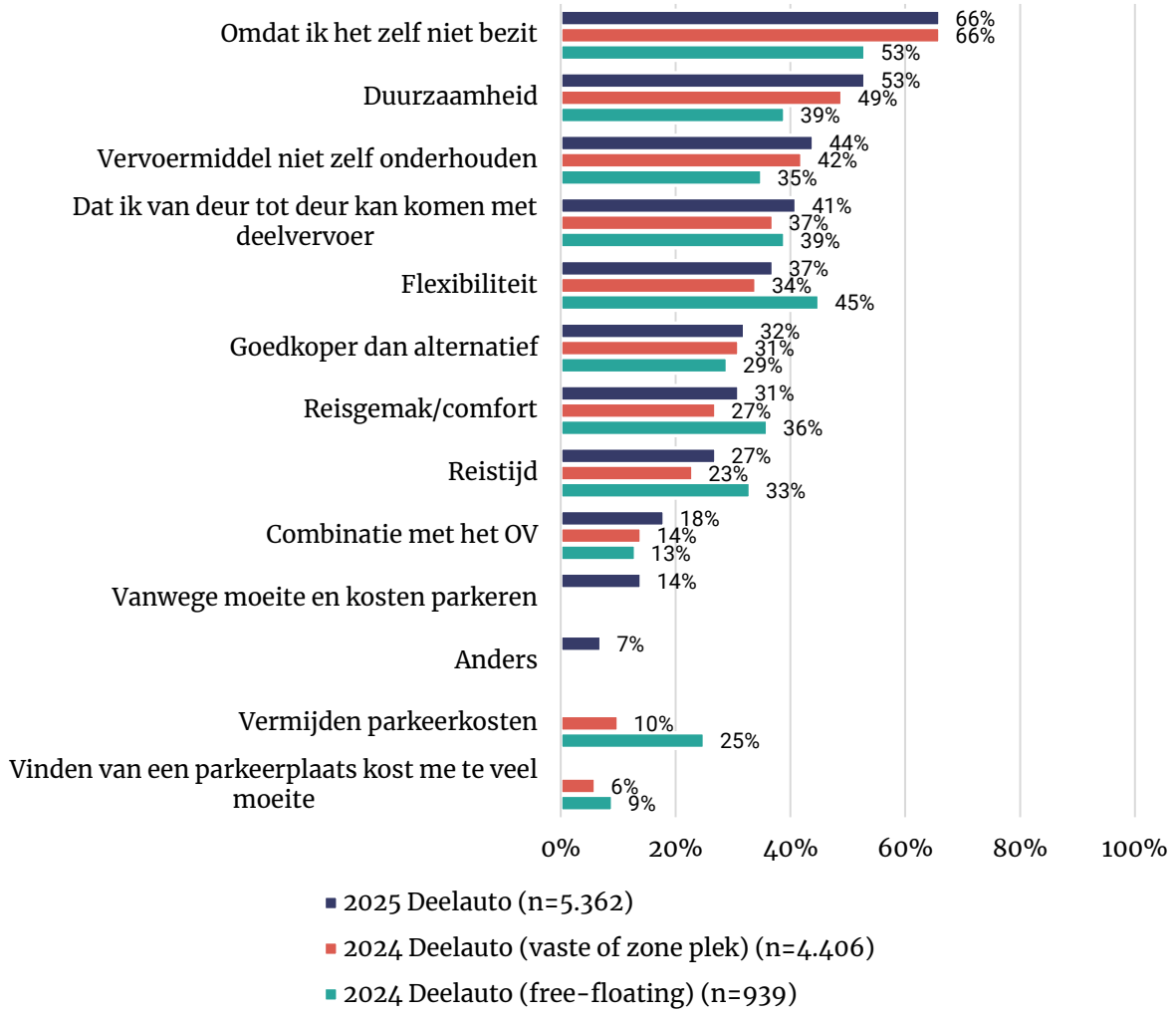
Ook onder huurautogebruikers is het belangrijkste reisdoel het bezoeken van vrienden/familie, dagje uit, vakantie of evenementen (74%), daarna wordt de huurauto het meest gebruikt voor het halen en brengen van goederen (32%).

Het bezoeken van vrienden/familie, dagje uit, vakantie of evenementen is vaker een belangrijk reisdoel in de grote gemeenten dan in de middelgrote en kleinere gemeenten.

Autobezitters maken vaker gebruik van de deelauto voor woon-werkverkeer, overige zakelijke ritten en kinderen halen/brengen dan niet-autobezitters. Niet-autobezitters maken vaker gebruik van de deelauto voor de andere reisdoelen.

Belangrijke redenen om gebruik te maken van een deelauto zijn ‘omdat ik het zelf niet bezit’ (66%) en ‘duurzaamheid’ (53%, Figuur 3.1.3.2). Andere redenen van gebruikers zijn ‘het vervoermiddel niet zelf onderhouden’ (44%), ‘dat ik van deur tot deur kan komen’ (41%) en ‘flexibiliteit’ (37%). Vergeleken met 2024 komen de redenen om gebruik te maken van een deelauto overeen.

Figuur 3.1.3.2 - Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om gebruik te maken van de deelauto? Meerdere antwoorden mogelijk
Antwoordopties zijn gewijzigd t.o.v. 2024. Er zijn antwoordopties weggevallen en anders verwoord.



Ook onder huurautogebruikers staat ‘omdat ik het zelf niet bezit’ (64%) als belangrijkste reden bovenaan. Daarna volgen andere redenen zoals ‘reisgemak/comfort’ (33%), ‘Het niet zelf moeten onderhouden van het

vervoermiddel' (29%), 'flexibiliteit' (26%), 'duurzaamheid' (26%), 'goedkoper dan een alternatief' (25%), 'dat men van deur tot deur kan komen' (25%) en 'reistijd' (20%) genoemd.

De meeste redenen om gebruik te maken van een deelauto worden door gebruikers woonachtig in de grote (en middelgrote) gemeenten vaker genoemd dan in kleinere gemeenten.

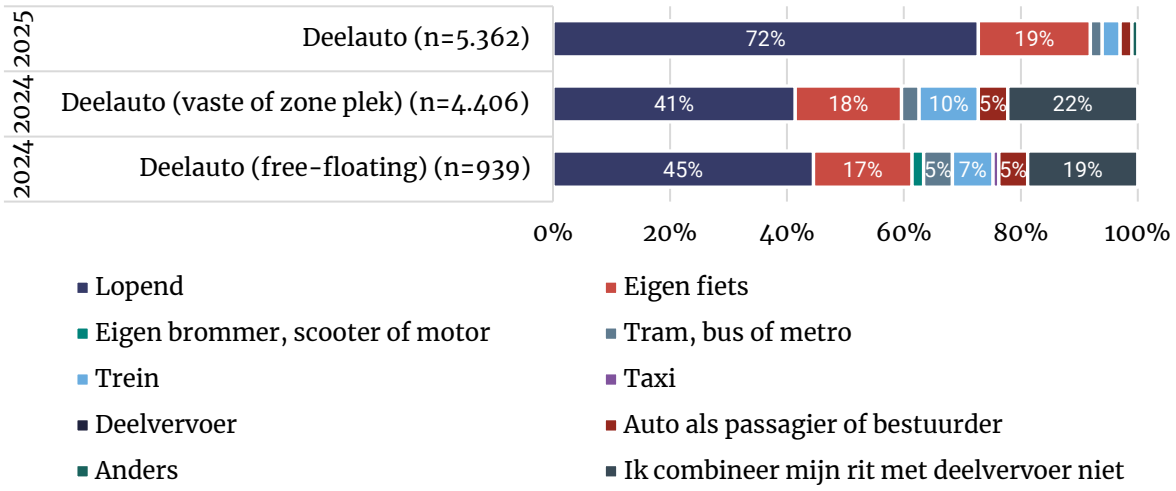
De 18- tot 34-jarigen noemen vaker de redenen 'omdat ik het zelf niet bezit' en 'dat ik van deur tot deur kan komen' dan de oudere leeftijdsgroepen. Duurzaamheid noemen de oudere leeftijdsgroepen juist vaker dan 18- tot 34-jarigen. Niet zelf onderhouden is een argument dat 35- tot 64-jarigen vaker noemen dan 18- tot 34-jarigen. Flexibiliteit wordt vaker door de 18- tot 49-jarigen genoemd dan de 50-plussers.

Niet-autobezitters noemen alle redenen vaker dan autobezitters, behalve flexibiliteit, die reden wordt even vaak genoemd ongeacht of iemand een auto bezit.

3.1.4 First- en last mile

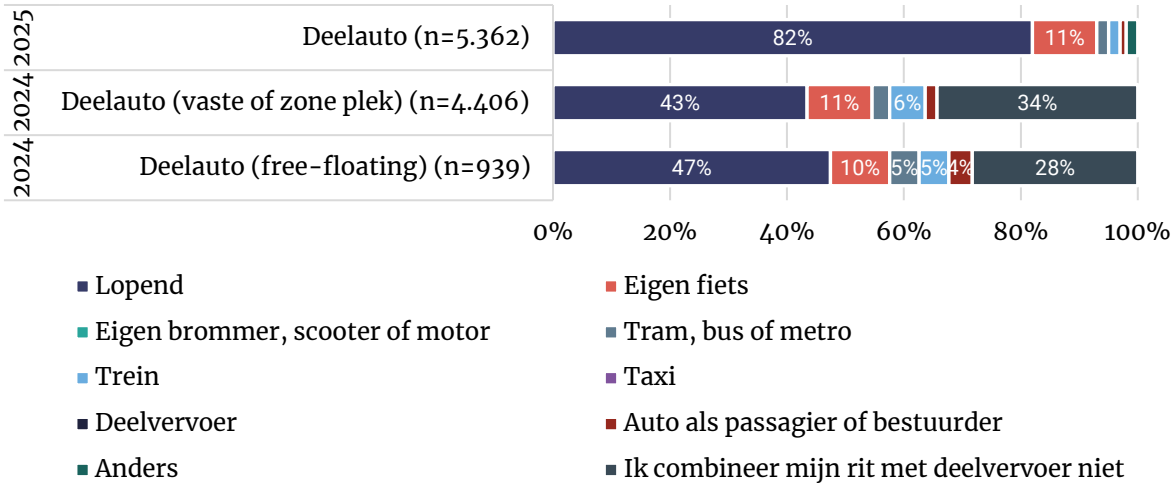
Voordat gebruikers een deelauto gebruiken, lopen zij meestal naar de deelauto toe (72%, Figuur 3.1.4.1). Een klein deel (19%) fietst voor gebruik naar de deelauto. Ook nadat gebruikers een deelauto hebben gebruikt, reizen zij meestal lopend verder (82%, Figuur 3.1.4.2). Een klein deel (11%) fietst verder. Ditzelfde patroon voor en na gebruik komt waarschijnlijk doordat de deelauto terug moet naar de plek van herkomst, behalve als het gaat om 'free-floating' waarbij de deelauto niet per se terug moet naar de plek van herkomst.

Figuur 3.1.4.1 - Hoe reist u meestal naar de deelauto toe voordat u deze gebruikt?[7]



[7] *In 2024 was de vraagstelling: 'Als u uw rit met deelvervoer combineert. Hoe reist u meestal verder voordat/nadat u deelvervoer gebruikt?'. Ook is de antwoordoptie 'Ik combineer mijn rit met deelvervoer niet' in 2025 komen te vervallen vanwege de onwaarschijnlijkheid dat gebruikers de rit niet combineren, een gebruiker zal altijd naar een deelvervoermiddel toe moeten. In 2025 is*

Figuur 3.1.4.2 - Hoe reist u meestal verder nadat u de deelauto hebt gebruikt?[7]



Huurautogebruikers reizen vooral lopend (28%) en met de eigen fiets (42%) naar de huurauto voordat zij deze gebruiken. Ook na gebruik reizen de meeste huurautogebruikers lopend (54%) of met eigen fiets (23%) verder. Dit sluit aan bij de first- en last mile van de deelauto, wel is het percentage anders.

Gebruikers uit grote gemeenten lopen vaker naar de deelauto dan gebruikers uit de middelgrote en kleinere gemeenten, dat geldt ook voor gebruikers uit de middelgrote tegenover kleinere gemeenten. Gebruikers uit de middelgrote en kleinere gemeenten reizen vaker met de eigen fiets naar de deelauto dan gebruikers uit de grote gemeenten. Dat geldt ook voor het verder reizen na gebruik van de deelauto. De verschillen tussen gemeenten hangen mogelijk samen met de dichtheid van het aanbod van de deelauto.

Niet-autobezitters lopen vaker naar de deelauto toe en reizen vaker lopend verder dan autobezitters. Autobezitters fietsen juist vaker naar de deelauto toe en reizen fietsend verder dan niet-autobezitters. De 18- tot 49- jarigen reizen vaker lopend verder dan 50-plussers.

3.1.5 Terugvaloptie

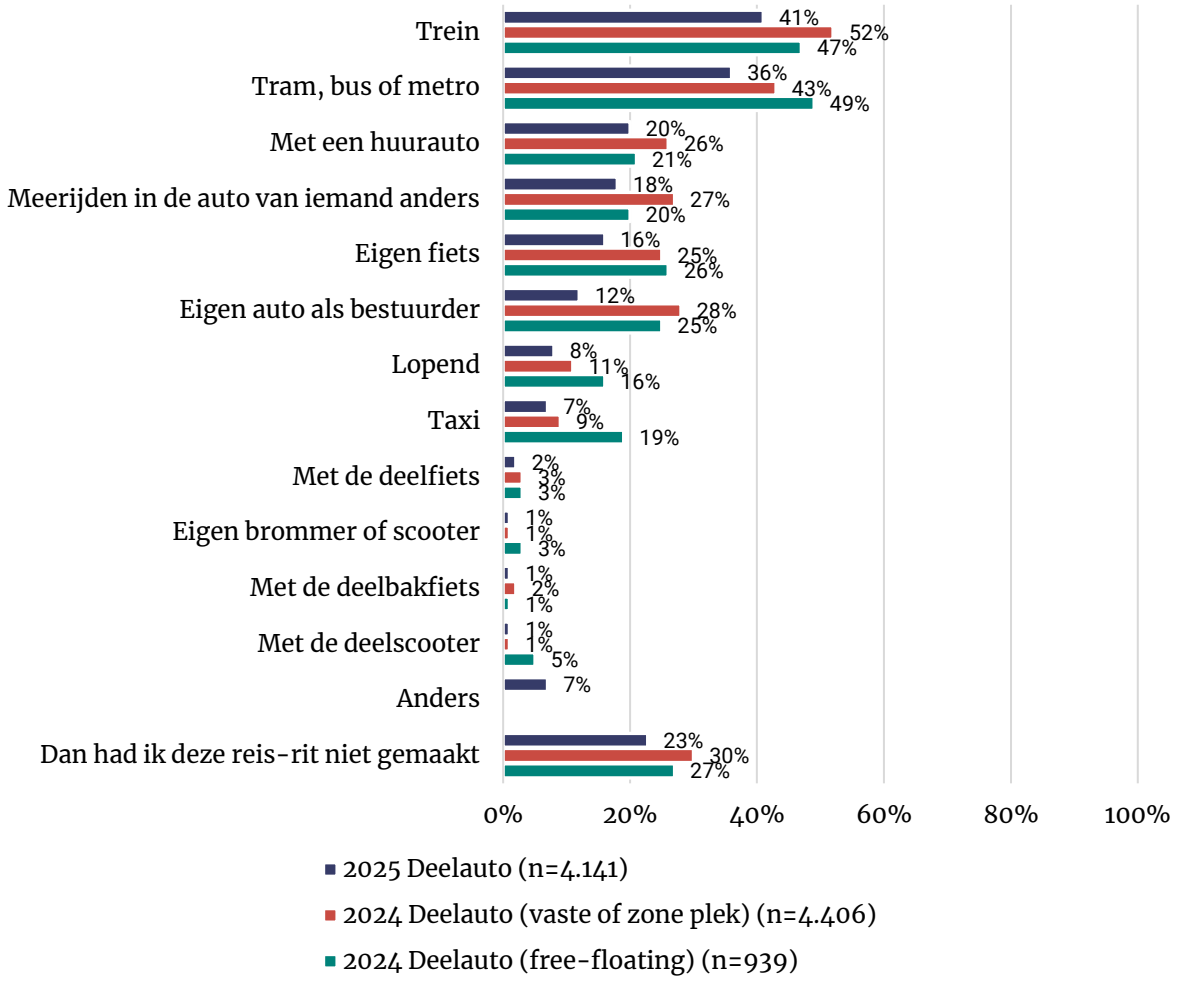
Het openbaar vervoer is een belangrijke terugvaloptie als er geen deelauto beschikbaar zou zijn voor een rit (Figuur 3.1.5.1). Voor vier op de tien (41%) gebruikers is dat de trein, voor 36 procent de tram, bus of metro. Een huurauto (20%), meerijden met iemand anders (18%) en een eigen fiets (16%) zijn andere terugvalopties die worden genoemd. Een kwart (23%) van de deelautogebruikers had de reis/rit niet gemaakt.

Vergeleken met 2024 valt op dat de volgorde van terugvalopties vrijwel gelijk is, maar de terugvalopties zoals het openbaar vervoer, de eigen fiets en eigen auto minder vaak worden genoemd in 2025.

ter verduidelijking de volgende toelichting bij de vraag gegeven: 'Loopt u van huis naar het vervoermiddel, kies dan voor 'lopend'. Gaat u na uw treinreis verder met een deelvervoermiddel, kies dan 'trein'. In de vergelijking met 2024 dient hier rekening mee te worden gehouden. Deze gewijzigde vraagstelling is mogelijk een verklaring voor de verschillen tussen 2024 en 2025.

Daarnaast geven minder gebruikers in 2025 aan de reis/rit niet te maken als de deelauto niet beschikbaar zou zijn. Hier is niet direct een verklaring voor, de gewijzigde vraagstelling speelt mogelijk een rol.[8]

Figuur 3.1.5.1 - Denk aan uw laatste reis met de deelauto die u gebruikt. Hoe zou u de reis maken als de deelauto voor die specifieke reis niet beschikbaar was geweest? *Meerdere antwoorden mogelijk*



Ook voor huurautogebruikers is het OV (trein (42%) en tram, bus of metro (23%)) een belangrijke terugvaloptie. Waar deelautogebruikers de huurauto noemen, noemen huurautogebruikers de deelauto (26%). Net als deelautogebruikers vallen huurautogebruikers ook terug op het meerijden in de auto van iemand anders (18%) en de eigen auto als bestuurder (13%).

[8] *In 2024 was de vraagstelling: 'U reist wel eens met <...>. Hoe zou u uw reis maken als de <...> niet beschikbaar zou zijn?'.*

Gebruikers uit de grote gemeenten vallen vaker terug op de trein, tram, bus of metro dan gebruikers uit de middelgrote en kleinere gemeenten. Dit hangt mogelijk samen met het verschil in aanbod van het openbaar vervoer tussen de gemeenten. De eigen auto als bestuurder wordt vaker gezien als terugvaloptie in kleinere gemeenten vergeleken met de grote en middelgrote gemeenten. In de middelgrote en kleinere gemeenten zouden gebruikers vaker de reis-rit niet hebben gemaakt dan in de grote gemeenten als er geen deelauto beschikbaar zou zijn voor de specifieke rit.

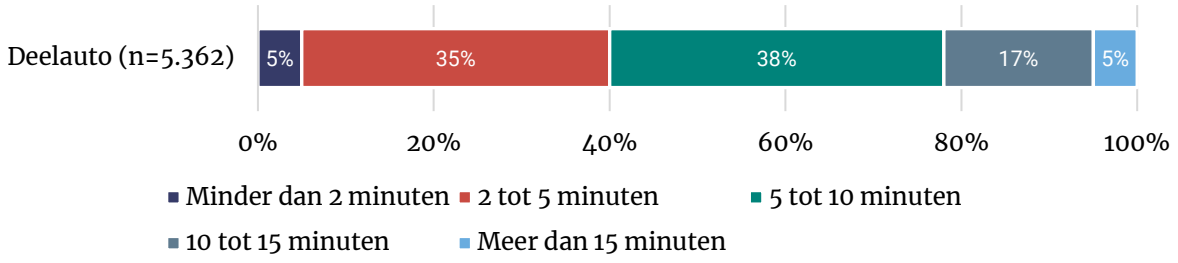
De 18- tot 34-jarigen vallen vaker terug op de trein dan 50- tot 64-jarigen. Dat geldt ook voor de tram, bus of metro, ook 65-plussers vallen daar vaker op terug dan 50- tot 64-jarigen. De 18- tot 34-jarigen vallen vaker terug op het meerijden met de auto van iemand anders dan de andere leeftijdsgroepen.

Niet-autobezitters vallen vaker terug op de trein, tram, bus of metro, het meerijden in de auto van iemand anders en de eigen fiets. Autobezitters vallen logischerwijs vaker terug op de eigen auto als bestuurder.

3.1.6 Reisbereidheid

Driekwart (73%) van de deelautogebruikers is bereid om tussen de 2 en 10 minuten te reizen naar de deelauto (Figuur 3.1.6.1).

Figuur 3.1.6.1 - Hoe lang bent u maximaal bereid om te reizen (inclusief lopen) naar de deelauto?



Huurautogebruikers zijn bereid om verder te reizen dan deelautogebruikers; twee op de drie (65%) is bereid om meer dan 10 minuten te reizen. Dit heeft er mogelijk mee te maken dat huurautobedrijven qua locatie minder beschikbaar en verspreid zijn, huurautogebruikers zullen dus wel verder moeten reizen.

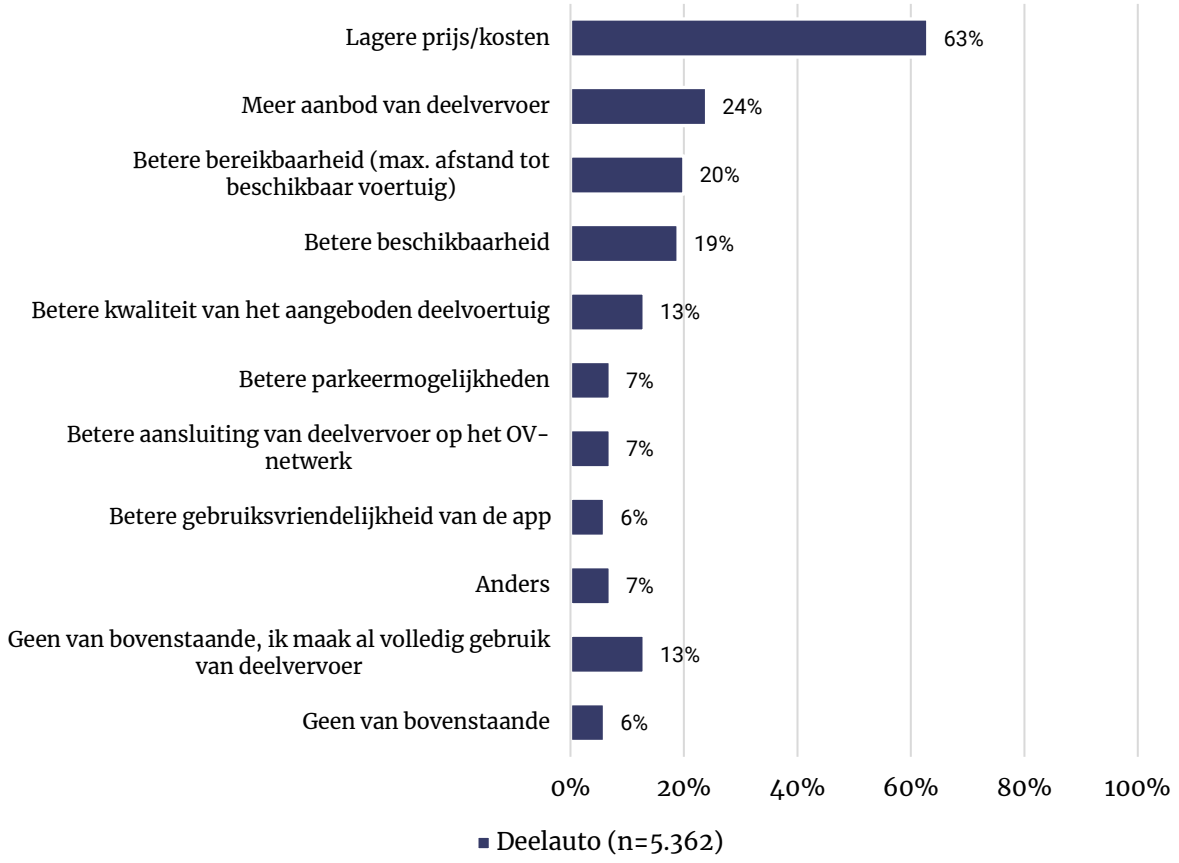
Gebruikers uit de middelgrote en kleinere gemeenten zijn bereid om langer te reizen naar de deelauto dan gebruikers uit de grote gemeenten.

De 18- tot 34-jarigen zijn vaker bereid om 10 tot 15 minuten te reizen dan 35- tot 64-jarigen. De 35-plussers zijn vaker bereid 2 tot 5 minuten te reizen dan 18- tot 34-jarigen.

3.1.7 Verbeterpunten

Gebruikers van de deelauto noemen vooral een lagere prijs/kosten (63%) wat zou helpen om de deelauto (nog) vaker te gebruiken (Figuur 3.1.7.1). Daarna volgen meer aanbod (24%), betere bereikbaarheid (20%) en betere beschikbaarheid (19%). Eén tiende (13%) van de gebruikers maakt al volledig gebruik van deelvervoer, voor deze groep zijn er geen verbeterpunten.

Figuur 3.1.7.1 - Wat zou u helpen om (nog) vaker gebruik te maken van de deelauto? U kunt maximaal drie antwoordopties selecteren



Ook huurautogebruikers noemen een lagere prijs/kosten (63%) om (nog) vaker gebruik te maken van de huurauto. Daarnaast speelt voor een kwart (23%) een betere bereikbaarheid een belangrijke rol, vrijwel gelijk aan de deelautogebruikers terwijl je zou verwachten dat huurauto's minder goed bereikbaar zijn aangezien deze niet op straat staan maar bij verhuurkantoren.

Meer aanbod en een betere bereikbaarheid van de deelauto noemen gebruikers uit de middelgrote en kleinere gemeenten vaker als verbeterpunt dan gebruikers uit de grote gemeenten. In kleinere gemeenten wordt betere beschikbaarheid daarnaast vaker genoemd dan in de grote gemeenten.

Hoe jonger, hoe vaker gebruikers de lagere prijs/kosten als verbeterpunt noemen. Voor meer aanbod, betere bereikbaarheid en beschikbaarheid geldt dat dit vaker wordt genoemd door gebruikers tot 49 jaar, dan onder 50-plussers. Vijftigplussers zien vaker geen verbeterpunten of maken al volledig gebruik van deelvervoer.

Autobezitters noemen vaker betere bereikbaarheid en beschikbaarheid én geen van bovenstaande dan niet-autobezitters. Niet-autobezitters noemen vaker betere parkeermogelijkheden en geven aan vaker al volledig gebruik te maken van deelvervoer.

Deeltweewielers

4 Deeltweewielers

Dit hoofdstuk beschrijft de resultaten van de aanbieders van deeltweewielers. Hierbij maken we een splitsing naar de deelfiets, deelscooter en deelbakfiets. Elk onderdeel start met een korte profielschets van de gebruiker van het deelvervoermiddel. Daarna komen de gebruiksfrequentie, het motief, de first- en last mile, terugvaloptie, reisbereidheid en verbeterpunten aan bod.

De aanbieders Bolt, Deelfiets Nederland, Donkey Republic, Felyx en Lime hebben als deelfietsaanbieders het onderzoek verspreid. CHECK en Felyx als deelscooteraanbieders. BAQME en MobiGo hebben het onderzoek als deelbakfietsaanbieders verspreid. De resultaten in dit hoofdstuk vormen een afspiegeling van de gebruikers van deze aanbieders.

4.1 Deelfiets

In totaal hebben 3.622 respondenten het afgelopen jaar gebruik gemaakt van de deelfiets, 602 respondenten maakten gebruik van de elektrische deelfiets.

Er is aanvullend veldwerk verricht in OV-fietsenstallingen op stations verspreid door Nederland. Een deel van de respons (n=819) is daardoor afkomstig van deelfiets gebruikers geworven na het gebruik van de OV-fiets. Deze gebruikers maken alleen gebruik van de OV-fiets, niet van andere deelfietsaanbieders. Omdat dit een aparte groep deelfiets gebruikers betreft, staan de OV-fiets resultaten steeds apart naast het OV-fiets logo beschreven. Deze groep wordt de OV-fietsgebruiker genoemd.

4.1.1 Profielschets

Onder de deelfietsgebruikers zijn meer hoger opgeleiden en meer gebruikers met een boven modaal inkomen te vinden dan onder het algemene profiel van de deelgebruiker (paragraaf 2.1.3). De groep 18- tot 34 jarigen is groter en de groep 65-plussers is kleiner ten opzichte van het algemene profiel. Daarbij past dat binnen de groep deelfietsgebruikers meer werkenden zitten en minder gepensioneerden. Ten opzichte van het algemene profiel zijn er meer deelfietsgebruikers in Utrecht en minder in overige gemeenten. Tot slot beschikken deelfietsgebruikers vaker over een eigen auto dan het algemene profiel deelgebruiker.

Onder de elektrische deelfietsgebruikers zijn er meer 18- tot 34-jarigen en minder 50-64 jarigen en 65-plussers dan onder de algemene groep deelgebruikers. De elektrische deelfiets wordt minder vaak gebruikt in Amsterdam en overige gemeenten, en juist meer in Utrecht en Rotterdam ten opzichte van het algemene profiel.

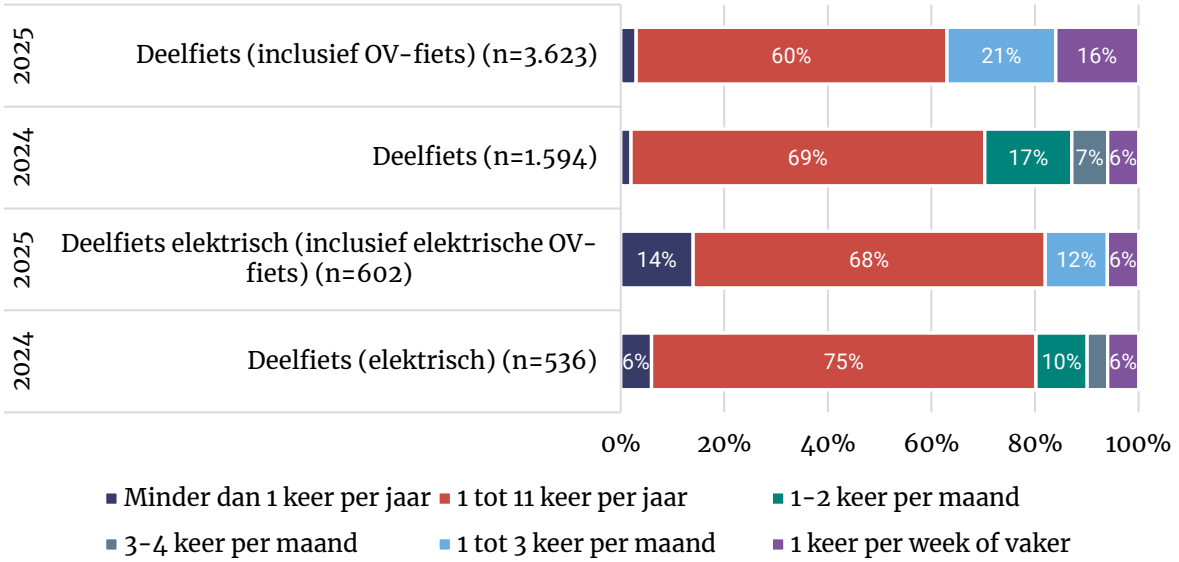
Het profiel van OV-fietsgebruikers komt overeen met het profiel van alle deelfietsgebruikers. Ten opzichte van de deelfietsgebruiker is de groep 18- tot 34-jarigen groter onder de OV-fietsgebruikers, ook het aandeel gebruikers met een inkomen boven modaal ligt hoger. Daarnaast wonen OV-fietsgebruikers vaker samen met of zonder thuiswonende kinderen dan alle deelfietsgebruikers.

4.1.2 Gebruiksfrequentie

Zes op de tien (60%) deelfietsgebruikers maakt hier minder dan één keer per maand (1 tot 11 keer per jaar) gebruik van, 21 procent doet dit maandelijks (1 tot 3 keer per maand) en 16 procent wekelijks (1 keer per week of vaker, Figuur 4.1.2.1). In 2024 maakten nog zeven op de tien (69%) gebruikers minder dan één keer per maand gebruik van de deelfiets.

De elektrische deelfiets wordt minder frequent gebruikt, zeven op de tien (68%) maakt hier minder dan één keer per maand gebruik van, 12 procent doet dit maandelijks en 6 procent wekelijks. In 2024 maakte driekwart (75%) minder dan één keer per maand gebruik van de elektrische deelfiets.

Figuur 4.1.2.1 - Hoe vaak maakte u het afgelopen jaar gebruik van de deelfiets?
Let op! Antwoordopties t.o.v. 2024 zijn gewijzigd en samengenomen, maar niet voor 1-2 keer per maand en 3-4 keer per maand, in 2025 is dat gewijzigd naar 1 tot 3 keer per maand.



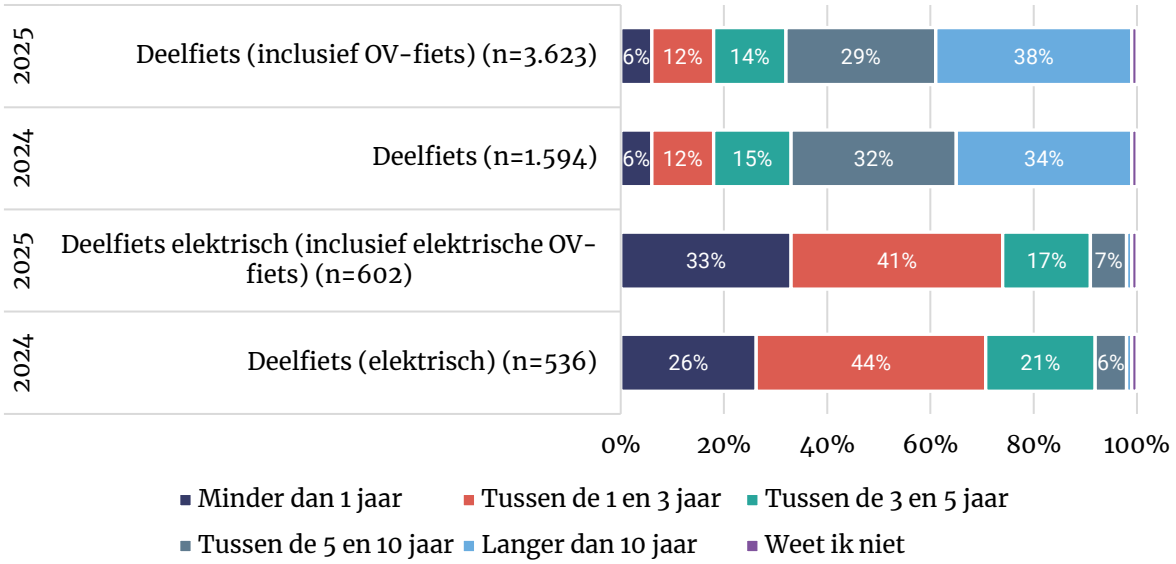
OV-fietsgebruikers maken frequenter gebruik van het deelvervoermiddel; 52 procent gebruikt de OV-fiets wekelijks (1 keer per week of vaker). De groep 1 tot 11 keer per jaar is kleiner, namelijk 27 procent.

De deelfiets wordt in kleinere gemeenten frequenter gebruikt dan in de middelgrote en grote gemeenten. In de middelgrote gemeenten wordt de deelfiets frequenter gebruikt dan in de grote gemeenten. Daarbij gaat het om vaker 1 keer per week of vaker gebruik tegenover 1 tot 3 keer per maand.

De 18- tot 34-jarigen maken frequenter gebruik van de deelfiets dan de 35- tot 49- jarigen, 50- tot 64-jarigen en de 65-plussers. Autobezitters maken frequenter gebruik van de deelfiets dan niet-autobezitters. Dit geldt niet voor de elektrische deelfiets.

Net als in 2024 maken zeven op de tien (67%) deelfietsgebruikers hier al meer dan 5 jaar gebruik van (Figuur 4.1.2.2). Voor de elektrische deelfiets maakt driekwart (74%) hier al maximaal drie jaar gebruik van, in 2024 was dat zeven op de tien (70%).

Figuur 4.1.2.2 - Hoe lang maakt u al gebruik van de deelfiets in Nederland?



De frequentie van het gebruik van de OV-fietsgebruikers is meer verspreid dan alle deelfietsgebruikers bij elkaar. Eén tiende (11%) maakt minder dan 1 jaar gebruik, twee tiende (21%) tussen de 1 en 3 jaar, ook twee tiende (20%) tussen de 3 en 5 jaar, een kwart (26%) tussen de 5 en 10 jaar en twee tiende (20%) al langer dan 10 jaar.

In de grote gemeenten zijn meer gebruikers te vinden die al langer dan 10 jaar gebruikmaken van de deelfiets dan in de middelgrote en kleinere gemeenten. Dat geldt ook voor de middelgrote ten opzichte van de kleinere gemeenten. In kleinere gemeenten zijn meer relatief nieuwe gebruikers (tot maximaal 5 jaar) te vinden dan in de grote en middelgrote gemeenten. Ook in de middelgrote gemeenten zijn er meer relatief jonge gebruikers (tot maximaal 3 jaar) dan in de grote gemeenten.

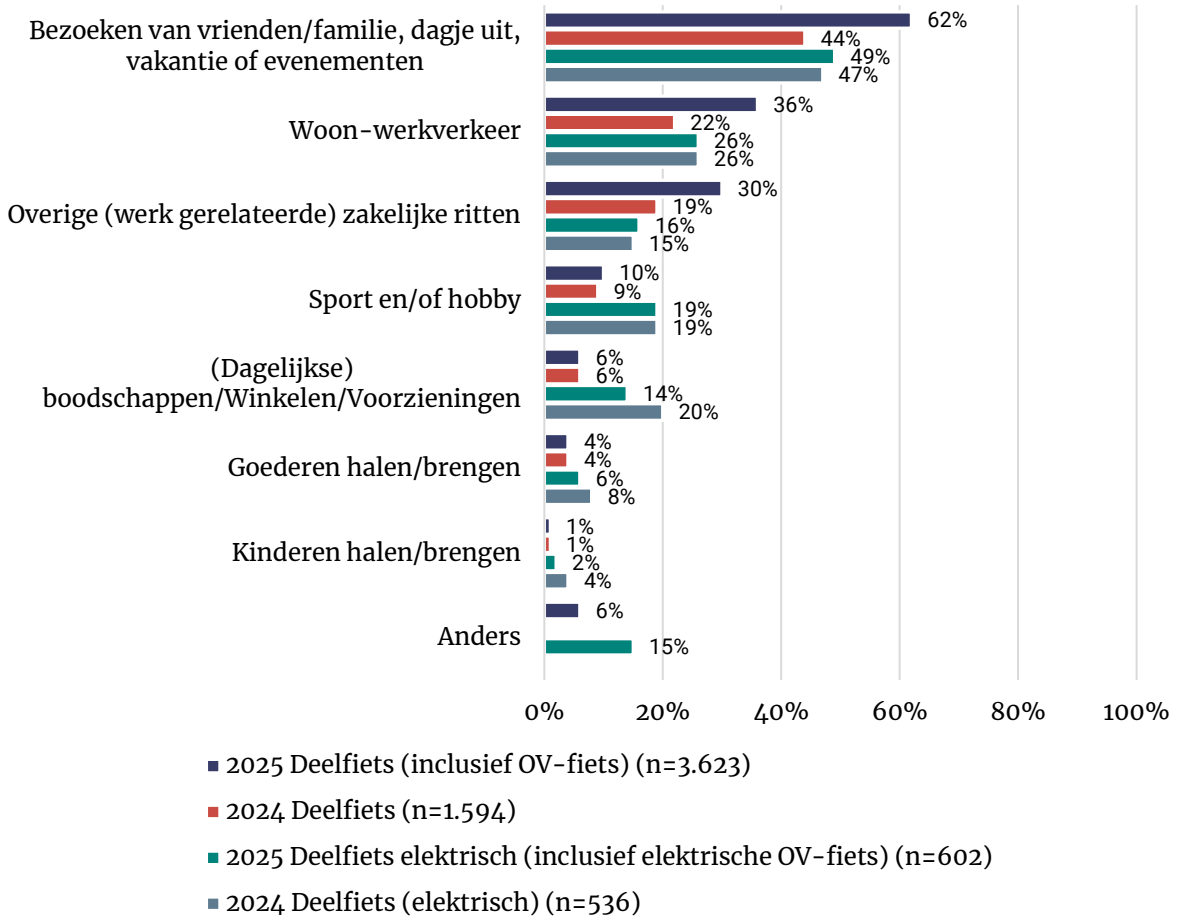
Autobezitters maken vaker dan niet-autobezitters maximaal 5 jaar gebruik van de deelfiets, niet-autobezitters maken vaker dan autobezitters al langer dan 10 jaar gebruik. Voor de elektrische deelfiets maken autobezitters vaker minder dan niet-autobezitters 1 jaar gebruik en niet-autobezitters vaker dan autobezitters tussen de 1 en 5 jaar.

4.1.3 Reismotief

De (elektrische) deelfiets wordt het meest gebruikt voor het bezoeken van vrienden/familie, dagje uit, vakantie of evenementen (62%; elektrisch 49%, in 2024 respectievelijk 44% en 47%, Figuur 4.1.3.1). Daarnaast wordt de deelfiets gebruikt voor woon-werkverkeer (36%) en overige zakelijke ritten (30%), ten opzichte van 2024 is hier een toename zichtbaar, waarschijnlijk door het betrekken van de OV-fietsgebruikers bij het onderzoek. De elektrische deelfiets wordt naast deze werkgerelateerde reisdoelen ook gebruikt voor sport en/of hobby (19%) en boodschappen/winkelen/voorzieningen (14%).

Figuur 4.1.3.1 - Wat zijn voor u de belangrijkste reisdoelen om gebruik te maken van de deelfiets? Meerdere antwoorden mogelijk

T.o.v. 2024 is 'vakantie' toegevoegd in de antwoordoptie 'Bezoeken van vrienden/familie, etc.'.



Het belangrijkste reisdoel voor OV-fietsgebruikers is woon-werkverkeer, dit is voor zeven op de tien (71%) het belangrijkste reisdoel. Daarna volgen het bezoek van vrienden/familie, een dagje uit, vakantie of evenementen (35%) en overige zakelijke ritten (29%).

Het bezoeken van vrienden/familie, dagje uit, vakantie of evenementen is in de grote gemeenten vaker een belangrijk reisdoel dan in de middelgrote en kleinere gemeenten. Dat geldt ook voor de middelgrote tegenover de kleinere gemeenten. Woon-werkverkeer is daarentegen vaker een belangrijk reisdoel in de middelgrote en kleinere gemeenten dan in de grote gemeenten.

Vijfenzestigplussers gebruiken de deelfiets vaker voor het bezoeken van vrienden/familie, een dagje uit, vakantie of evenementen dan 18- tot 64-jarigen. De 18- tot 34-jarigen gebruiken de deelfiets vaker voor woon-werkverkeer dan 35-plussers. Overige zakelijke ritten worden vaker gereden door 35- tot 64-jarigen dan door de andere leeftijdsgroepen.

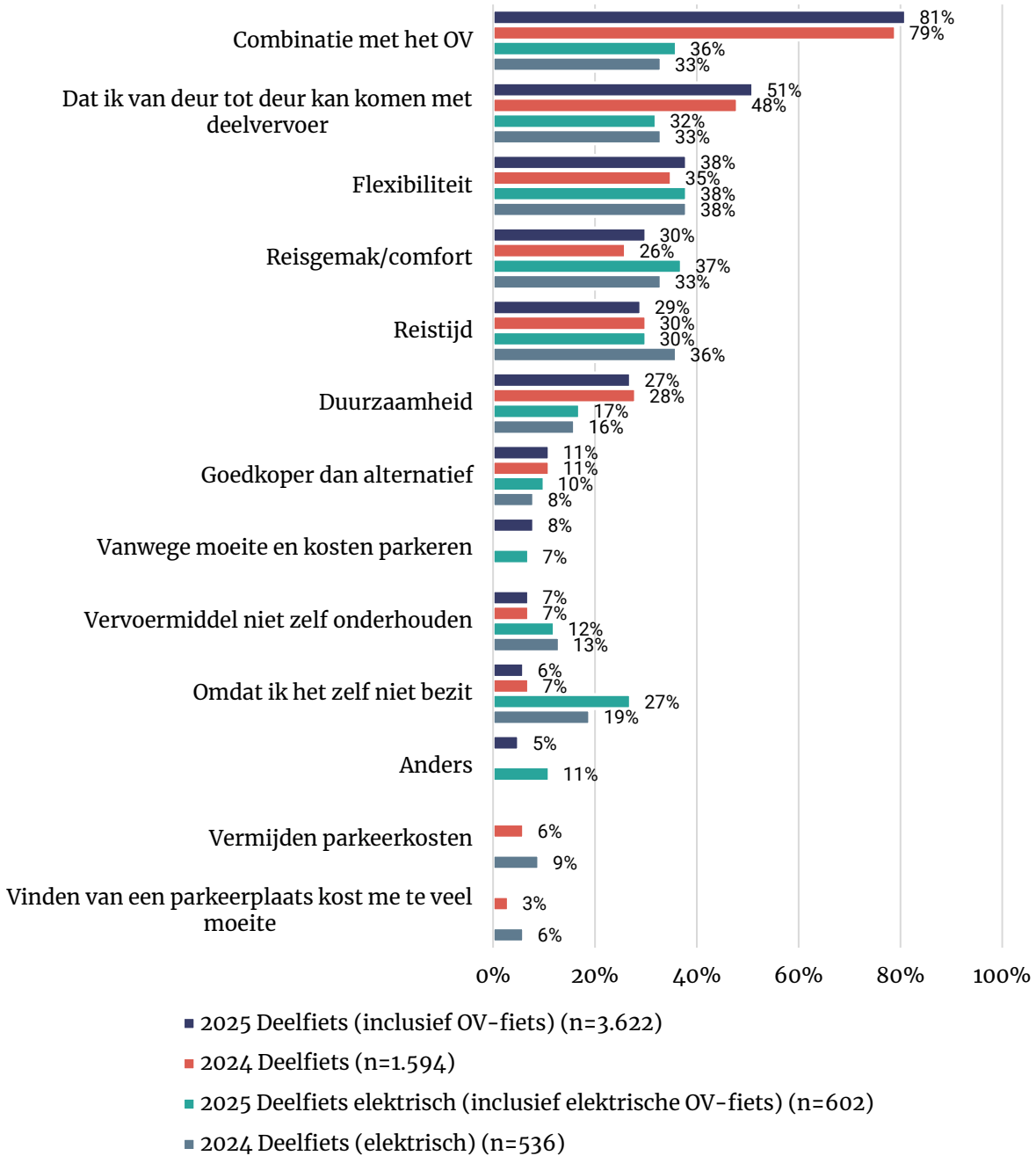
Autobezitters maken vaker gebruik van de deelfiets voor woon-werkverkeer en overige zakelijke ritten, niet-autobezitters gebruiken de deelfiets vaker voor het bezoeken van vrienden/familie, dagje uit, vakantie of evenementen.

Niet-autobezitters maken vaker gebruik van de elektrische deelfiets voor het bezoeken van vrienden/familie, dagje uit, vakantie of evenementen. Autobezitters gebruiken de elektrische deelfiets juist vaker voor overige zakelijke ritten.

De belangrijkste reden om gebruik te maken van de deelfiets is net als in 2024 de ‘combinatie met het OV’ (81%), daarnaast vinden gebruikers het ‘van deur tot deur komen’ belangrijk (51%, Figuur 4.1.3.1). Voor de elektrische deelfiets lopen de redenen, net als in 2024, uiteen. Zo zijn redenen voor het gebruik de ‘combinatie met het OV’ (36%), ‘dat ik van deur tot deur kan komen’ (32%), ‘flexibiliteit’ (38%), ‘reisgemak/comfort’ (37%) en ‘reistijd’ (30%).

Figuur 4.1.3.2 - Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om gebruik te maken van de deelfiets? Meerdere antwoorden mogelijk

Antwoordopties zijn gewijzigd t.o.v. 2024. Er zijn antwoordopties weggevallen en anders verwoord.



Voor OV-fietsgebruikers is de belangrijkste reden om gebruik te maken van de OV-fiets de combinatie met het OV (81%). Een OV-fiets huur je op het station en breng je daar vervolgens ook weer terug. Gevolgd door het van deur tot deur komen (54%) en flexibiliteit (41%), net als voor de deelfiets op totaalniveau. Reistijd (37%) en reisgemak/comfort (36%) worden vaker genoemd door OV-fietsgebruikers.

Dat ik van deur tot deur kan komen noemen gebruikers woonachtig in de grote gemeenten vaker dan gebruikers uit kleinere gemeenten als reden om gebruik te maken van deelvervoer.

Flexibiliteit noemen 18- tot 34-jarigen vaker dan de oudere leeftijdsgroepen, ook 35- tot 49- jarigen noemen dit vaker dan de oudere groepen. De 18- tot 49- jarigen noemen reistijd vaker dan de oudere groepen.

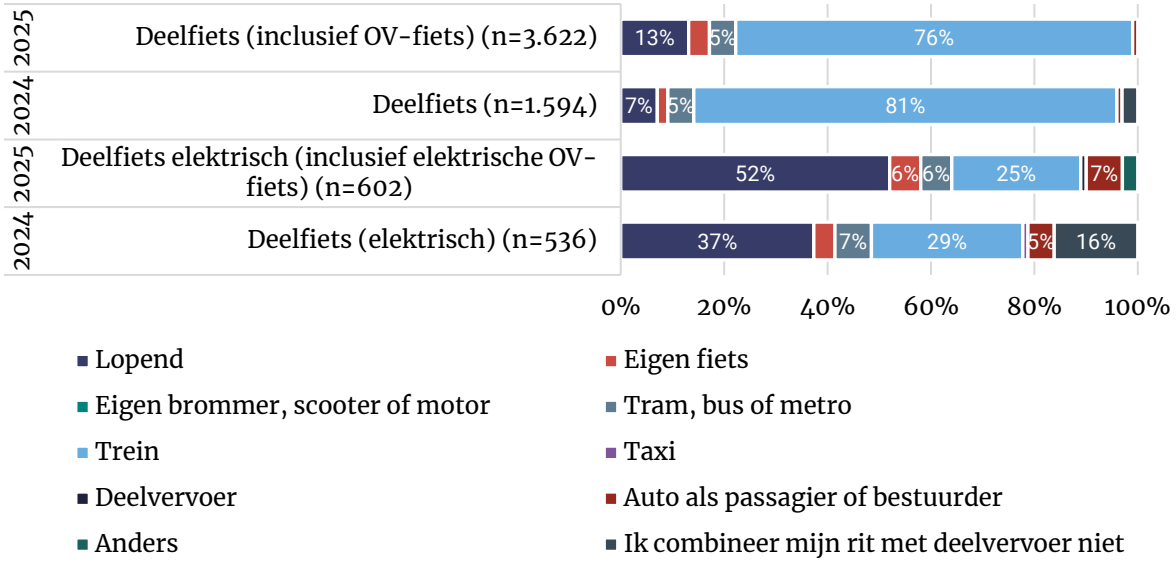
Niet-autobezitters noemen de combinatie met het OV vaker. Autobezitters noemen duurzaamheid, vanwege de moeite en kosten parkeren en vervoermiddel niet zelf onderhouden vaker.

Voor de elektrische deelfiets noemen niet-autobezitters vaker reistijd, flexibiliteit, dat ik van deur tot deur kan komen en het vervoermiddel niet zelf onderhouden.

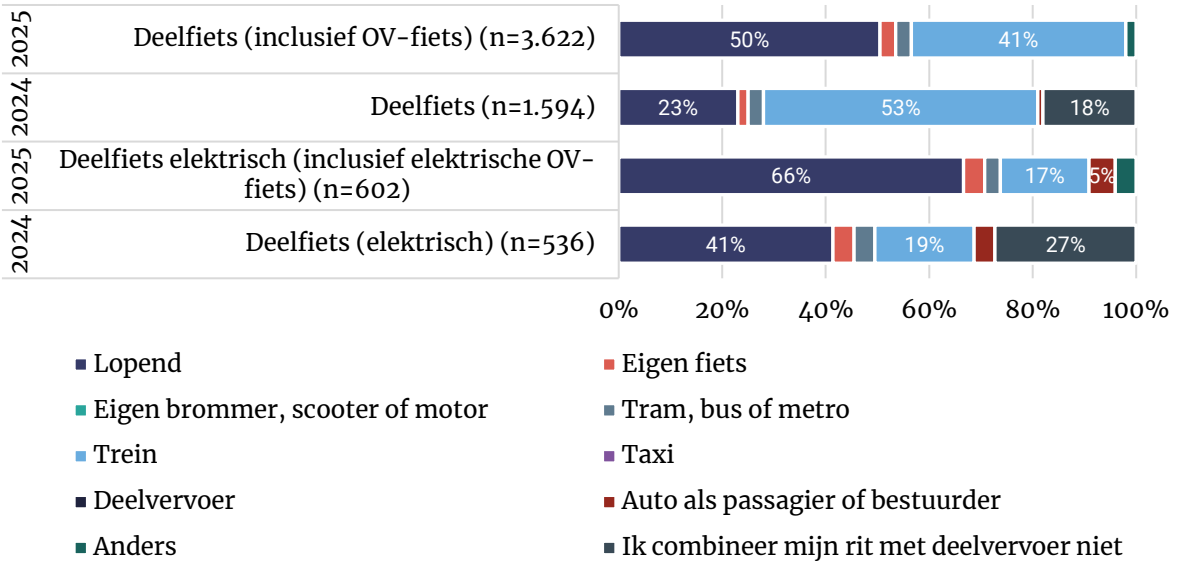
4.1.4 First- en last mile

Driekwart (76%) van de deelfietsgebruikers reist eerst met de trein om vervolgens met de deelfiets verder te reizen (Figuur 4.1.4.1). Voor de elektrische deelfiets is dat lopend (52%) en de trein (25%). Nadat gebruikers met de deelfiets hebben gereisd, reizen de meeste lopend (50%) of met de trein (41%) verder (Figuur 4.1.4.2). Voor de elektrische deelfiets is dat vooral lopend (66%). Deze cijfers komen overeen met 2024.

Figuur 4.1.4.1 - Hoe reist u meestal naar de deelfiets toe voordat u deze gebruikt?[7]



Figuur 4.1.4.2 - Hoe reist u meestal verder nadat u de deelfiets hebt gebruikt?[7]



Ook OV-fietsgebruikers reizen eerst met de trein (82%) en daarna verder met de deelfiets. Na gebruik van de deelfiets reizen zij lopend (47%) en met de trein (44%) weer verder.

Gebruikers uit de middelgrote gemeenten reizen vaker met de trein naar de deelfiets dan gebruikers uit de grote en kleinere gemeenten, dat geldt ook voor de elektrische deelfiets. Voor de elektrische deelfiets lopen gebruikers uit de grote gemeenten vaker naar de deelfiets dan in de middelgrote en kleinere gemeenten. In de kleinere gemeenten wordt er vaker met de auto naar de deelfiets gereisd. Dit hangt mogelijk samen met het verschil in aanbod (o.a. ‘free-floating’) van de deelfiets tussen gemeenten.

Na gebruik van de deelfiets reizen gebruikers uit de grote gemeenten vaker lopend verder dan gebruikers uit de middelgrote en kleinere gemeenten. Voor de elektrische deelfiets reizen gebruikers uit de grote en middelgrote gemeenten vaker lopend verder na gebruik dan gebruikers uit kleinere gemeenten.

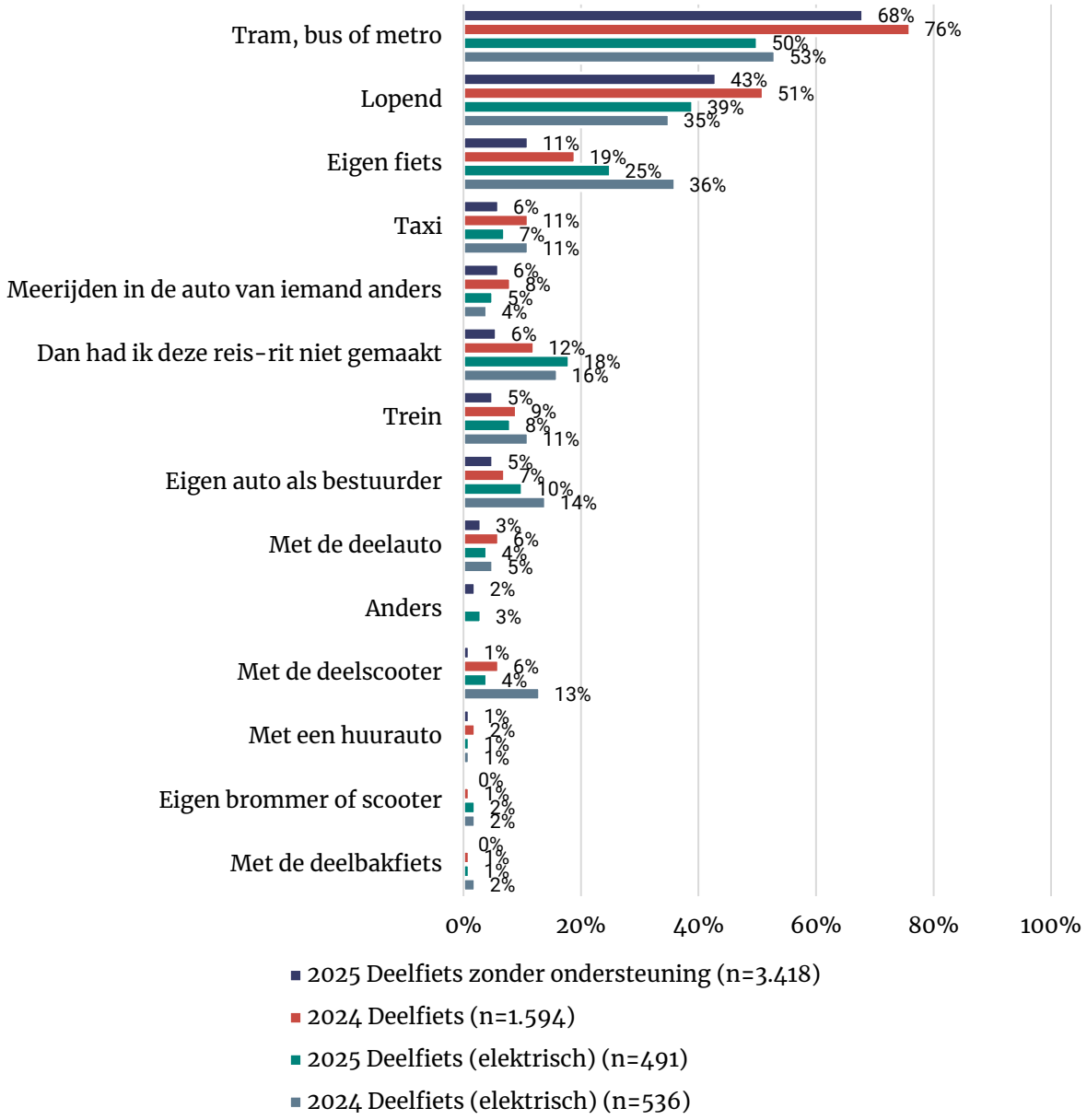
De 18- tot 49- jarigen lopen vaker naar de elektrische deelfiets toe dan 50-plussers. Niet-autobezitters reizen vaker met de trein naar de elektrische deelfiets toe en met de trein weer verder dan autobezitters.

De 18- tot 49- jarigen lopen vaker na het gebruik van de deelfiets verder dan 50-plussers, 50-plussers reizen juist vaker met de trein verder dan 18- tot 49- jarigen. Niet-autobezitters reizen vaker lopend verder dan autobezitters, ongeacht of de deelfiets elektrisch is of niet.

4.1.5 Terugvaloptie

De tram, bus of metro is de belangrijkste terugvaloptie voor de deelfiets (68%) en elektrische deelfiets (50%) voor als er geen deelfiets voor de specifieke rit beschikbaar zou zijn (Figuur 4.1.5.1). Daarna is lopend de meest genoemde terugvaloptie. Voor de elektrische fiets is ook de eigen fiets (25%) een terugvaloptie die vaker wordt genoemd. Deze resultaten sluiten aan bij de resultaten van 2024.

Figuur 4.1.5.1 - Denk aan uw laatste reis met de deelfiets die u gebruikt. Hoe zou u de reis maken als de deelfiets voor die specifieke reis niet beschikbaar was geweest?[8] *Meerdere antwoorden mogelijk*



Ook voor OV-fietsgebruikers zijn de tram, bus of metro (64%), lopend (44%) en de eigen fiets (12%) de belangrijkste terugvalopties mocht voor de specifieke rit de OV-fiets niet beschikbaar zijn.

Gebruikers uit de middelgrote gemeenten noemen lopend vaker als terugvaloptie voor de deelfiets dan gebruikers uit de grote en kleinere gemeenten. De tram, bus of metro worden vaker genoemd door gebruikers uit de grote gemeenten dan gebruikers uit kleinere gemeenten, dat geldt ook voor de elektrische deelfiets. Dit hangt mogelijk samen met het verschil in beschikbaarheid van de tram, bus of metro in grote en kleine gemeenten. Gebruikers uit kleinere gemeenten hadden de reis vaker niet gemaakt dan gebruikers uit de grote en middelgrote gemeenten, ongeacht of de deelfiets elektrisch is. Voor de elektrische deelfiets noemen gebruikers uit de middelgrote en kleinere gemeenten vaker de eigen auto als terugvaloptie dan gebruikers uit de grote gemeenten.

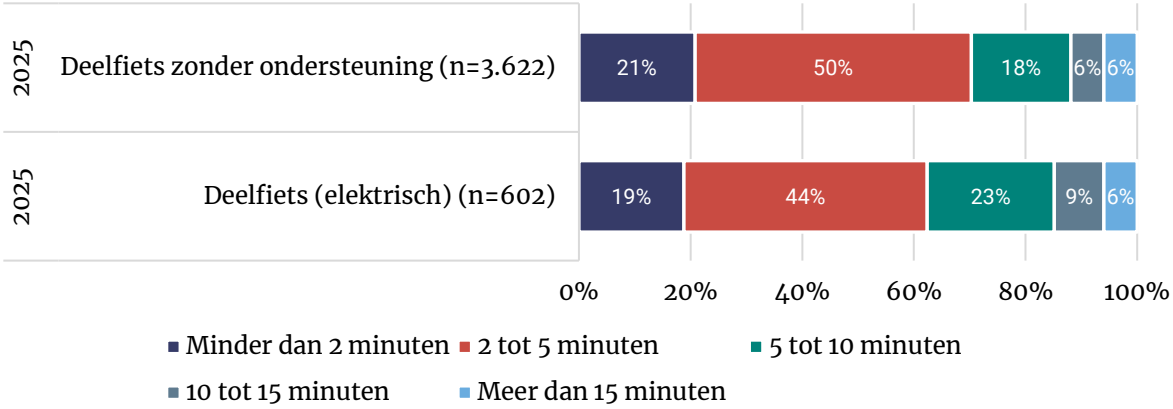
De 18- tot 49- jarigen vallen vaker terug op de tram, bus of metro dan de 50- tot 64-jarigen. Vijfenzestigplussers vallen minder vaak terug op lopend dan de andere leeftijdsgroepen. Niet-autobezitters vallen vaker terug op lopend dan autobezitters, autobezitters vallen vaker terug op de eigen auto.

Voor de elektrische deelfiets vallen 50- tot 64-jarigen vaker terug op de eigen auto als bestuurder dan de 18- tot 49- jarigen. Dat geldt ook voor autobezitters tegenover niet-autobezitters.

4.1.6 Reisbereidheid

De helft van de deelfietsgebruikers is bereid om maximaal 2 tot 5 minuten te reizen naar de deelfiets zonder trapondersteuning, voor de elektrische deelfiets is dat vier op de tien (44%) (Figuur 4.1.6.1).

Figuur 4.1.6.1 - Hoe lang bent u maximaal bereid om te reizen (inclusief lopen) naar de deelfiets?



De reisbereidheid van OV-fietsgebruikers komt overeen met de reisbereidheid van alle deelfietsgebruikers. Voor twee op de tien (18%) is dat minder dan 2 minuten, voor de helft (54%) 2 tot 5 minuten, voor 16 procent 5 tot 10 minuten, voor 5 procent 10 tot 15 minuten en voor 6 procent meer dan 15 minuten.

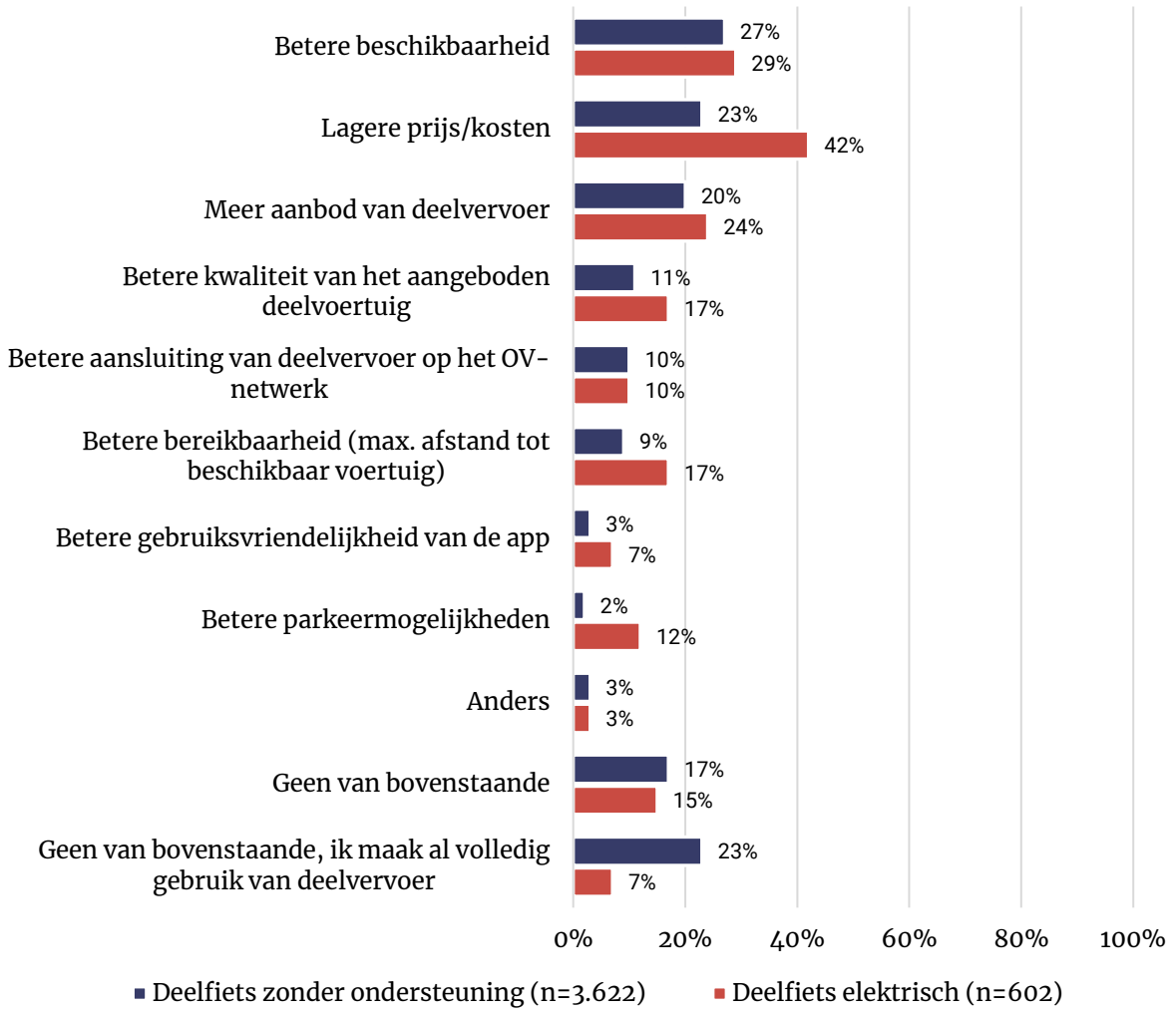
Gebruikers uit kleinere gemeenten zijn bereid om langer te reizen naar de elektrische deelfiets dan gebruikers uit de grote gemeenten.

De 18- tot 64-jarigen zijn vaker bereid maximaal 2 minuten te reizen naar de deelfiets dan 65-plussers, dat geldt ook voor niet-autobezitters tegenover autobezitters. Dat geldt ook voor de elektrische deelfiets.

4.1.7 Verbeterpunten

Een betere beschikbaarheid (27%), lagere prijs/kosten (23%) en meer aanbod (20%) zouden deelfietsgebruikers helpen om hier (nog) vaker gebruik van te maken (Figuur 4.1.7.1). Voor de elektrische deelfiets staan de lagere prijs/kosten (42%) duidelijk bovenaan. Voor een kwart (23%) zijn er geen verbeterpunten omdat zij al volledig gebruikmaken van de deelfiets, voor de elektrische deelfiets is dat één op de tien (7%).

Figuur 4.1.7.1 - Wat zou u helpen om (nog) vaker gebruik te maken van de deelfiets? U kunt maximaal drie antwoordopties selecteren



Voor OV-fietsgebruikers zijn een lagere prijs/kosten (28%), betere beschikbaarheid (27%) en meer aanbod (25%) dezelfde drie belangrijkste verbeterpunten als voor alle deelfietsgebruikers. OV-fietsgebruikers noemen vaker de lagere prijs/kosten en meer aanbod dan alle deelfiets gebruikers. Eén op de tien (13%) OV-fietsgebruikers noemt geen verbeterpunten, twee op de tien (22%) maakt al volledig gebruik van de OV-fiets.

Gebruikers uit kleinere gemeenten noemen vaker een lagere prijs/kosten dan gebruikers uit de grote gemeenten om vaker gebruik te maken van de deelfiets. Voor de elektrische deelfiets noemen gebruikers uit de grote gemeenten dat vaker dan gebruikers uit de middelgrote gemeenten.

4.2 Deelscooter

In totaal hebben 556 respondenten het afgelopen jaar gebruik gemaakt van de deelscooter.

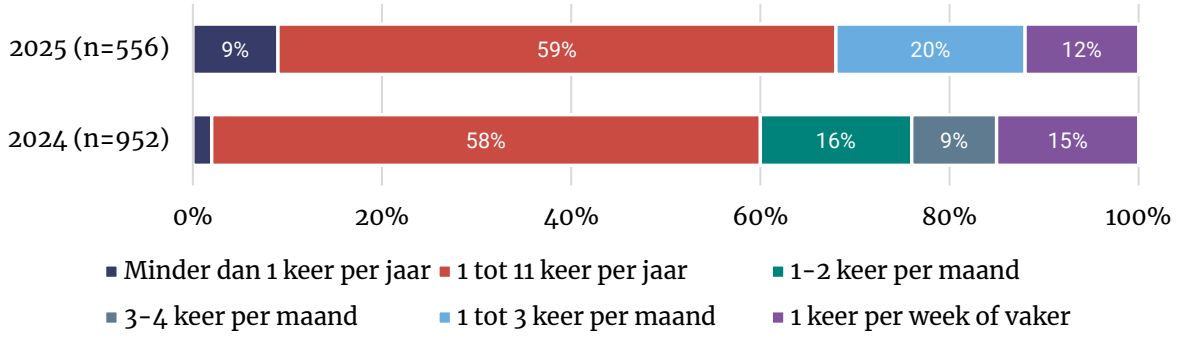
4.2.1 Profielschets

Deelscootergebruikers zijn vaker man dan in het algemene profiel (paragraaf 2.1.3). Ook zijn de deelscootergebruikers vaker tussen de 18- en 34 jaar en minder vaak tussen de 50- en 64 jaar en 65-plus dan de algemene deelgebruiker. Dit maakt dat de deelscootergebruiker ook vaker werkzaam is en minder vaak gepensioneerd. Deelscootergebruikers wonen vaker in Rotterdam en Den Haag en minder in Utrecht en overige gemeenten dan het algemene profiel, dit hangt samen met het aanbod van de deelscooter. Minder vaak bezitten deelscootergebruikers een eigen auto dan het algemene profiel.

4.2.2 Gebruiksfrequentie

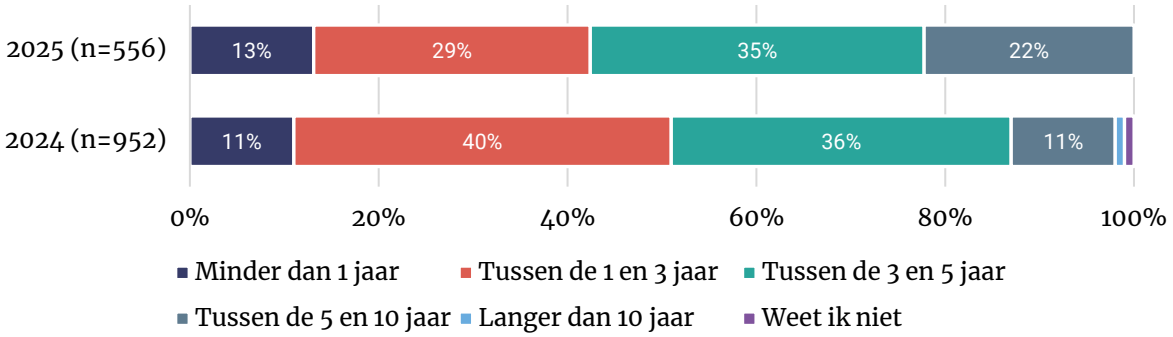
Zes op de tien (59%) deelscootergebruikers maakte in het afgelopen jaar minder dan één keer per maand (1 tot 11 keer per jaar) gebruik van de deelscooter (Figuur 4.2.2.1). Twee op de tien (20%) deed dat maandelijks (1 tot 3 keer per maand) en één op de tien (12%) wekelijks (1 keer per week of vaker). Dit komt overeen met 2024.

Figuur 4.2.2.1 - Hoe vaak maakte u het afgelopen jaar gebruik van de deelscooter?
Let op! Antwoordopties t.o.v. 2024 zijn gewijzigd en samengenomen, maar niet voor 1-2 keer per maand en 3-4 keer per maand, in 2025 is dat gewijzigd naar 1 tot 3 keer per maand.



De grootste groep gebruikers van de deelscooter maakt tussen de 1 en 5 jaar gebruik van de deelscooter, namelijk 64 procent (Figuur 4.2.2.2). Dertien procent maakt sinds minder dan 1 jaar gebruik van de deelscooter en 22 procent tussen de 5 en 10 jaar. Ten opzichte van 2024 maken in 2025 minder gebruikers tussen de 1 en 5 jaar gebruik van de deelscooter (64% vs. 76%) en meer gebruikers tussen de 5 en 10 jaar (22% vs. 11%).

Figuur 4.2.2.2 - Hoe lang maakt u al gebruik van de deelscooter in Nederland?



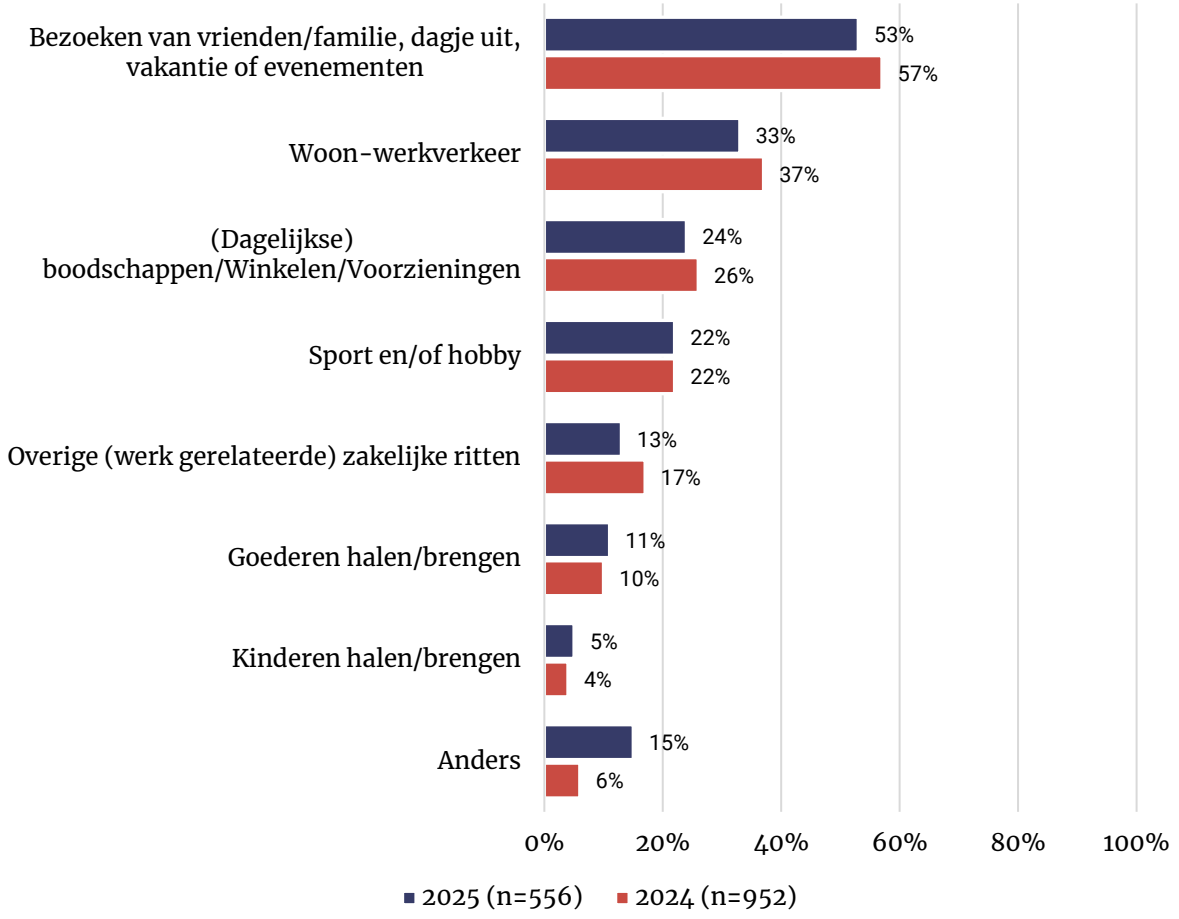
In grote gemeenten maken meer gebruikers tussen de 5 en 10 jaar gebruik van de deelscooter dan in de middelgrote gemeenten, daar zijn meer gebruikers die minder dan 1 jaar gebruikmaken.

4.2.3 Reismotief

Net als in 2024 wordt de deelscooter vooral gebruikt voor het bezoeken van vrienden/familie, dagje uit, vakantie of evenementen (53%, Figuur 4.2.3.1). Daarnaast wordt de deelscooter gebruikt voor woon-werkverkeer (33%), boodschappen/winkelen/voorzieningen (24%) en sport en/of hobby (22%). Ook dit komt overeen met 2024.

Figuur 4.2.3.1 - Wat zijn voor u de belangrijkste reisdoelen om gebruik te maken van de deelscooter? Meerdere antwoorden mogelijk

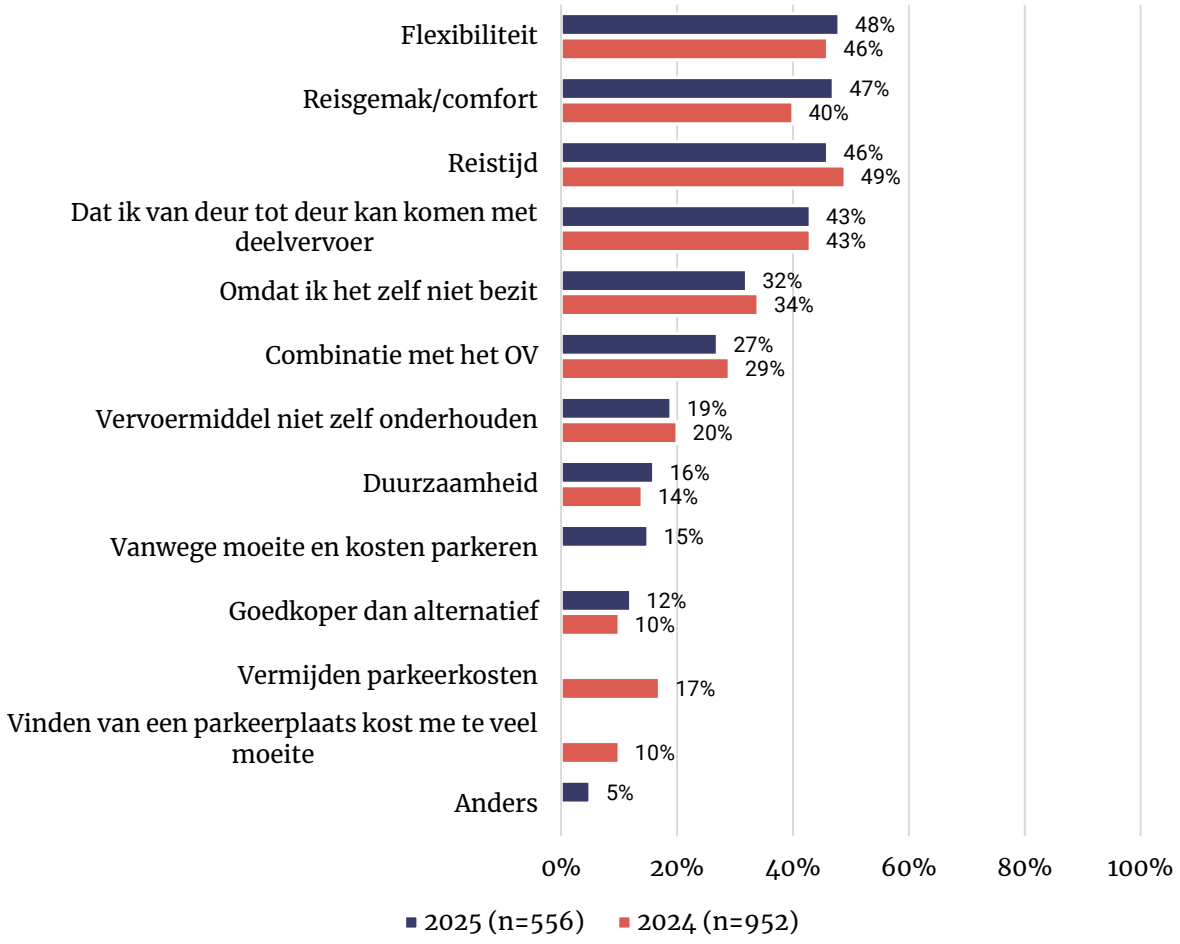
T.o.v. 2024 is 'vakantie' toegevoegd in de antwoordoptie 'Bezoeken van vrienden/familie, etc.'.



De 18- tot 34-jarigen gebruiken de deelscooter vaker voor het bezoeken van vrienden/familie, een dagje uit, vakantie of evenementen dan 50-plussers.

Belangrijke redenen om de deelscooter te gebruiken zijn ‘flexibiliteit’ (48%), ‘reisgemak/comfort’ (47%), ‘reistijd’ (46%) en ‘van deur tot deur komen’ (43%, Figuur 4.2.3.2). Dit komt overeen met 2024.

Figuur 4.2.3.2 - Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om gebruik te maken van de deelscooter? Meerdere antwoorden mogelijk
Antwoordopties zijn gewijzigd t.o.v. 2024. Er zijn antwoordopties weggevallen en anders verwoord.

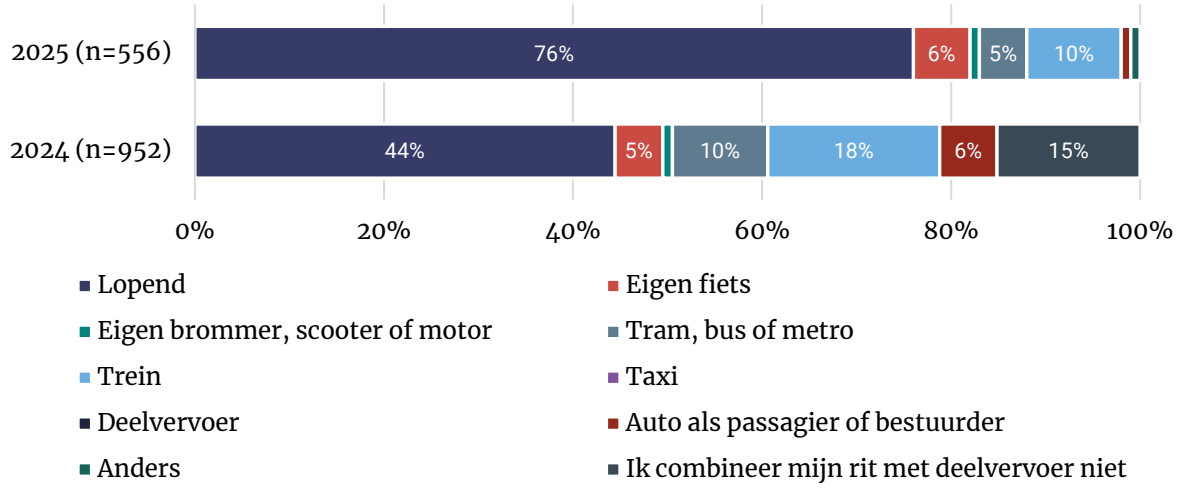


Niet-autobezitters noemen vaker het vervoermiddel zelf niet onderhouden dan autobezitters.

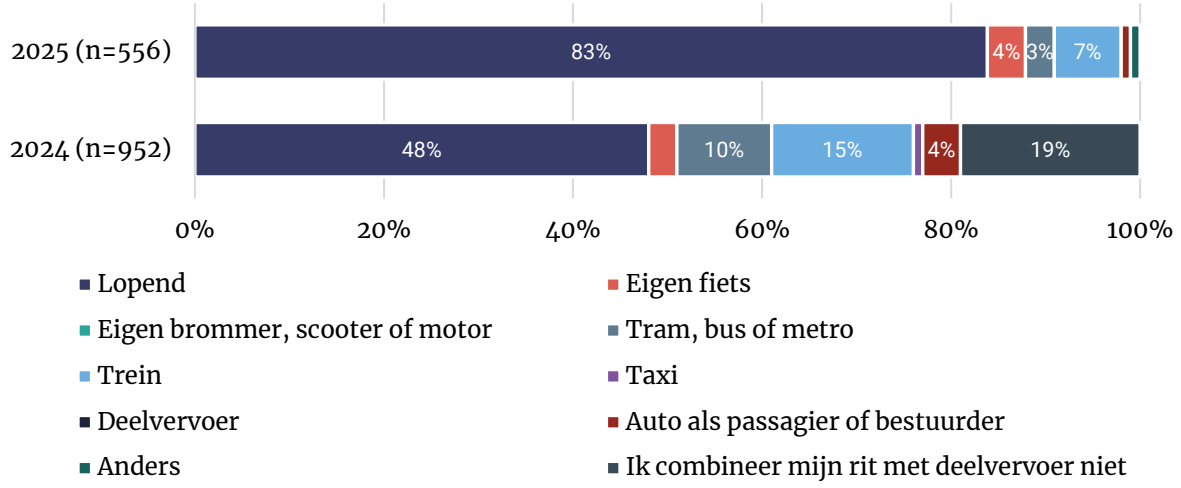
4.2.4 First- en last mile

De meeste deelscootergebruikers gaan lopend naar de deelscooter toe (76%, Figuur 4.2.4.1) en reizen ook lopend weer verder (83%, Figuur 4.2.4.2).

Figuur 4.2.4.1 - Hoe reist u meestal naar de deelscooter toe voordat u deze gebruikt?[7]



Figuur 4.2.4.2 - Hoe reist u meestal verder nadat u de deelscooter hebt gebruikt?[7]

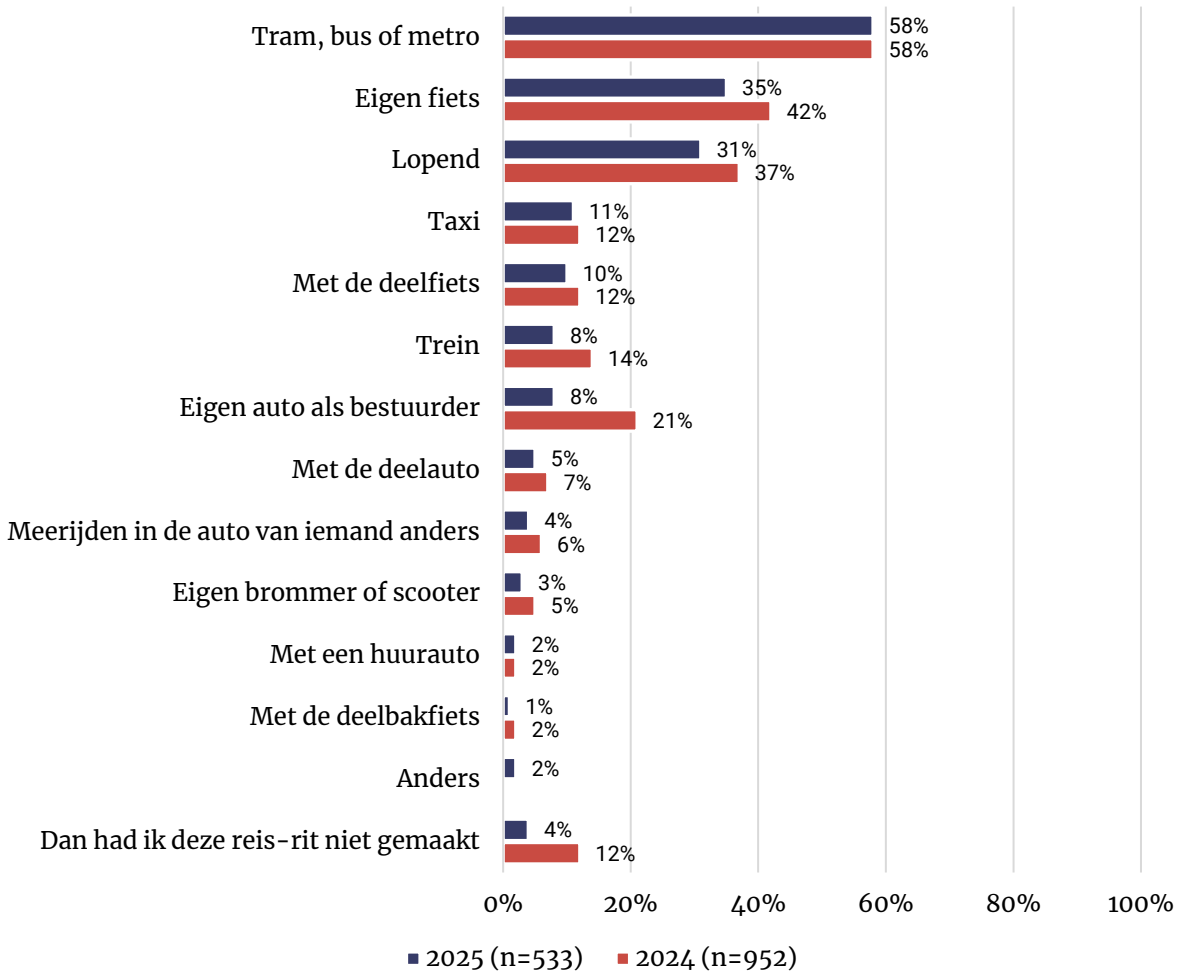


In de grote gemeenten lopen gebruikers vaker naar de deelscooter toe dan in de middelgrote gemeenten. Dat geldt ook voor na het gebruik van de deelscooter. De trein wordt in de middelgrote gemeenten vaker gebruikt dan in de grote gemeenten en kleinere gemeenten om verder te reizen na het gebruik van de deelscooter.

4.2.5 Terugvaloptie

De tram, bus of metro (58%) is de belangrijkste terugvaloptie voor als er geen deelscooter beschikbaar is voor de specifieke rit (Figuur 4.2.5.1). Daarnaast worden de eigen fiets (35%) en lopend (31%) genoemd. Dit komt overeen met 2024. Minder dan in 2024 geven deelscootergebruikers aan de eigen auto als bestuurder als terugvaloptie te zien (8% vs. 21%). Ook geven minder gebruikers aan deze reis/rit dan niet gemaakt te hebben (4% vs. 12%). Hier is niet direct een verklaring voor, de gewijzigde vraagstelling speelt mogelijk een rol.[8]

Figuur 4.2.5.1 - Denk aan uw laatste reis met de deelscooter die u gebruikt. Hoe zou u de reis maken als de deelscooter voor die specifieke reis niet beschikbaar was geweest? *Meerdere antwoorden mogelijk*



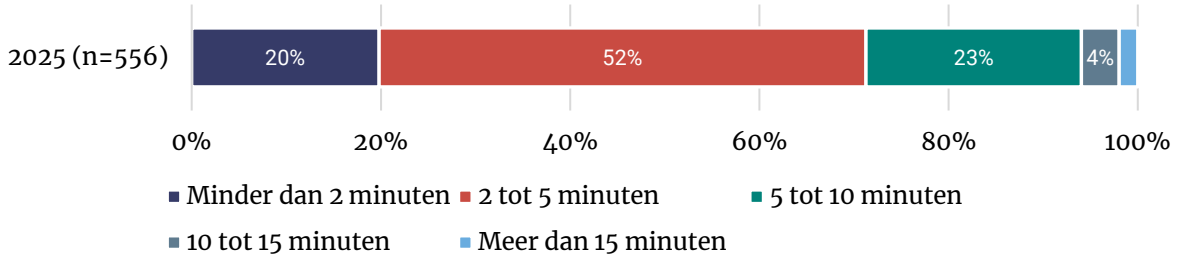
Gebruikers uit middelgrote gemeenten noemen lopend vaker als terugvaloptie voor de deelscooter dan gebruikers uit de grote gemeenten.

De 35- tot 64-jarigen vallen vaker terug op de eigen auto dan 18- tot 34-jarigen.

4.2.6 Reisbereidheid

De helft (52%) van de deelscootergebruikers is bereid om 2 tot 5 minuten te reizen naar de deelscooter toe (Figuur 4.2.6.1).

Figuur 4.2.6.1 - Hoe lang bent u maximaal bereid om te reizen (inclusief lopen) naar de deelscooter?

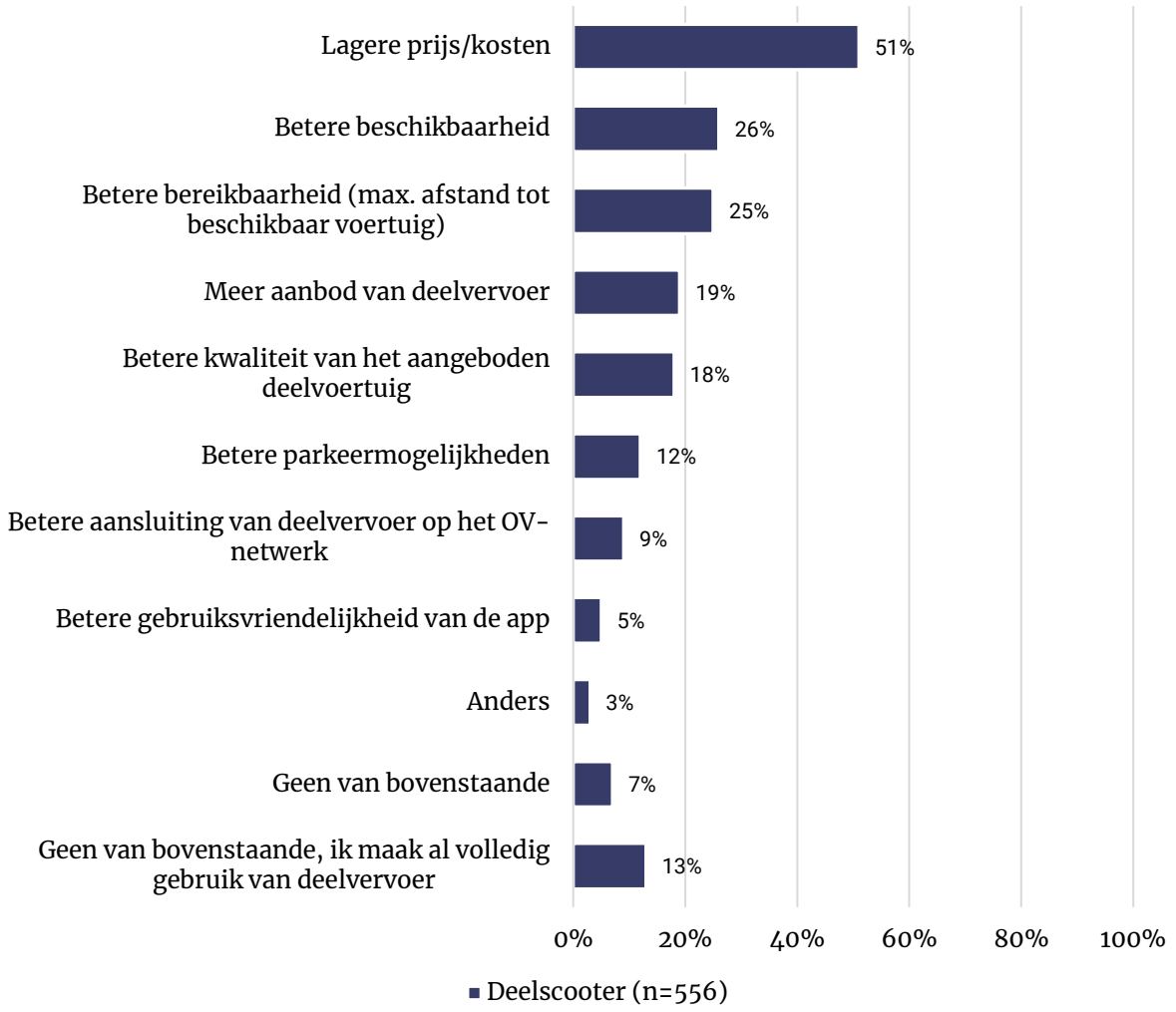


In de grote gemeenten zijn gebruikers vaker bereid om maximaal 2 tot 5 minuten te reizen naar de deelscooter dan in de middelgrote en kleinere gemeenten. In de middelgrote en kleinere gemeenten zijn gebruikers vaker bereid om 5 tot 10 minuten te reizen.

4.2.7 Verbeterpunten

Een lagere prijs/kosten (51%) helpt de helft van de deelscootergebruikers om (nog) vaker de deelscooter te gebruiken (Figuur 4.2.7.1). Daarnaast noemen zij betere beschikbaarheid (26%), betere bereikbaarheid (25%), meer aanbod (19%) en betere kwaliteit (18%) als verbeterpunten.

Figuur 4.2.7.1 - Wat zou u helpen om (nog) vaker gebruik te maken van de deelscooter? U kunt maximaal drie antwoordopties selecteren



4.3 Deelbakfiets

In totaal hebben 395 respondenten het afgelopen jaar gebruik gemaakt van de deelbakfiets.

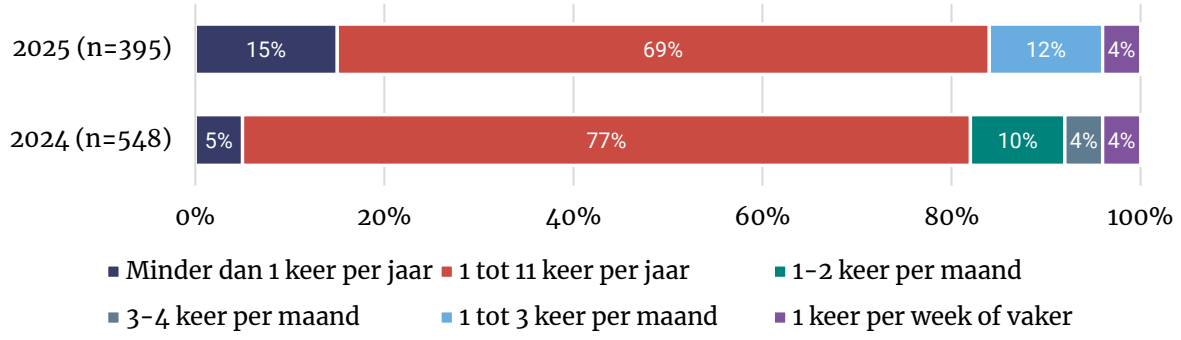
4.3.1 Profielschets

De deelbakfietsgebruiker is vaker werkzaam, hoger opgeleid en heeft vaker een inkomen boven modaal dan het algemene deelgebruikerprofiel zoals beschreven in paragraaf 2.1.3. Ook bevinden zich onder de deelbakfietsgebruikers meer 18- tot 34-jarigen én 34- tot 49-jarigen. Deelbakfietsgebruikers zijn daarnaast minder vaak alleenstaand zonder kinderen en vaker samenwonend met thuiswonende kinderen. Ten opzichte van het algemene gebruikersprofiel, wonen deelbakfietsgebruikers vaker in Utrecht en Rotterdam, en minder vaak in Den Haag en overige gemeenten. Tot slot bezitten zij minder vaak een auto.

4.3.2 Gebruiksfrequentie

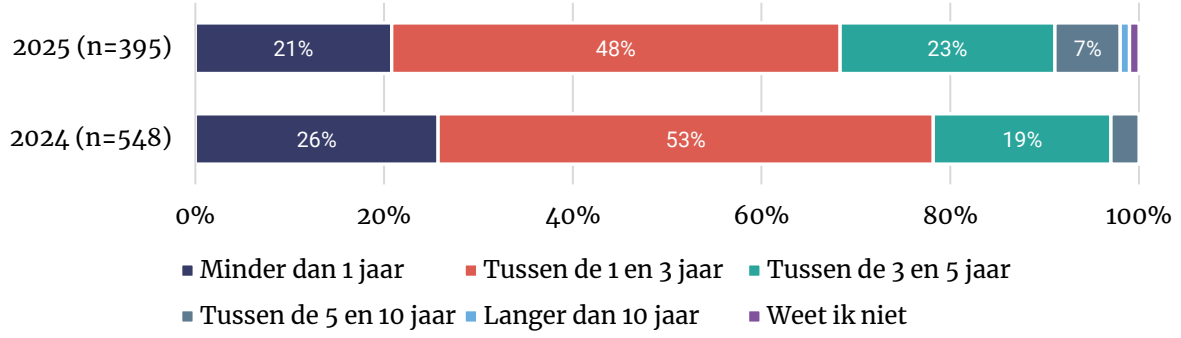
Zeven op de tien (68%) gebruikers van de deelbakfiets maakte hiervan het afgelopen jaar minder dan één keer per maand (1 tot 11 keer) gebruik, één op de tien (12%) deed dat maandelijks (1 tot 3 keer per maand) (Figuur 4.3.2.1). In 2024 maakte driekwart (77%) minder dan één keer per maand gebruik van de deelbakfiets.

Figuur 4.3.2.1 - Hoe vaak maakte u het afgelopen jaar gebruik van de deelbakfiets?
Let op! Antwoordopties t.o.v. 2024 zijn gewijzigd en samengenomen, maar niet voor 1-2 keer per maand en 3-4 keer per maand, in 2025 is dat gewijzigd naar 1 tot 3 keer per maand.



Twee op de tien (21%) deelbakfietsgebruikers maakt minder dan een jaar gebruik van deelbakfiets (Figuur 4.3.2.2). De helft (48%) maakt tussen de 1 en 3 jaar gebruikt, een kwart (23%) tussen de 3 en 5 jaar. In 2024 waren er meer gebruikers die minder dan 1 jaar en tussen de 1 en 3 jaar gebruikten.

Figuur 4.3.2.2 - Hoe lang maakt u al gebruik van de deelbakfiets in Nederland?

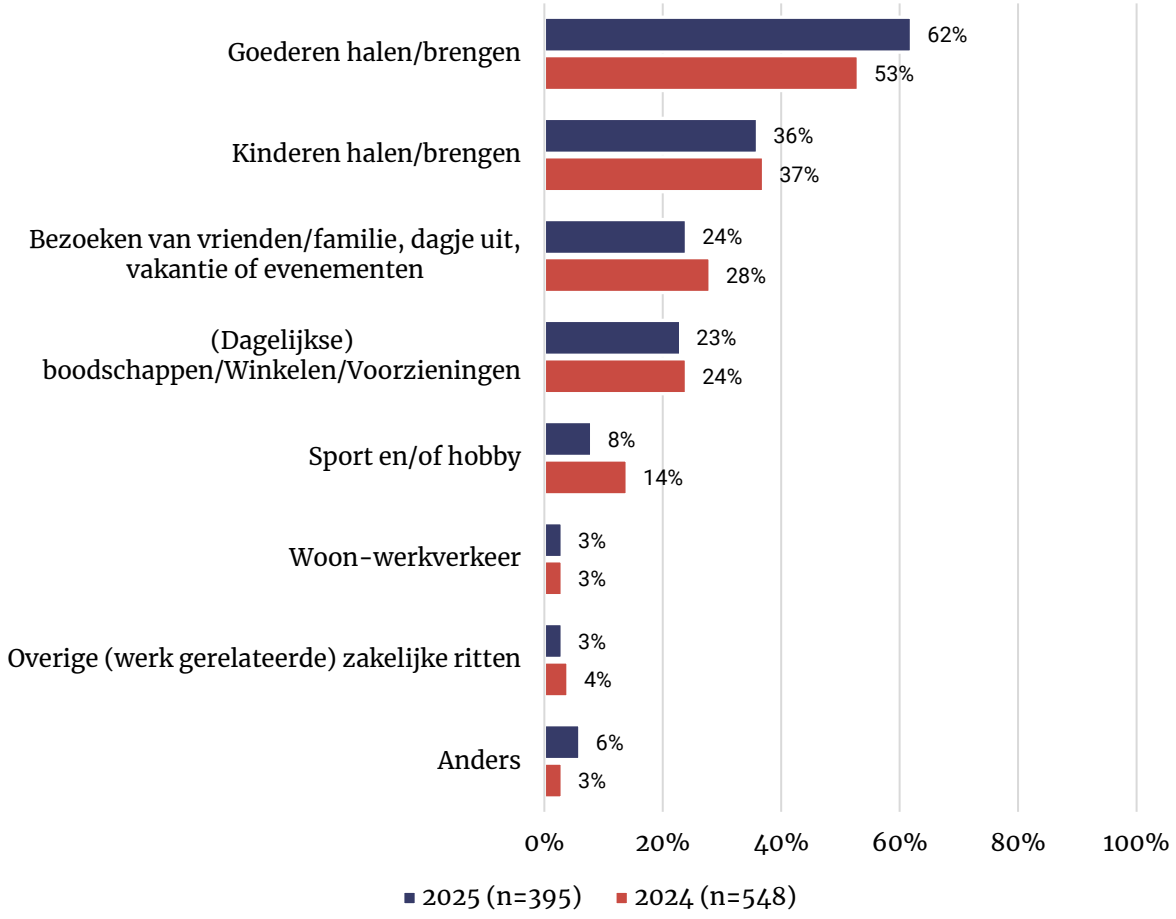


4.3.3 Reismotief

De deelbakfiets wordt vooral gebruikt voor het halen en brengen van goederen (62%, Figuur 4.3.3.1). Daarnaast wordt de deelbakfiets gebruikt voor het halen en brengen van kinderen (36%), het bezoeken van vrienden/familie, dagje uit, vakantie of evenementen (24%) en boodschappen/winkelen/voorzieningen (23%). Deze belangrijkste reisdoelen komen overeen met 2024.

Figuur 4.3.3.1 - Wat zijn voor u de belangrijkste reisdoelen om gebruik te maken van de deelbakfiets? Meerdere antwoorden mogelijk

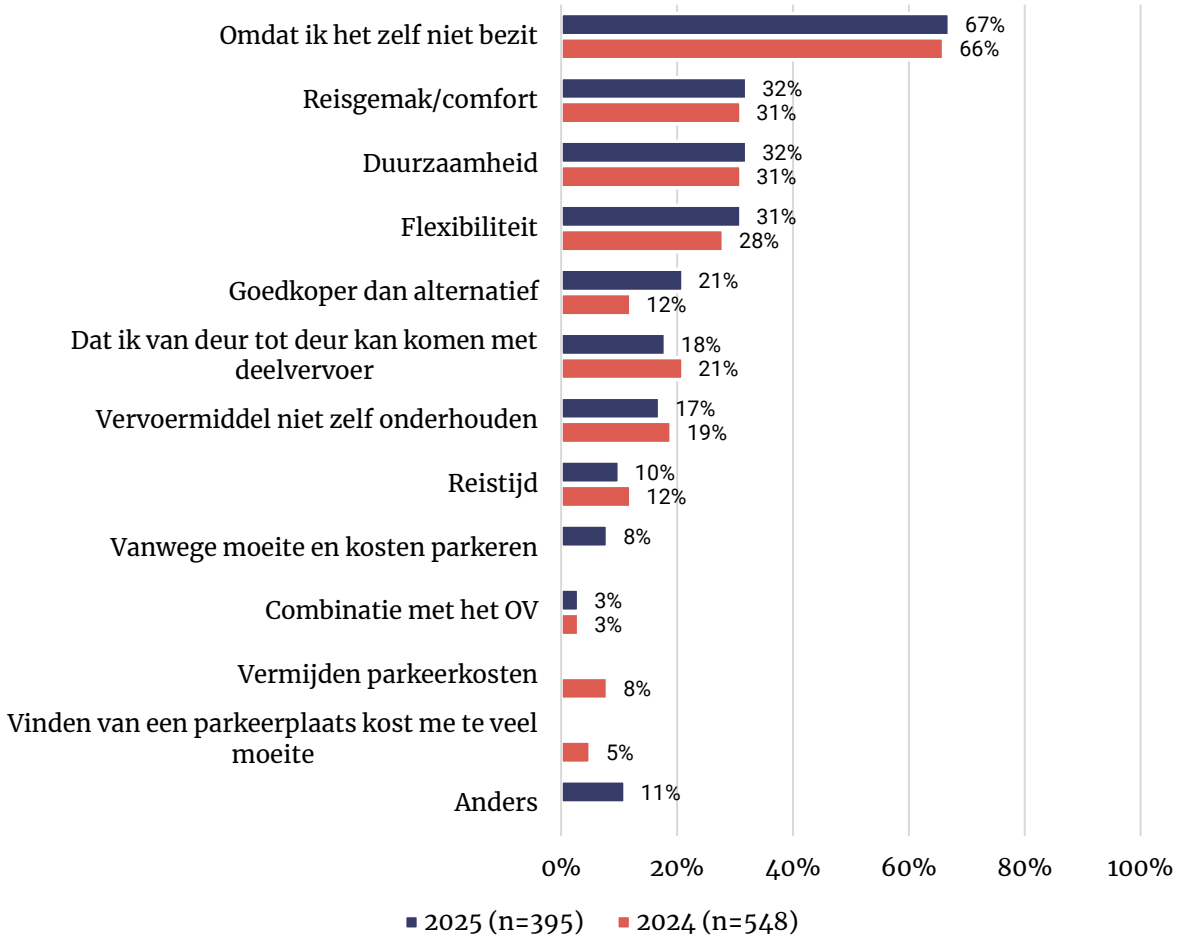
T.o.v. 2024 is 'vakantie' toegevoegd in de antwoordoptie 'Bezoeken van vrienden/familie, etc.'.



De 35- tot 49- jarigen gebruiken de deelbakfiets vaker om kinderen te halen en brengen dan de andere leeftijdsgroepen, de andere groepen gebruiken de deelbakfiets vaker voor het halen en brengen van goederen. Autobezitters gebruiken de deelbakfiets vaker voor het bezoeken van vrienden/familie, een dagje uit, vakantie of evenementen, kinderen halen/brengen en sport en/of hobby, niet-autobezitters gebruiken de deelbakfiets vaker voor het halen en brengen van goederen.

De belangrijkste reden om gebruik te maken van de deelbakfiets is ‘omdat gebruikers deze zelf niet bezitten’ (67%, Figuur 4.3.3.2). Andere redenen die worden genoemd zijn ‘reisgemak/comfort’ (32%), ‘duurzaamheid’ (32%) en ‘flexibiliteit’ (31%). Deze redenen komen overeen met 2024.

Figuur 4.3.3.2 - Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om gebruik te maken van de deelbakfiets? Meerdere antwoorden mogelijk
Antwoordopties zijn gewijzigd t.o.v. 2024. Er zijn antwoordopties weggevallen en anders verwoord.

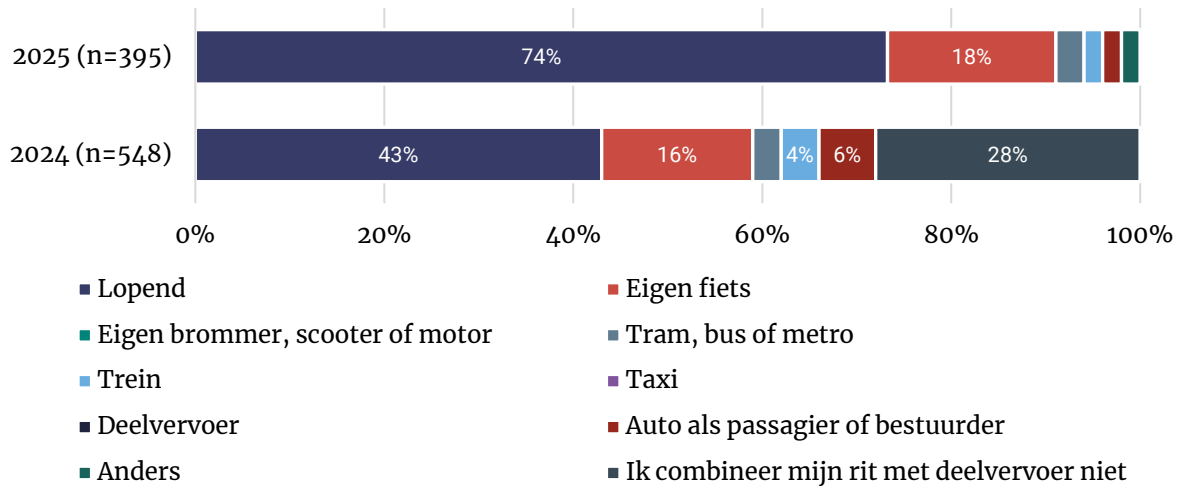


De 35- tot 49- jarigen noemen vaker het reisgemak/comfort dan 50-plussers. Daarnaast noemen autobezitters vaker vanwege de moeite en kosten parkeren dan niet-autobezitters.

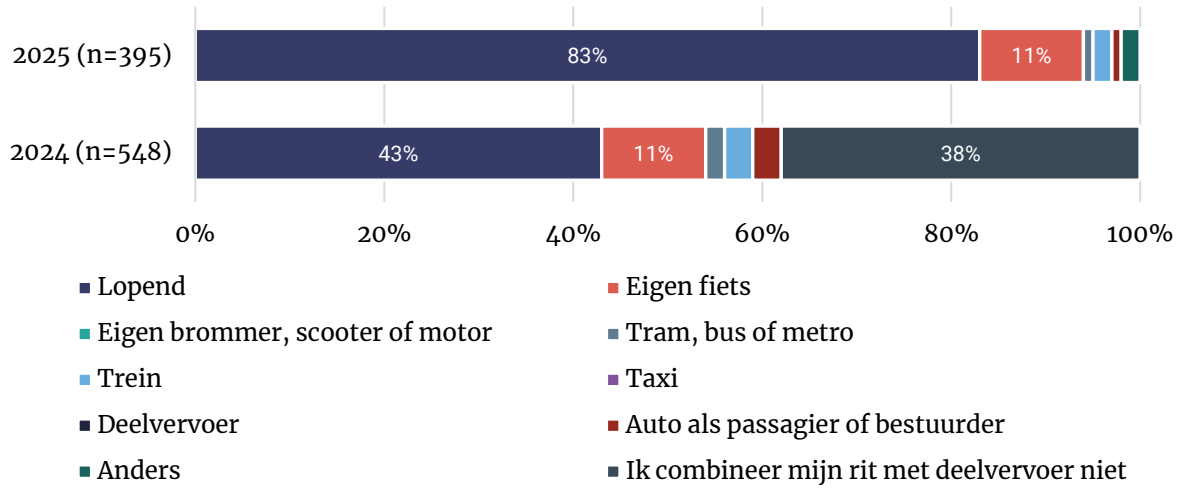
4.3.4 First- en last mile

Driekwart (74%) van de gebruikers loopt naar de deelbakfiets toe, voordat zij deze gebruiken (Figuur 4.3.4.1). Twee op de tien (18%) reist met de eigen fiets naar de deelbakfiets toe. Na gebruik reizen acht op de tien (83%) gebruikers lopend verder, één op de tien (11%) pakt de eigen fiets (Figuur 4.3.4.2).

Figuur 4.3.4.1 - Hoe reist u meestal naar de deelbakfiets toe voordat u deze gebruikt?[7]



Figuur 4.3.4.2 - Hoe reist u meestal verder nadat u de deelbakfiets hebt gebruikt?[7]

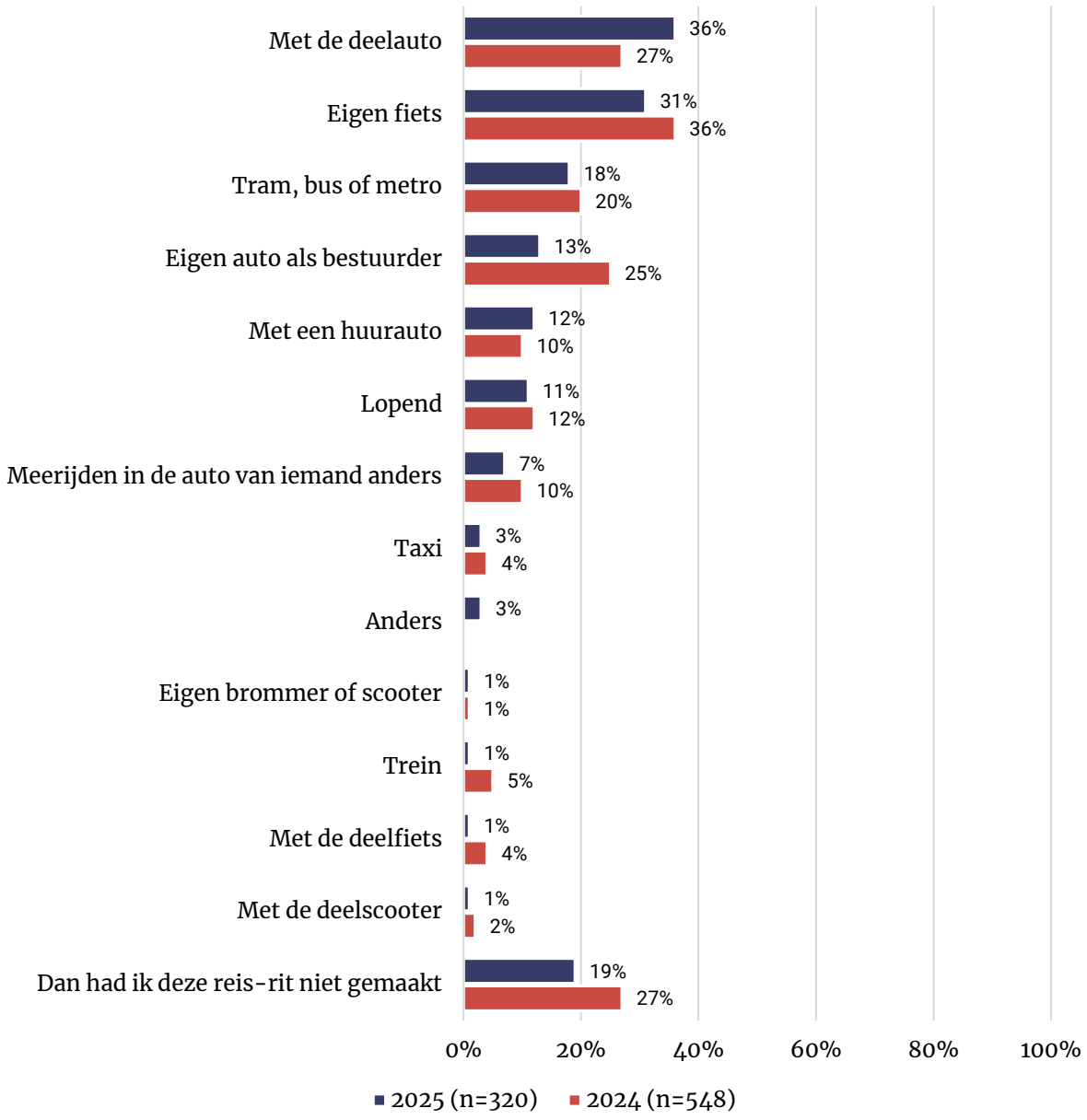


In de grote gemeenten lopen gebruikers vaker naar de deelbakfiets toe dan in de overige gemeenten. Na gebruik doen gebruikers uit de grote gemeenten dat ook vaker dan gebruikers uit kleinere gemeenten.

4.3.5 Terugvaloptie

De deelauto (36%) en eigen fiets (31%) zijn belangrijke terugvalopties voor als er geen deelbakfiets beschikbaar zou zijn voor de specifieke rit (Figuur 4.3.5.1). Ook de tram, bus of metro (18%) wordt vaker genoemd als terugvaloptie. Dit komt overeen met 2024. Twee op de tien (19%) zou de rit bij het niet beschikbaar zijn van de deelbakfiets niet hebben gemaakt. In 2024 was dat een kwart (27%). De eigen auto als bestuurder werd in 2024 vaker genoemd dan in 2025 (25% vs. 13%), hier is niet direct een verklaring voor, maar mogelijk speelt de gewijzigde vraagstelling een rol.[8]

Figuur 4.3.5.1 - Denk aan uw laatste reis met de deelbakfiets die u gebruikt. Hoe zou u de reis maken als de deelbakfiets voor die specifieke reis niet beschikbaar was geweest? *Meerdere antwoorden mogelijk*



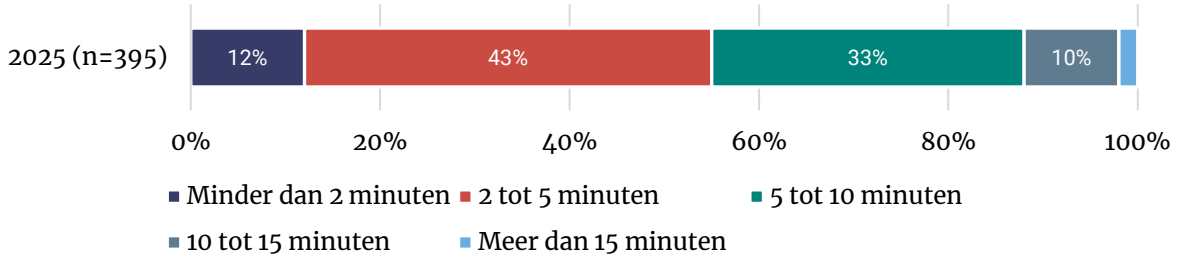
Gebruikers uit de middelgrote gemeenten noemen vaker de eigen fiets als terugvaloptie voor de deelbakfiets dan gebruikers uit de grote en kleinere gemeenten.

De 35- tot 49-jarigen vallen vaker terug op de eigen fiets dan 18- tot 34-jarigen. De 18- tot 34-jarigen vallen juist vaker terug op de deelauto, de huurauto en het meerijden met iemand anders dan 35- tot 49- jarigen. Autobezitters vallen vaker terug op de eigen auto en lopen, niet-autobezitters juist vaker op de deelauto.

4.3.6 Reisbereidheid

Eén op de tien (12%) deelbakfietsgebruikers is bereid om maximaal 2 minuten te reizen naar de deelbakfiets (Figuur 4.3.6.1). Voor vier op de tien (43%) is dat 2 tot 5 minuten, voor een derde (33%) 5 tot 10 minuten en voor één op de tien 10 tot 15 minuten.

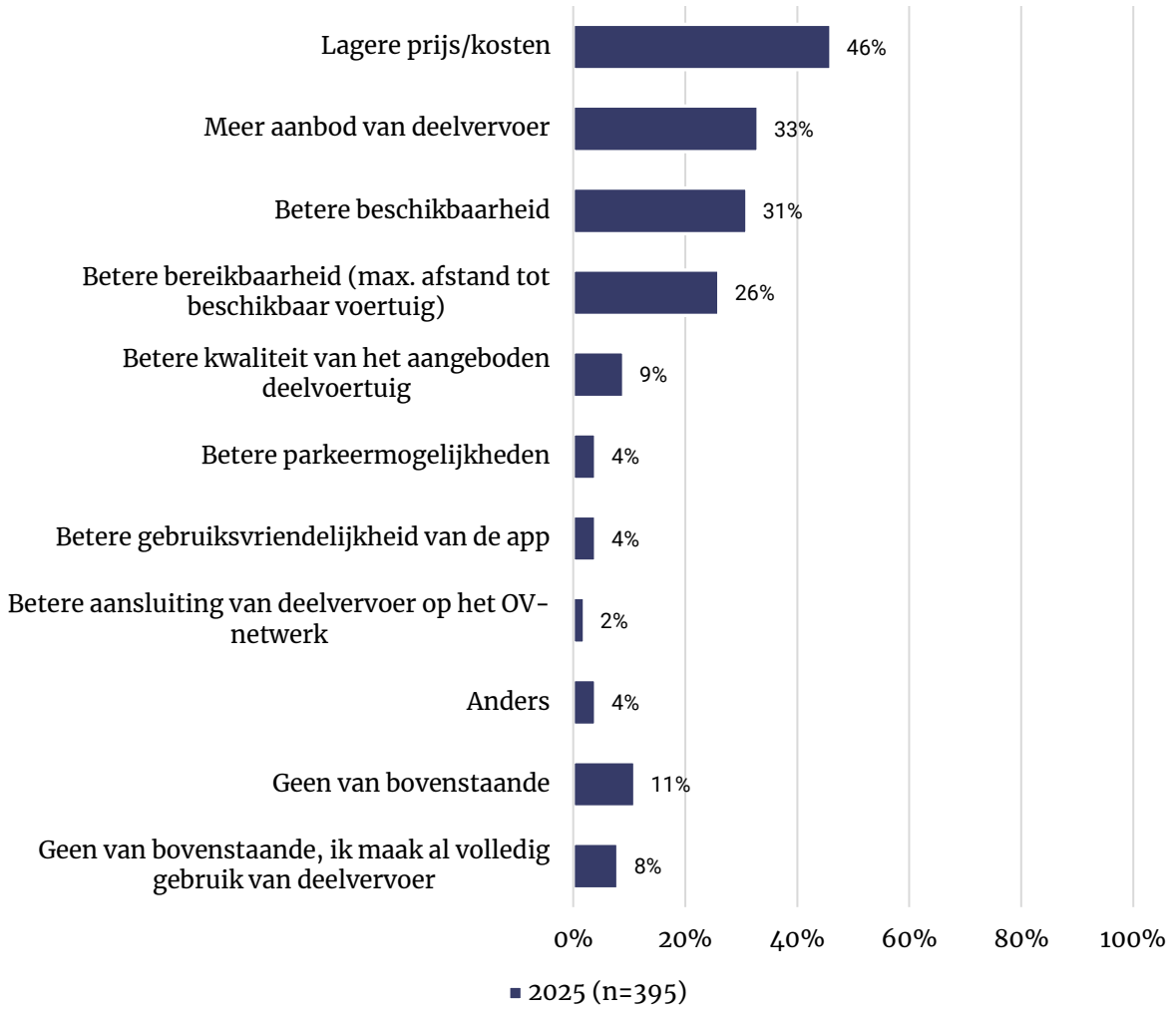
Figuur 4.3.6.1 - Hoe lang bent u maximaal bereid om te reizen (inclusief lopen) naar de deelbakfiets?



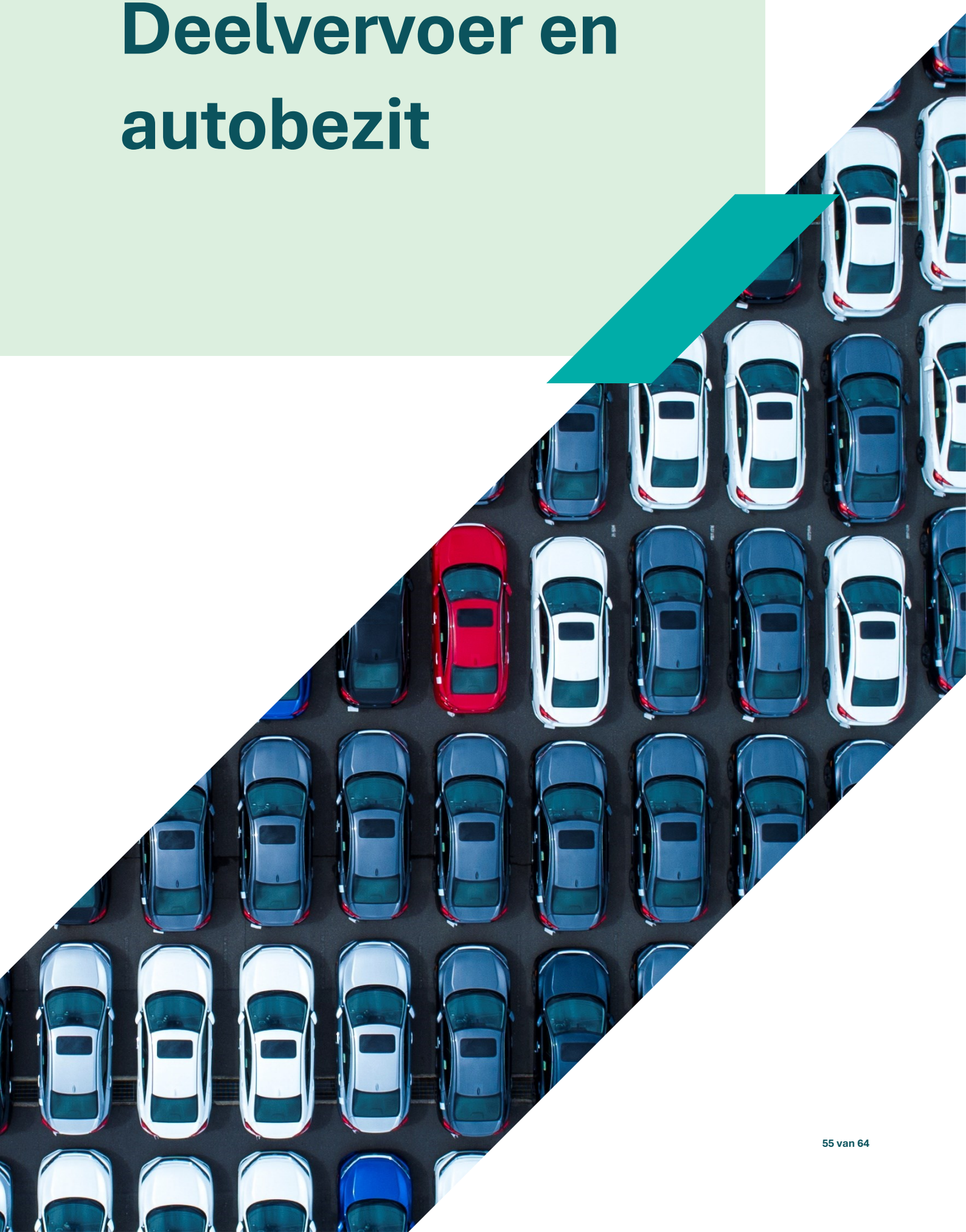
4.3.7 Verbeterpunten

Lagere prijs/kosten (46%) worden door deelbakfietsgebruikers het meest genoemd als verbeterpunt van de deelbakfiets (Figuur 4.3.7.1). Daarnaast worden meer aanbod (33%), betere beschikbaarheid (33%) en betere bereikbaarheid (27%) van de deelbakfiets vaker genoemd.

Figuur 4.3.7.1 - Wat zou u helpen om (nog) vaker gebruik te maken van de deelbakfiets? U kunt maximaal drie antwoordopties selecteren



Deelvervoer en autobezit



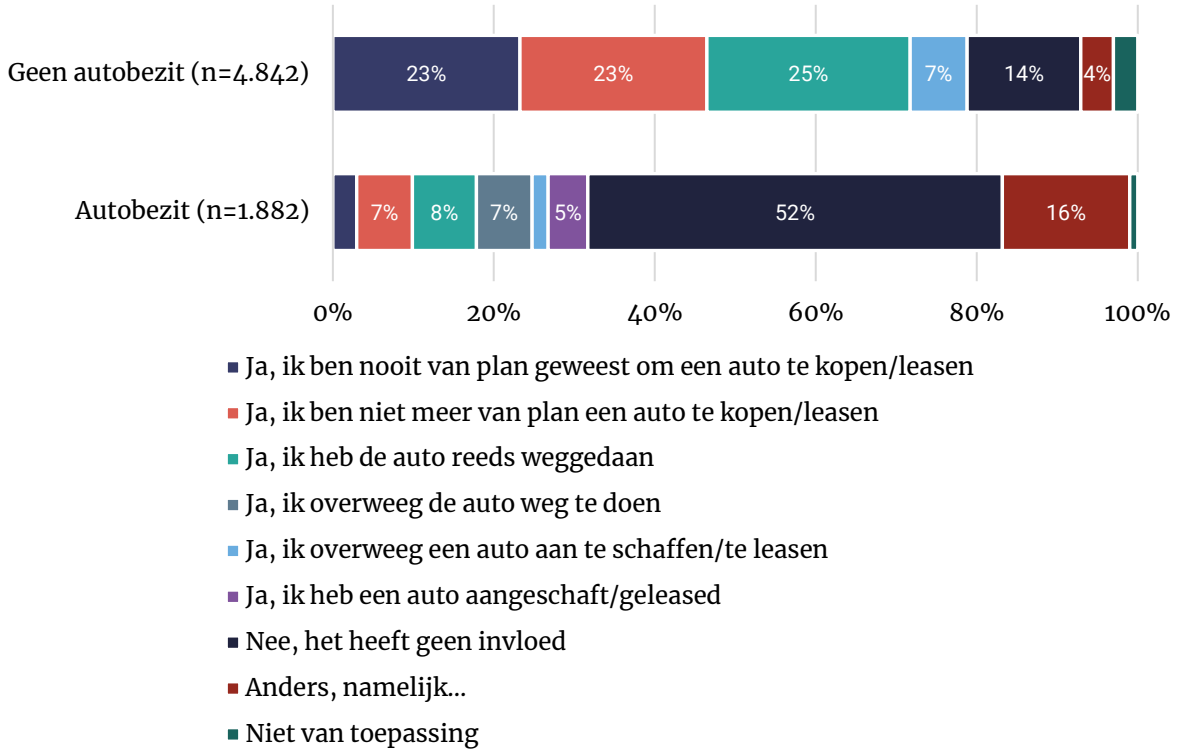
5 Deelvervoer en autobezit

Drie op de tien (29%) respondenten kunnen beschikken over een auto in eigendom, private lease en/of zakelijke lease. Dit komt overeen met 2024.

5.1.1 Invloed deelvervoer op autobezit

Aan alle respondenten is gevraagd in hoeverre deelvervoer invloed heeft (gehad) op het autobezit (Figuur 5.1.1.1). Bij respondenten zonder auto heeft deelvervoer ervoor gezorgd dat zij nooit van plan zijn geweest een auto te kopen/leasen (23%), niet meer van plan zijn om een auto te kopen/leasen (23%) of de auto reeds hebben weggedaan (25%). Onder autobezitters heeft deelvervoer op de helft (52%) geen invloed (gehad) op het autobezit.

Figuur 5.1.1.1 - Heeft deelvervoer invloed (gehad) op uw autobezit?

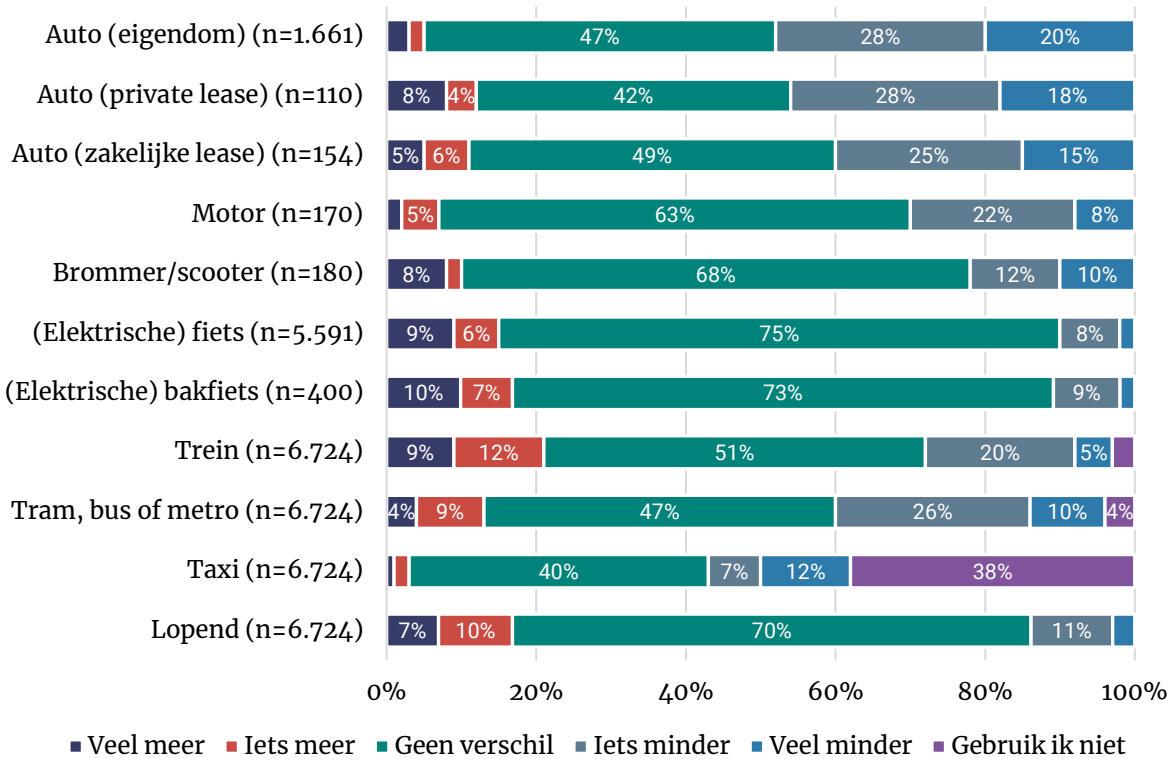


Deelvervoer heeft op gebruikers uit de grote en middelgrote gemeenten vaker invloed gehad op het autobezit dan op gebruikers in kleinere gemeenten. Gebruikers uit de grote en middelgrote gemeenten zijn vaker nooit van plan geweest een auto te kopen of te leasen, vaker niet meer van plan een auto te kopen of leasen en hebben vaker de auto al weggedaan.

5.1.2 Invloed deelvervoer op (eigen) vervoermiddelen

Aan alle respondenten is gevraagd naar de invloed van het gebruik van deelvervoer op (eigen) vervoermiddelen (Figuur 5.1.2.1). Door het gebruik van deelvervoer in het algemeen gaat de helft (48%) van de eigen autobezitters iets/veel minder gebruikmaken van de eigen auto.

Figuur 5.1.2.1 - Door het gebruik van deelvervoer gebruik ik de volgende (eigen) vervoermiddelen meer/geen verschil/minder.



De 18- tot 49- jarigen zijn door het gebruik van deelvervoer vaker iets minder met de trein gaan reizen dan de gebruikers van 50 jaar en ouder. Voor de tram, bus en metro gebruiken de 18- tot 34-jarigen dit vervoermiddel vaker iets minder dan alle oudere leeftijdsgroepen, dat geldt ook voor 35- tot 49- jarigen tegenover 50-plussers. En ook voor 50- tot 64-jarigen tegenover 65-plussers.

Gebruikers die de trein, tram, bus of metro iets minder gaan gebruiken, zijn vaker gebruikers uit de grote dan uit de middelgrote en kleinere gemeenten.

Bijlagen

A Bijlagen

A.1 Profiel van de respondenten (aanbieders)

De volgende aanbieders hebben de uitnodiging voor deelname aan het onderzoek verspreid: BAQME, Bolt, CHECK, Deelfiets Nederland, Donkey Republic, Felyx, Greenwheels, Lime, MobiGo, MyWheels, Onze Auto, SnappCar, SIXT Share en Vloto. Aanbieders hebben gebruikers die het afgelopen jaar gebruikmaakten van hun deelvervoermiddel uitgenodigd voor het onderzoek. Gelijktijdig werden er bij verschillende OV-fietsenstallingen door heel Nederland flyers verspreid om specifiek OV-fietsgebruikers uit te nodigen om deel te nemen aan het onderzoek, dit is een aanvulling ten opzichte van het onderzoek in 2024.

In de tabel staan de aanbieders waar respondenten het afgelopen jaar gebruik van hebben gemaakt. Indirect hangt dit samen met het aandeel respondenten dat door aanbieders is uitgenodigd. Dit gaat niet om het marktaandeel. De aantallen hangen daarnaast samen met het moment van uitnodigen en de wijze waarop aanbieders hebben uitgenodigd. De tabel laat daarmee de verhouding van gebruikers in de onderzoeksgroep zien. Vier op de tien respondenten gebruiken één aanbieder, drie op de tien gebruiken er twee, 15 procent gebruiken er drie en de rest van de respondenten gebruiken er vier of meer.

Bij de interpretatie van de figuur dient er rekening te worden gehouden met het feit dat één respondent gebruik kan maken van meerdere aanbieders. Zes op de tien (58%) respondenten maken gebruik van twee of meer aanbieders van deelvervoer.

Van welke aanbieders van deelvervoer heeft u het afgelopen jaar in Nederland gebruik gemaakt?*	2024	2025
OV-fiets	2054	3408
Greenwheels	2669	3246
MyWheels	2621	2525
SnappCar	624	840
CHECK	631	466
Felyx	776	408
SIXT share	474	358
Free2move / SHARENOW	345	263
Donkey Republic	179	242
Cargoroo	509	218
TIER / dott	281	198
Bolt	260	193
Deelfiets Nederland	5	184
Lime		179
BAQME	108	171
DIKS Autoverhuur & Autodelen		147
GO Sharing	398	145
MobiGo	6	131
OnzeAuto	166	126
Vloto	9	97
GreenMobility	66	32
Hely	9	12

Ik regel dit via een coöperatie, buurtinitiatief of onderling (in 2024 als aparte antwoordoptie uitgevraagd)	330	**
Anders (andere aanbieder, coöperatie, buurtinitiatief of onderling), namelijk...**	458	492

* Sommige aanbieders in de voorgelegde lijst waren in 2025 niet meer (volledig) actief in Nederland, zoals Cargoroo (eind 2024 failliet, maar in juli in kleine aantallen terug), Greenmobility en GO Sharing. Toch hebben enkele gebruikers aangegeven hier het afgelopen jaar gebruik van te hebben gemaakt.

** Onder 'anders, namelijk...' noemden respondenten autoverhuurbedrijven (n=306), onderling delen met buren vrienden of familie (n=82), buitenlandse partijen (n=20) en via de werkgever (n=16). Daarnaast noemde een groep nog andere antwoorden (n=68).

A.2 Profiel van de respondenten

Verschillen van meer of minder dan 5 procent ten opzichte van het totaal (2025) zijn gemarkeerd.

Wat is uw geslacht?	2024	2025	Deelauto	Huurauto	Deelfiets	El. deelfiets	Deelscooter	Deelbakfiets
Man	57%	55%	56%	64%	54%	54%	68%	54%
Vrouw	39%	42%	41%	33%	43%	42%	30%	43%
Anders	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0%
Geen antwoord	4%	3%	3%	3%	3%	3%	2%	4%

Wat is op dit moment uw hoogst voltooide opleiding?	2024	2025	Deelauto	Huurauto	Deelfiets	El. deelfiets	Deelscooter	Deelbakfiets
Laag	2%	3%	3%	3%	1%	4%	3%	1%
Midden	11%	11%	11%	8%	7%	13%	13%	6%
Hoog	83%	83%	84%	86%	90%	80%	82%	90%
Geen antwoord	4%	3%	3%	3%	2%	3%	3%	3%

Wat is uw leeftijd?	2024	2025	Deelauto	Huurauto	Deelfiets	El. deelfiets	Deelscooter	Deelbakfiets
18-34 jaar	21%	19%	17%	19%	25%	36%	46%	30%
34-49 jaar	32%	31%	31%	33%	34%	32%	34%	53%
50-64 jaar	28%	33%	34%	34%	30%	24%	17%	12%
65+	12%	15%	17%	13%	9%	7%	2%	4%
Geen antwoord	7%	1%	1%	2%	1%	1%	1%	1%

Wat is uw totale bruto huishoudinkomen per maand?	2024	2025	Deelauto	Huurauto	Deelfiets	El. deelfiets	Deelscooter	Deelbakfiets
Beneden modaal	10%	10%	9%	8%	8%	12%	10%	7%
Modaal	9%	9%	9%	8%	7%	9%	10%	8%
Boven modaal	66%	65%	67%	68%	72%	62%	68%	75%
Dat weet ik niet/wil ik niet zeggen	15%	17%	15%	17%	13%	18%	12%	10%

Hoe is uw huishouden samengesteld?	2024	2025	Deelauto	Huurauto	Deelfiets	El. deelfiets	Deelscooter	Deelbakfiets
Alleenstaand, zonder kinderen	22%	22%	22%	16%	20%	26%	25%	11%
Alleenstaand, met thuiswonende kinderen	6%	5%	6%	5%	4%	3%	4%	4%
Alleenstaand, met uitwonende kinderen	3%	4%	4%	3%	3%	2%	2%	1%
Samenwonend, zonder kinderen	28%	27%	28%	29%	29%	30%	30%	26%
Samenwonend, met thuiswonende kinderen	29%	28%	28%	32%	30%	25%	26%	50%
Samenwonend, met uitwonende kinderen	7%	9%	8%	10%	9%	6%	3%	3%
Anders, namelijk	2%	1%	1%	1%	2%	2%	4%	1%
Geen antwoord	3%	3%	1%	1%	1%	3%	2%	2%

Welke beschrijving past het beste bij uw huidige situatie?	2024	2025	Deelauto	Huurauto	Deelfiets	El. deelfiets	Deelscooter	Deelbakfiets
Student	3%	2%	1%	2%	3%	6%	7%	1%
Alleen op locatie werken	17%	17%	16%	16%	16%	17%	17%	12%
Alleen thuis werken	4%	4%	4%	4%	2%	3%	3%	2%
Zowel op locatie als thuis werken	59%	57%	57%	61%	67%	61%	66%	75%
Gepensioneerd	11%	14%	15%	11%	8%	6%	2%	3%
Momenteel geen betaald werk	3%	4%	4%	4%	3%	4%	3%	4%
Geen antwoord	3%	3%	3%	3%	2%	3%	2%	3%

Wat is de leeftijd van uw jongste thuiswonende kind?	2024	2025	Deelauto	Huurauto	Deelfiets	El. deelfiets	Deelscooter	Deelbakfiets
Jonger dan 6 jaar	29%	28%	27%	31%	30%	36%	37%	53%
6 tot 12 jaar	29%	26%	26%	27%	26%	21%	24%	36%
12 tot 17 jaar	26%	29%	29%	26%	29%	26%	28%	9%
18 jaar en ouder	15%	17%	17%	14%	15%	17%	11%	2%
Geen antwoord	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%

Woonadres – naar provincie	2024	2025	Deelauto	Huurauto	Deelfiets	El. deelfiets	Deelscooter	Deelbakfiets
Noord-Holland	27%	26%	29%	30%	22%	12%	26%	21%
Zuid-Holland	22%	21%	22%	23%	20%	24%	40%	29%
Utrecht	18%	18%	19%	15%	21%	19%	8%	31%
Gelderland	8%	9%	8%	8%	9%	8%	2%	6%
Noord-Brabant	6%	5%	5%	5%	5%	7%	8%	2%
Overijssel	2%	3%	2%	2%	4%	7%	1%	1%
Groningen	2%	3%	2%	3%	3%	3%	3%	0%
Limburg	1%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	0%
Flevoland	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Friesland	0%	1%	0%	0%	1%	1%	0%	0%
Zeeland	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Drenthe	0%	1%	0%	0%	1%	3%	0%	0%
Geen antwoord	12%	12%	10%	12%	11%	14%	11%	10%

Woonadres – naar gemeente	2024	2025	Deelauto	Huurauto	Deelfiets	El. deelfiets	Deelscooter	Deelbakfiets
Amsterdam	20%	18%	23%	26%	17%	9%	22%	20%
Utrecht	12%	10%	13%	11%	15%	15%	4%	29%
Den Haag	8%	6%	7%	9%	6%	4%	15%	11%
Rotterdam	7%	6%	7%	7%	6%	18%	19%	17%
Nijmegen	3%	2%	3%	3%	2%	4%	1%	1%
Amersfoort	3%	3%	3%	2%	3%	2%	3%	2%
Haarlem	2%	2%	2%	3%	3%	0%	2%	1%
Groningen	2%	3%	3%	3%	3%	4%	3%	0%
Eindhoven	2%	2%	2%	2%	2%	5%	2%	1%
Leiden	2%	2%	3%	3%	3%	1%	1%	0%
Arnhem	1%	2%	2%	2%	2%	1%	0%	1%
Delft	1%	1%	2%	1%	2%	1%	2%	1%
Overige gemeenten	37%	43%	32%	29%	35%	37%	26%	15%

Welke vervoermiddelen bezit uw huishouden? *Meerdere antwoorden mogelijk*	2024	2025	Deelauto	Huurauto	Deelfiets	El. deelfiets	Deelscooter	Deelbakfiets
Fiets	87%	83%	81%	89%	79%	78%	86%	81%
Auto (eigendom)	23%	25%	16%	26%	34%	23%	20%	16%
Elektrische fiets	25%	*	*	*	*	*	*	*
Auto (zakelijke lease)	4%	2%	1%	2%	4%	4%	2%	1%
Motor	4%	3%	3%	2%	3%	4%	4%	3%
Brommer/scooter	4%	3%	3%	2%	5%	9%	3%	3%
Bakfiets	3%	6%	8%	7%	4%	6%	9%	8%
Elektrische bakfiets	3%	*	*	*	*	*	*	*
Auto (private lease)	2%	2%	2%	2%	3%	3%	3%	2%
Mijn huishouden bezit geen van de bovenstaande vervoermiddelen	4%	10%	13%	7%	11%	14%	9%	13%

*Varianten met en zonder trapondersteuning zijn samengenomen.

Contactgegevens

Ipsos I&O

Zuiderval 70
7543 EZ Enschede
053 - 200 52 00

Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam
020 – 308 48 00