

Staat van de deelmobiliteit 2025

Ontwikkeling naar een volwassen
markt zet door



CROW-KpVV

Het KpVV-programma ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis op het gebied van mobiliteit. Het gaat om kennis die ondersteunt bij de beleidsontwikkeling en -uitvoering bij decentrale overheden en andere organisaties.

CROW maakt praktische kennis direct toepasbaar

Kennisplatform CROW is de drijvende kracht achter een veilige, duurzame en toegankelijke fysieke leefomgeving in Nederland. We ontwikkelen en delen collectieve kennis over infrastructuur, openbare ruimte en mobiliteit; voor én met de sector. Onze richtlijnen, tools, opleidingen, netwerken en publicaties zorgen dat kennis actueel, gestandaardiseerd én direct toepasbaar is in de praktijk. Zo versnellen we innovatie, verbinden we partijen en maken we het verschil voor huidige en toekomstige generaties.

Werken aan praktische oplossingen die bijdragen aan maatschappelijke opgaven is voor ons vanzelfsprekend. Dat doen we met ruim 130 professionals in Ede (hoofdkantoor) en Utrecht. CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk.

Over Natuurlijk!Deelmobiliteit

Gemeenten, regio's, provincies en het Rijk zijn een Nationaal Samenwerkingsprogramma gestart, getiteld: Natuurlijk!Deelmobiliteit (N!D).

Het samenwerkingsprogramma heeft als doel te komen tot een samenhangende aanpak en regie van overheden voor deelmobiliteit, in samenwerking met de markt.

Januari 2026

CROW en degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, hebben de hierin opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van wetenschap en techniek. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen. Gebruikers aanvaarden het risico daarvan. CROW sluit, mede ten behoeve van degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, iedere aansprakelijkheid uit voor schade die mocht voortvloeien uit het gebruik van de gegevens.

De inhoud van deze publicatie valt onder bescherming van de auteurswet.
De auteursrechten berusten bij CROW.

Inhoud

Samenvatting en conclusies 4

1 Inleiding 6

2 Algemeen 7

- 2.1 Definitie 7
- 2.2 Trends en ontwikkelingen 8
- 2.3 Cijfers 8
 - 2.3.1 Aanbod 8
 - 2.3.2 Gebruik 11

3 Deelauto 12

- 3.1 Trends en marktontwikkelingen 12
- 3.2 Aanbieders 13
- 3.3 Cijfers 13
 - 3.3.1 Aanbod 13
 - 3.3.2 Gebruik 15

4 Deelfiets 21

- 4.1 Trends en marktontwikkelingen 21
- 4.2 Aanbieders 21
- 4.3 Cijfers 21
 - 4.3.1 Aanbod 21
 - 4.3.2 Gebruik 24

5 Deelbakfiets 32

- 5.1 Trends en marktontwikkelingen 32
- 5.2 Aanbieders 33
- 5.3 Cijfers 33
 - 5.3.1 Aanbod 33
 - 5.3.2 Gebruik 35

6 Deelscooter 40

- 6.1 Trends en marktontwikkelingen 40
- 6.2 Aanbieders 40
- 6.3 Cijfers 41
 - 6.3.1 Aanbod 41
 - 6.3.2 Gebruik 43

7 Een blik op de Europese deelmobiliteitsmarkt 50

8 Zakelijke deelmobiliteit 51

- 8.1 Definitie 51
- 8.2 Voordelen 51
- 8.3 Belemmeringen 51
- 8.4 Trends 51
- 8.5 Zakelijk gebruik openbaar toegankelijke deelmobiliteit 52
 - 8.5.1 Proposities 52
 - 8.5.2 Cijfers 53
- 8.6 MaaS-partijen en mobiliteitskaarten 54
 - 8.6.1 Proposities 54
 - 8.6.2 Cijfers 54
- 8.7 Besloten zakelijke voertuigen 55
 - 8.7.1 Proposities 55
 - 8.7.2 Cijfers 55
- 8.8 Samenvatting 56

9 Een blik in de toekomst 57

10 Verantwoording 58

Samenvatting en conclusies

De Staat van de deelmobiliteit 2025 is een vervolg op de voorgaande edities uit 2024 en 2023 en belicht alle vier de openbaar toegankelijke typen deelvoertuigen in Nederland (deelauto's, deelfietsen, deelbakfietsen en deelscooters). Naast het aanbod geeft het onderzoek inzicht in de gebruiksdata en -kenmerken door de integratie met het Landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit 2025 en Dashboard Deelmobiliteit. Dit jaar keken we voor het eerst specifiek naar de deelmobiliteit in de zakelijke markt.

Totale aanbod deelvoertuigen

Nederland telde per 15 september 2025 ruim 46.000 deelvoertuigen, een 6% toename ten opzichte van 2024. Dit komt voornamelijk door de stijging in het aantal deelauto's en -scooters. Het aantal deelauto's is in 2025 gegroeid met 15%. Dit jaar hebben we ook voor het eerst de vaker (meer dan 10 keer per jaar) gebruikte Peer-to-Peer (P2P)-deelauto's met sleuteloverdracht in beeld gebracht. Als we deze in de nieuwe definitie meetellen komt het totaal op 9.450 deelauto's. Dat is 26% groei ten opzichte van 2024. Zie voor meer toelichting hoofdstuk 3. De deelscooter liet voor het eerst sinds 2022 weer een groei zien met 3% naar 8.822. Het aantal deelfietsen is gestegen naar 27.300 (+2%) en het aantal deelbakfietsen is gedaald naar 657 (-29%).

De top 3-gemeenten op basis van het totaal aantal deelvoertuigen zijn Amsterdam, Rotterdam en Utrecht. Voor de individuele deelmodaliteiten deelauto, deelfiets en deelbakfiets is Amsterdam in 2025 ook de grootste gemeente. Alleen voor de deelscooter is Rotterdam de nummer 1 en moet Amsterdam het doen met een tweede plaats.

Het aantal gemeenten met deelauto's is fors gestegen. Als we alleen de keyless P2P-deelauto's zouden meenemen zoals voorgaande jaren, is het aantal gemeenten met een deelauto gestegen naar 211. Inclusief P2P met deelauto's van meer dan 10 keer fysieke sleuteloverdracht groeit dat aantal naar 237 in 2025. Doordat aanbieders zoals Greenwheels in veel meer gemeenten actief zijn, is de deelauto breder beschikbaar in Nederlandse gemeenten. De landelijke dekkingsgraad van de deelauto is gestegen naar 36% met de oude P2P-definitie, en 38% als we meer dan 10 keer fysieke sleuteloverdracht bij P2P-deelauto meenemen. De dekkingsgraad wil zeggen: het percentage inwoners dat een deelvoertuig op loopafstand heeft (400 meter voor de deelauto en 200 meter voor deeltweewielers). Ten opzichte van voorgaande jaren hebben dus meer inwoners in Nederland toegang tot een deelauto.

Het aantal gemeenten met deelfietsen is constant gebleven, en het aantal gemeenten met deelscooters of deelbakfietsen is licht gedaald. Dit is terug te zien in de dekkingsgraadcijfers per deelvorm. Voor de deelfiets is de dekkingsgraad licht gestegen, voor de deelscooter constant gebleven en voor de deelbakfiets iets gedaald.

Trends

Kijkend naar de ontwikkelingen in 2025 lijkt de algehele deelmobiliteitsmarkt gestabiliseerd te zijn met positieve ontwikkelingen binnen elke aparte deelmarkt. Het aantal openbaar toegankelijke deelauto's is fors gestegen ten opzichte van vorig jaar, en ook voor 2026 hebben sommige marktpartijen forse groei-plannen. Het aantal deelfietsen is ook gestegen ten opzichte van 2024 door een stijging bij zowel OV-fiets als bij de andere deelfietsaanbieders. Na het meetmoment in september 2025 was een verdere groei in het aantal deelfietsen te zien. 2025 was het jaar van de eerste grote regionale concessies, en de verwachting is dat er meer concessies/aanbestedingen zullen volgen in 2026. Bij de deelscooter was er in september 2025 na een paar jaar van forse dalingen een voorzichtige jaar-op-jaarstijging te zien. Wel was er na het meetmoment een terugtrekkende beweging zien uit enkele Nederlandse steden. De deelbakfietsmarkt liet tussen het meetmoment in 2024 en 2025 een forse daling zien, maar in het kalenderjaar 2025 is er wel een stijging geweest.

Veel aandacht is er voor deelmobiliteit bij gebiedsontwikkeling. Hiermee kan de woningbouwopgave in zowel kleine als grote gemeenten de komende jaren een stimulans geven aan het gebruik en aanbod van deelmobiliteit. Bovendien blijft deelmobiliteit een belangrijke en flexibele aanvulling op het openbaar vervoer.

Verschillende marktpartijen hebben ambitieuze groeiplannen. Naast groeien in aantallen verbreden sommige grote partijen ook hun aanbod naar nieuwe soorten deelvervoer, en ligt er veel potentie voor deelauto's die stroom kunnen terugleveren aan het net in het kader van het terugdringen van netcongestie. Zo lanceerde MyWheels in 2025 elektrische deelauto's met bi-directionele laadtechnologie, en wil het in 2026 vol inzetten op haar vloot met vehicle-to-grid (V2G)-deelauto's. Als alle plannen en ambities uitkomen, ligt een verdere groei in het verschiet de komende jaren.

Uit het Landelijk gebruikersonderzoek 2025 volgt dat deelmobiliteit ervoor heeft gezorgd dat een deel van de respondenten de auto heeft weggedaan (21%), niet meer van plan is om te kopen of leasen (19%), nooit van plan is geweest te kopen of leasen (18%) of overweegt om de auto weg te doen (2%). Door deelvervoer maken mensen minder gebruik van andere of eigen vervoermiddelen. Onder autobezitters ligt dit percentage het hoogst; 48 % maakt iets/veel minder gebruik van de eigen auto door het gebruik van deelvervoer.

Zakelijke deelmarkt

Dit jaar is ook aandacht aan de zakelijke deelmarkt besteed. Een markt waar grote potentie is, maar waar nog geen goed zicht op is. Het hoofdstuk is gebaseerd op interviews met aanbieders, experts en eigen onderzoek.

Toegang tot zakelijke deelmobiliteit kan op drie verschillende manieren; ten eerste door de openbaar toegankelijke voertuigen die direct van de aanbieder komen; ten tweede door de geaggregeerde toegang via mobiliteitskaarten en MaaS-platformen; en ten slotte door de besloten zakelijke vloten, waarbij poolvoertuigen exclusief beschikbaar zijn voor de eigen organisatie op locatie.

Van het totale openbaar toegankelijke aanbod van ruim 46.000 deelvoertuigen in 2025 zijn ongeveer 12.000 voertuigen toe te rekenen aan aanbieders met een expliciete zakelijke propositie, en het aantal organisaties dat hier direct via een aanbieder gebruik van maakt is ongeveer 7.000. Via MaaS bieden nog eens meer dan 1.000 organisaties zakelijke mobiliteit aan. Geschat wordt dat ongeveer de helft hiervan ook toegang heeft tot deelmobiliteit en dat ongeveer 20% van werknemers met toegang hier daadwerkelijk gebruik van maakt. Tot slot zijn er ongeveer 35.000 tot 40.000 poolvoertuigen in Nederland die werknemers onderling delen.

1 Inleiding

Deze rapportage is de derde editie van Staat van de deelmobiliteit, een gezamenlijke uitgave van CROW en Natuurlijk!Deelmobiliteit (N!D). De inhoud biedt een totaaloverzicht van de ontwikkelingen op het gebied van openbaar toegankelijke deelmobiliteit in Nederland.

De scope omvat vier deelmodaliteiten: deelauto, deelfiets, deelbakfiets en deelscooter. De nadruk ligt op het aanbod van de deelvoertuigen en de ontwikkelingen hierin, maar er is ook aandacht voor het gebruik. Uit het Dashboard Deelmobiliteit zijn cijfers van de deelfiets en deelscooter verhueringen meegenomen, en in samenwerking met N!D zijn ook resultaten uit het tweede Landelijk gebruikersonderzoek verwerkt.

De respons op het Landelijk gebruikersonderzoek is bepaald door de aanbieders die het onderzoek hebben uitgestuurd. Dit kan de resultaten van het onderzoek beïnvloeden, zo is een groot deel van de respondenten klant bij OV-fiets, Greenwheels en/of MyWheels.

De daadwerkelijke populatie van deelvoertuiggebruikers in Nederland is onbekend. Hierdoor is het niet mogelijk om te spreken van een onderzoek dat representatief is voor Nederland. Ondanks de onzekerheid over de representativiteit bieden de resultaten een verrijking van de Staat van de deelmobiliteit.

De Staat van de deelmobiliteit 2025 begint in hoofdstuk 2 met een overkoepelende blik op de sector en beschrijft daarna de gehanteerde definities, diverse vormen van deelmobiliteit en algemene trends en ontwikkelingen. Hoofdstuk 3 tot en met 6 gaat dieper in op elke deelvorm met een analyse van de verdeling, ontwikkeling en verspreiding van het aanbod. Via top 10-lijsten van gemeenten op basis van relevante criteria bekijken we gebruikscijfers en -karakteristieken. Vervolgens geeft hoofdstuk 7 een Europese blik op de deelautomarkt vanuit het recente rapport van Invers. Hoofdstuk 8 licht de zakelijke deelmobiliteitsmarkt uit. Afsluitend biedt hoofdstuk 9 een blik op de toekomst van de deelmobiliteitsmarkt, en volgende edities van de Staat van de deelmobiliteit.

2 Algemeen

2.1 Definitie

Deelmobiliteit past in een strategie om voertuigen en ruimte beter te benutten. De vervoerwijze is het alternatief voor of aanvulling op bezit, waarbij gedeeld gebruik privévoertuigen en -ritten vervangen.

Voor het delen van vervoermiddelen bestaan verschillende concepten, variërend van ophaal- en afzetmogelijkheden na de rit tot het eigendom van de voertuigen. In dit rapport hanteren we de varianten Roundtrip, Free Floating, en Back-to-Many (zie de begrippenlijst in het kader). Voor het eigenaarschap kijken we naar commerciële aanbieders, gebruikersgemeenschappen en particuliere platforms. Betalingsvormen verschillen ook, variërend van op uurbasis, minuutbasis, kilometerbasis, abonnementsvormen, tot een combinatie van deze opties.

Dit overzicht concentreert zich specifiek op de meest gangbare deelmodaliteiten in Nederland: de deelauto, deelfiets (inclusief elektrische fiets), deelbakfiets en deelscooter. Voor autodelen hanteren we dezelfde definitie als vorige jaar, waarbij de volgende vormen zijn inbegrepen: Roundtrip, Free Floating, Back-to-Many, Community Based en Peer-to-Peer autodelen. Tegelijkertijd zien we ook dat de deelmobiliteitsmarkt zich door ontwikkelt en er nieuwe alternatieven bij komen. In de komende edities zullen we bekijken of de definities aanpassing behoeven op basis van ontwikkelingen in de praktijk.

In deze editie nemen we de P2P-categorie op een andere manier mee dan voorgaande jaren. SnappCar, de enige P2P-aanbieder, heeft een aanbod van bijna 10.000 voertuigen. Deze voertuigen worden echter niet allemaal regelmatig gebruikt, dit geeft een vertekend beeld. Daarom

hebben we in eerdere jaren ervoor gekozen om alleen de 'keyless' auto's mee te nemen in de cijfers. Keyless auto's zijn auto's waarbij geen fysieke sleuteloverdracht nodig is maar een gebruiker via een app het voertuig kan openen en starten. De keyless auto's worden over het algemeen vaker gebruikt dan auto's met fysieke sleuteloverdracht. In 2025 hebben we besloten een andere, verbeterde, maatstaf voor voldoende gebruik te gebruiken. Namelijk, auto's die meer dan 10 keer per jaar gebruikt zijn. Dit heeft impact op de cijfers en trends. Waar relevant benoemen we of laten we zien wat de ontwikkeling geweest zou zijn met de oude definitie, zodat we toch uitspraken kunnen doen over (meerjarige) trends.

De afbakening die hierboven beschreven is, komt overeen met de definitie van deelmobiliteit zoals geformuleerd door het CROW: 'Deelmobiliteit is mobiliteit met één of meer voertuigen die op korte termijn en voor een korte tijd, al dan niet tegen betaling worden aangeboden en door steeds wisselende gebruiker worden gebruikt'. Voertuigen die hierbuiten vallen, en dus niet zijn opgenomen in dit rapport; huurvoertuigen, poolvoertuigen en gedeelde voertuigen binnen besloten groepen. Poolvoertuigen vallen dus niet onder de definitie van deelmobiliteit. Omdat we in het rapport voor het eerst zich willen bieden op de zakelijke deelmobiliteit gaan we in hoofdstuk 8 wel in op poolvoertuigen die vallen onder 'besloten zakelijk' (zie Figuur 1). We beoordelen een groep als besloten wanneer deze alleen voor een specifieke doelgroep als een appartementen complex of woongroep toegankelijk is. Community-based initiatieven die voor iedereen toegankelijk zijn nemen we wel mee bij de groep openbaar toegankelijk (zie Figuur 1).

Figuur 1 geeft de verschillende definities weer. Met als kern de hierboven beschreven openbaar toegankelijke deelmobiliteit. Het besloten consumenten aanbod is niet meegenomen in de cijfers, aanbieders hiervan worden wel benoemd in de trends en ontwikkelingen. Inzicht in de (besloten) zakelijke deelmobiliteitsmarkt is nieuw en volgt in hoofdstuk 8. De definitie voor zakelijke deelmobiliteit wordt daar verder toegelicht.

Begrippenlijst

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 appartementen-eigenaren 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.



Figuur 1. Definities deelmobiliteit – van smal naar breed

2.2 Trends en ontwikkelingen

Net zoals voorgaande jaren blijft de deelmobiliteitsmarkt volop in beweging: aanbieders trekken zich terug, nieuwe aanbieders komen er bij, of bestaande aanbieders breiden uit. Na een lichte daling in het totale aantal openbaar toegankelijke deelvoertuigen in 2024, is dit aantal in 2025 weer gestegen. Een andere opvallende ontwikkeling is dat de deelauto in veel meer gemeenten beschikbaar is. Dit komt voornamelijk door de groei van Greenwheels en SnappCar (ook alleen het keyless-aanbod). Het aantal gemeenten met deelfietsen is constant gebleven, en het aantal gemeenten met deelscooters of deelbakfietsen is licht gedaald. Dit is terug te zien in de dekkinggraadcijfers per deelvorm. De landelijke dekkinggraad van de deelauto is gestegen naar 36% zonder P2P-deelauto's met fysieke sleuteloverdracht en 38% met meer dan 10 keer fysieke sleuteloverdracht per deelauto. In beide gevallen hebben meer inwoners in Nederland toegang tot een deelauto. Voor de deelfiets is de dekkinggraad licht stegen, voor de deelscooter constant gebleven, en voor de deelbakfiets iets gedaald. De dekkinggraad wil zeggen: het percentage inwoners dat een deelvoertuig op loopafstand heeft (400 meter voor de deelauto; 200 meter voor deeltweewielers).

Een andere trend is dat aanbieders hun aanbod blijven verbreden. Zo biedt Check naast de deelauto en deelscooter nu ook elektrische deelfietsen aan door de introductie in Amersfoort. Felyx heeft haar deelfietsaanbod stevig uitgebreid ten opzichte van september 2024.

Vorig jaar benoemden we al de introductie van de eerste bi-directionele deelauto's in Utrecht, dankzij een samenwerking tussen WeDriveSolar, MyWheels, Renault Group en de gemeente Utrecht. De eerste voertuigen zijn inmiddels actief in Utrecht en de eerste resultaten zijn veelbelovend. Ook Eindhoven is aangehaakt bij deze ontwikkeling, hier rijden inmiddels ook auto's van MyWheels die energie kunnen terugleveren. Met ook hier groeiplannen. Zo dragen deelauto's ook bij aan het verminderen van de netcongestie.

2025 was het jaar van de eerste grote regionale concessies. Een voorbeeld hiervan is de Concessie Regionale Deelfietsen 2026-2028 in Utrecht. Lime is vanaf januari 2026 concessiehouder voor het aanbieden van deelfietsen in de gemeente Utrecht en een zevental omliggende gemeenten. De provincie en deelnemende gemeenten leveren een jaarlijkse bijdrage. Ook de gemeente Eindhoven is bezig met een concessie voor deelfietsen en -scooters en verwacht om begin 2026 een bedrijf te kiezen. In 2026 staan er een aantal nieuwe concessies gepland. Door overheidsmiddelen beschikbaar te stellen wordt deelmobiliteit betaalbaarder voor de gebruiker, en ontstaat er een andere business case voor aanbieders.

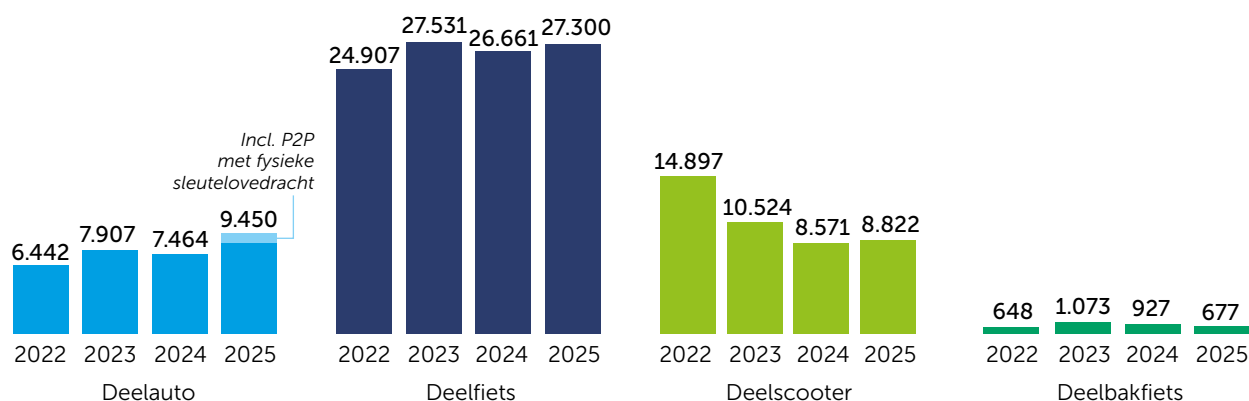
In de deelbakfietsmarkt is veel beweging te zien door het faillissement van Cargoroo eind 2024. In de zomer van 2025 maakte de deelbakfietsaanbieder een doorstart door een samenwerking met mobiliteitsaanbieder MOBY. Een andere ontwikkeling is de samenwerking van Felyx en SIXT waardoor de deelscooters van Felyx in Nederland en België te boeken zijn in de SIXT-app.

De afgelopen jaren zijn er verschillende faillissementen, fusies, doorstarts en overnames geweest, met name bij de deeltweewielers (bijvoorbeeld de fusie van TIER en Dott, en de overname van GO Sharing door BinBin). Met name voor de tweewielers blijft de markt onvoorspelbaar en zijn er regelmatig wisselingen in aanbieders.

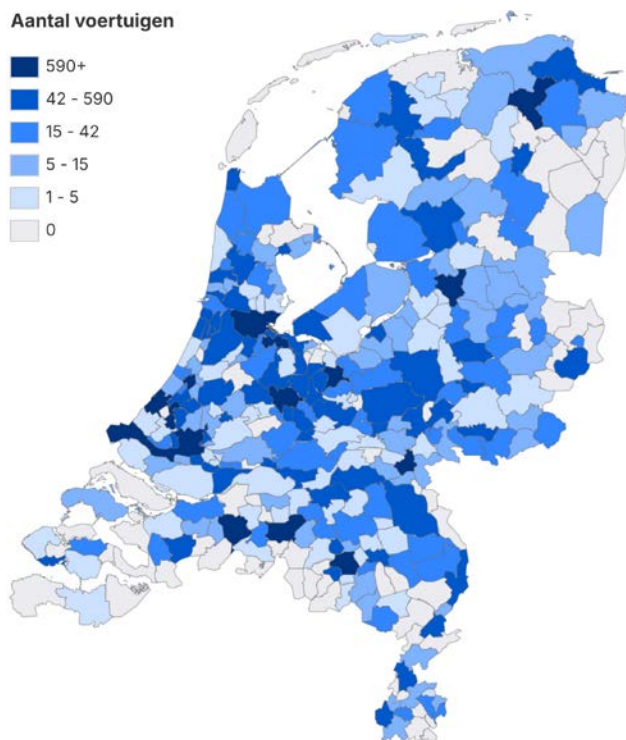
2.3 Cijfers

2.3.1 Aanbod

Nederland telde in het jaar 2025 ruim 46.000 deelvoertuigen. Het merendeel van deze voertuigen zijn deelfietsen (59%), met de OV-fiets als grootste partij. De deelscooters (19%) en deelauto's (20%) vormen samen een kleine helft. De deelbakfiets (1%) is een relatief nieuwe modaliteit die in kleine aantallen beschikbaar is (zie Figuur 2).



Figuur 2. Ontwikkeling aanbod deelvoertuigen 2022-2025



Figuur 3. Gemeentekaart alle deelvoertuigen 2025

Figuur 3 geeft de spreiding weer van alle deelvoertuigen in Nederland. De kaart laat zien dat het totale aanbod van deelvervoer voornamelijk geconcentreerd is in grote steden, zoals Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht, Eindhoven, en Groningen. Net zoals vorig jaar zijn middelgrote steden zoals Nijmegen, Amersfoort, Leiden en Breda ook zichtbaar met een lager aanbod.

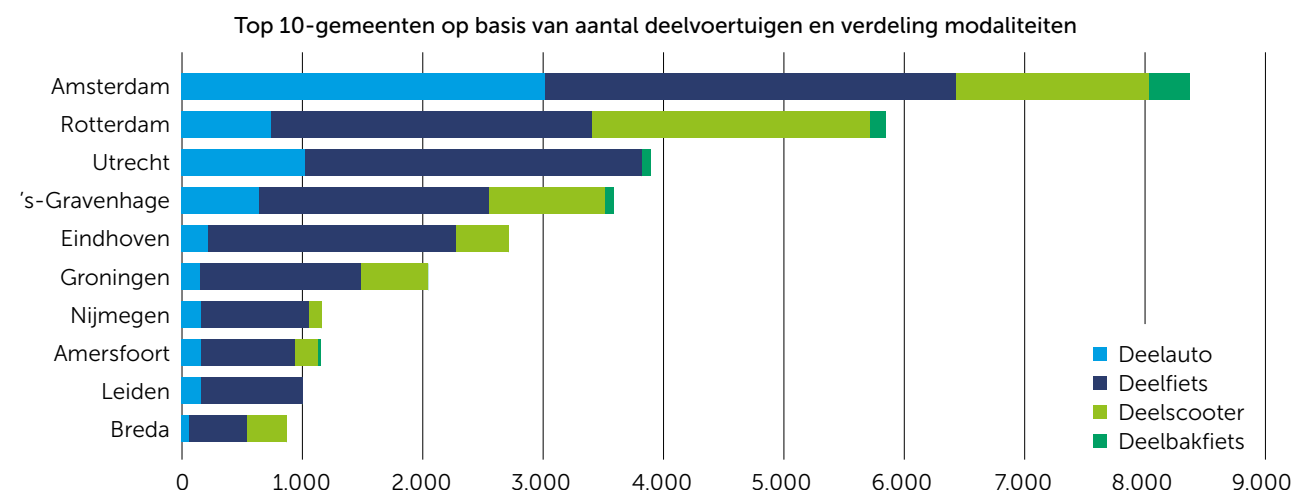
Bij het analyseren van de diversiteit in het aanbod valt op dat het aantal gemeenten met tenminste één vorm van deelmobiliteit gestegen is (Tabel 1). De hoofdreden hiervoor is de bredere beschikbaarheid van de deelauto. Zoals te lezen in de hoofdstukken per deelvorm is het aantal gemeenten waar een deelfiets, deelscooter of deelbakfiets beschikbaar is constant gebleven of gedaald. Het aantal gemeenten met een of meer deelauto's is juist fors gestegen. Als resultaat zijn er in 2025 meer gemeenten met een of twee typen deelvervoer ten opzichte van 2024.

Het aantal gemeenten met drie deelvormen is nagenoeg constant gebleven, maar het aantal gemeenten met alle vier de deelvormen is gehalveerd. Dit komt door het terugtrekken van de deelbakfietsaanbieder uit Eindhoven, Arnhem, Nijmegen, Rijswijk en Diemen. Amersfoort is in 2025 de enige nieuwe gemeente met vier deelvormen.

In de voorgaande jaren was er in de openbaar toegankelijke deelmobiliteitsmarkt sprake van een consolidatie/krimp-fase. Met de 6% groei in het totaal aantal deelvoertuigen lijkt de stijgende trend zich weer te hervatten. Dit komt voornamelijk door de stijging in deelauto's en groei in het aantal deelscooters. Het aantal deelauto's is in 2025 gegroeid met 15%. Dit jaar hebben we ook voor het eerst de vaker (meer dan 10 keer per jaar) gebruikte P2P-deelauto's met sleuteloverdracht in beeld gebracht. Als we deze in de nieuwe definitie meetellen komt het totaal op 9.450 deelauto's. Dat is 26% groei ten opzichte van 2024. De deelscooter liet voor het eerst sinds 2022 weer een groei zien met 3%. Het aantal deelfietsen is met 2% gestegen en het aantal deelbakfietsen met 29% gedaald. We zoomen later in dit rapport apart in op alle vier de deelmodaliteiten om deze getallen te duiden.

Tabel 1. Diversiteit aanbod deelmobiliteit

Aantal typen deelmodaliteiten	Aantal gemeenten 2022	Aantal gemeenten 2023	Aantal gemeenten 2024	Aantal gemeenten 2025 (oude P2P-definitie)	Aantal gemeenten 2025 (nieuwe P2P-definitie)
0	84	72	85	80	65
1	102	120	96	96	99
2	87	106	119	126	137
3	68	38	34	37	37
4	4	7	8	4	4
Aantal gemeenten met deelmobiliteit	261	271	257	262	277



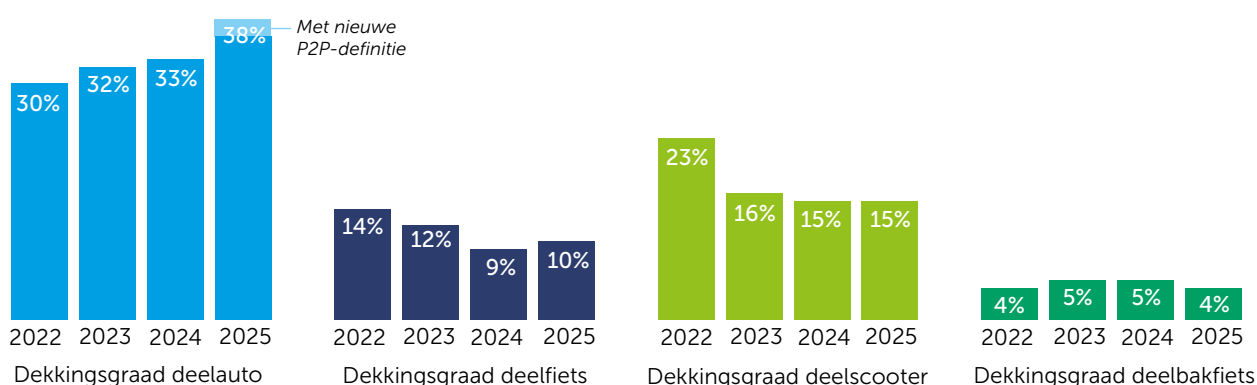
Figuur 4. Top 10-gemeenten op basis van het aantal deelvoertuigen en verdeling modaliteiten

In Figuur 4 is de top 10-Nederlandse gemeenten te zien op basis van het totaal aantal openbaar toegankelijke deelvoertuigen. Amsterdam en Rotterdam staan wederom bovenaan. Door een stijging in Rotterdam en lichte daling in Amsterdam is het gat tussen de twee steden wel kleiner geworden. Utrecht, Den Haag en Eindhoven complementeren de top 5. Amersfoort is de nieuwkomer in 2025, terwijl Zwolle uit de top 10 is gevallen.

Wat opvalt is dat de mix in het aanbod van deelvoertuigen verschilt tussen de verschillende gemeenten, voornamelijk een gevolg van lokale beleidskeuzes. De deelauto heeft in Amsterdam en Utrecht een relatief hoog aandeel. De deelfiets heeft in elke gemeente een groot aandeel, zeker in gemeente Eindhoven, Nijmegen, Amersfoort en Leiden. De gemeente met het hoogste aandeel deelscooters is Rotterdam, terwijl Utrecht en Leiden helemaal geen deelscooters hebben. In alle gemeenten met deelmotoren is het aandeel op de totale deelvloot laag. Amsterdam heeft het hoogste aandeel met bijna 4%.

Figuur 5 laat de dekkinggraad zien per modaliteit voor 2022-2025 (dekkinggraad wil zeggen: het percentage inwoners dat een deelvoertuig op loopafstand heeft; 400 meter voor de deelauto; 200 meter voor deelmotoren). Opvallend is dat de landelijke dekkinggraad van de deelauto gestegen is naar 36%, en 38% met P2P-deelauto's met meer dan 10 keer fysieke sleuteloverdracht. Zowel met de oude als nieuwe definitie hebben meer inwoners in Nederland toegang tot een deelauto.

De dekkinggraad voor de deelfiets (+1%), deelmotor (-1%) en deelscooter (+0%) is nagenoeg gelijk gebleven. Dit is in overeenstemming met de ontwikkeling van het aanbod. Wat wel opvalt is de significant lagere dekkinggraad van deelfietsen en deelscooters in vergelijking met de deelauto, terwijl het aantal deelfietsen veel groter is en aantal deelscooters ongeveer gelijk is. Dit komt omdat deelfietsen en deelscooters meer geclusterd worden aangeboden, terwijl er vaak één deelauto per locatie beschikbaar is. Deze clustering heeft te maken met het feit dat gebruikers de deelfiets vaak inzetten voor een ketenreis. Zoals ook het Landelijk gebruikersonderzoek laat zien, wordt de auto vooral als losstaand voertuig gebruikt (gecombineerd met lopen), terwijl de deelfiets meestal wordt gecombineerd met de trein en daarom vaak op of rond het station staat.



Figuur 5. Dekkinggraad per modaliteit 2022-2025

2.3.2 Gebruik

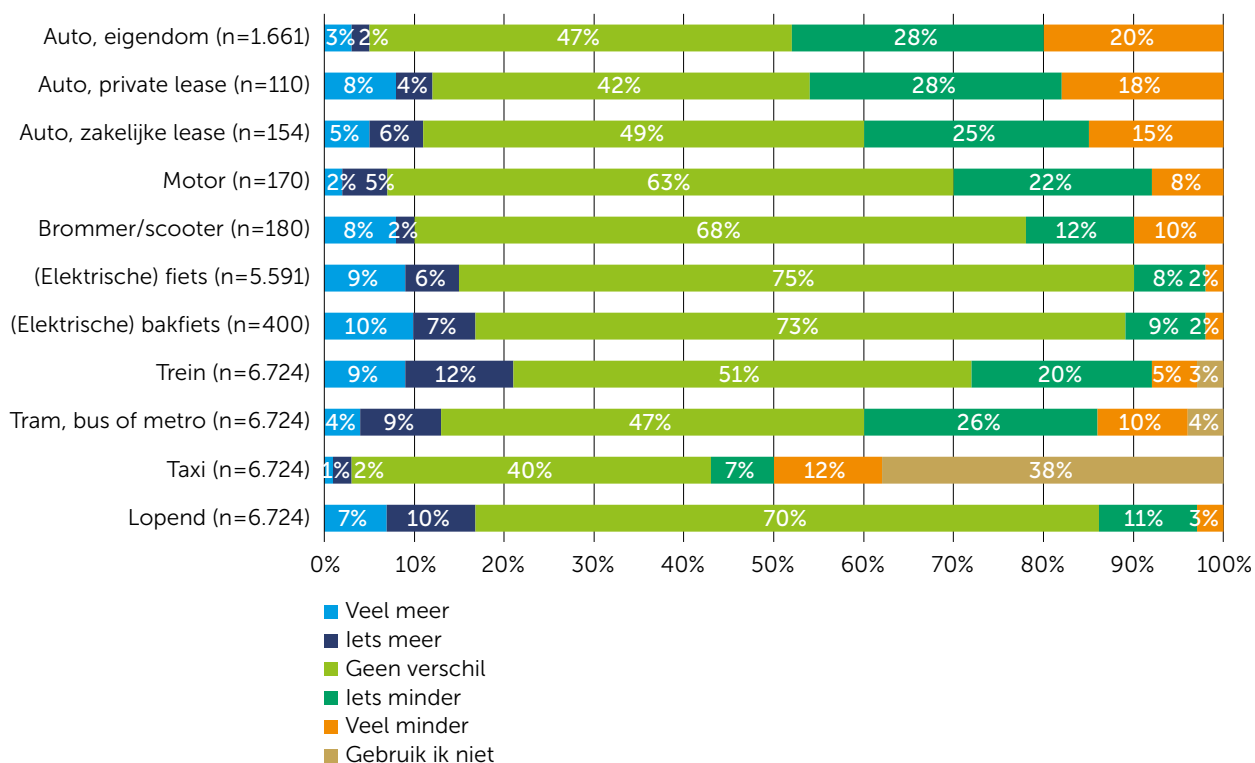
Het landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit is in 2024 voor het eerst uitgevoerd en in 2025 opnieuw.

Aanbieders van deelmobiliteit kregen de oproep voor het verspreiden van het onderzoek onder hun gebruikers. In totaal namen 6.676 respondenten deel aan het onderzoek. De respons op het onderzoek is bepaald door de aanbieders die het onderzoek hebben uitgestuurd. Dit kan de resultaten van het onderzoek beïnvloeden. Hiermee moet rekening worden gehouden bij de interpretatie van de onderzoeksresultaten. Er is daarom geen sprake van een representatieve steekproef. En voorzichtigheid is geboden bij het verbinden van conclusies aan de resultaten van dit onderzoek en de vergelijking van dit onderzoek met de resultaten uit 2024.

Deelvervoer heeft er bij respondenten voor gezorgd dat zij de auto hebben weggedaan (21%), niet meer van plan zijn om te kopen of leasen (19%), nooit van plan zijn geweest te kopen of leasen (18%) of overwegen om de auto weg te doen (2%). Op een kwart (24%) heeft het geen invloed en 8% zegt een auto te gaan aanschaffen of leasen of dit al te hebben gedaan.

Door deelvervoer gaan mensen minder gebruikmaken van andere of eigen vervoermiddelen. Onder de eigen auto ligt dit percentage het hoogst: 48% maakt iets/veel minder gebruik van de eigen auto door het gebruik van deelvervoer (zie Figuur 6).

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



Figuur 6. Impact deelvervoer op gebruik eigen vervoermiddelen

3 Deelauto



3.1 Trends en marktontwikkelingen

Deelauto's zijn in veel verschillende vormen te onderscheiden. In dit rapport kijken we naar commerciële aanbieders (zowel Roundtrip als Free Floating), Community Based-initiatieven en P2P-autodelen. In overeenstemming met de definities (zie hoofdstuk 2.1) zijn alleen data verzameld van aanbieders waarvan de deelauto's voor iedereen toegankelijk zijn. Wanneer de deelauto's van een aanbieder alleen door een besloten groep gebruikt kunnen worden, wordt de aanbieder niet meegenomen. Hely biedt bijvoorbeeld deelmobiliteit aan bij appartementencomplexen voor exclusief gebruik door bewoners. Via Vereniging Deelauto en Wheelshare kunnen deeltgroepen onderling hun auto's delen. Hoewel dit interessante ontwikkelingen zijn, worden deze aanbieders niet meegenomen in de deelautoaantallen.

Het totale aantal aanbieders is in 2025 gestegen naar 20, ten opzichte van 16 aanbieders in 2024. Zie voor het overzicht van deelautoaanbieders Tabel 2. Van de vier nieuwe partijen is Go-YoYo sinds 2025 opgestart. O2Share, Frieslandhuur en Buurtbestuurders bestonden al eerder maar zijn in eerdere edities nog niet meegenomen.

Zoals toegelicht in sectie 2.1 is er in deze editie een definitiewijziging voor SnappCar, wat het aantal meegenomen deelauto's beïnvloedt. Naast de keyless SnappCar auto's (die forse groei laten zien) worden vanaf 2025 ook de SnappCar-deelauto's met fysieke sleuteloverdracht, die meer dan 10 keer per jaar gebruikt worden, meegenomen.

Het aandeel elektrisch ligt, net als vorig jaar, bij de deelauto's een stuk hoger dan bij de auto's in privébezit. In 2025 was echter een iets minder groot percentage van de deelauto-vloot elektrisch dan voorgaande jaren. Dit komt doordat de grootste stijgers qua aanbod, Snappcar en Greenwheels, relatief minder elektrische auto's aanbieden. Tegelijkertijd zijn er ook aanbieders die fors inzetten op de elektrificatie hun vloot of zelfs een volledig elektrische deelaautovloot hebben. Zo zijn bij MyWheels inmiddels 4 op de 5 auto's elektrisch, en zijn bij een aantal andere aanbieders (onder andere Check, MobiGo, OnzeAuto, Vloto) alle deelauto's elektrisch.

Verschillende deelautoaanbieders hebben hun jaarbericht van 2025 gepubliceerd. Zo meldde Greenwheels dat het aantal deelauto's gestegen is met 500 naar een totaal van 3.400. Daarnaast is het aantal gemeenten met een Greenwheels-deelauto gestegen met 39 nieuwe gemeenten naar een totaal van 191 gemeenten – in bijna 70% van de Nederlandse gemeenten met deelmobiliteit is Greenwheels dus aanwezig.

Een andere opvallende ontwikkeling was te zien in het actieve klantbestand van Greenwheels. 41% van de actieve gebruikers is jonger dan 35 jaar, door een toename van ruim 40% in de groep 18-24 jaar en 20% in de groep 25 tot 35 jaar. Ook MyWheels laat een hele jonge gebruikersgroep zien, 50% is jonger dan 35 jaar. Opvallend is dat in het Landelijk gebruikersonderzoek de groep tussen de 18 en 34 jaar maar 19% is.

Voor 2026 heeft Greenwheels de ambitie om te groeien naar 4.000 deelauto's in meer dan 200 gemeenten.

Vorig jaar benoemde we al de introductie van de eerste bi-directionele deelauto's in Utrecht, dankzij een samenwerking tussen WeDriveSolar, MyWheels, Renault Group en de gemeente Utrecht. De eerste 50 exemplaren van deze Vehicle-to-Grid (V2G)-voertuigen zijn inmiddels actief in Utrecht en de eerste resultaten zijn veelbelovend. De vloot zal in Utrecht uiteindelijk worden uitgebreid tot 500 voertuigen. Ook Eindhoven is aangehaakt bij deze ontwikkeling, hier rijden inmiddels 28 auto's van MyWheels die energie terug kunnen leveren. Met ook hier groeiplannen, volgend jaar moeten er 100 V2G-deelauto's in Eindhoven rijden. Zo dragen deelauto's ook bij aan het verminderen van de netcongestie.

Verder is er veel aandacht voor deelmobiliteit bij gebieds-ontwikkeling. Hiermee kan de woningbouwopgave de komende jaren een stimulans geven aan het gebruik en aanbod van deelmobiliteit.

3.2 Aanbieders

De volgende aanbieders zijn meegenomen in de cijfers:

Tabel 2. Aanbieders deelauto's
(nieuwe aanbieders zijn weergegeven met een *)

Aanbieder	Vorm
Buurtbestuurders*	Community Based
Check	Free Floating/Back-to-Many
Coöperatieauto	Community Based
DEEL	Community Based
Deelslee	Community Based
Elektrip	Community Based
Elektrisch Deelrijden de Pijp	Community Based
Frieslandhuur*	Roundtrip
Go-YoYo*	Roundtrip
Free2Move	Free Floating/Back-to-Many
Greenwheels	Roundtrip
HET Deelauto	Community Based
Kav2Go	Roundtrip
MobiGo	Community Based
MyWheels	Roundtrip
O2Share*	Community Based
OnzeAuto	Community Based
SixtShare	Free Floating/Back-to-Many
SnappCar	Peer-to-Peer
Vloto	Community Based

3.3 Cijfers

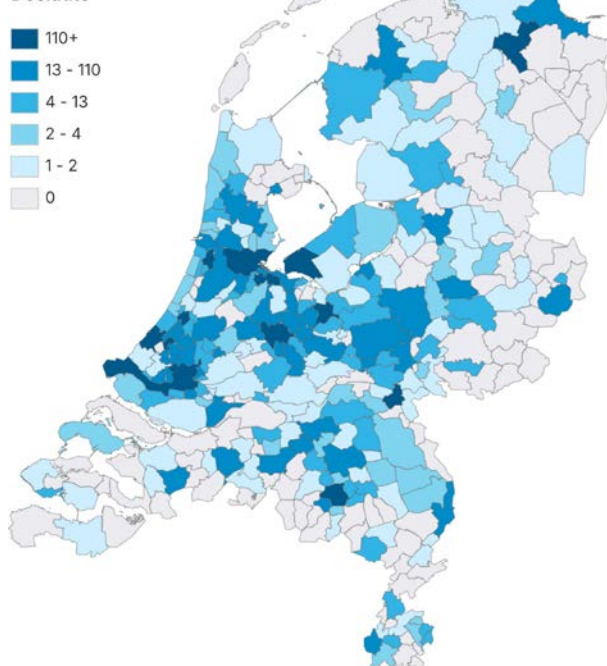
3.3.1 Aanbod

Het aantal gemeenten met deelauto's is fors gestegen. Als we alleen de keyless P2P-deelauto's zouden meenemen zoals voorgaande jaren, is het aantal gemeenten met een deelauto gestegen naar 211. Inclusief P2P met fysieke sleuteloverdracht groeit dat aantal naar 237 in 2025. Doordat aanbieders zoals Greenwheels in veel meer gemeenten actief zijn, is de deelauto breder beschikbaar over Nederlandse gemeenten. Het aantal deelauto's is in 2025 gegroeid met 15%. Als we de meer dan 10 keer gebruikte P2P-auto's in de nieuwe definitie meetellen komt het totaal op 9.450 deelauto's. Dat is 26% groei ten opzichte van 2024. Daarmee is het aantal openbaar toegankelijke deelauto's nog nooit zo hoog geweest.

In Figuur 7 is het aanbod van deelauto's te zien. Vergelijkbaar met vorig jaar springen de 4 grote steden eruit. Maar ook in de middelgrote en kleinere gemeenten is er aanbod te zien. Dit wordt nog duidelijker in Figuur 8, waarin het aanbod per 100.000 inwoners wordt weergegeven.

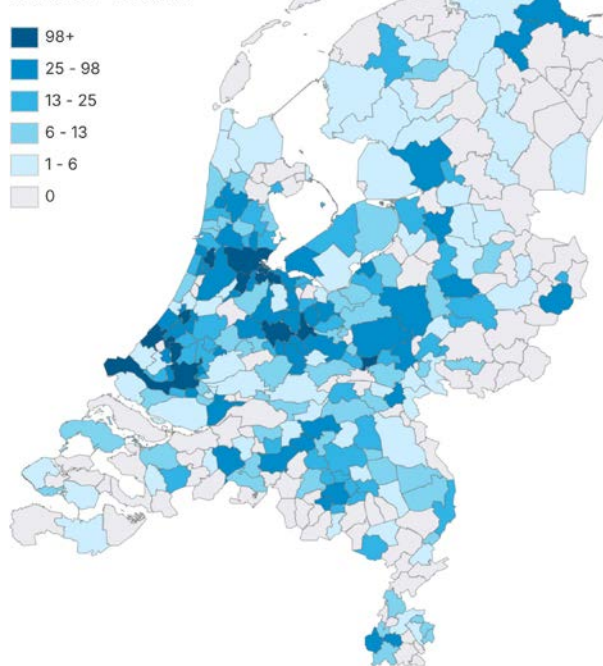
Net zoals vorig jaar zien we dat deelauto's ook in de middelgrote en kleinere gemeenten goed vertegenwoordigd zijn wanneer we het deelautoaanbod relateren aan het aantal inwoners. In de lijst met de top 10-gemeenten op basis van het aantal deelauto's per 100.000 inwoners komen bijvoorbeeld Zeist, Wageningen en Pijnacker-Nootdorp voor. Zeist is ook in het gebruikersonderzoek terug te zien in de lijst met gemeenten waar de respondenten het afgelopen jaar deelvervoer het meest hebben gebruikt.

Aantal voertuigen - Deelauto



Figuur 7. Gemeentekaart deelauto absolute aantallen 2025

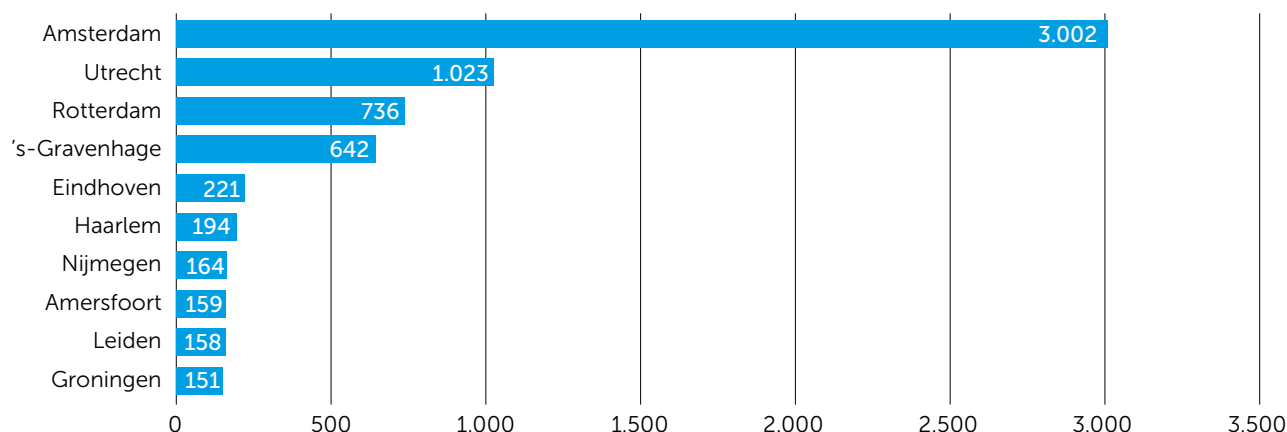
Aantal per 100.000 inwoners - Deelauto



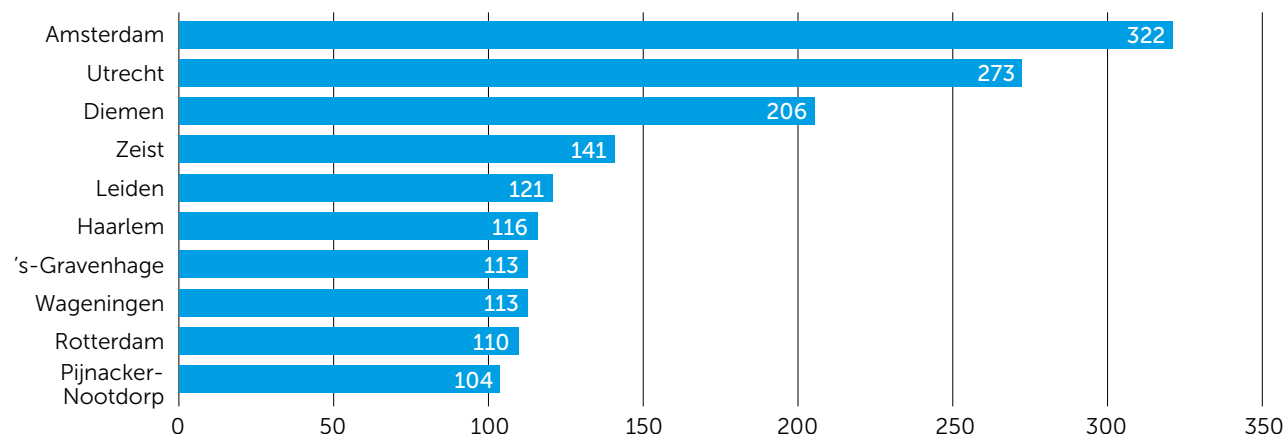
Figuur 8. Aantal deelauto's per 100.000 inwoners 2025

Vervolgens kijken we naar de top 10-gemeenten op basis van het aantal deelauto's. In vergelijking met 2024 is er niet veel veranderd in de samenstelling (Figuur 9). Dezelfde gemeenten beslaan de top 10, en de top 6 is helemaal intact gebleven. De top 10 op basis van absolute aantallen bevat vooral de grotere gemeenten.

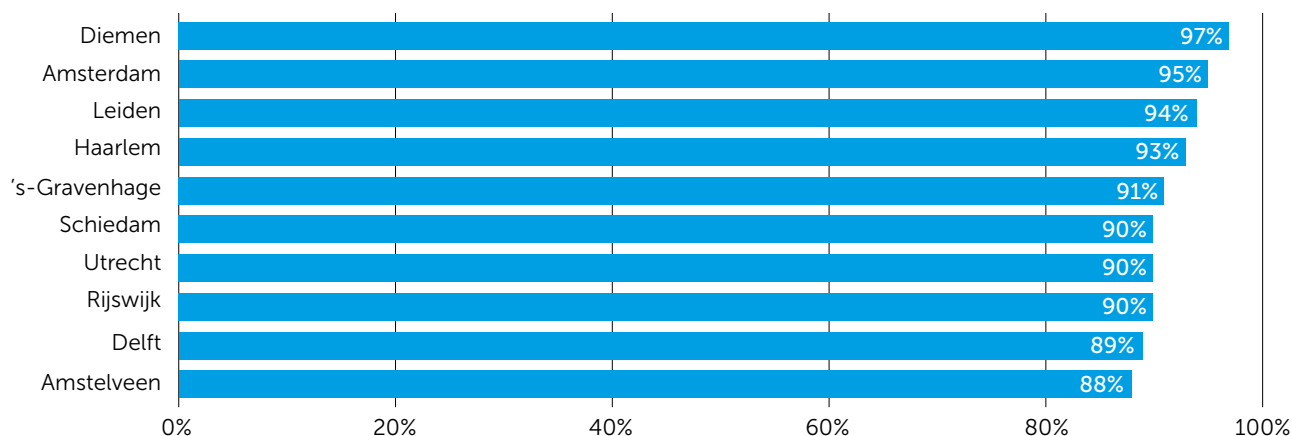
Wanneer we het aantal deelauto's per 100.000 inwoners bekijken, zien we dat de top 3 (Amsterdam, Utrecht, Diemen) gelijk is gebleven, maar daaronder zijn er wat verschuivingen (Figuur 10). Zeist en Pijnacker-Nootdorp zijn nieuwkomers in de top 10, terwijl Culemborg en Ouder-Amstel daar uit zijn gevallen. Zeker Zeist is opvallend omdat deze gemeente direct op plek 4 binnenkomt door de toename van MobiGo en SnappCar in deze gemeente. Dit laat net als voorgaande jaren zien dat deelauto's ook goed vertegenwoordigd zijn in middelgrote en kleinere gemeenten.



Figuur 9. Top 10-gemeenten op basis van het aantal deelauto's in 2025



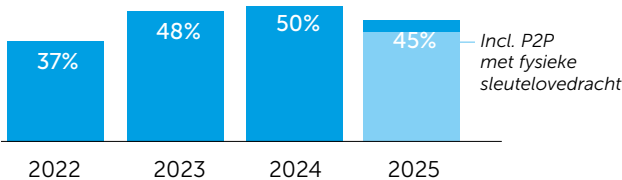
Figuur 10. Top 10-gemeenten op basis van het aantal deelauto's per 100.000 inwoners in 2025



Figuur 11. Top 10-gemeenten op basis van dekkingsgraad

Kijkend naar de dekkinggraad, het percentage inwoners met een deelauto op loopafstand (400 meter), blijft de buurgemeente van Amsterdam, Diemen, op plek 1 staan (Figuur 11). Gemeente Leiden klimt een plekje omhoog en bekleedt nu de derde positie. Nieuwkomer in 2025 is Schiedam, terwijl de gemeente Oegstgeest uit de top 10 is gevallen. Verder zijn er wat positiewisselingen, maar de dekkinggraden liggen dan ook dicht bij elkaar. Wat bij de dekkinggraden van de deelauto opvalt is dat deze voor de top 10-gemeenten rond de 90% ligt, wat zeer hoog is. Dit was in de voorgaande editie ook al het geval.

De landelijke dekkinggraad van de deelauto is gestegen naar 36% zonder en 38% met fysieke sleuteloverdracht van meer dan 10 keer per deelauto (nieuwe definitie). Zowel met als zonder de P2P-deelauto's met fysieke sleuteloverdracht hebben meer inwoners in Nederland toegang tot een deelauto. Uit het gebruikersonderzoek blijkt dat 72% van de respondenten te voet naar de deelauto reist, en 61% bereid is 5 minuten of meer te lopen naar de deelauto.



Figuur 12. Ontwikkeling aandeel elektrische (inclusief hybride) deelauto's 2022-2025

Het aandeel elektrisch van de openbaar toegankelijke deelautovloot is ten opzichte van 2024 gedaald naar 41%, en 45% zonder P2P-deelauto's met fysieke sleuteloverdracht (Figuur 12). Aanbieders waarbij het aandeel elektrisch lager ligt, zoals Greenwheels en SnappCar (ook keyless), hebben hun vloot fors uitgebreid, waardoor landelijk het

aandeel elektrische deelauto's is gedaald. Tegelijkertijd zijn er ook aanbieders die juist fors inzetten op de elektrificatie van hun vloot of zelfs een volledig elektrische deelautovloot hebben. Zo zijn bij MyWheels inmiddels 4 op de 5 auto's elektrisch, en zijn bij een aantal andere aanbieders (onder andere Check, MobiGo, OnzeAuto, Vloto) alle deelauto's elektrisch. Zoals vermeld in sectie 3.1 ligt het aandeel elektrisch in de gehele personenautovloot van Nederland significant lager (ruim 12%) dan bij de deelautovloot.

3.3.2 Gebruik

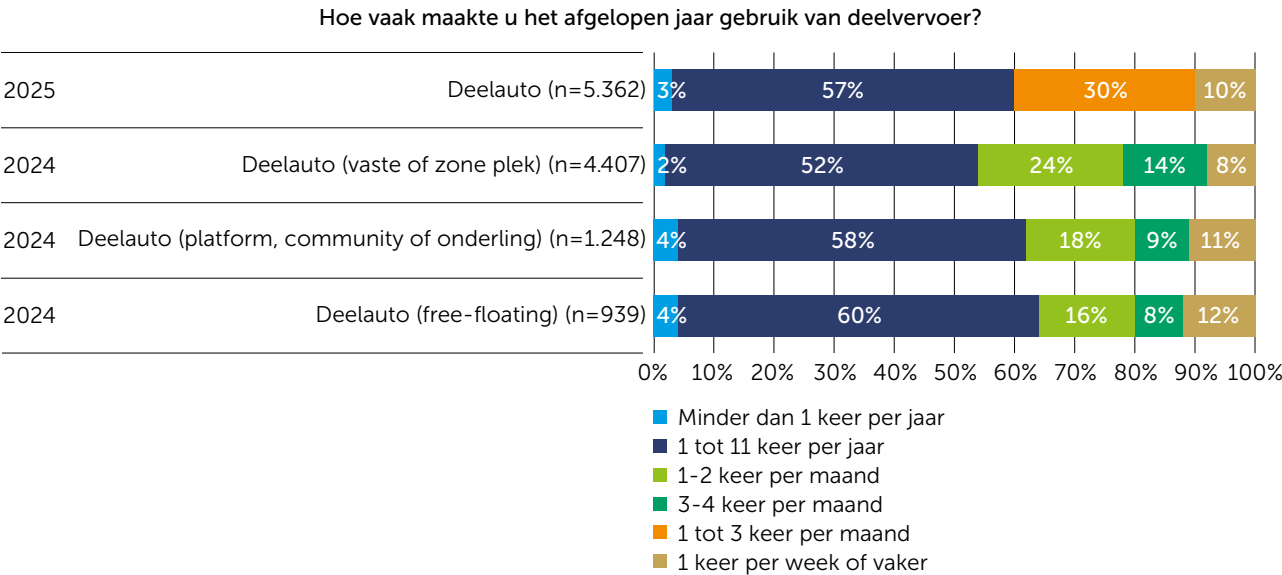
Voor de deelauto bevat de Staat van de deelmobiliteit net als vorig jaar gebruikersdata en -karakteristieken uit het gebruikersonderzoek.

Gebruikersdata uit het landelijk gebruikersonderzoek

Van de deelautogebruikers is 56% man en 41% vrouw. Twee derde is tussen de 35 en 64 jaar oud: 31% is 35 tot 49 en 34% is 50 tot 64 jaar oud. 17% is tussen de 18 en 34 jaar en 17% is 65 jaar of ouder. Dit is een opvallend verschil met de jaarcijfers van Greenwheels waarin 41% van het actieve klantbestand jonger dan 35 jaar is. Bij MyWheels is zelfs 50% jonger dan 35 jaar. Hoogopgeleid is 87% van de deelauto-gebruikers. 73% heeft een inkomen bovenmodaal.

De groep deelautogebruikers die samenwoont zonder kinderen is 28%, met kinderen 28% en met uitwonende kinderen 8%. 77% van de deelautogebruikers is werkzaam, hiervan kan 57% hybride werken, 16% alleen op locatie en 4% alleen thuis.

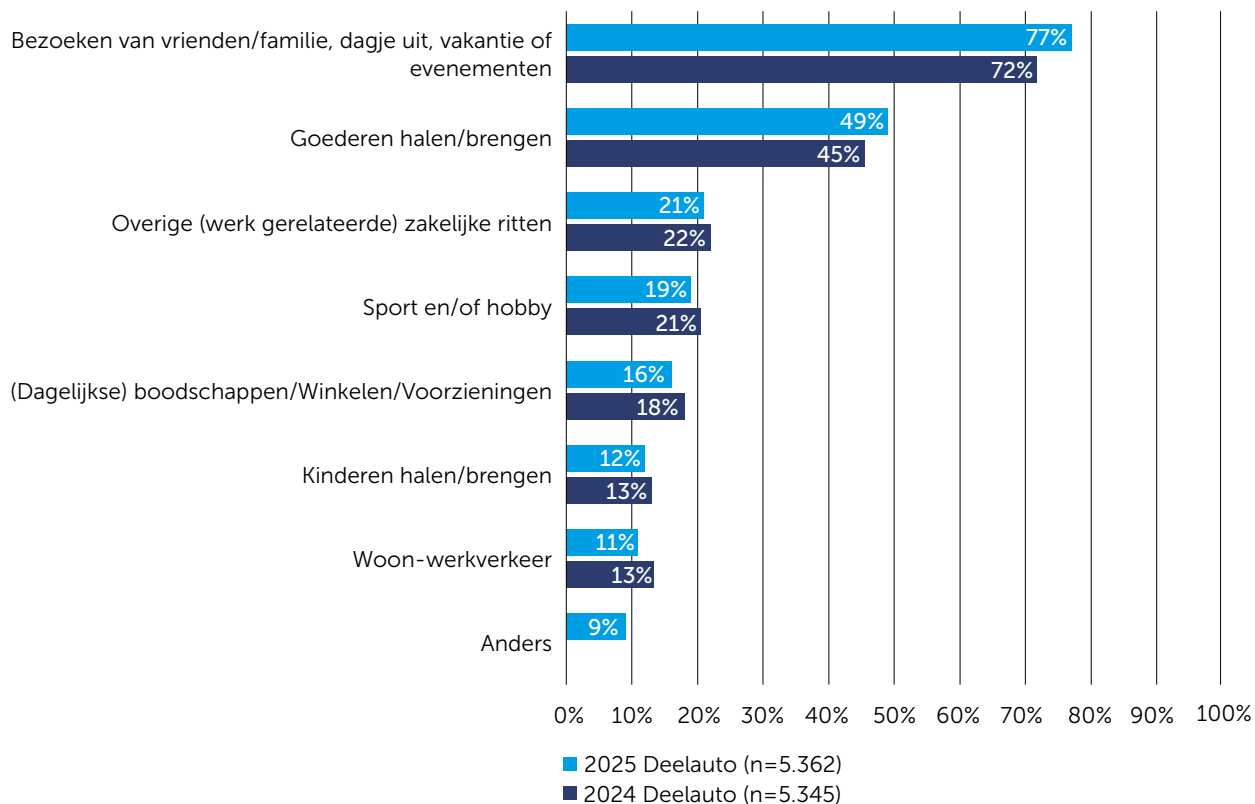
Van de gebruikers heeft 57% de deelauto het afgelopen jaar 1 tot 11 keer per jaar gebruikt. 30% maakte 1 tot 3 keer per maand gebruik van de deelauto. De gebruiksfrequentie van de deelauto is het hoogst van alle modaliteiten (Figuur 13).



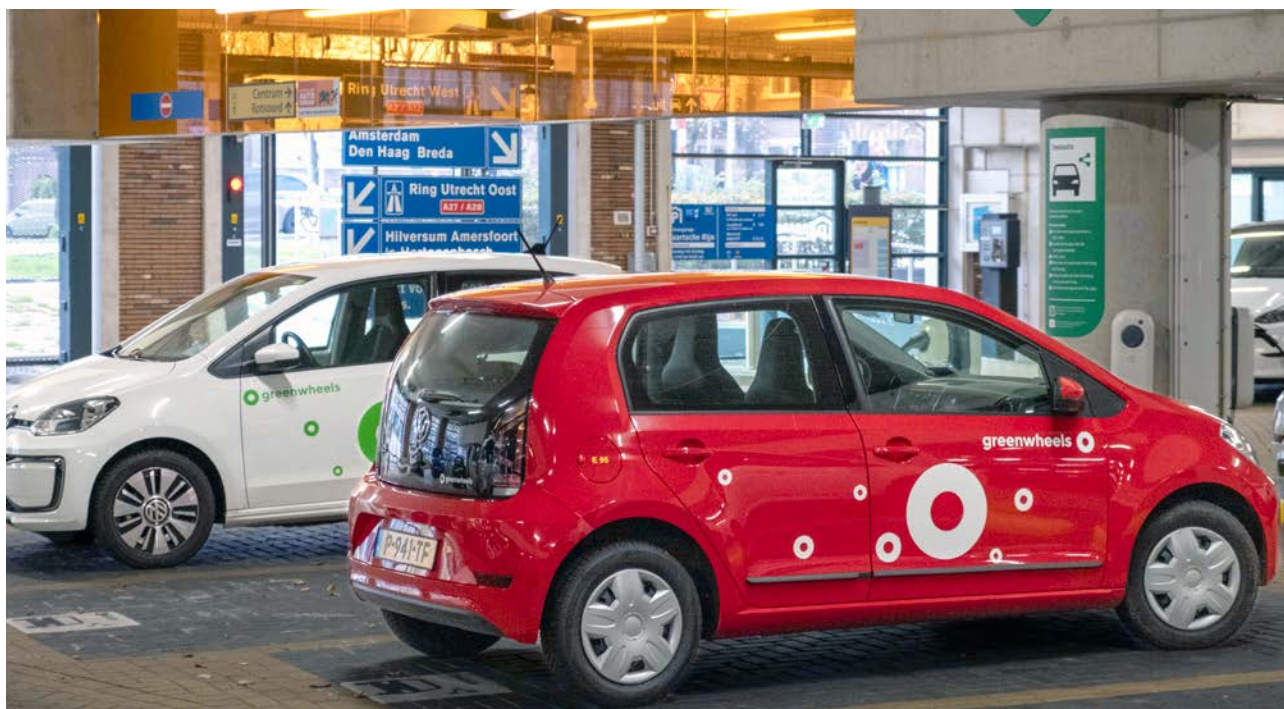
Figuur 13. Gebruiksfrequentie deelauto. Let op! Antwoordopties ten opzichte van 2024 zijn gewijzigd en samengenomen, maar niet voor 1-2 keer per maand en 3-4 keer per maand, in 2025 is dat gewijzigd naar 1 tot 3 keer per maand.

In Figuur 14 staan de belangrijkste reisdoelen voor het gebruik van de deelauto weergegeven. Het bezoeken van vrienden/familie, dagje uit, vakantie of evenementen (77%) is het belangrijkste reisdoel om gebruik te maken van een deelauto. Daarna volgt het halen en brengen van goederen, dit reisdoel is voor de helft (49%) van de gebruikers van een deelauto belangrijk

Wat zijn voor u de belangrijkste reisdoelen om gebruik te maken van deelvervoer? *Meerdere antwoorden mogelijk*

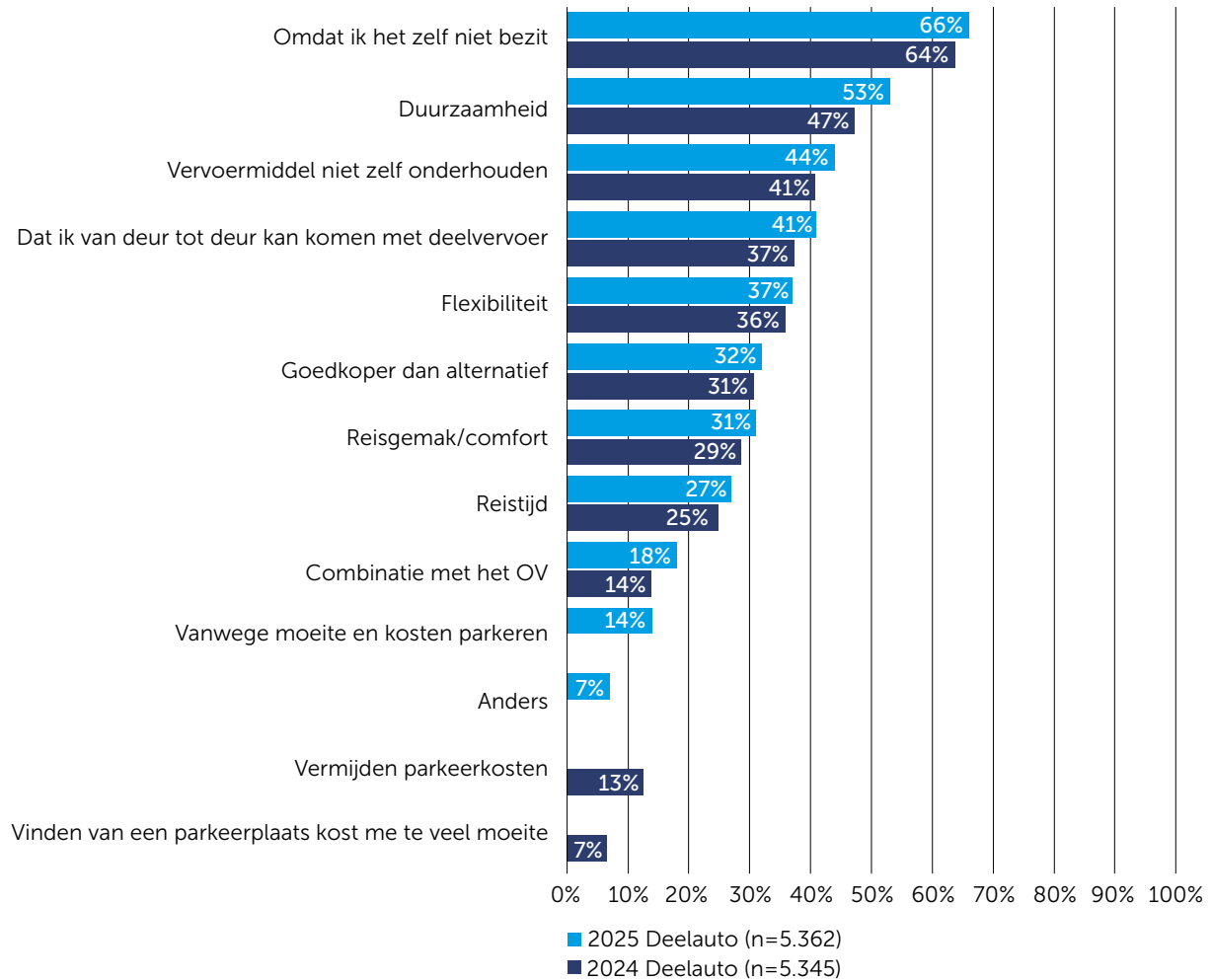


Figuur 14. Reisdoelen deelauto



In Figuur 15 staan de redenen om gebruik te maken van de deelauto. Belangrijke redenen zijn: omdat ik het zelf niet bezit (66%) en duurzaamheid (53%). Andere redenen van gebruikers zijn: het vervoermiddel niet zelf onderhouden (44%), dat ik van deur tot deur kan komen (41%) en flexibiliteit (37%).

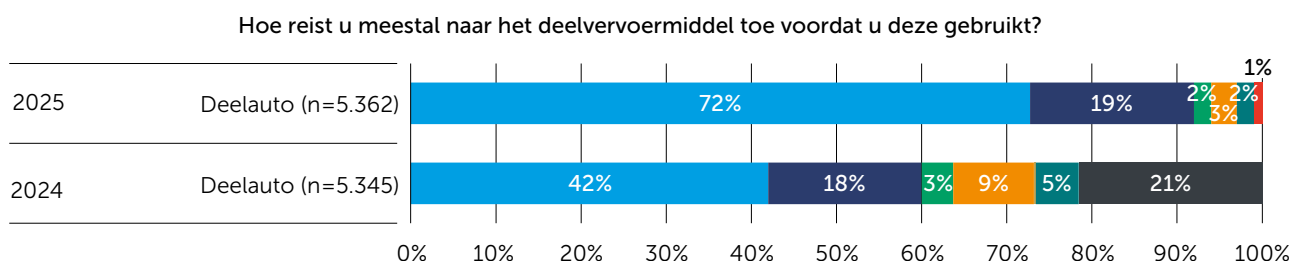
Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om gebruik te maken van deelvervoer? *Meerdere antwoorden mogelijk*



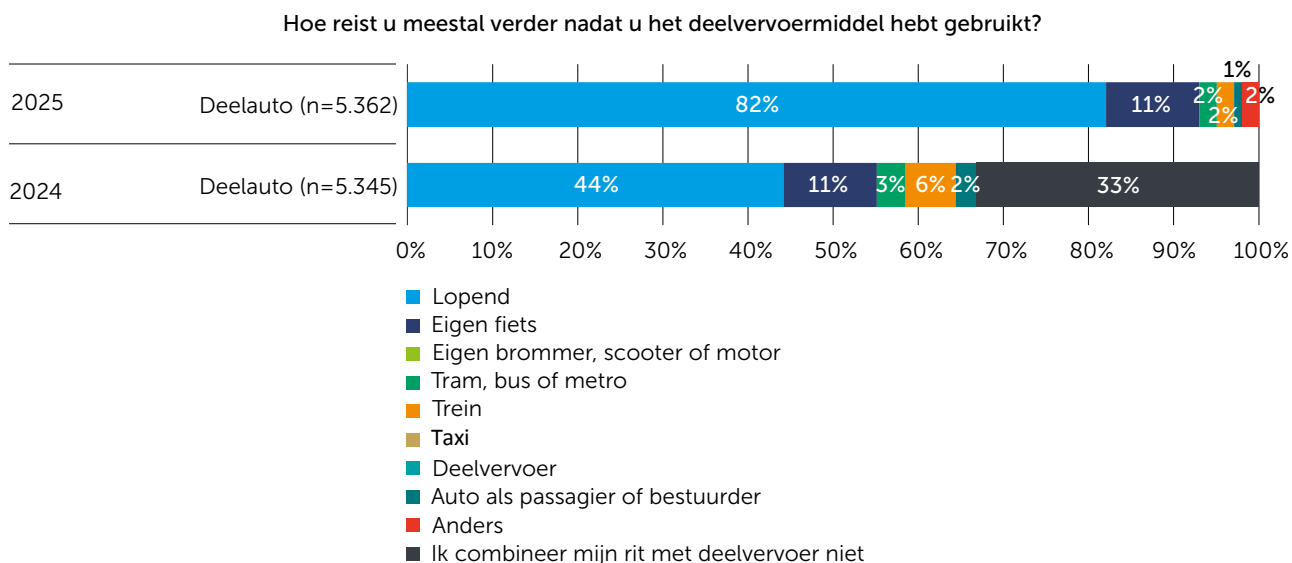
Figuur 15. Redenen gebruik deelauto

Voordat gebruikers een deelauto gebruiken loopt 72% meestal naar de deelauto toe. Een klein deel (19%) fietst voor gebruik naar de deelauto. Ook nadat gebruikers een deelauto hebben gebruikt, gaat 82% lopend verder. Een klein deel (11%) fietst verder (zie Figuren 16 en 17).

Let in de vergelijking met 2024 op de antwoordoptie 'ik combineer mijn rit met deelvervoer niet'. In 2024 was deze antwoordoptie voor de respondent mogelijk, terwijl het onwaarschijnlijk is dat de rit niet gecombineerd wordt. Waarschijnlijk is het dat deze antwoordcategorie bij Lopen hoort. Hiermee rekening houdend zien we dat het aandeel lopen en fiets zowel voor, als na het gebruik ongeveer gelijk blijft. Het aandeel openbaar vervoer en auto laat een daling zien.

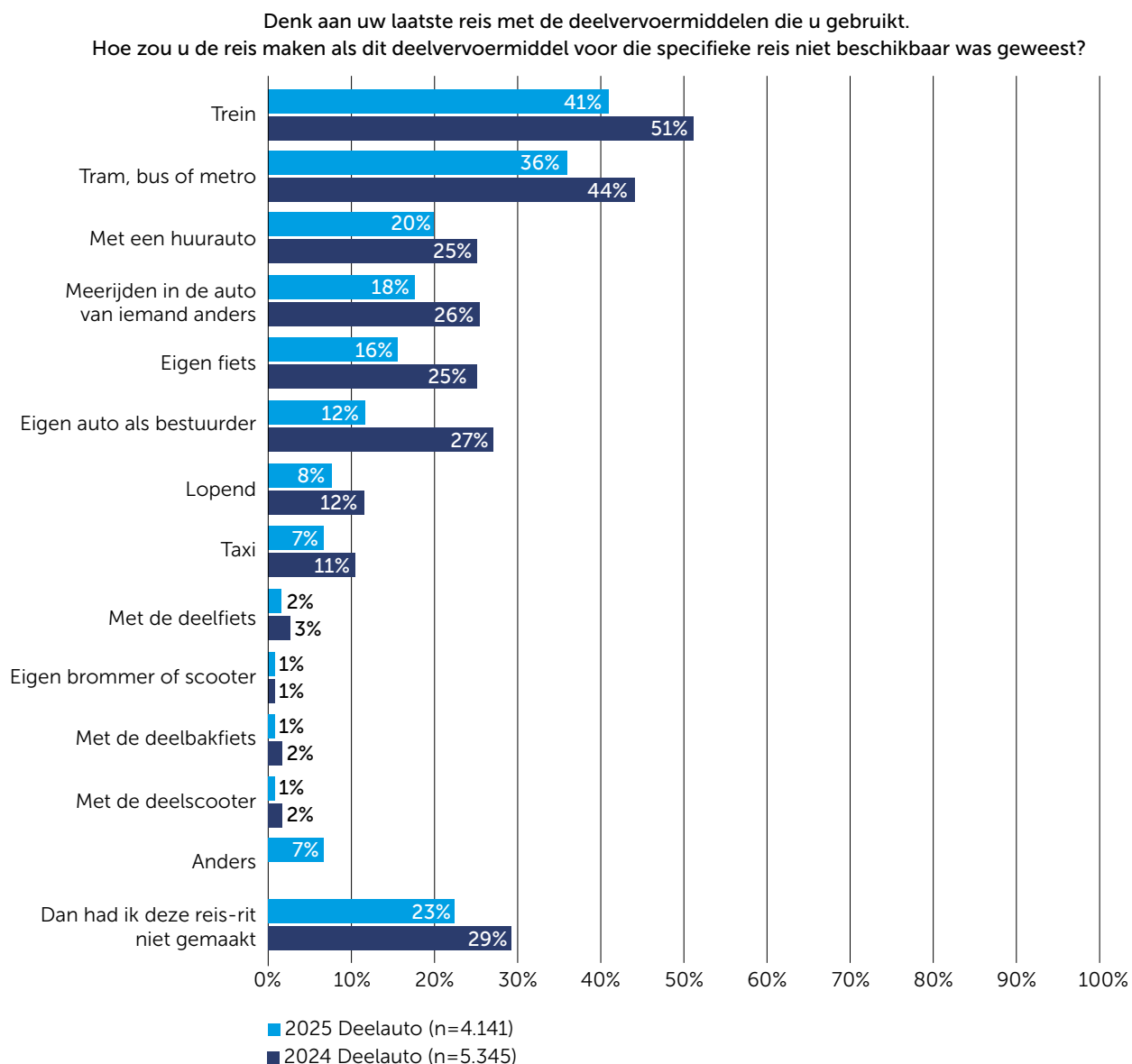


Figuur 16. Ritcombinatie deelauto vooraf



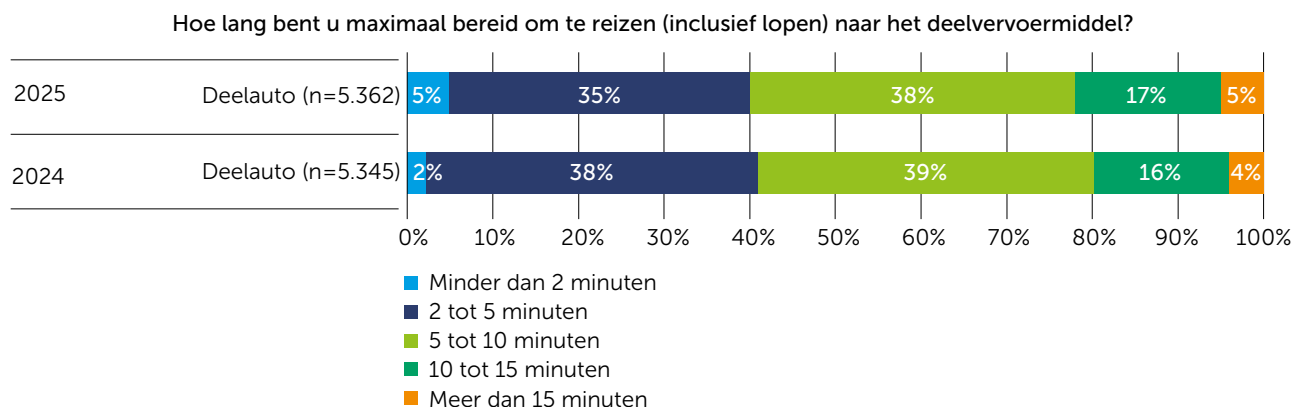
Figuur 17. Ritcombinatie deelauto achteraf

Het openbaar vervoer is een belangrijke terugvaloptie als er geen deelauto beschikbaar is voor een rit. Voor 41% van de deelautogebruikers is dat de trein, voor 36% de tram, bus of metro. Andere terugvalopties die respondenten noemen: een huurauto (20%), meerijden met iemand anders (18%) en een eigen fiets (16%). Bijna een kwart van de deelauto-gebruikers, 23%, had de reis/rit niet gemaakt (zie Figuur 18).



Figuur 18. Terugvalopties deelauto

Driekwart (73%) van de deelautogebruikers is bereid om tussen de 2 en 10 minuten te reizen naar de deelauto (zie Figuur 19).

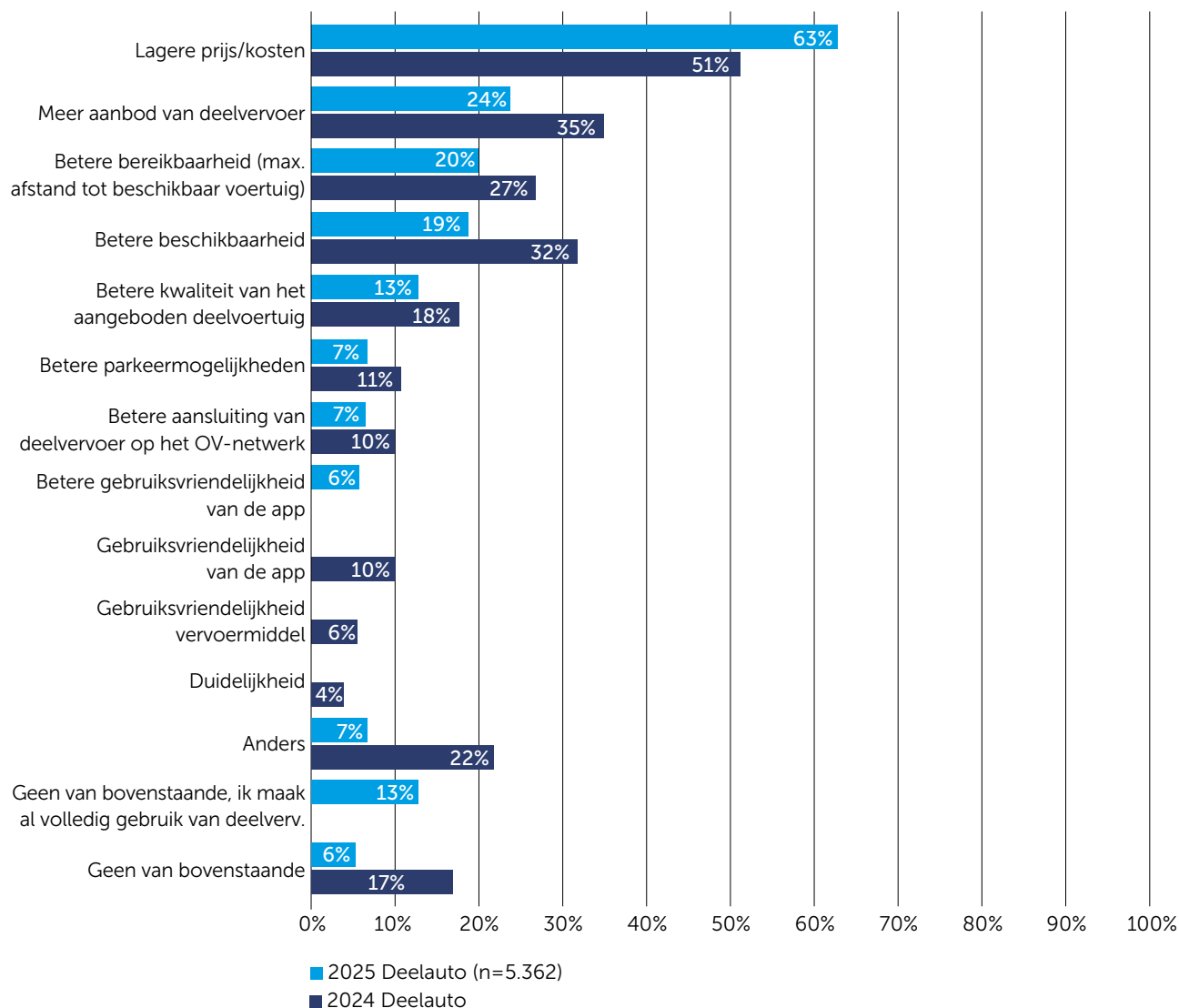


Figuur 19. Reisbereidheid deelauto

Gebruikers van de deelauto noemen vooral lagere prijs/kosten (63%) als maatregel die zou helpen om (nog) vaker gebruik te maken van de deelauto. Daarna volgen meer

aanbod (24%), betere bereikbaarheid (20%) en betere beschikbaarheid (19%). 13% van de gebruikers maakt al volledig gebruik van deeldervoer (zie Figuur 20).

Wat zou u helpen om (nog) vaker gebruik te maken van deeldervoer? U kunt maximaal drie antwoordopties selecteren



Figuur 20. Verbeterpunten deelauto

4 Deelfiets



4.1 Trends en marktontwikkelingen

De grootste aanbieder van deelfietsen in Nederland blijft de OV-fiets, met twee derde van alle voertuigen. Waar eind 2024 nog 80% van alle OV-fietsen is uitgerust met een digitaal slot, hebben sinds het najaar van 2025 alle OV-fietsen zo'n slot.

Het aantal deelfietsaanbieders is ten opzichte van 2024 gedaald van 17 naar 14 (zie Tabel 3). De aanbieders GO Sharing, HTM Deelfiets, Promo-bike, en Velocity Limburg zijn gestopt of vertrokken uit Nederland. Check is de enige nieuwe deelfietsaanbieder door de lancering van 200 e-bikes in Amersfoort. Vanaf september 2025 staan de elektrische deelfietsen verspreid over Amersfoort.

Een belangrijke ontwikkeling in 2025 is de Concessie Regionale Deelfietsen 2026-2028 in Utrecht. Voor deze editie van de Staat zijn de deelfietsen van Dott nog meegenomen, maar Lime is de concessiehouder vanaf januari 2026. Ook de gemeente Eindhoven is bezig met een concessie voor deelfietsen en -scooters. Tijdens het meetmoment in september 2025 waren Dott en Felyx actief in Eindhoven. Beide zijn meegenomen in dit rapport. In november 2025 heeft Felyx echter haar deelfietsen uit Eindhoven weggehaald. Welke aanbieder vanaf 2026 deeltweewielers mag aanbieden in gemeente Eindhoven wordt naar verwachting begin 2026 beslist.

4.2 Aanbieders

Tabel 3. Aanbieders deelfietsen
(nieuwe aanbieders zijn weergegeven met een *)

Aanbieder	Vorm
Arriva Deelfiets	Back-to-Many
Bolt	Free Floating
Check*	Back-to-Many/Free Floating
Cykl	Back-to-Many
Deelfiets Nederland	Back-to-Many
Donkey Republic	Back-to-Many
Dott	Free Floating
Felyx	Back-to-Many/Free Floating
GoAbout	Back-to-Many
Lime	Back-to-Many/Free Floating
Mobian	Roundtrip
OV-fiets	Roundtrip
Uwdeelfiets	Back-to-Many
X-bike (Windmill Bike, Veerfiets)	Roundtrip

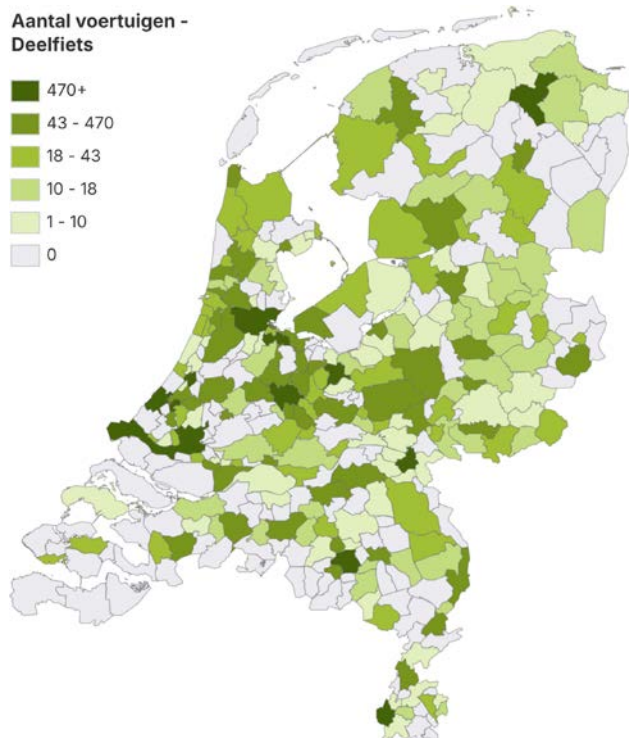
4.3 Cijfers

4.3.1 Aanbod

Het aantal gemeenten met deelfietsen is in 2025 constant gebleven op 212 gemeenten. Ten opzichte van september 2024 steeg het aantal deelfietsen met 2% naar meer dan 27.000. Zoals eerder aangegeven is OV-fiets verantwoordelijk voor het grootste deel van dit aantal. Het aantal OV-fietsen is licht gestegen, terwijl het aantal voertuigen van de overige deelfietsaanbieders met meer dan 5% is gestegen. De OV-fiets heeft een unieke positie. Omdat de fietsen gebonden zijn aan NS-stations heeft het gemeentelijk (vergunnings)beleid weinig invloed op het aanbod.

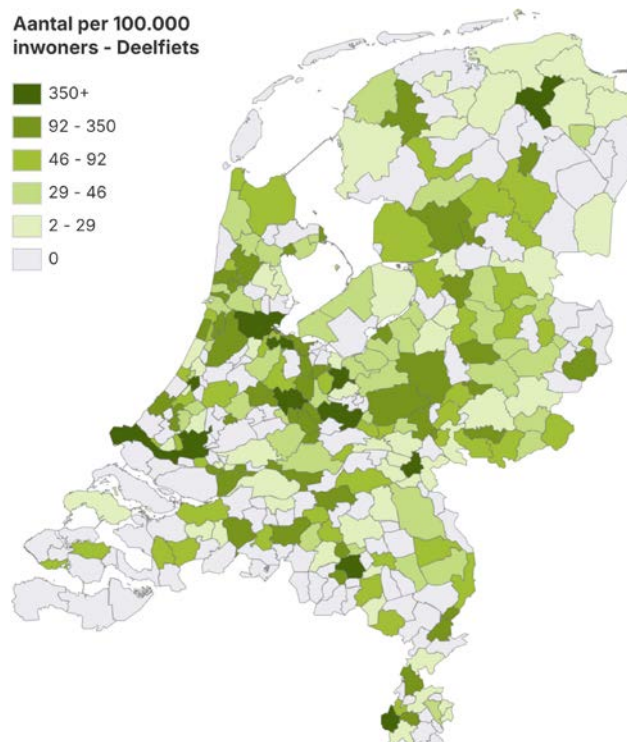
Na het meetmoment in september 2025 was een verdere groei van het aantal deelfietsen te zien, voornamelijk door een sterke stijging bij onder andere Donkey Republic en Lime.

Net als bij de deelauto zijn deelfietsen voornamelijk geconcentreerd in de grote steden: Amsterdam, Utrecht, Rotterdam, Den Haag, Eindhoven, Groningen. Maar de deelfiets is ook goed vertegenwoordigd in de middelgrote gemeenten zoals Nijmegen, Leiden, Amersfoort en Maastricht (zie Figuur 21).



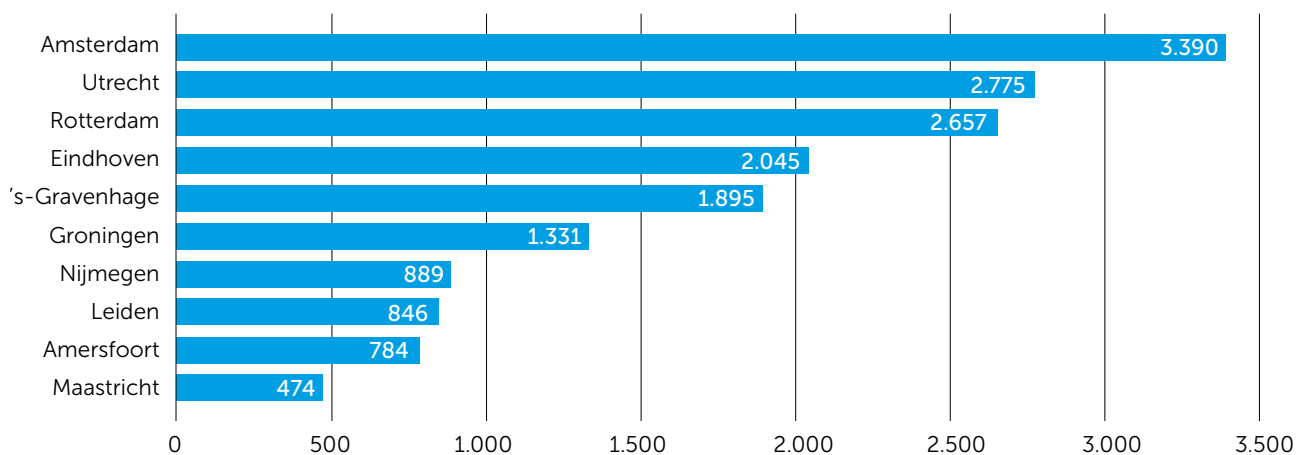
Figuur 21. Gemeentekaart deelfiets 2025

Zoals te zien in Figuur 22 zijn er door heel Nederland verspreid veel middelgrote en kleinere gemeenten waar de deelfiets (net als de deelauto) gerelateerd aan het aantal inwoners goed vertegenwoordigd is. Voorbeelden hiervan zijn gemeente Utrechtse Heuvelrug, Hilversum, Assen, Gouda, De Bilt en Nieuwegein.



Figuur 22. Aantal deelfietsen per 100.000 inwoners voor 2025

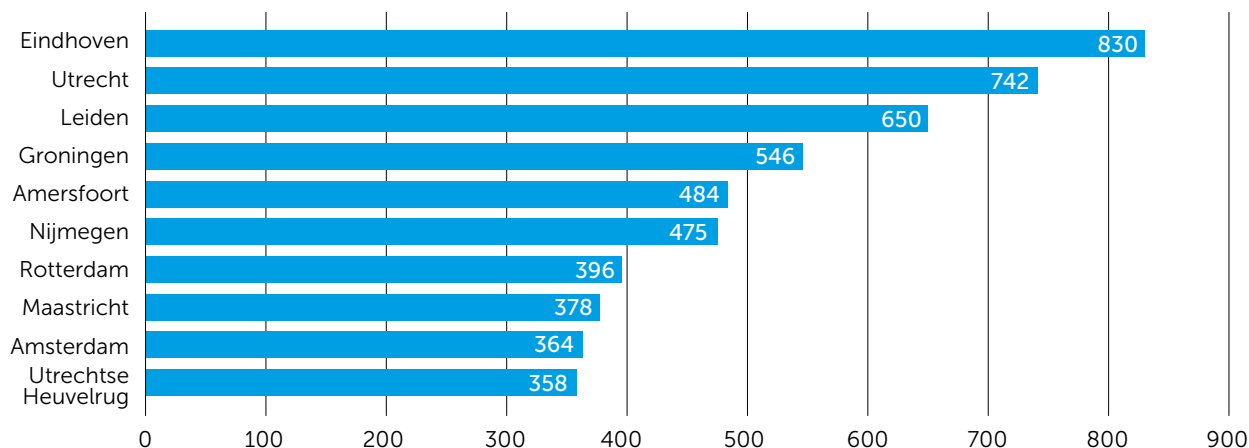
Vervolgens kijken we naar enkele top 10-lijstjes van gemeenten, beginnende met de top 10-gemeenten op basis van het absolute aantal deelfietsen (Figuur 23). Waar er in 2024 nog een groot gat in aantallen zat tussen Utrecht en Rotterdam, liggen deze gemeenten in 2025 dicht bij elkaar. Dit komt door een sterke groei in aantallen in Rotterdam, terwijl Dott in Utrecht afbouwt door de aflopende vergunning. Amsterdam behoudt de eerste positie, maar dit komt voornamelijk door de OV-fiets.



Figuur 23. Top 10-gemeenten op basis van het aantal deelfietsen in 2025

Verder is Amersfoort de enige nieuwkomer in de top 10, voornamelijk het gevolg van de lancering van 200 e-bikes van Check. Gemeente Zwolle is uit de top 10 gevallen door een stijging bij de andere gemeenten.

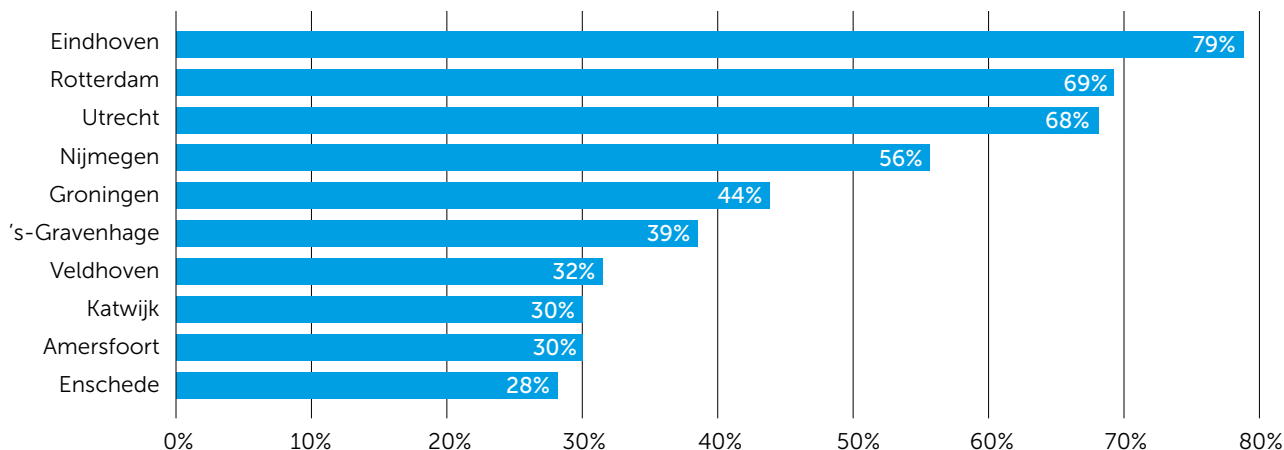
Kijkend naar het aantal deelfietsen per 100.000 inwoners, zien we dat Eindhoven, Utrecht en Leiden de top 3 uitmaken, net als vorig jaar (Figuur 24). Tijdens het meetmoment waren Dott en Felyx beiden nog actief in Eindhoven, waardoor in dit rapport Eindhoven de nummer één positie overgenomen heeft van Utrecht. Amersfoort en Rotterdam zijn de nieuwkomers in de top 10, terwijl Delft en Zwolle hier uit zijn gevallen.



Figuur 24. Top 10-gemeenten op basis van het aantal deelfietsen per 100.000 inwoners in 2025

Eindhoven is net als vorig jaar de gemeente met de hoogste dekkingsgraad, terwijl Rotterdam de tweede positie overgenomen heeft van Utrecht. Veldhoven (door de introductie van Dott) en Amersfoort (door de introductie van Check) zijn in 2025 de nieuwkomers. In deze gemeenten zijn de deelfietsen ondanks de relatief lage aantallen dus goed verspreid.

Zo zien we dat er in de top 10 van de dekkingsgraad een aantal andere gemeenten staan dan in de top 10 voor aantal deelfietsen, omdat OV-fiets alleen op stations wordt aangeboden (Figuur 25). Voorbeelden van gemeenten met veel deelfietsen en een lage dekkingsgraad zijn Leiden en Amsterdam.

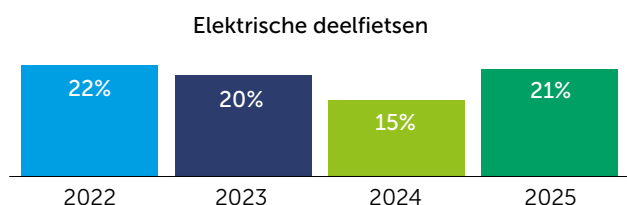


Figuur 25. Top 10-gemeenten op basis van dekkingsgraad

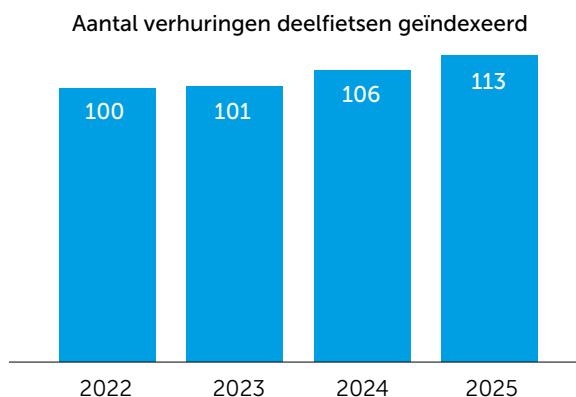
Uit het gebruikersonderzoek blijkt dat 77% van de respondenten de deelfiets zonder ondersteuning gebruikt na een treinrit, de elektrische deelfiets wordt daarentegen vooral lopend bereikt (51%). 30% van de respondenten is bereid 5 minuten of meer te lopen naar de deelfiets zonder ondersteuning, voor de elektrische deelfiets ligt dit hoger (38%).

Waar het percentage elektrische voertuigen bij de deelauto een daling liet zien, is het percentage elektrische deelfietsen juist gestegen. Het aantal elektrische deelfietsen is door de groei bij Bolt, Check, Felyx en Lime gestegen, terwijl door de (tijdelijke) daling bij Donkey Republic het aantal niet-elektrische deelfietsen is gedaald. Waar er bij de auto nog een enorm gat zit tussen het aandeel elektrische deelauto's en het aandeel elektrische personenauto's, ligt dit voor de fiets wat dichterbij elkaar. Het aantal privé e-bikes in Nederland ligt rond de 3,4 miljoen en het aantal privé-fietsen komt op ca. 23 miljoen – bijna 15% van alle fietsen in Nederland is dus elektrisch. Dit komt in de buurt van het aandeel elektrische deelfietsen (21%). Zie Figuur 26.

Uit het gebruikersonderzoek blijkt dat elektrische deelfietsen en deelfietsen zonder ondersteuning een heel ander gebruiks- en gebruikersprofiel hebben. Elektrische deelfietsgebruikers zijn over het algemeen jonger en vaker alleenstaand. De deelfiets zonder ondersteuning wordt vaker gebruikt voor woon-werkverkeer en overige zakelijke ritten. De elektrische deelfiets vaker voor sport en/of hobby. Daarnaast wordt de deelfiets zonder ondersteuning veel vaker met het ov gecombineerd.



Figuur 26. Ontwikkeling aandeel elektrische deelfietsen 2022-2025



4.3.2 Gebruik

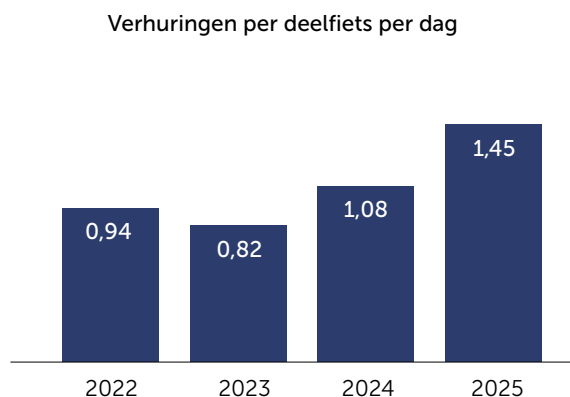
Voor de deelfiets bevat de Staat van de deelmobiliteit gebruikersdata en -karakteristieken uit het Dashboard Deelmobiliteit en het gebruikersonderzoek. De belangrijkste bevindingen worden hieronder na elkaar toegelicht.

Gebruikersdata uit het Dashboard Deelmobiliteit september 2022-2025 (excl. OV-fiets)

Voor de gebruikersdata uit het Dashboard Deelmobiliteit is de data van alle geregistreerde verhuringen geanalyseerd en geaggregeerd naar onderstaande resultaten. Voor elk jaar is de data uit september (in overeenstemming met de aanbod data) genomen zodat de resultaten jaar-op-jaar goed te vergelijken zijn. Let op: de cijfers zijn exclusief OV-fiets.

Figuur 27 toont links het aantal deelfiets verhuringen geïndexeerd (index = 100 in 2022), en rechts het aantal verhuringen per voertuig per dag. In september 2025 is het aantal deelfietsverhuringen gestegen met 13% ten opzichte van 2022, een verdere stijging ten opzichte van 2024. Dit komt vooral doordat het aantal verhuringen per voertuig per dag is toegenomen, wat mogelijk te maken heeft met een sterkere focus op de gemeenten waar een business case gemaakt kan worden en waar het gebruik hoger ligt.

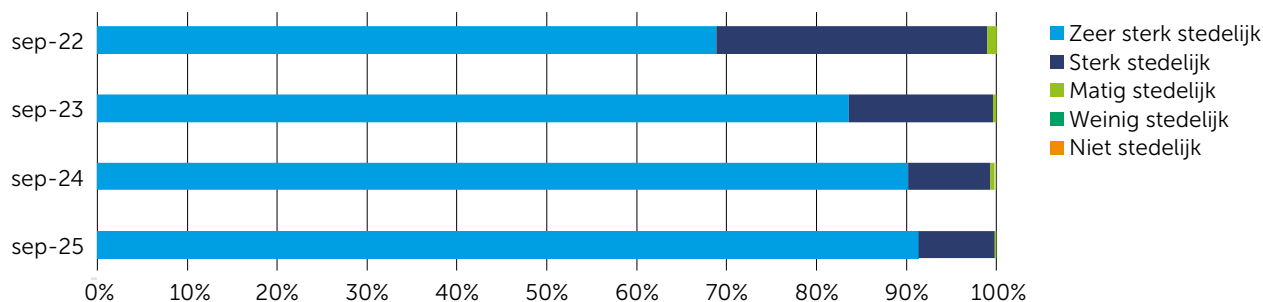
Het gebruikersonderzoek bevestigt deze trend, en laat zien dat meer gebruikers minstens maandelijks gebruik maken van de deelfiets ten opzichte van 2024.



Figuur 27. Aantal verhuringen geïndexeerd (index = 100 in 2022) en per voertuig per dag voor deelfiets 2022-2025

Verder wordt er gekeken naar de verdeling van het aantal verhuringen over de stedelijkheidsgraad. De grote meerderheid van deelfietsverhuringen vindt net als voorgaande jaren plaats in zeer sterk stedelijke gemeenten (Figuur 28). Waar dit in 2024 90% was, is dit in 2025 heel licht gestegen naar 91%. De opgaande trend van het aandeel deelfiets verhuringen in (zeer) sterk stedelijke gemeenten zet zich dus voort. Zoals hierboven genoemd kan dit te maken hebben met de sterkere focus op de gemeenten waarbinnen aanbieders een sluitende business case kunnen maken.

Van de deelfietsgebruikers woont het grootste deel samen met (30%) of zonder (29%) kinderen (elektrische deelfiets respectievelijk 25% en 31%). Twee op de tien (19%) is alleenstaand zonder kinderen, onder elektrische deelfietsgebruikers is dat een kwart (25%). De meeste deelfietsgebruikers zijn werkzaam; twee derde (67%) kan hybride werken, 16% alleen op locatie en 2% alleen thuis. Onder elektrische deelfiets gebruikers is dat respectievelijk 61, 17 en 3%.



Figuur 28. Verdeling verhuringen over stedelijkheidsgraad deelfiets 2022-2025

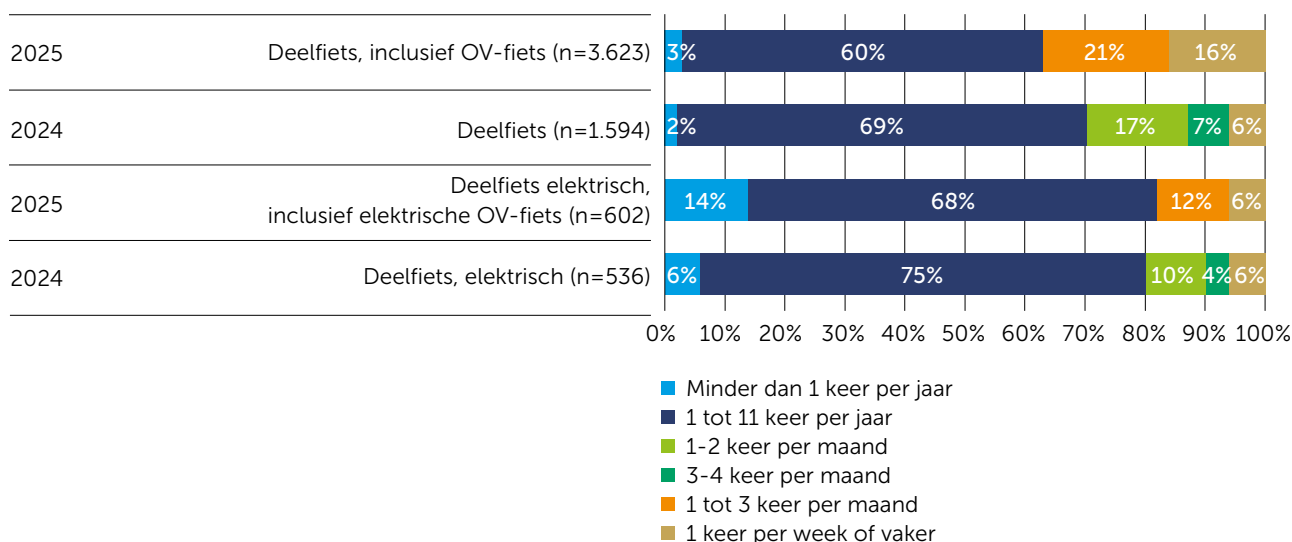
Gebruikersdata uit landelijk gebruikersonderzoek

De helft (54%) van de deelfietsgebruikers is man, vier op de tien (43%) is vrouw. Een kwart (25%) is 18 tot 34 jaar, een derde (34%) 35 tot 49 jaar, drie op de tien (31%) 50 tot 64 jaar en 10% is 65 jaar en ouder. Elektrische deelfietsgebruikers zijn over het algemeen jonger, de verdeling is respectievelijk 35%, 32%, 25% en 7%. Negen op de tien (92%) is hoogopgeleid en acht op de tien (84%) heeft een inkomen bovenmodaal, onder elektrische deelfietsgebruikers is dat respectievelijk 82% en 75%.

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

De elektrische deelfiets wordt minder frequent gebruikt, zeven op de tien (68%) maakt hier 1 tot 11 keer per jaar gebruik van, 12% doet dit maandelijks en 6% wekelijks. In 2024 maakte driekwart (75%) 1 tot 11 keer per jaar gebruik van de elektrische deelfiets (zie Figuur 29).

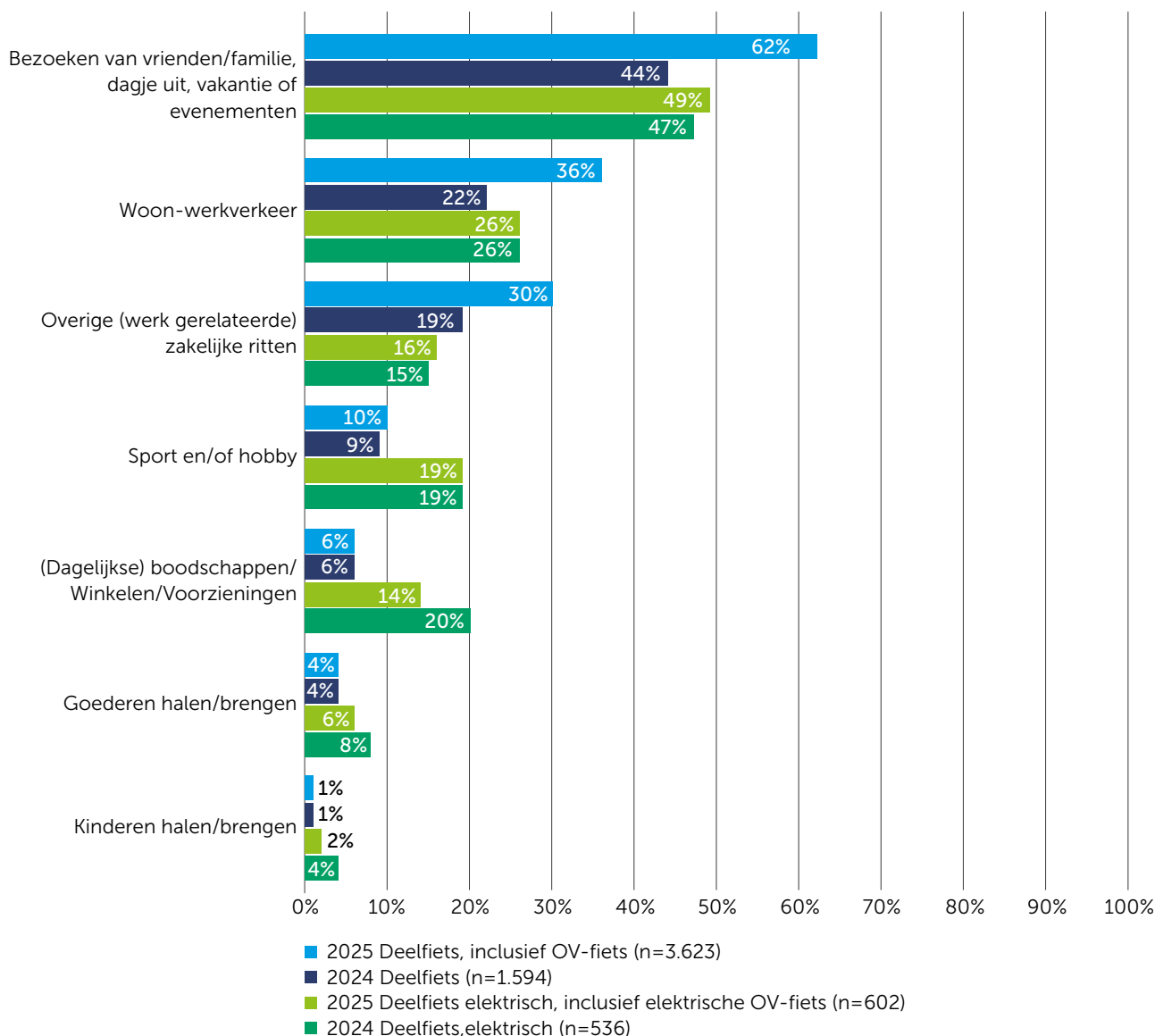
Hoe vaak maakte u het afgelopen jaar gebruik van deelvervoer?



Figuur 29. Gebruiksfrequentie deelfiets

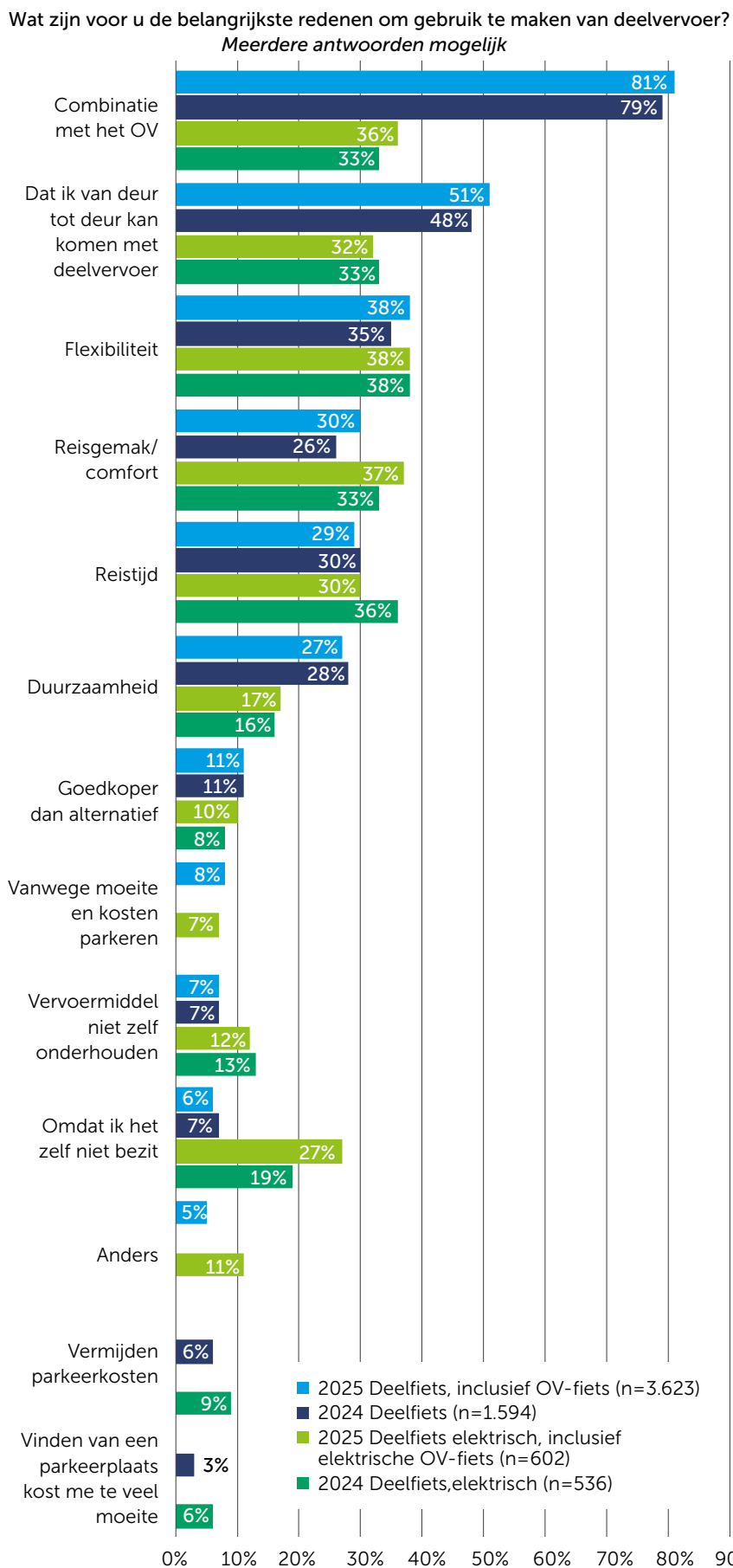
De (elektrische) deelfiets wordt het meest gebruikt voor het bezoeken van vrienden/familie, dagje uit, vakantie of evenementen (62%; elektrisch 49%, in 2024 respectievelijk 44% en 47%). Daarnaast wordt de deelfiets vaker gebruikt voor woon-werkverkeer (36%) en overige zakelijke ritten (30%), ten opzichte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

Wat zijn voor u de belangrijkste reisdoelen om gebruik te maken van deelvervoer? Meerdere antwoorden mogelijk



Figuur 30. Reisdoelen deelfiets

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%). 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%). Zie Figuur 31.

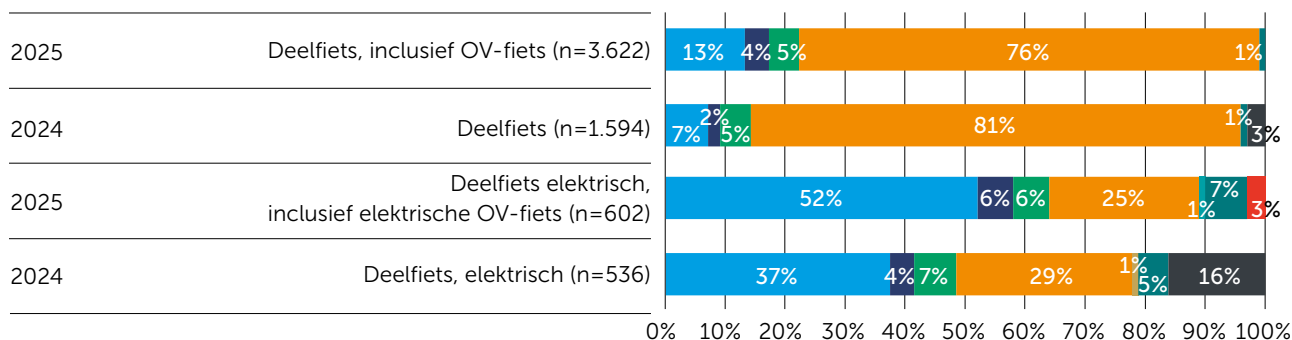


Figuur 31. Redenen gebruik deelfiets

De meeste deelfietsgebruikers reizen naar de deelfiets toe met de trein (76%). Voor de elektrische deelfiets is dat lopend (52%) en de trein (25%). Zie Figuur 32. Nadat gebruikers met de deelfiets hebben gereisd, reizen de meeste lopend (50%) of met de trein (41%) verder. Voor de elektrische deelfiets is dat vooral lopend (66%). Zie Figuur 33.

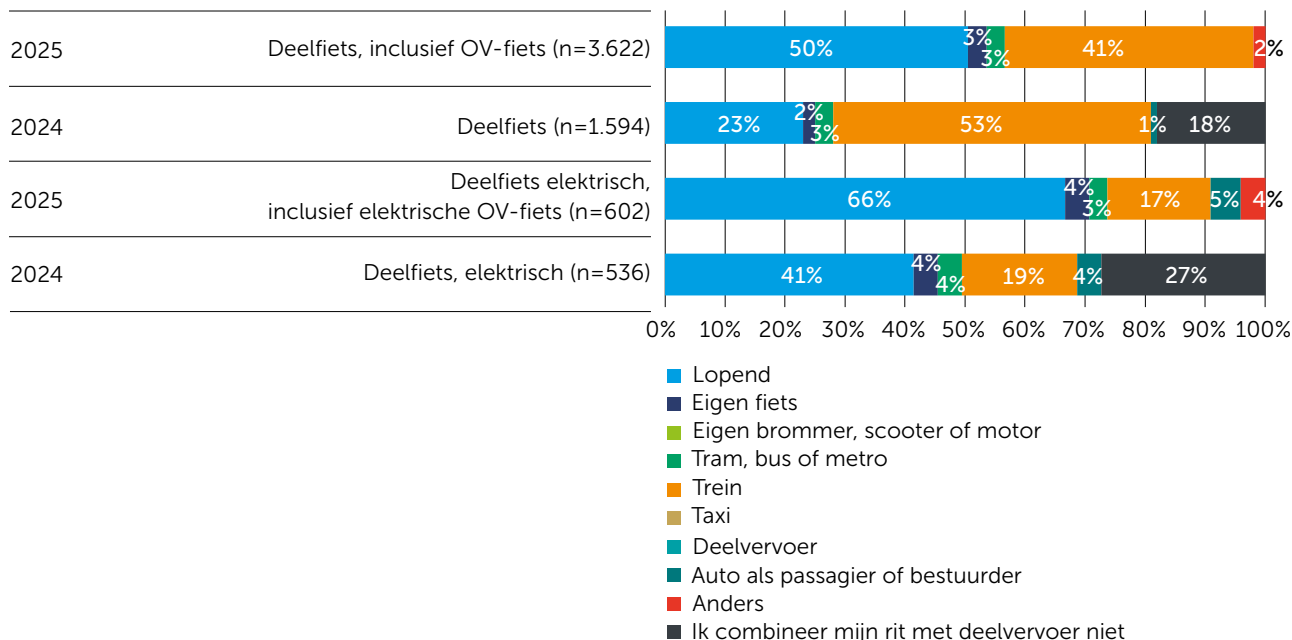
Let in de vergelijking met 2024 op de antwoordoptie 'ik combineer mijn rit met deelvervoer niet'. In 2024 was deze antwoordoptie voor de respondent mogelijk, terwijl het onwaarschijnlijk is dat de rit niet gecombineerd wordt. Waarschijnlijk is het dat deze antwoordcategorie bij Lopen hoort.

Hoe reist u meestal naar het deelvervoermiddel toe voordat u deze gebruikt?



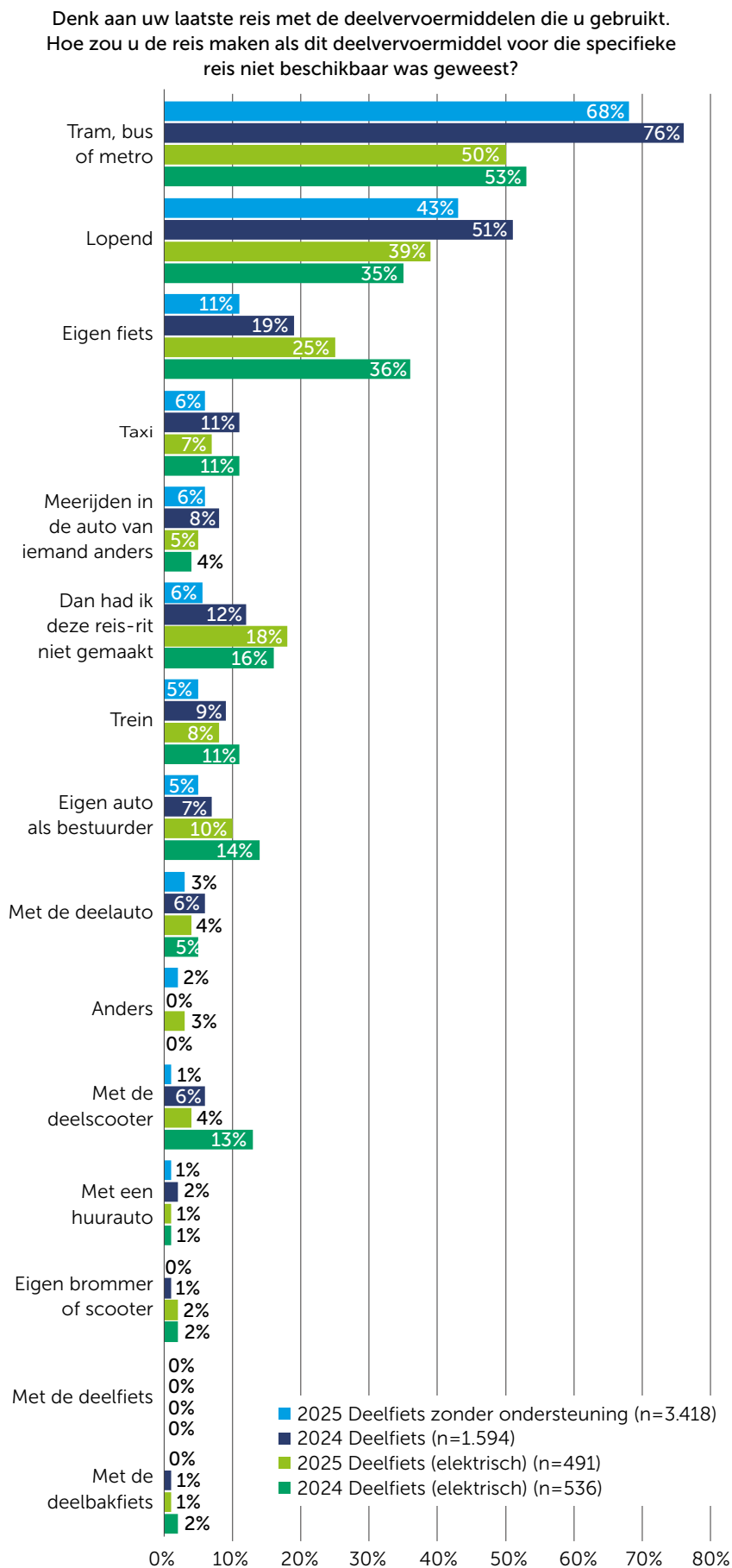
Figuur 32. Ritcombinatie deelfiets vooraf

Hoe reist u meestal verder nadat u het deelvervoermiddel hebt gebruikt?



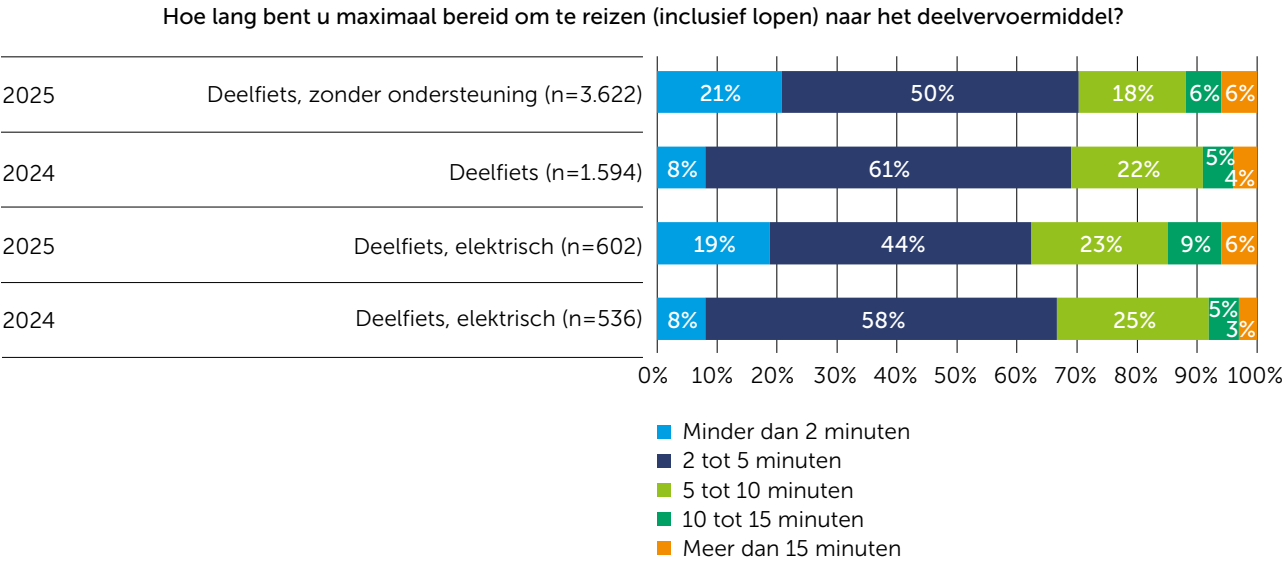
Figuur 33. Ritcombinatie deelfiets achteraf

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. Daarna is lopend de meest genoemde terugvaloptie. Voor de elektrische fiets is ook de eigen fiets (25%) een terugvaloptie die vaker wordt genoemd (zie Figuur 34).



Figuur 34. Terugvaloptie deelfiets

De helft van de deelfietsgebruikers is bereid om maximaal 2 tot 5 minuten te reizen naar de deelfiets zonder trap-ondersteuning, voor de elektrische deelfiets is dat vier op de tien (44%). Zie Figuur 35.



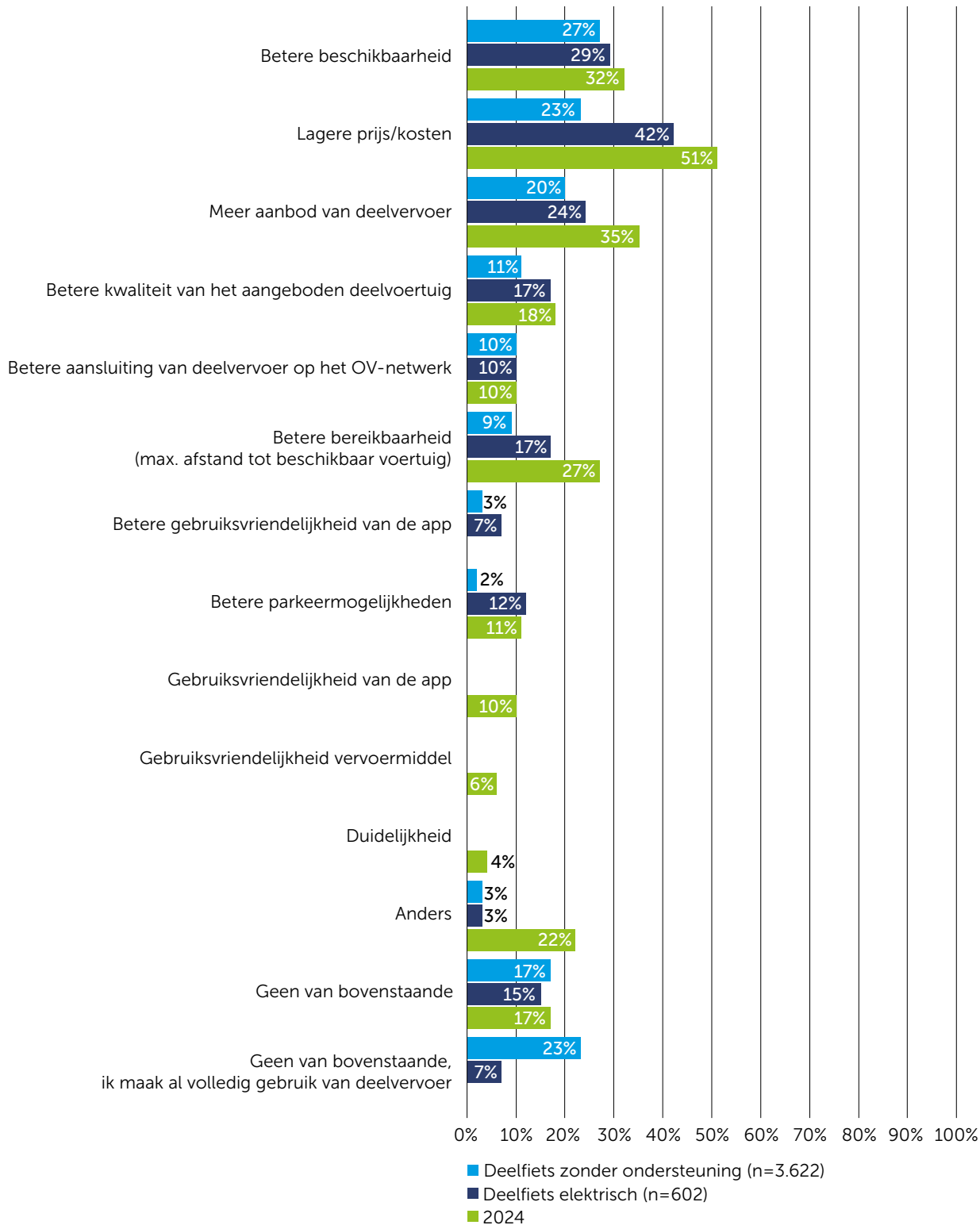
Figuur 35. Reisbereidheid deelfiets



Een betere beschikbaarheid (27%), lagere prijs/kosten (23%) en meer aanbod (20%) zou deelfietsgebruikers helpen om hier (nog) vaker gebruik van te maken (zie Figuur 36). Voor de elektrische deelfiets staan de lagere prijs/kosten (42%)

duidelijk bovenaan. Een kwart (23%) maakt al volledig gebruik van de deelfiets en één op de tien (7%) maakt al volledig gebruik van de elektrische deelfiets.

Wat zou u helpen om (nog) vaker gebruik te maken van deelfervoer? U kunt maximaal drie antwoordopties selecteren



Figuur 36. Verbeterpunten deelfiets

5 Deelbakfiets



5.1 Trends en marktontwikkelingen

Net als vorig jaar was er in de deelbakfietsmarkt in 2025 weer veel beweging. Na het faillissement van Cargoroo in 2024 heeft de aanbieder in samenwerking met mobiliteitsaanbieder MOBY een doorstart gemaakt, en in augustus 2025 weer deelbakfietsen geplaatst in Den Haag en Utrecht. Cargoroo heeft plannen om haar aanbod binnen deze steden verder uit te breiden in 2026. Daardoor is het aantal deelbakfietsen tussen de meetmomenten (september 2024 en september 2025) gedaald, maar is er in het kalenderjaar 2025 wel een stijging geweest, en is een verdere stijging in 2026 aannemelijk.

Naast Cargoroo en BAQME zijn er een aantal andere initiatieven en ontwikkelingen. Deze zijn niet meegenomen in de cijfers omdat het besloten initiatieven zijn of ontwikkelingen die na het meetmoment (september 2025) plaatsvonden, maar wel van belang zijn. Hely biedt al jaren deelbakfietsen aan bij haar mobiliteitshubs. Deze deelbakfietsen kunnen, net als de andere deelvormen op de hubs, gebruikt worden door een besloten groep. Mobian is in 2025 bij de Park & Switch Piet Hein in Amsterdam een pilot gestart waarin het naast de bestaande deelfietsen ook deelbakfietsen, deelscooters en LEV's te huur aanbiedt als last-mile-oplossing vanaf de Mobian parkeerhub. Verder is MobiGo gestart met de uitrol van deelbakfietsen in de stad Utrecht, gemeenten Utrechtse Heuvelrug, Bunnik en Zeist.

Op verschillende locaties combineert MobiGo haar deelauto's met elektrische bakfietsen. Een andere ontwikkeling is dat Deelfiets Nederland begin 2026 een dertigtal deelbakfietsen gaat plaatsen in de gemeente Nijmegen. Hoewel het om relatief lage aantallen gaat in vergelijking met BAQME en Cargoroo, laten bovenstaande ontwikkelingen zien dat de deelbakfietsmarkt zich op verschillende plekken verbreedt.

Net als voorgaande jaren zijn alle deelbakfietsen elektrisch aangedreven. Daarmee ligt het aandeel elektrisch bij de deelbakfiets automatisch hoger dan voor de privé bakfiets. De afgelopen jaren heeft de elektrische privébakfiets wel sterk aan populariteit gewonnen. Uit een recent onderzoek volgde dat 7% van de respondenten een elektrische en 4% een 'gewone' bakfiets gebruikt. Het aantal elektrische deelbakfietsen in privébezit wordt geschat op bijna 200.000 in 2025, en neemt met ongeveer 20.000 per jaar toe.

5.2 Aanbieders

Tabel 4. Aanbieders deelbakfietsen

Aanbieder	Vorm
BAQME	Free Floating / Roundtrip
Cargoroo	Roundtrip

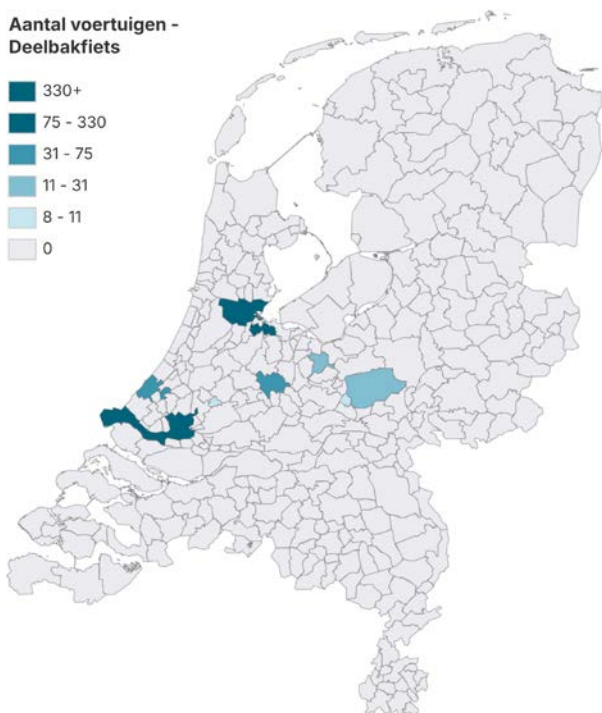
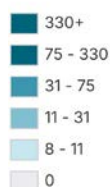
5.3 Cijfers

5.3.1 Aanbod

Het aantal steden met deelbakfietsen is in 2025 gedaald ten opzichte van 2024. Vorig jaar waren er nog in twaalf steden deelbakfietsen aanwezig, terwijl dat aantal in 2025 naar acht is gedaald. In Eindhoven, Nijmegen, Diemen, Arnhem, Krimpenaard en Rijswijk zijn de deelbakfietsen vertrokken, terwijl Amersfoort en Veenendaal de nieuwe gemeente zijn waar in 2025 deelbakfietsen worden aangeboden.

Het aantal deelbakfietsen is ten opzichte van 2024 gedaald met 27% naar bijna 700 voertuigen. De timing van het faillissement van Cargoroo en het meetmoment voor de Staat van de deelmobiliteit zijn van grote invloed op deze daling. In het kalenderjaar 2025 was er wel een stijging in het aantal deelbakfietsen (naast de doorstart van Cargoroo steeg het aantal BAQME-deelbakfietsen).

Aantal voertuigen -
Deelbakfiets



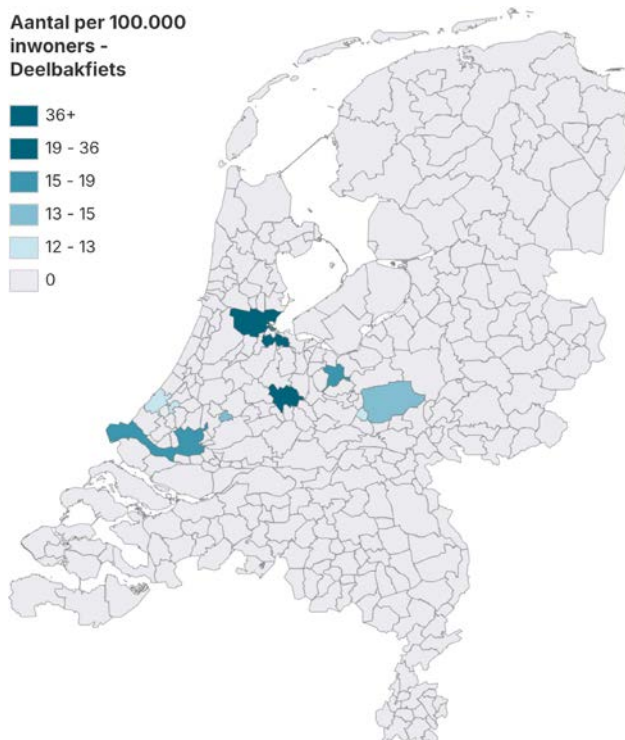
Figuur 37. Gemeentekaart deelbakfiets 2025

Figuur 37 toont de gemeentekaart voor het absolute aantal deelbakfietsen per gemeente. Hierin is goed te zien dat de deelbakfiets maar in enkele gemeenten beschikbaar is. Dit zien voornamelijk de grotere gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag.

Opvallend zijn de vier andere gemeenten waar deelbakfietsen worden aangeboden: Amersfoort, Gouda, Ede en Veenendaal. Voor elk van deze drie gemeenten wordt de deelbakfiets concreet genoemd in het beleid. Gemeente Amersfoort heeft het aanbieden van deelbakfietsen op hubs aangemerkt als een uitvoeringsproject met tweede prioriteit in haar Omgevingsprogramma Mobiliteit 2025-2035. De gemeente Ede heeft het programma 'Ede Fietst' waarbinnen deelbakfietsen worden aangemerkt als middel om kinderen weg te brengen of boodschappen te doen met de fiets. De gemeente Gouda noemt de deelbakfiets in het Actieplan Deelvervoer als een van de middelen om in 2040 een 10% reductie van het autobezit te behalen.

De gemeente Veenendaal ziet deelbakfietsen als middel om duurzaam en flexibel vervoer toegankelijker te maken. Wat opvalt is dat gemeenten met deelbakfietsen, zoals Utrecht, Amersfoort en Ede, ook actief investeren in deze modaliteit.

Aantal per 100.000
inwoners -
Deelbakfiets

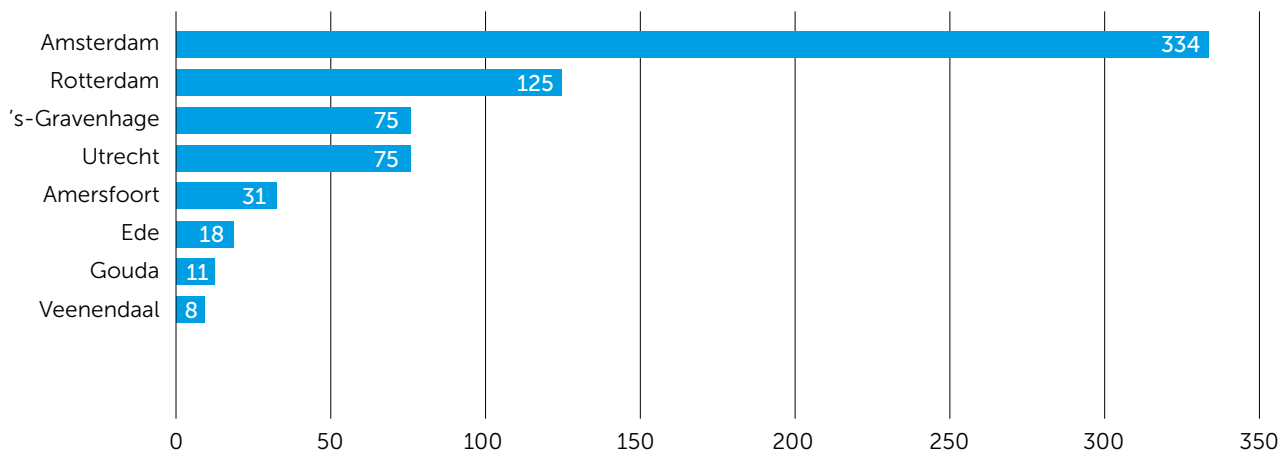


Figuur 38. Gemeentekaart aantal deelbakfietsen per 100.000 inwoners 2025

Figuur 38 toont het aantal deelbakfietsen per 100.000 inwoners. Hier is te zien dat de deelbakfiets, gerelateerd aan het aantal inwoners, ook in Amersfoort en Ede goed vertegenwoordigd is. In tegenstelling tot de deelauto en deelfiets is de spreiding van de deelbakfiets minder groot.

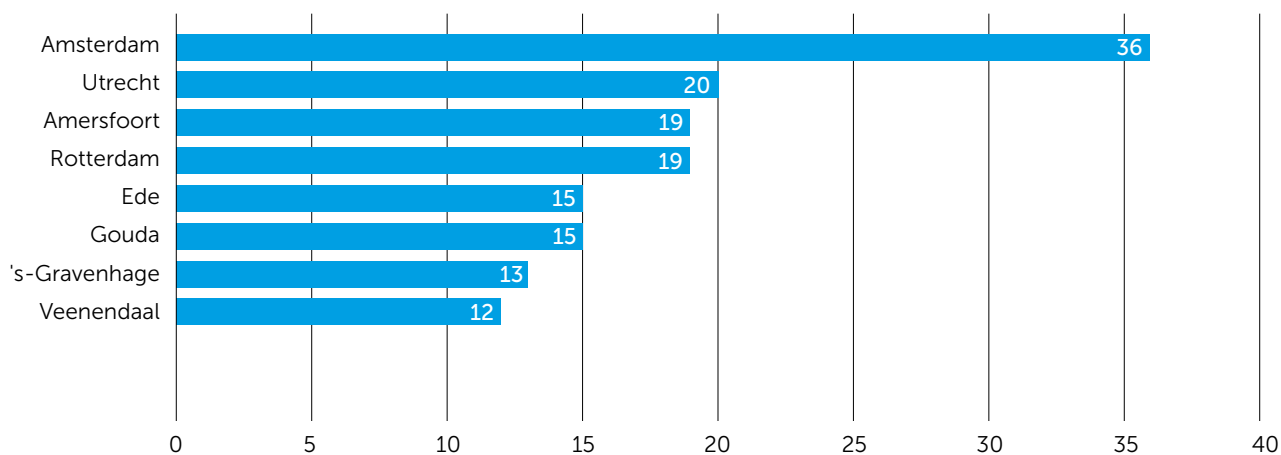
Vervolgens kijken we naar de top 10-lijstjes voor de deelbakfiets. Amersfoort en Veenendaal zijn de nieuwkomers in 2025. Door het vertrek van deelbakfiets-aanbieders uit enkele gemeenten geven we bij de aantallen de top 8 weer.

Kijkend naar absolute aantallen komt Amersfoort direct de top 8 binnen op plek 5. De vier grootste steden van Nederland domineren opnieuw het aanbod (zie Figuur 39).



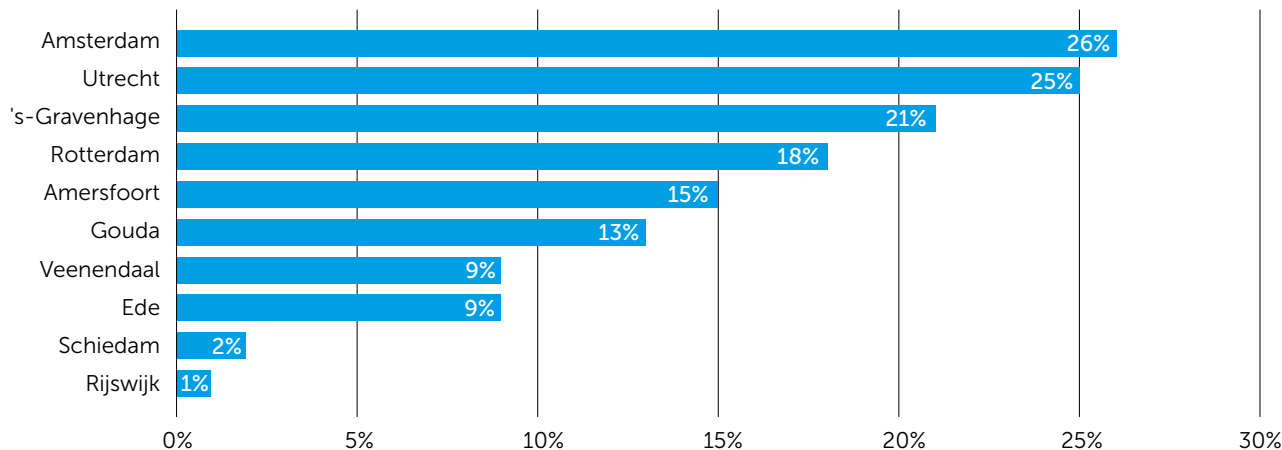
Figuur 39. Top 8-gemeenten op basis van het aantal deelbakfietsen in 2025

Wanneer we kijken naar het aantal deelbakfietsen gerelateerd aan het aantal inwoners, staat Amsterdam weer op de eerste plek. De gemeenten daaronder liggen wat dichterbij elkaar. Naar inwoneraantal scoren de gemeenten met lagere aantallen deelbakfietsen (Amersfoort, Ede, Gouda, Veenendaal) dus goed (zie Figuur 40).



Figuur 40. Top 8-gemeenten op basis van het aantal deelbakfietsen per 100.000 inwoners in 2025

Als het gaat om de dekkinggraad, het percentage inwoners met een deelbakfiets op loopafstand (200 meter), staan de grootste gemeenten in de top 4 (zie Figuur 41). Wat opvalt is dat de gemeenten Schiedam en Rijswijk ook in de top 10 staan terwijl hier geen aanbod is. De reden hiervoor is dat er in naburige gemeenten deelbakfietsen dichtbij de gemeentegrens staan, waardoor ze binnen de acceptabele loopafstand vallen voor een aantal inwoners van Schiedam en Rijswijk.



Figuur 41. Top 10-gemeenten op basis van dekkinggraad in 2025

De landelijke dekkinggraad is weer gedaald van 5% naar 4%, te verklaren door het vertrek van aanbieders uit een relatief groot aantal gemeenten.

Uit het gebruikersonderzoek blijkt dat 74% van de respondenten lopend naar de deelbakfiets reist. 45% van de respondenten is bereid 5 minuten of meer te lopen naar de deelbakfiets.

5.3.2 Gebruik

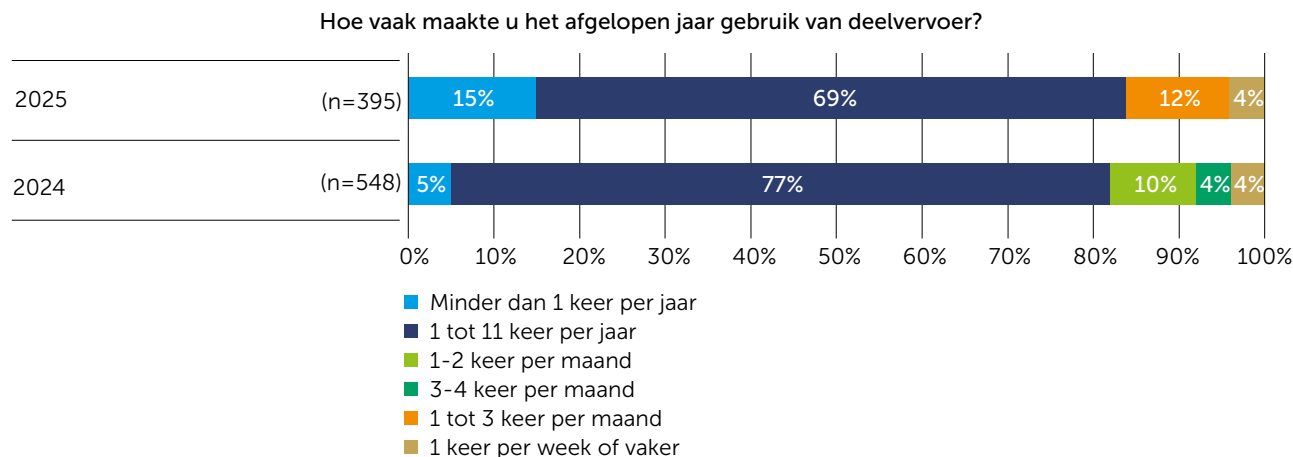
Voor de deelbakfiets bevat de Staat van de deelmobiliteit gebruikersdata en -karakteristieken uit het gebruikersonderzoek. De belangrijkste bevindingen worden hieronder na elkaar toegelicht.

Gebruikersdata uit landelijk gebruikersonderzoek

Van de deelbakfietsgebruikers is 54% man en 42% vrouw. De grootste groep gebruikers is tussen de 35 en 49 jaar (54%). 28% is 18 tot 34 jaar, 12% is 50 tot 64 jaar en 4% is 65 jaar of ouder. 92% is hoogopgeleid en 83% heeft een bovenmodaal inkomen.

51% van de deelbakfietsgebruikers woont samen met thuiswonende kinderen, 25% woont samen zonder kinderen. 11% is alleenstaand zonder kinderen. Negen op de tien is werkzaam; 75% kan hybride werken, 12% alleen op locatie en 2% alleen thuis.

69% van de gebruikers van de deelbakfiets maakte hiervan het afgelopen jaar 1 tot 11 keer gebruik, 12% deed dat 1 tot 3 keer per maand. In 2024 maakte 77% 1 tot 11 keer per jaar gebruik van de deelbakfiets (zie Figuur 42).

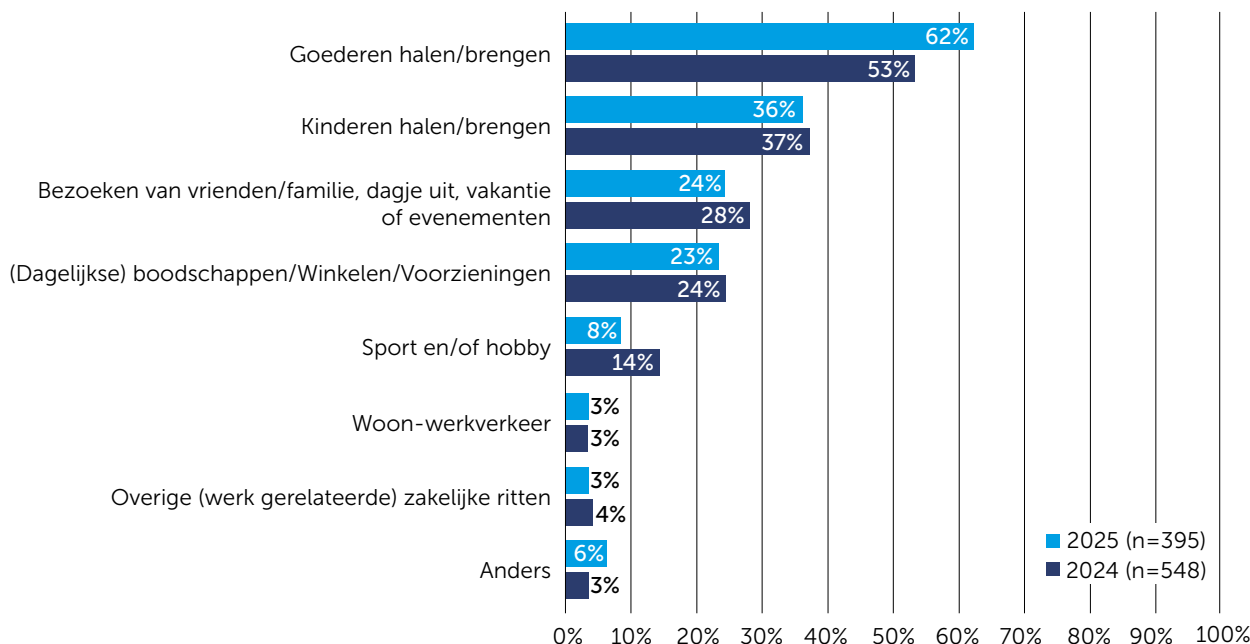


Figuur 42. Gebruiksfrequentie deelbakfiets

De deelbakfiets wordt vooral gebruikt voor het halen en brengen van goederen (62%). Zie Figuur 43. Daarnaast voor het halen en brengen van kinderen (36%), het bezoeken van vrienden/familie, dagje uit, vakantie of evenementen (24%) en boodschappen/winkelen/voorzieningen (23%).

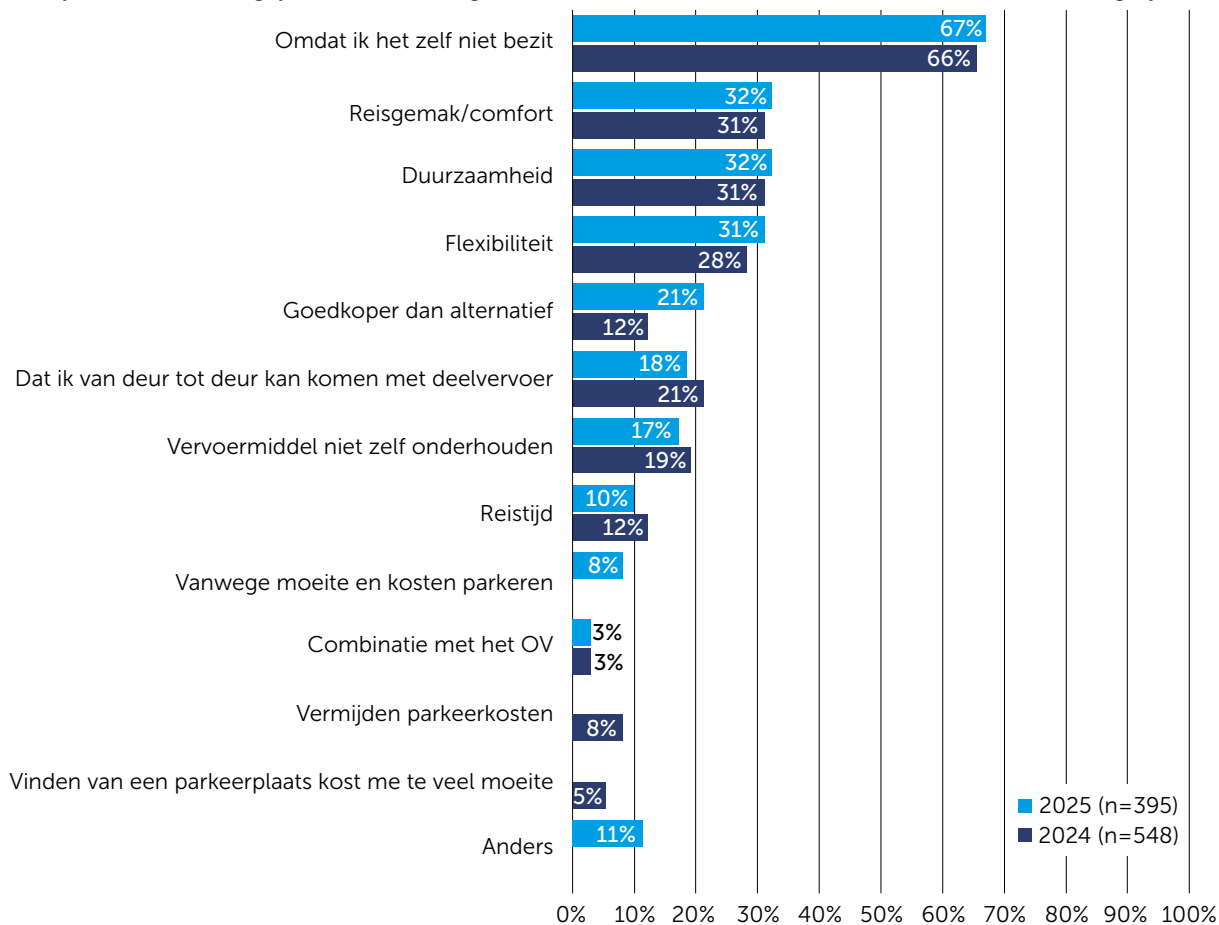
De belangrijkste reden om gebruik te maken van de deelbakfiets is omdat gebruikers deze zelf niet bezitten (67%). Andere redenen zijn reisgemak/comfort (32%), duurzaamheid (32%) en flexibiliteit (31%). Zie Figuur 44.

Wat zijn voor u de belangrijkste reisdoelen om gebruik te maken van deelvervoer? *Meerdere antwoorden mogelijk*



Figuur 43. Reisdoelen deelbakfiets

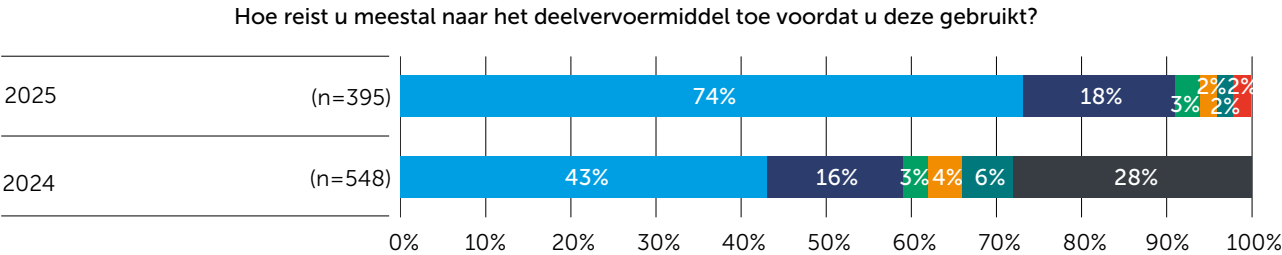
Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om gebruik te maken van deelvervoer? *Meerdere antwoorden mogelijk*



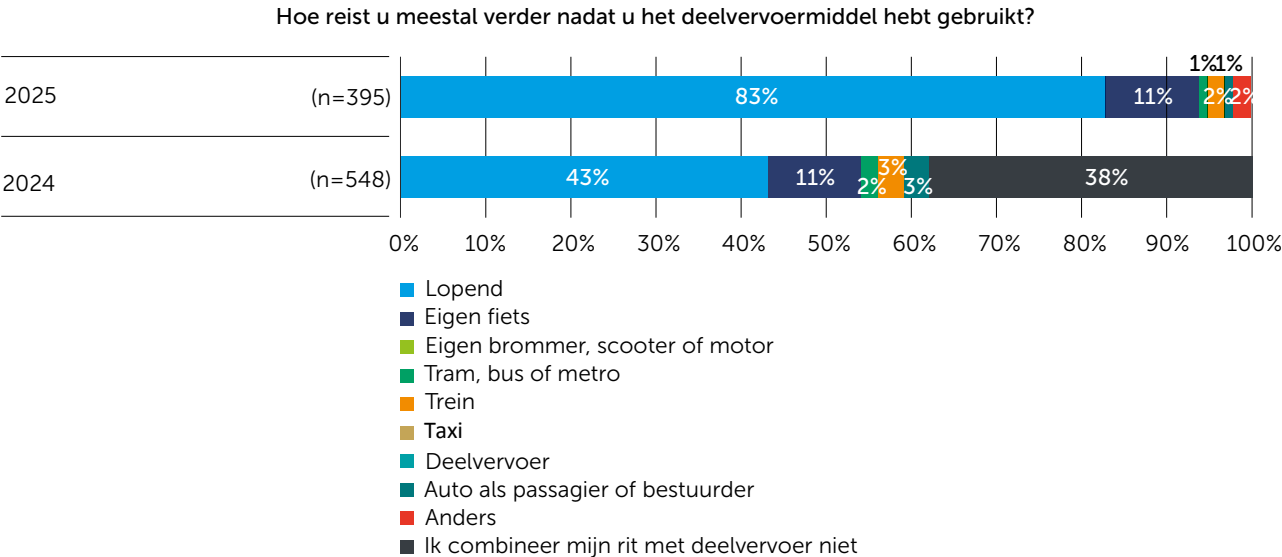
Figuur 44. Redenen gebruik deelbakfiets

Van de gebruikers loopt 74% naar de deelbakfiets toe voor het gebruik. 18% reist met de eigen fiets naar de deelbakfiets toe (zie Figuur 45). Na het gebruik reist 83% lopend verder, 11% pakt de eigen fiets (zie Figuur 46).

Let in de vergelijking met 2024 op de antwoordoptie 'ik combineer mijn rit met deelvervoer niet'. In 2024 was deze antwoordoptie voor de respondent mogelijk, terwijl het onwaarschijnlijk is dat de rit niet gecombineerd wordt. Waarschijnlijk is het dat deze antwoordcategorie bij Lopen hoort.



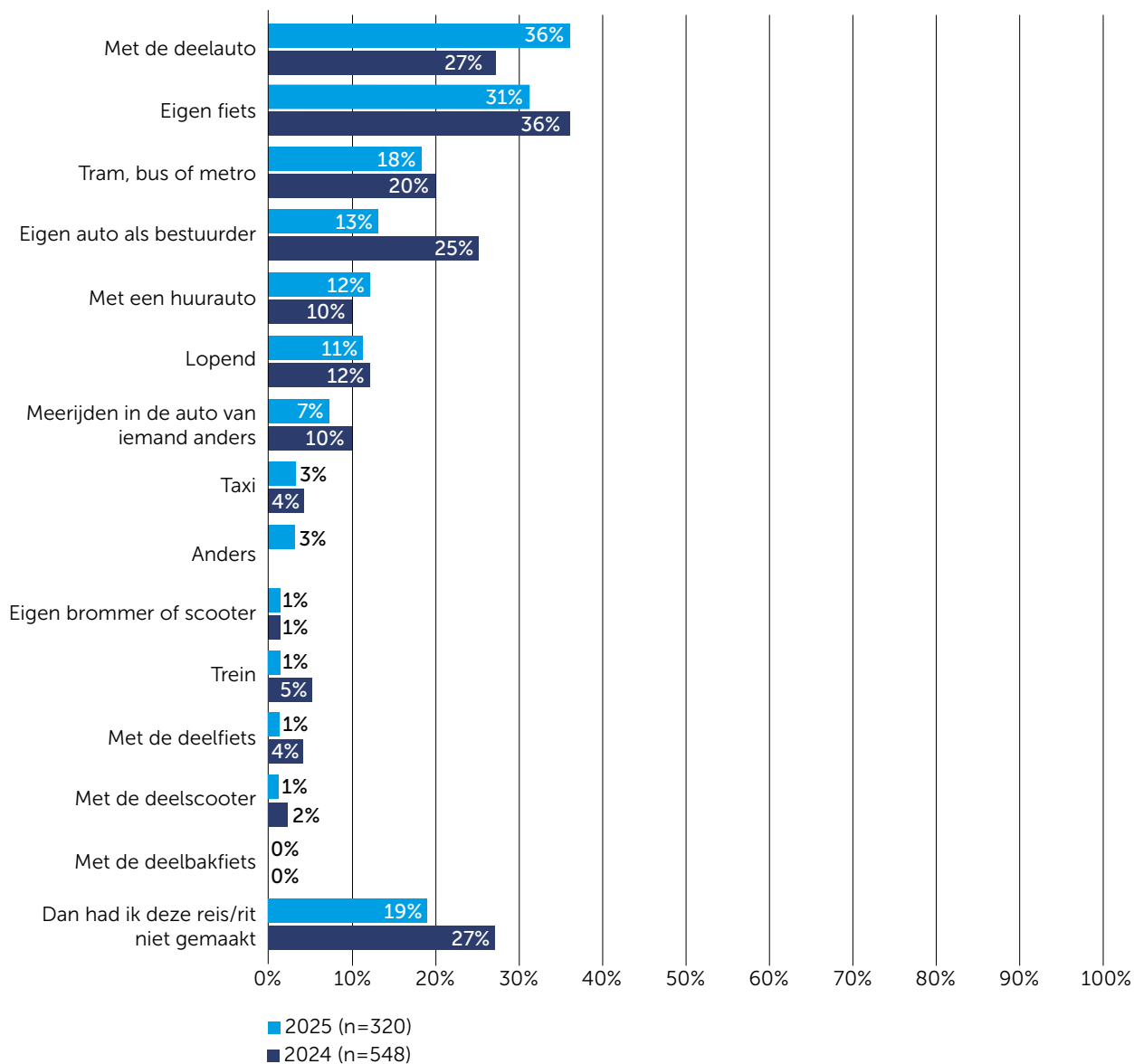
Figuur 45. Ritcombinatie deelbakfiets vooraf



Figuur 46. Ritcombinatie deelbakfiets achteraf

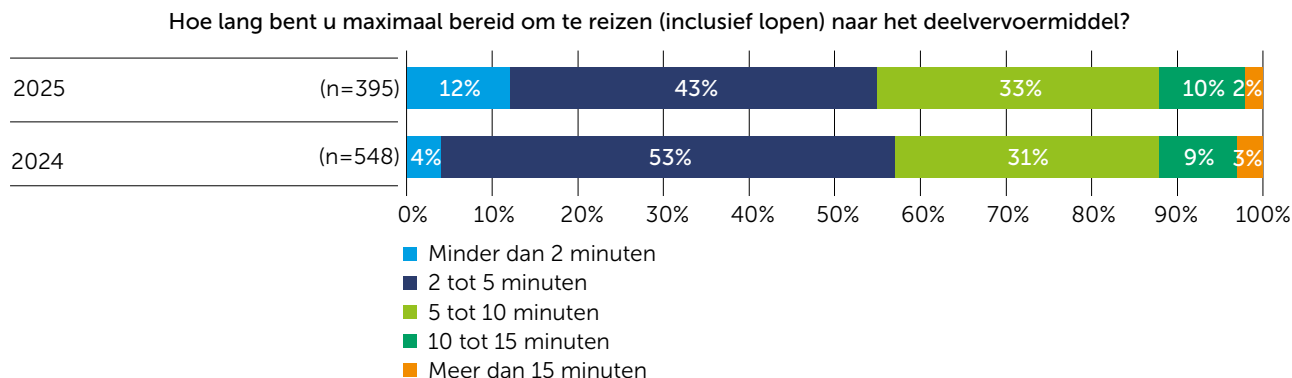
De deelauto (36%) en eigen fiets (32%) zijn belangrijke terugvalopties voor als er geen deelbakfiets beschikbaar is voor de specifieke rit. Ook de tram, bus of metro (18%) wordt vaker genoemd als terugvaloptie. 19% van de gebruikers zou de rit bij het niet beschikbaar zijn van de deelbakfiets niet hebben gemaakt (zie Figuur 47).

Denk aan uw laatste reis met de deelvervoermiddelen die u gebruikt. Hoe zou u de reis maken als dit deelvervoermiddel voor die specifieke reis niet beschikbaar was geweest?



Figuur 47. Terugvaloptie deelbakfiets

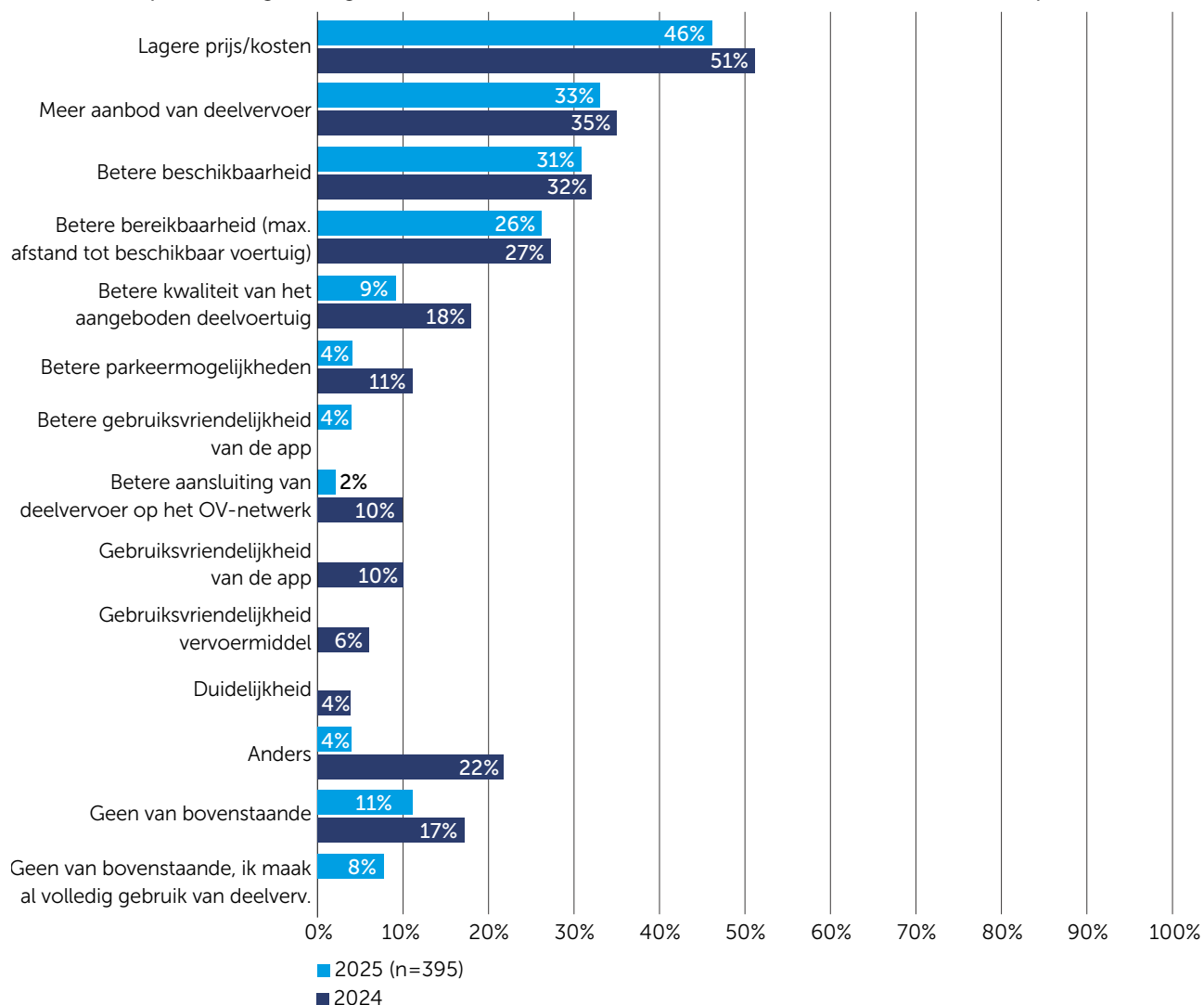
Van de gebruikers is 12% bereid om maximaal 2 minuten te reizen naar de deelbakfiets. Voor 43% is dat 2 tot 5 minuten, voor 33% 5 tot 10 minuten en voor 10% 10 tot 15 minuten (zie Figuur 48).



Figuur 48. Reisbereidheid deelbakfiets

Lagere prijs/kosten noemen deelbakfietsgebruikers het vaakst als verbeterpunt van de deelbakfiets: 46%. Daarna volgen meer aanbod (33%), betere beschikbaarheid (31%) en betere bereikbaarheid (26%) van de deelbakfiets (zie Figuur 49).

Wat zou u helpen om (nog) vaker gebruik te maken van deelvervoer? U kunt maximaal drie antwoordopties selecteren



Figuur 49. Verbeterpunten deelbakfiets

6 Deelscooter



6.1 Trends en marktontwikkelingen

Afgelopen jaren liet de deelscootermarkt extreme bewegingen zien, zowel omhoog als omlaag. GO Sharing is begin 2025 definitief vertrokken, terwijl bij de overige aanbieders het aanbod steeg tussen september 2024 en september 2025. Daarmee laten de data in dit rapport een voorzichtige jaar-op-jaar stijging zien. Wel liet Felyx na het meetmoment een terugtrekkende beweging zien uit enkele Nederlandse steden (onder andere Nijmegen, Zwolle en Groningen), waardoor het aantal deelscooters na september 2025 iets terug viel.

Zoals genoemd bij de deelbakfietsen is Mobian in 2025 bij de Park & Switch Piet Hein in Amsterdam een pilot gestart waarin het naast de bestaande deelfietsen ook deelbakfietsen, deelscooters en LEV's te huur aanbiedt als last-mile-oplossing. Mobian is qua schaal niet te vergelijken met CHECK en Felyx en biedt de deelscooters alleen binnen de parkeerhub aan.

Ook alle deelscooters zijn elektrische aangedreven. Daarmee ligt het aandeel elektrisch bij de deelscooter automatisch hoger dan voor de privé scooter. Begin 2025 telde Nederland ruim 1,1 miljoen voertuigen met een bromfietskenteken. De meest recente data over elektrische

bromfietsvoertuigen dateren uit 2022 met 103,5 duizend voertuigen. Hoogstwaarschijnlijk is dit aantal afgelopen jaren sterk toegenomen zodat ruim 1 op de 10 privéscooters elektrisch is. Dit is een groot verschil met de deelscootermarkt.

6.2 Aanbieders

Tabel 5 - Aanbieders deelscooters

Aanbieder	Vorm
CHECK	Free Floating / Back-to-Many
Felyx	Free Floating / Back-to-Many

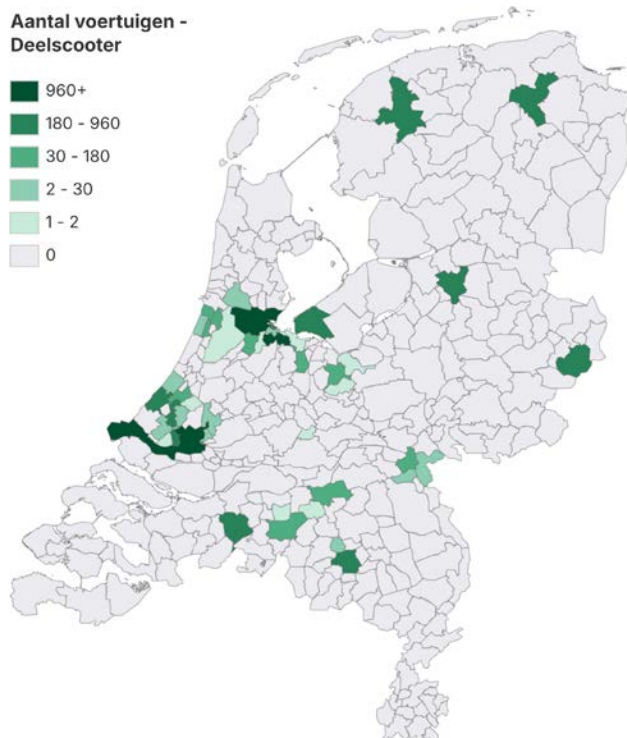
6.3 Cijfers

6.3.1 Aanbod

Het aantal steden met deelscooters is in 2025 licht gedaald ten opzichte van het jaar ervoor. In 2024 waren nog in 31 steden deelscooters aanwezig. Dat aantal is in 2025 gedaald naar 26.

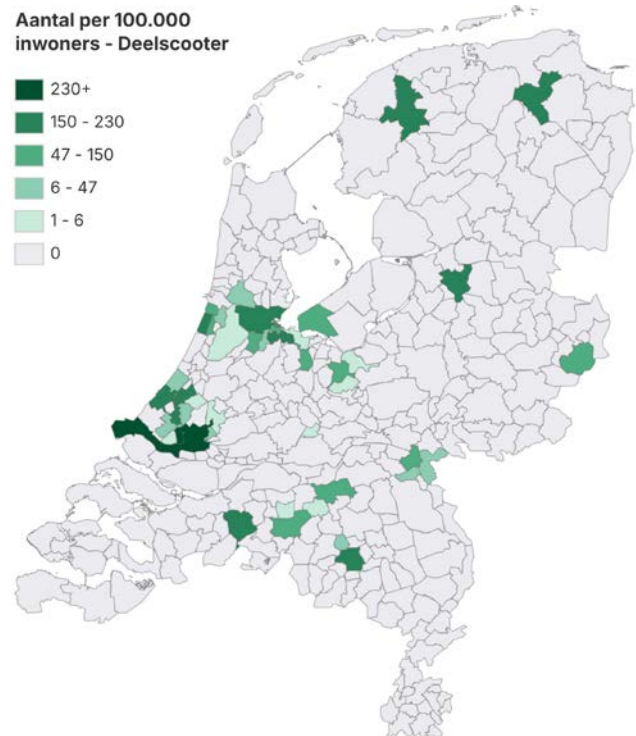
Het aantal deelscooters is ten opzichte van 2024 gestegen met bijna 3% naar iets meer dan 8.800 voertuigen. Daarmee is de dalende trend van de afgelopen drie jaar tot een halt gekomen, en laat de markt weer een voorzichtige stijging zien. Zoals eerder benoemd was het meetmoment voor dit rapport in september 2025 – na dit moment is het aantal deelscooters in enkele gemeenten iets teruggevallen.

Zoals te zien in Figuur 50 bevonden deelscooters zich in september 2025 voornamelijk in de grotere gemeenten zoals Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Eindhoven en Breda. Utrecht heeft de beleidskeuze gemaakt om geen deelscooters aan te bieden.



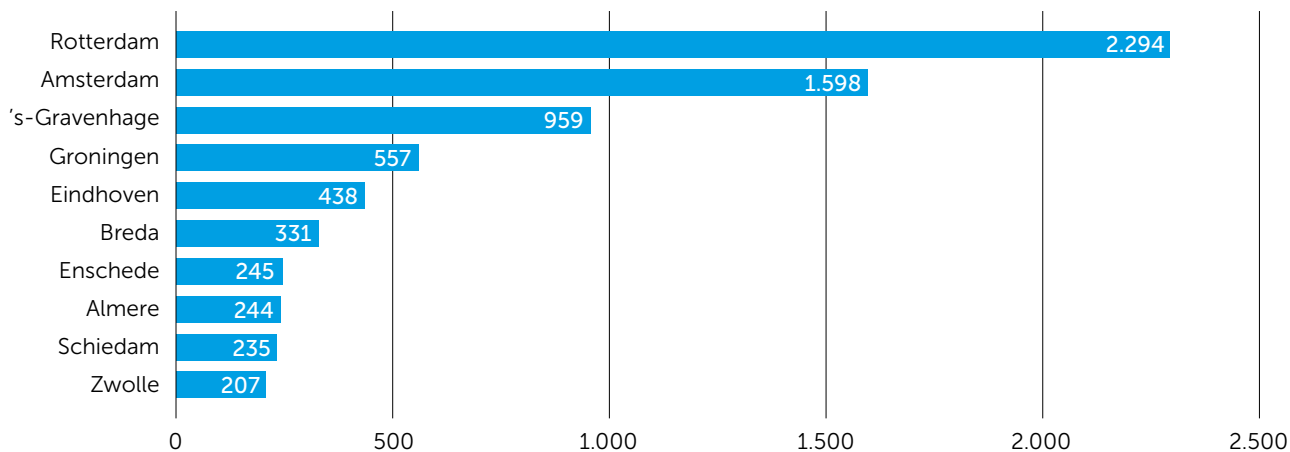
Figuur 50. Gemeentekaart deelscooter 2025

In Figuur 51 is het aantal deelscooters per 100.000 inwoners te zien. Net als vorig jaar zijn deelscooters in de gemeenten waar ze actief zijn ook goed vertegenwoordigd, gerelateerd aan het aantal inwoners. In tegenstelling tot de deelauto en deelfiets zien we, net als bij de deelbakfiets, een veel mindere spreiding van de voertuigen.



Figuur 51. Aantal deelscooters per 100.000 inwoners 2025

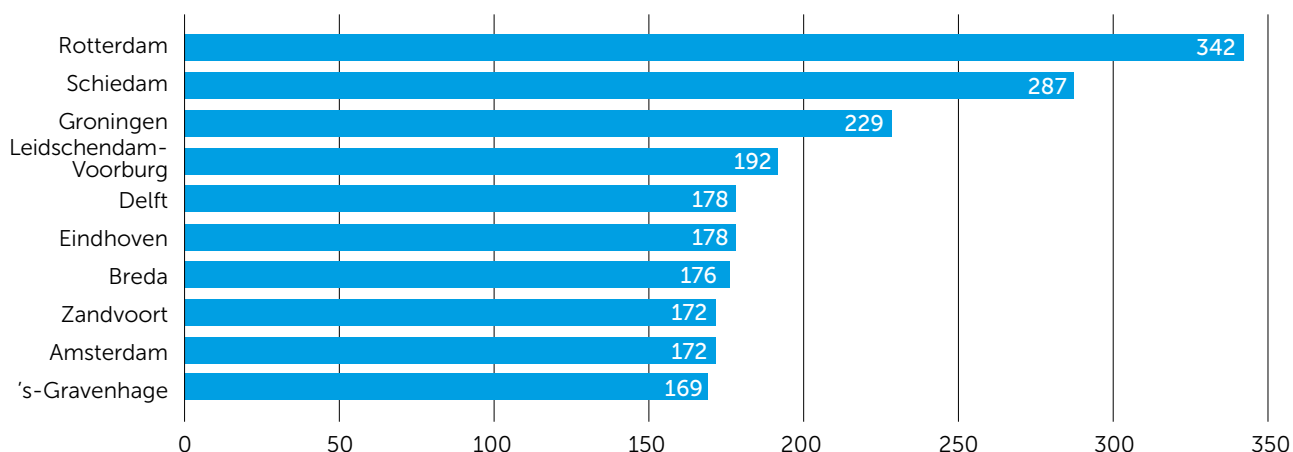
Kijkend naar de top 10-gemeenten op basis van absolute aantallen zien we geen wisselingen in de top 4. De grote gemeenten Rotterdam, Amsterdam en Den Haag blijven duidelijk de belangrijkste Nederlandse gemeenten qua aantal deelscooters (zie Figuur 52). Schiedam en Zwolle zijn de nieuwelingen in de top 10, terwijl Tilburg en Hilversum hier uit zijn gevallen. Verder zijn er wat positiewisselingen, maar die zijn niet zo extreem als voorgaande jaren.



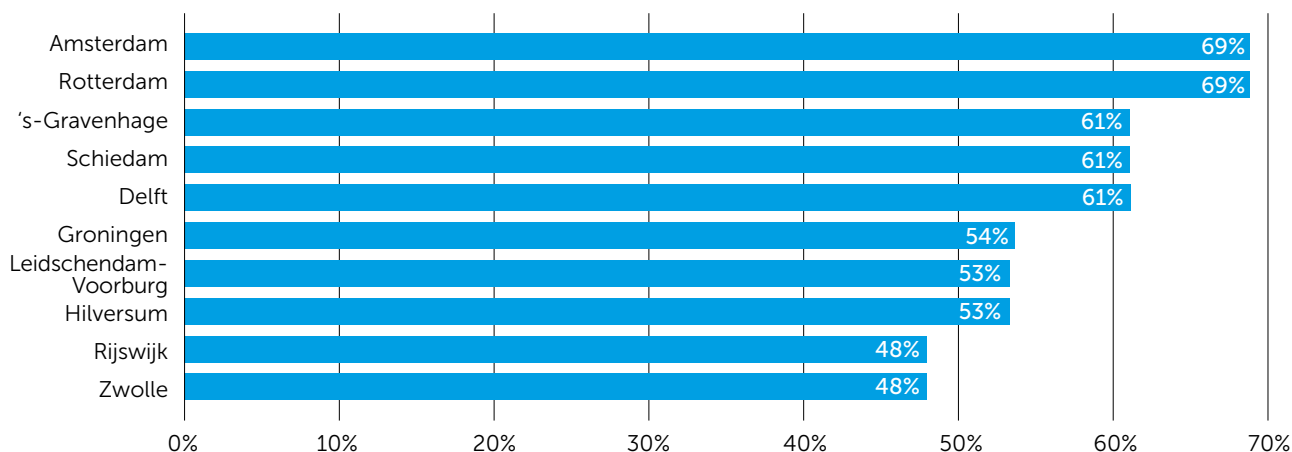
Figuur 52. Top 10-gemeenten op basis van het aantal deelscooters in 2025

Ook naar het aantal inwoners staat Rotterdam ook op plek 1 staan. Schiedam en Groningen zijn opgeklommen naar plek 2 en 3, en Leidschendam-Voorburg en Delft zijn ook opvallende stijgers. Verder valt op dat Zandvoort van plek 2 naar plek 8 is gedaald (zie Figuur 53). Zowel in 2023, 2024 als 2025 viel de GP Formule 1 in Zandvoort in de laatste week van augustus, dus de timing van dit event kan geen invloed hebben gehad op de daling in het aanbod.

De grotere gemeenten Eindhoven en Amsterdam zijn nieuwkomers in de top 10, terwijl Hilversum en Enschede hier uit zijn gevallen.



Figuur 53. Top 10-gemeenten op basis van het aantal deelscooters per 100.000 inwoners in 2025



Figuur 54. Top 10-gemeenten op basis van dekkingsgraad

Als het gaat om de dekkingsgraad, het percentage inwoners met een deelscooter op loopafstand (200 meter), was Diemen vorig jaar de opvallende nummer 1. In 2025 is Diemen volledig uit de top 10 gevallen naar plek 16, waarschijnlijk door vertrek van Felyx begin 2025. De grote gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Den Haag maken nu de top 3 uit. Rijswijk en Zwolle zijn de nieuwkomers wat betreft de dekkingsgraad, en naast Diemen is Enschede uit de top 10 gevallen (zie Figuur 54).

De landelijke dekkingsgraad was in september 2024 15%, en is in 2025 daar aan gelijk gebleven. Belangrijk om te benoemen is dat de relatief lagere landelijke dekkingsgraad wordt beïnvloed door de gemeenten waar geen deelscooters worden aangeboden. Waar dat wel gebeurt zijn de deelscooters goed gedekt.

Uit het gebruikersonderzoek blijkt dat 76% van de respondenten lopend naar de deelscooter reist. 28% van de respondenten is bereid 5 minuten of meer te lopen naar de deelscooter.

6.3.2 Gebruik

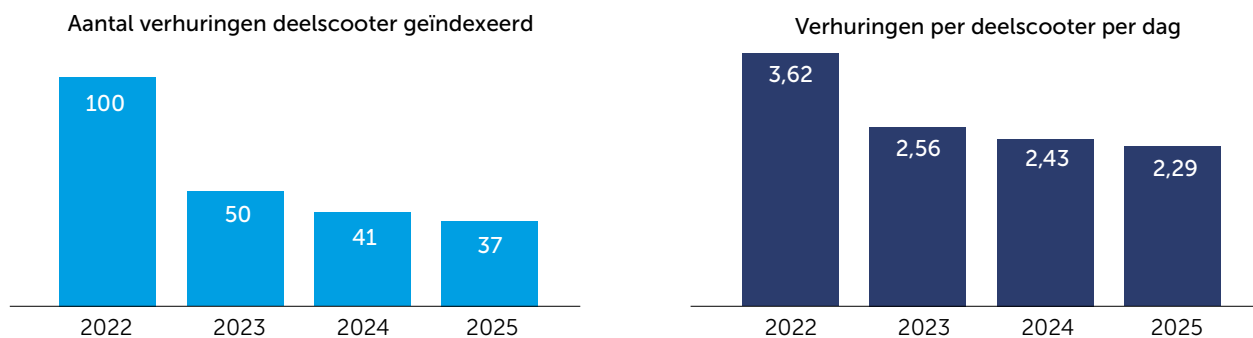
Voor de deelscooter bevat de Staat van de deelmobiliteit gebruikersdata en -karakteristieken uit het Dashboard Deelmobiliteit en het Landelijke gebruikersonderzoek. De belangrijkste bevindingen lichten we hierna toe.

Gebruikersdata uit het Dashboard Deelmobiliteit september 2022-2025

Voor de gebruikersdata uit het Dashboard Deelmobiliteit zijn de data van alle geregistreerde verhuringen geanalyseerd en geaggregeerd naar onderstaande resultaten. Voor elk jaar zijn de data uit september genomen (in overeenstemming met de aanbodddata) zodat de resultaten jaar-op-jaar goed te vergelijken zijn.

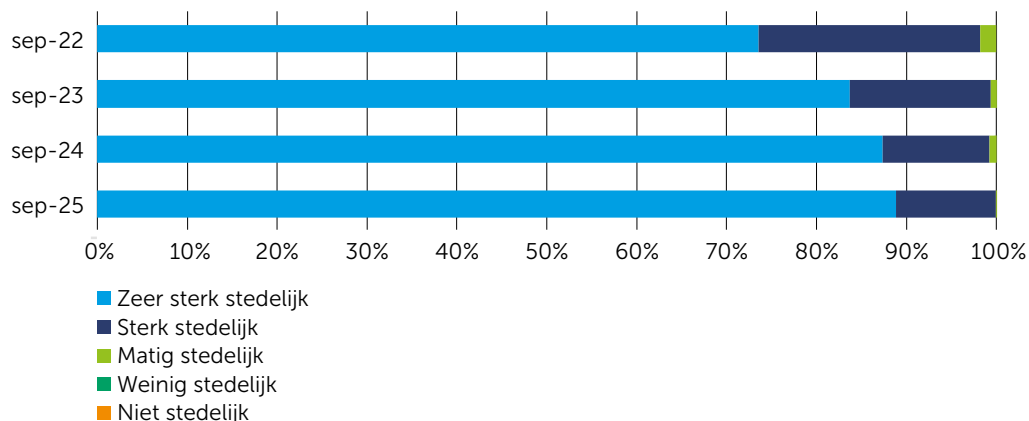
Figuur 55 toont links het aantal deelscooter verhuringen geïndexeerd (index = 100 in 2022), en rechts het aantal verhuringen per voertuig per dag. In september 2025 is het aantal deelscooter verhuringen licht gedaald ten opzichte van 2024. Dit is te verklaren door een lichte daling in het aantal verhuringen per deelscooter per dag en het constant gebleven aanbod op het meetmoment. Wel ligt het aantal verhuringen per voertuig per dag nog steeds hoger bij de deelscooter ten opzichte van de deelfiets.

Het gebruikersonderzoek bevestigt deze trend en laat zien dat minder gebruikers meerdere keren per jaar gebruik maken van de deelscooter ten opzichte van 2024.



Figuur 55. Aantal verhuringen geïndexeerd (index = 100 in 2022) en per voertuig per dag voor deelscooter 2022-2025

Verder kijken we naar de verdeling van het aantal verhuringen over de stedelijkheidsgraad (Figuur 56). De grote meerderheid van deelscooterverhuringen vindt net als voorgaande jaren plaats in zeer sterk stedelijke gemeenten. Waar dit in 2024 87% was, is dit in 2025 gestegen naar 89%. De opgaande trend van het aandeel verhuringen in (zeer) sterk stedelijke gemeenten zet zich dus voort, net als bij de deelfiets.



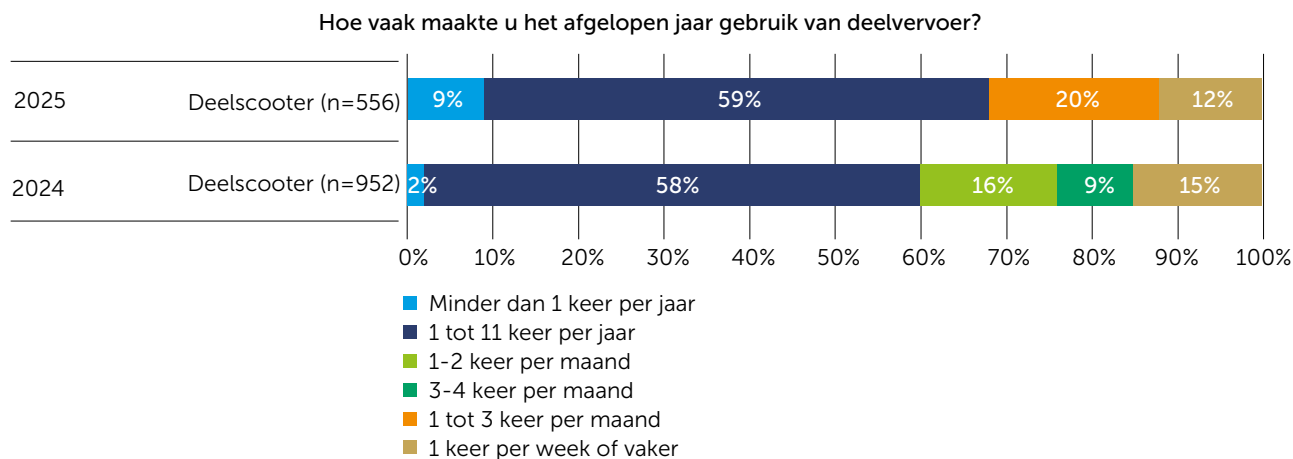
Figuur 56. Verdeling verhuringen over stedelijkheidsgraad deelscooter 2022-2025

Gebruikersdata uit landelijk gebruikersonderzoek

Van de deelscootergebruikers is 68% man en 30% vrouw. 46% van de deelscootergebruikers is tussen de 18 en 34 jaar, 34% is tussen de 35 en 49 jaar en 18% is tussen de 50 en 64 jaar. 84% van de gebruikers is hoogopgeleid en 77% heeft een inkomen bovenmodaal.

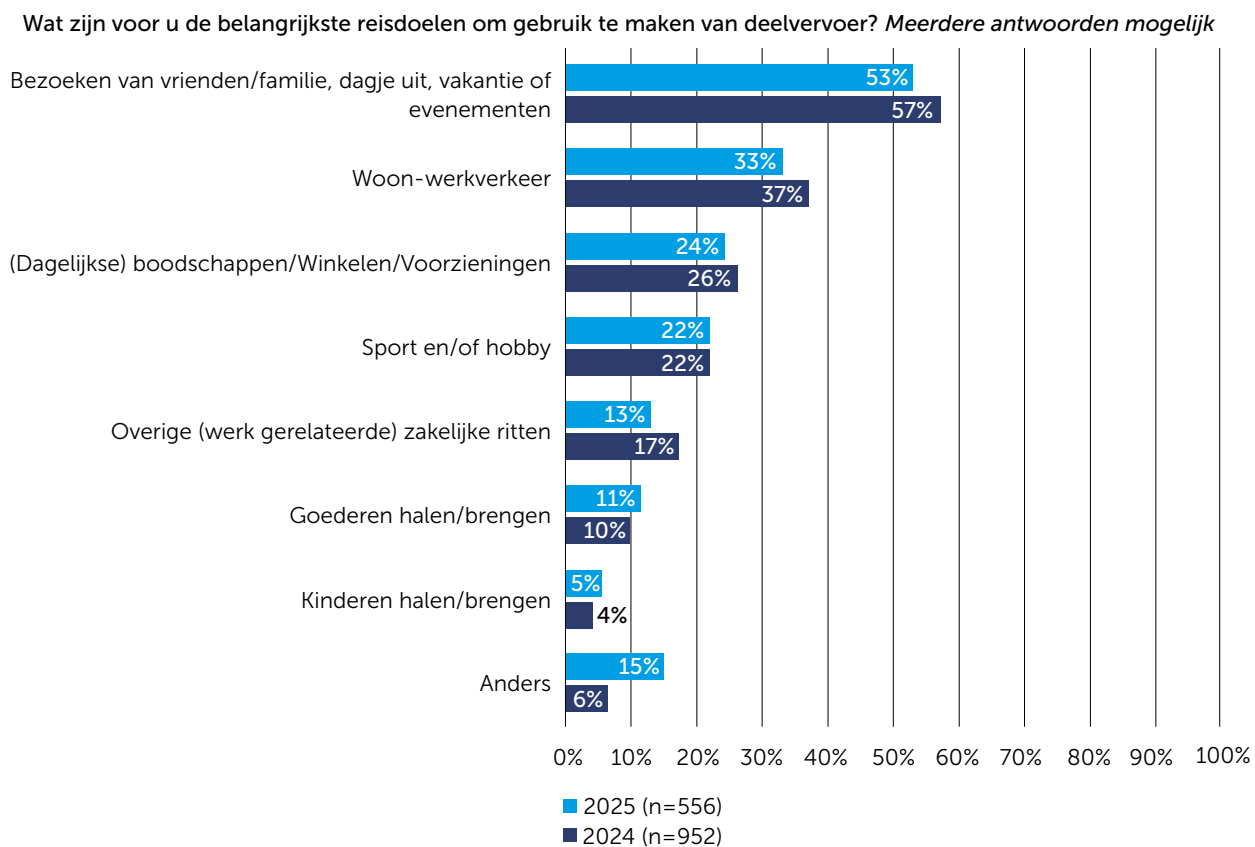
Van de deelscootergebruikers woont 30% samen zonder kinderen, 26% met thuiswonende kinderen en 25% is alleenstaand. 87% van de gebruikers werkt, waarvan 66% hybride kan werken, 17% alleen op locatie en 3% alleen thuis.

59% van de deelscootergebruikers maakte in het afgelopen jaar 1 tot 11 keer per jaar gebruik van de deelscooter. 20% deed dat 1 tot 3 keer per maand en 12% 1 keer per week of vaker (zie Figuur 57).



Figuur 57. Gebruiksfrequentie deelscooter

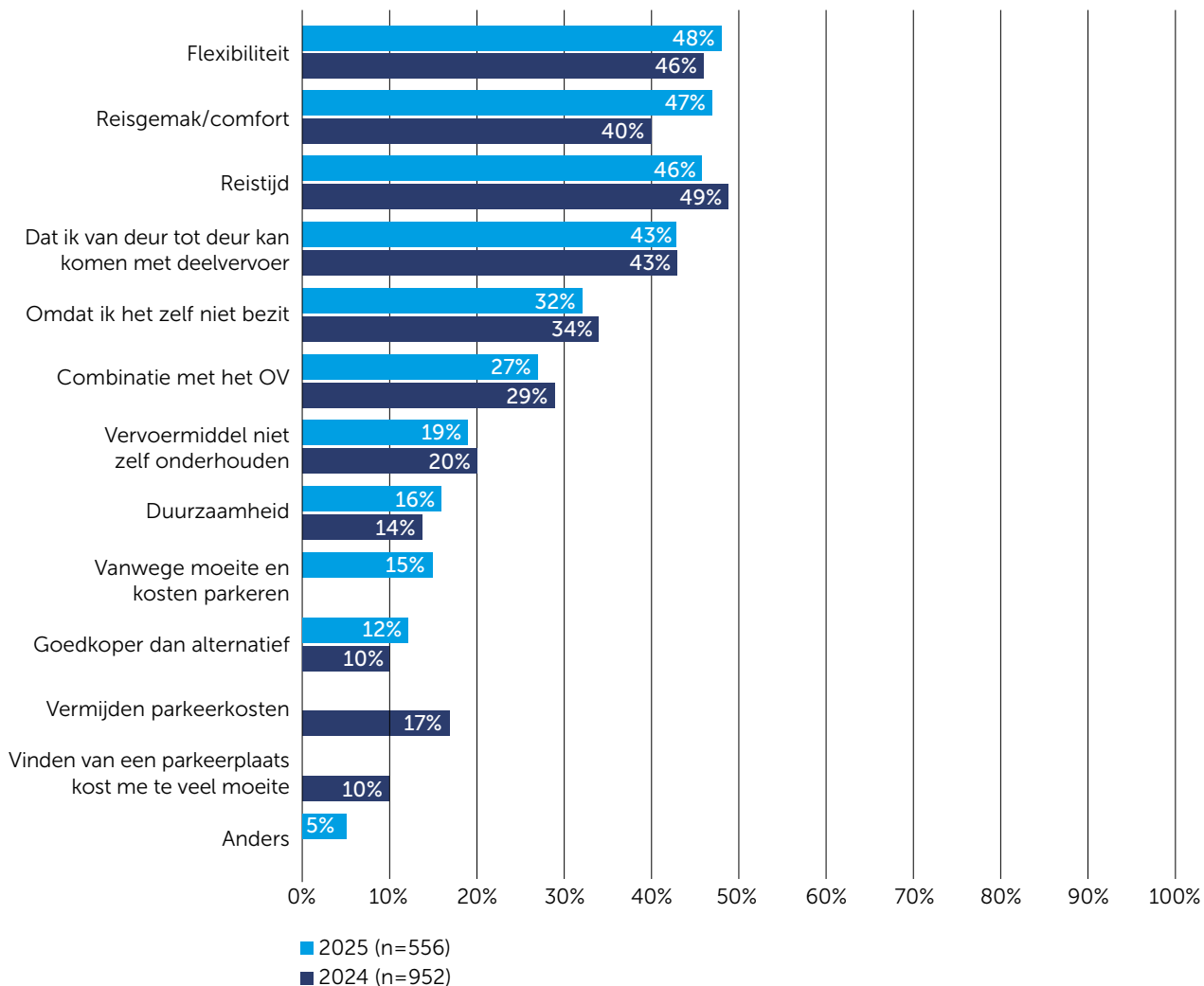
Net als in 2024 wordt de deelscooter vooral gebruikt voor het bezoeken van vrienden/familie, dagje uit, vakantie of evenementen (53%). Daarnaast voor woon-werkverkeer (33%), boodschappen/winkelen/voorzieningen (24%) en sport en/of hobby (22%). Zie Figuur 58.



Figuur 58. Reisdoelen deelscooter

Belangrijke redenen om de deelscooter te gebruiken zijn flexibiliteit (48%), reisgemak/comfort (47%), reistijd (46%) en van deur tot deur komen (43%). Zie Figuur 59.

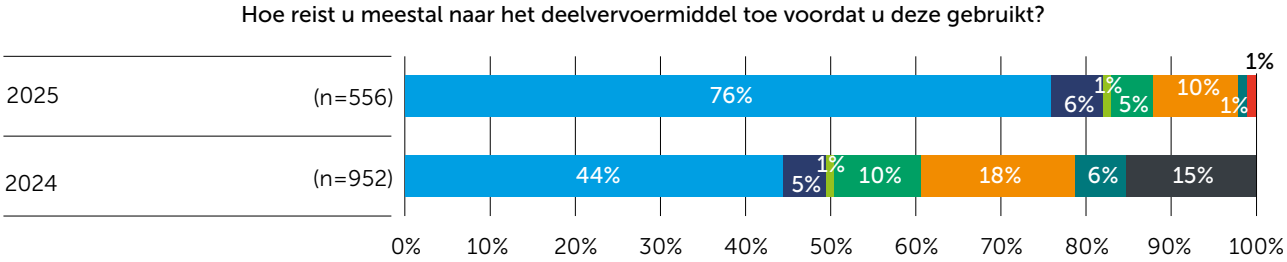
Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om gebruik te maken van deelvervoer? *Meerdere antwoorden mogelijk*



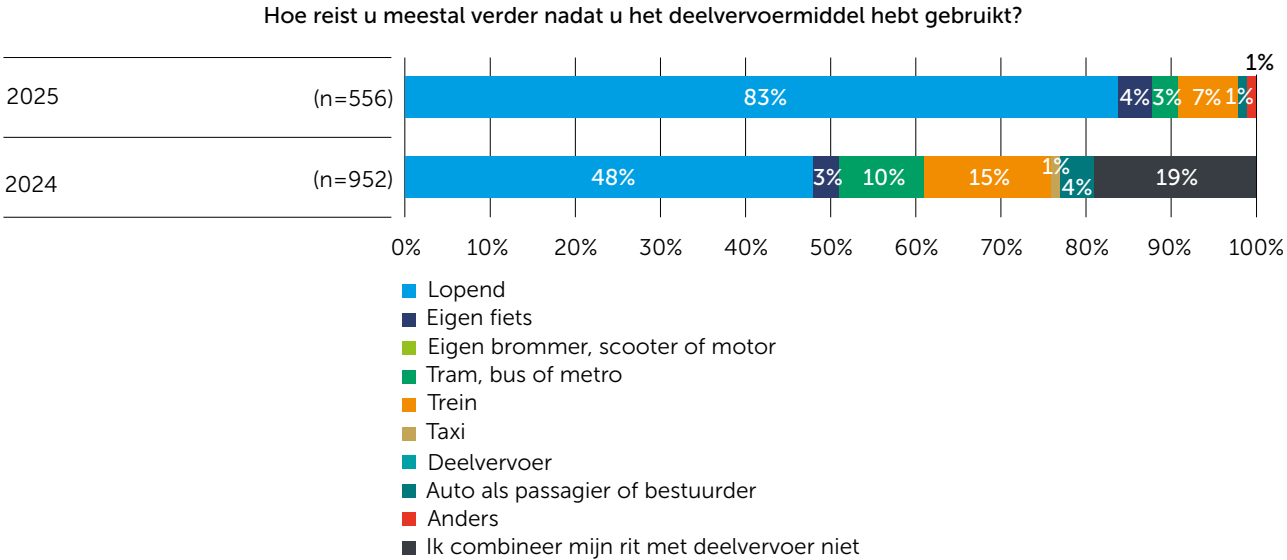
Figuur 59. Redenen gebruik deelscooter

De meeste deelscootergebruikers gaan lopend naar de deelscooter toe (76%) en reizen ook lopend weer verder (83%). 2024 laat een heel ander beeld zien.

Let in de vergelijking met 2024 op de antwoordoptie 'ik combineer mijn rit met deelfervoer niet'. In 2024 was deze antwoordoptie voor de respondent mogelijk, terwijl het onwaarschijnlijk is dat de rit niet gecombineerd wordt. Waarschijnlijk is het dat deze antwoordcategorie bij Lopen hoort.



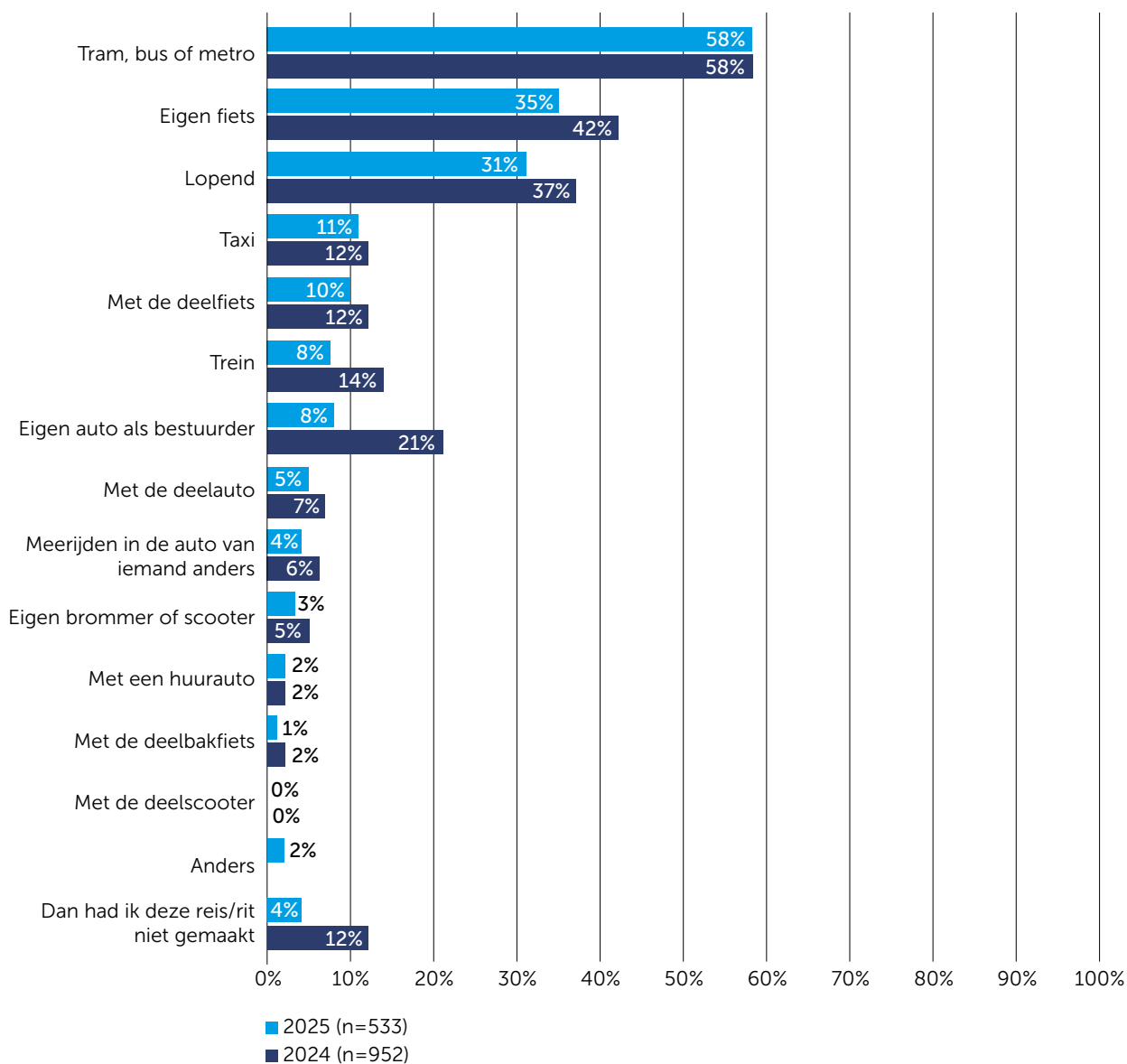
Figuur 60. Ritcombinatie deelscooter vooraf



Figuur 61. Ritcombinatie deelscooter achteraf

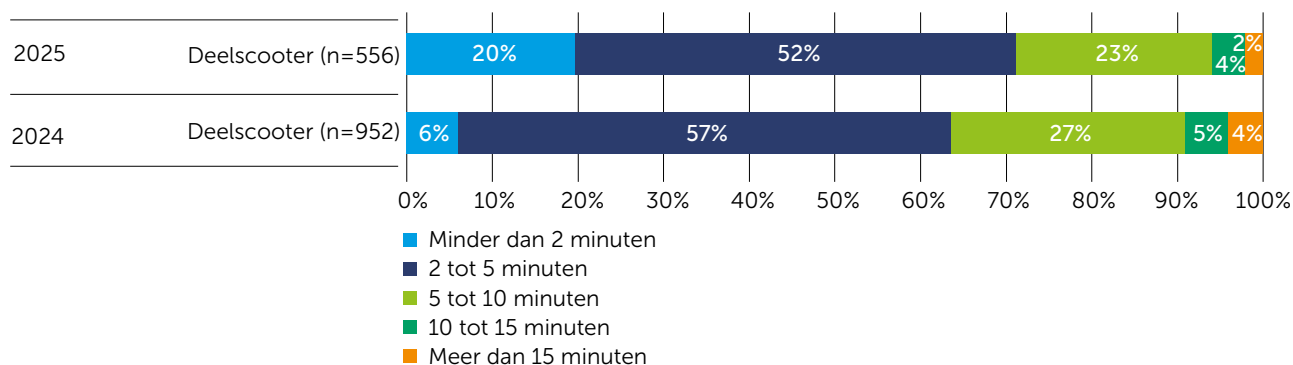
De tram, bus of metro (58%) is de belangrijkste terugvaloptie voor als er geen deelscooter beschikbaar is voor de specifieke rit (Figuur 62). Dit komt overeen met 2024. Daarnaast worden de eigen fiets (35%) en lopend (31%) genoemd. Belangrijk om te vermelden bij de terugvaloptie is dat een kwart van de gebruikers beschikt over een auto in eigendom, voor hen is terugvallen op de (eigen) auto dan ook niet (meer) mogelijk..

Denk aan uw laatste reis met de deelvervoermiddelen die u gebruikt. Hoe zou u de reis maken als dit deelvervoermiddel voor die specifieke reis niet beschikbaar was geweest?



Figuur 62. Terugvaloptie deelscooter

Hoe lang bent u maximaal bereid om te reizen (inclusief lopen) naar het deelvervoermiddel?

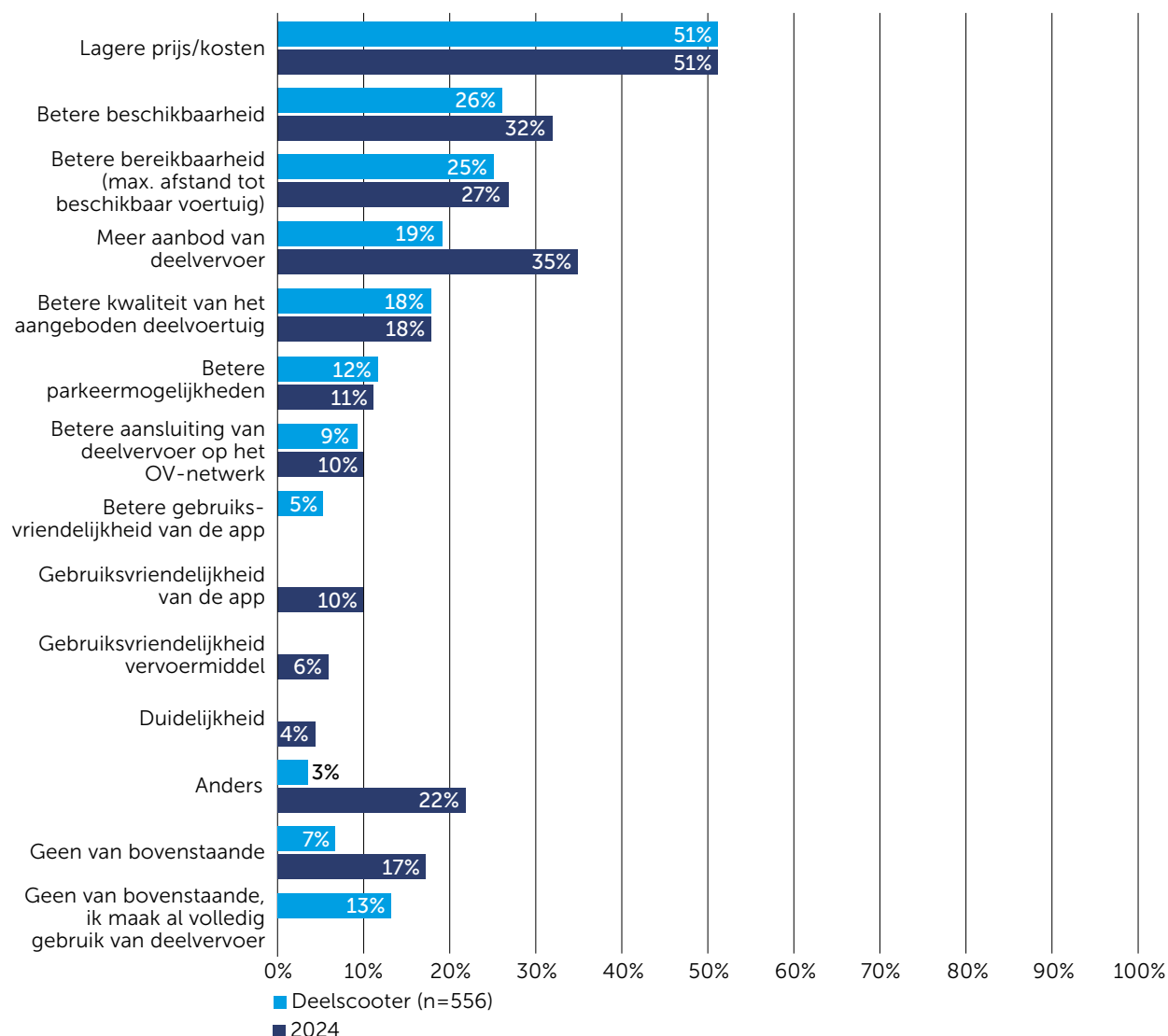


Figuur 63. Reisbereidheid deelscooter

De helft (52%) van de deelscootergebruikers is bereid om 2 tot 5 minuten te reizen naar de deelscooter toe (zie Figuur 63).

Een lagere prijs/kosten helpt de helft van de deelscooter-gebruikers om (nog) vaker de deelscooter te gebruiken. Daarnaast noemen zij betere beschikbaarheid (26%), betere bereikbaarheid (25%), meer aanbod (19%) en betere kwaliteit (18%) als verbeterpunten (zie Figuur 64).

Wat zou u helpen om (nog) vaker gebruik te maken van deelvervoer? U kunt maximaal drie antwoordopties selecteren



Figuur 64. Verbeterpunten deelscooter

7 Een blik op de Europese deelmobiliteitsmarkt

Om de ontwikkelingen in Nederland te duiden is het waardevol om ook over onze grenzen te kijken. Niet alleen om te zien of de trends vergelijkbaar zijn, maar ook omdat er steeds meer aanbieders Europees actief zijn. Denk aan Free2Move, Sixt, Dott, Lime, et cetera. Fluctuo focust zich op alle deelmodaliteiten in Europa, en publiceert hier jaarlijks een trendrapport over. Daarnaast bundelt Invers jaarlijks voor deelauto's de cijfers van nationale trendrapporten, zoals ook deze Staat van de deelmobiliteit. Hieronder bekijken we een paar van de Europese trends uit deze rapporten.

Volgens Fluctuo waren er in 2024 940.000 deelvoertuigen in Europa. Hierin worden ook de deelsteps meegenomen, die in Nederland niet beschikbaar zijn. En voor deelauto's neemt Fluctuo alleen Free Floating-voertuigen mee. De grootste aantallen voertuigen zijn te vinden in Duitsland, Polen, Frankrijk, Italië en het Verenigd Koninkrijk.

Fluctuo schat dat er meer dan 410.000 deelfietsen in Europa actief zijn. Hiervan is 60% Roundtrip-aanbod en 40% Free Floating. Het aandeel elektrische deelfietsen in Europa is 21%, dit is vergelijkbaar met het aandeel in Nederland (19%). Het gemiddelde gebruik van een deelfiets ligt in Europa, met 2,12 keer per dag ten opzichte van 1,45 keer, hoger dan in Nederland. De gemiddelde ritafstand in Europa is 2,92 km op een niet-elektrische fiets en 3,8 km op een elektrische fiets. Voor Nederland zijn deze cijfers niet bekend. Wat betreft deelscooters is Nederland een koploper te noemen, zowel Rotterdam als Amsterdam stonden in 2024 in de top 5 van Europese steden qua aantal ritten. In totaal zijn er ruim 30.000 deelscooters in Europa, waarvan bijna een derde in Nederland staan.

Wat betreft deelauto's neemt Fluctuo alleen Free Floating-voertuigen mee, dit zijn er volgens hun onderzoek 61.000 in 2024. Invers gebruikt een iets andere classificering, maar het grotere beeld is vergelijkbaar. In Europa zijn in 2025 meer dan 129.000 Roundtrip en Free Floating-deelauto's geteld. Hiervan worden 67.000 in Free Floating-vorm aangeboden, en 62.000 in Roundtrip-vorm. In 2024 waren er 120.000 deelauto's geïdentificeerd. Dat betekent dat het aantal deelauto's in Europa met ongeveer 8% is gegroeid in 2025.

Nederland bezet in 2025 de vijfde plaats in Europa als het gaat om de totale deelautovloot. Duitsland, Frankrijk, Italië en België vervolmaken respectievelijk de top 5. Van deze 5 landen scoort Nederland hoger dan Frankrijk en Italië op basis van het totaal aantal deelauto's per 100.000 inwoners. Als het alleen om het absolute aantal Roundtrip voertuigen gaat bezet Nederlands zelfs de derde plaats in Europa. Kijkend naar het aantal Roundtrip-deelauto's per 100.000 inwoners scoort alleen Zwitserland hoger dan Nederland (hierin zijn de top 5-landen op basis van absolute aantallen Roundtrip-deelauto's meegenomen).

Onze buurlanden laten ook groei in het aantal deelauto's zien. In België is de vloot 2,3 keer gegroeid in de periode 2020-2024, in Duitsland was de groei in 2025 8,4%.

Invers identificeert verder vijf trends in de Europese deelautomarkt:

1 Meer steun voor elektrificatie

Het elektrificeren van deelauto's is voor veel aanbieders een duidelijke wens, maar brengt hoge kosten en praktische uitdagingen met zich mee. Daarom vragen aanbieders en brancheorganisaties steeds vaker om extra ondersteuning op Europees, nationaal en regionaal niveau om de overgang naar elektrisch te versnellen.

2 Focus op hogere winstgevendheid

Veel deelautoaanbieders richten zich nadrukkelijker op het verbeteren van de winstgevendheid om toekomstige groei te kunnen blijven financieren. Speerpunten zijn onder andere hogere bezettingsgraden, operationele efficiëntie, gunstigere inkoop/lease van voertuigen, slimmere interne processen (inclusief AI) en het aanboren van nieuwe klantgroepen.

3 Verdere digitalisering van gebruikers- en voertuigdocumenten

Digitale rijbewijzen en digitale voertuigdocumenten winnen aan belang omdat ze processen kunnen vereenvoudigen en operationele efficiëntie verhogen. Initiatieven zoals de European Digital Identity Wallet (met onder andere de mobiele rijbewijsfunctie) laten zien dat de EU toewerkt naar Europese standaardisatie van digitale identiteiten en documenten.

4 Uitbreiding van diensten en proposities

Deelautoaanbieders breiden hun serviceportfolio uit om nieuwe gebruikssituaties en doelgroepen te bedienen, zoals bij luchthavens, vervangend vervoer en langdurige huur. De grenzen tussen autodelen en traditionele autoverhuur vervagen steeds verder.

5 Toenemend gebruik van geavanceerde technologie en AI

Technologie en AI worden steeds vaker ingezet om operationele processen te verbeteren en risico's te beperken. Concrete toepassingen zijn onder meer schade- en vlootbeheer, identiteitsverificatie, rookdetectie en fraudepreventie, wat leidt tot lagere kosten en hogere efficiëntie.

8 Zakelijke deelmobiliteit

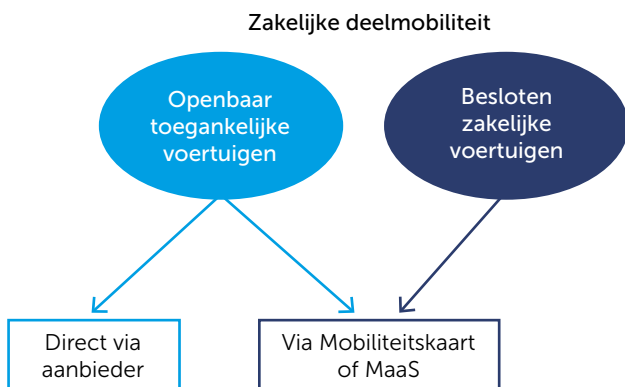
In dit hoofdstuk zoomen we in op de zakelijke deelmobiliteitsmarkt. Niet op het detailniveau van de rest van het rapport, maar via een globaal overzicht. We kijken onder andere naar de omvang, de type organisaties die hier gebruik van maken en hun motivaties.

De cijfers en informatie in dit rapport zijn gebaseerd op input van aanbieders (deelmobiliteit, MaaS), eigen onderzoek en interviews met experts. Niet alle cijfers van de relevante aanbieders zijn aangeleverd of openbaar beschikbaar. Daarom zijn de meeste cijfers in dit stuk ranges en schattingen gebaseerd op de informatie en gesprekken met aanbieders.

8.1 Definitie

De zakelijke deelmobiliteitsmarkt kent vele vormen. In dit rapport hanteren we een brede definitie van zakelijke deelmobiliteit. We behandelen hierbij drie hoofdcategorieën: ten eerste de openbaar toegankelijke voertuigen die organisaties direct via een aanbieder afnemen; ten tweede de geaggregeerde toegang via mobiliteitskaarten en MaaS-platformen; en ten slotte de besloten zakelijke vloten, waarbij poolvoertuigen exclusief voor de eigen organisatie op locatie beschikbaar zijn.

Binnen deze hoofdcategorieën zijn er nog veel verschillende proposities mogelijk. Deze behandelen we in het betreffende hoofdstuk. Daarnaast laten we zien welke aanbieders in de categorie actief zijn en geven we algemene cijfers over de omvang en andere relevante karakteristieken.



Figuur 65. Overzicht vormen zakelijke deelmobiliteit

We richten ons op vier modaliteiten; auto's, fietsen, scooters en bakfietsen. Wat we niet meenemen zijn leasevoertuigen voor één specifieke werknemer, de voertuigen moeten onderling worden gedeeld.

8.2 Voordelen

Zakelijke deelmobiliteit kent verschillende maatschappelijke voordelen die grotendeels overeenkomen met die van private deelmobiliteit. Het belangrijkste voordeel is dat er minder voertuigen nodig zijn, zowel in zakelijke als in private context. Werkgevers kunnen met zakelijke deelmobiliteit het aantal (lease)voertuigen beperken, terwijl het voor werknemers ook een alternatief kan vormen voor het bezit van een privévoertuig. Daarnaast draagt zakelijke deelmobiliteit bij aan de bekendheid van werknemers met het concept van delen, wat kan fungeren als opstap naar het gebruik van deelmobiliteit in de privésfeer. Over de maatschappelijke impact van zakelijke deelmobiliteit zijn op dit moment nog weinig kwantitatieve gegevens beschikbaar. Het in kaart brengen van deze effecten vormt daarmee een relevante en interessante richting voor vervolgonderzoek.

8.3 Belemmeringen

Het zakelijke gebruik van deelmobiliteit is nog beperkt, terwijl de potentiële groei hoog is. Een aantal factoren werkt nog belemmerend.

Het aanbod van openbaar toegankelijke deelmobiliteit concentreert zich met name bij stations en centrumgebieden. Buiten deze gebieden, met name bij bedrijventerreinen, kantoorlocaties of woon-werkzones is het aanbod beperkt of niet aanwezig.

Deelmobiliteit is nog onvoldoende verankerd in arbeidsvoorwaarden en cao's. Deze zijn nog veelal gericht op traditionele vormen van zakelijke mobiliteit als leasevoertuigen en ov-abonnementen. Hierdoor is deelvervoer nog geen volwaardig alternatief en beperkt het zowel de adoptie als structureel gebruik. En zelfs als werkgevers deelmobiliteit beschikbaar stellen, is er vaak weinig actieve sturing op het gebruik ervan. Hiermee blijft deelmobiliteit meer een theoretisch alternatief dan een structurele reisoptie voor veel werknemers.

Ook in veel reisplanners, van zowel MaaS-partijen als andere partijen, wordt deelvervoer niet prominent gepositioneerd. Deelmobiliteit verschijnt vaak pas als secundaire optie of alleen in combinatie met het ov. Daar gaat geen stimulans van uit voor werknemers.

8.4 Trends

De zakelijke markt voor mobiliteit en digitale vervoersdiensten zit al jaren in de lift. Met name gedreven vanuit een groeiende wens voor regie, kostenbeheersing en verduurzaming bij werkgevers. Dit biedt kansen voor verdere groei van het zakelijke aanbod en gebruik van deelmobiliteit. De verwachting is dat het zakelijke gebruik van openbaar toegankelijke deelmobiliteit groeit, en dat werknemers ten opzichte van consumenten een groter aandeel krijgen in het

gebruik. Aan de andere kant is het gebruik ook nog beperkt, vanwege gebrek aan structurele inbedding in de arbeidsvoorwaarden en de soms nog beperkte beschikbaarheid van openbaar toegankelijke deelmobiliteit op bepaalde (werk) locaties.

Groei van het zakelijk gebruik van de publiek toegankelijke deelmobiliteit is dus te verwachten. Voor besloten (pool) voertuigen zijn de verwachtingen ook hoog. Gebaseerd op de flinke groei van de zakelijke leasemarkt en het feit dat werknemers openstaan voor het onderling delen van voertuigen. Deze vorm sluit goed aan bij de behoefte aan controle, voorspelbaarheid en interne beschikbaarheid. Werkgevers en cao's bewegen zich weg van individuele, vaste mobiliteitsoplossingen richting flexibele mobiliteitsmixen, waarin verschillende vervoervormen naast elkaar bestaan. Deelmobiliteit sluit goed aan bij deze ontwikkeling, omdat het schaalbaar is, kosten transparant maakt en beter aansluit bij duurzaamheidsdoelstellingen.

Ook vanuit de landelijke overheid is er veel aandacht voor duurzame zakelijke mobiliteit. Naast de recente invoering van de registratieplicht is er bijvoorbeeld ook de Subsidie-regeling Collectieven mkb Verduurzaming Reisgedrag (COVER). Daarmee kunnen werkgevers subsidie inzetten voor het stimuleren van duurzaam reisgedrag bij hun werknemers, onder andere via deelmobiliteit.

Er is daarnaast veel aandacht voor privégebruik van zakelijke deelmobiliteit. Een werknemer kan dit direct boeken via de aanbieder of door in de MaaS-app aan te geven dat een rit voor privégebruik is. Voor besloten zakelijke voertuigen ligt het ingewikkelder. Met name de (angst voor) fiscale regelgeving is hierbij voor veel werkgevers een drempel om privégebruik mogelijk te maken. Tegelijkertijd herkent de markt de enorme potentie van de combinatie tussen zakelijke en privé-deelmobiliteit. Zakelijke ritten worden vooral gemaakt doordeweeks en overdag, de privéritten met name in het weekend en 's avond.

Net als in de consumentenmarkt zien we ook in de zakelijke markt verdere digitalisering. Ook hier kan een initiatief als de European Digital Identity Wallet een rol gaan spelen in de vereenvoudiging van de koppeling van dienst en het gebruiksgemak voor zowel werkgever als werknemer.

8.5 Zakelijk gebruik openbaar toegankelijke deelmobiliteit

De eerste categorie die we behandelen is het zakelijke gebruik van openbaar toegankelijke deelvoertuigen. Het gaat hier om directe boekingen bij de deelvoertuig-aanbieders (auto, scooter, fiets) via zakelijke abonnementen of accounts. Boeking via MaaS-aanbieders of mobiliteitskaarten vallen hier niet onder, deze komen in een andere categorie aan bod. Alle openbaar toegankelijke deelvoertuigen zijn in principe zakelijk te gebruiken. Niet alle aanbieders hebben echter een specifieke zakelijke propositie.

De aantrekkelijkheid van deze variant is mede-afhankelijk van het aanbod in de werkomgeving. En daarmee meer relevant voor organisaties in een stedelijke omgeving, aangezien het aanbod van openbaar toegankelijk deelvervoer daar het grootst is.

Aanbieders met specifieke zakelijke proposities zijn onder andere Greenwheels, MyWheels, OnzeAuto en Hely voor de deelauto. En Felyx en BAQME voor de deeltweewielers.

8.5.1 Proposities

De deelauto wordt zakelijk ingezet voor langere ritten tussen steden/dorpen. De meerwaarde voor de zakelijke klant is flexibiliteit zonder vast kostenrisico. Organisaties gebruiken dit vaak als 'flexibele schil' bovenop een vaste vloot, of voor medewerkers die slechts incidenteel een auto nodig hebben (en geen leaseauto hebben). Ook zzp'ers die af en toe een deelauto nodig hebben maken hier gebruik van. Een organisatie is hiermee niet gebonden aan een vast aantal voertuigen.

De tweewielers worden zakelijk ingezet voor: kortere verplaatsing binnen de stad, last-mile vervoer vanaf ov-locaties, stadslogistiek of vervoer van spullen (bakfietsen).

De algemene propositie is tijdsbesparing in de stad (geen files, makkelijk parkeren) en duurzaamheid (elektrisch). Voor de bakfiets geldt specifiek: een alternatief voor de bestelbus in milieuzones.

Voor organisaties zijn er twee typen proposities om direct gebruik kunnen maken van openbaar toegankelijke deelmobiliteit:

1 Betalen naar gebruik

Je betaalt puur voor het gebruik. Er zijn geen vaste maandelijkse kosten per medewerker of organisatie. Vaak hebben aanbieders hiervoor speciale zakelijke accounts, die de administratie voor organisaties vergemakkelijken. Bijvoorbeeld met één gezamenlijke inkoopfactuur in plaats van honderden losse ritjes.

De kosten zijn vaak gelijk aan het reguliere tarief van de aanbieder, opgebouwd vanuit een start-, uur-, en/of kilometertarief.

Deze propositie is relevant voor organisaties met incidentele ritten of zzp'ers. Denk bijvoorbeeld aan overheidsorganisaties of adviesbureaus.

2 Bundelinkoop

De organisatie koopt een vast aantal kilometers of uren in of betaalt een vast bedrag per maand (per account of per bedrijf). Deze propositie is relevant voor grotere organisaties met regelmatige, bijvoorbeeld wekelijkse, ritten. Denk hierbij aan zorginstellingen, uitzendbureaus en woningbouwcoöperaties.

Vaak komt ook de combinatie van bundelinkoop en betalen naar gebruik voor, bijvoorbeeld een maand-abonnement in combinatie met lagere gebruikstarieven. Dit is vergelijkbaar met hoe consumenten vaak voor deelmobiliteit betalen.

Daarnaast is er ook nog de coöperatieve insteek van bijvoorbeeld OnzeAuto. Daarbij sluit een lokaal bedrijf aan bij een bestaand buurtinitiatief of andersom. Hierbij is ook sprake van vermenging tussen privé en zakelijke gebruikers. Deze variant kan uitgaan van het inkopen van bundels tegen gunstigere tarieven.

8.5.2 Cijfers

Omvang

Aangezien deze categorie gebruik maakt van de openbaar toegankelijke voertuigen is dit aantal vergelijkbaar. Nederland telde in het jaar 2025 ruim 46.000 deelvoertuigen. Het merendeel van deze voertuigen zijn deelfietsen (59%), met de OV-fiets als grootste partij. De deelscooters (19%) en deelauto's (20%) vormen samen een kleine helft. De deelbakfiets (1%) is een relatief nieuwe modaliteit die momenteel nog in kleine aantallen beschikbaar is. Zie voor meer verdieping de eerdere hoofdstukken van dit rapport.

Alle openbaar toegankelijke deelvoertuigen zijn in principe zakelijk te gebruiken. Niet alle aanbieders hebben echter een specifieke zakelijke propositie zoals hierboven genoemd. Als we alleen de aanbieders meerekenen waarvan bekend is dat ze een specifieke zakelijke propositie hebben zijn er bijna 12.000 voertuigen voor zowel de deelauto als de deeltweewieler.

Het aantal organisaties dat gebruikmaakt van deze categorie wordt, op basis van cijfers van aanbieders, geschat rond de 7.000. Het bijbehorend aantal werknemers is niet bekend. Zoals eerder genoemd gaat het hier voornamelijk om overheidsorganisaties, adviesbureaus, zorginstellingen, uitzendbureaus en woningcoöperaties. Het gaat zowel om grote organisaties, als mkb en zzp'ers.

Gebruik

Wanneer we kijken naar het gebruik van openbaar toegankelijke deelmobiliteit voor zakelijke doeleinden, valt op dat zakelijke ritten met de deelauto gemiddeld langer zijn dan privéritten. In termen van afgelegde kilometers schatten we zakelijke deelautoritten circa 70% langer in dan niet-zakelijke ritten.

Uit het Landelijk gebruikersonderzoek, verspreid onder B2C aanbieders, blijkt dat 11% van de respondenten de deelauto gebruikt voor woon-werkverkeer en 21% voor overige zakelijke ritten. Bij deelfietsen ligt dit aandeel hoger: 36% van de respondenten gebruikt de deelfiets zonder trapondersteuning voor woon-werkverkeer en 31% voor overige zakelijke ritten. Voor elektrische deelfietsen gaat het om respectievelijk 17% en 25%.

Ook deelscooters worden relatief vaak ingezet voor woon-werkverkeer: 14% van de respondenten gebruikt deze voor zakelijke ritten, tegenover 32% voor woon-werkverkeer. Het zakelijke gebruik van de deelbakfiets blijft beperkt: 2% van de respondenten gebruikt deze voor zakelijke ritten en 3% voor woon-werkverkeer.

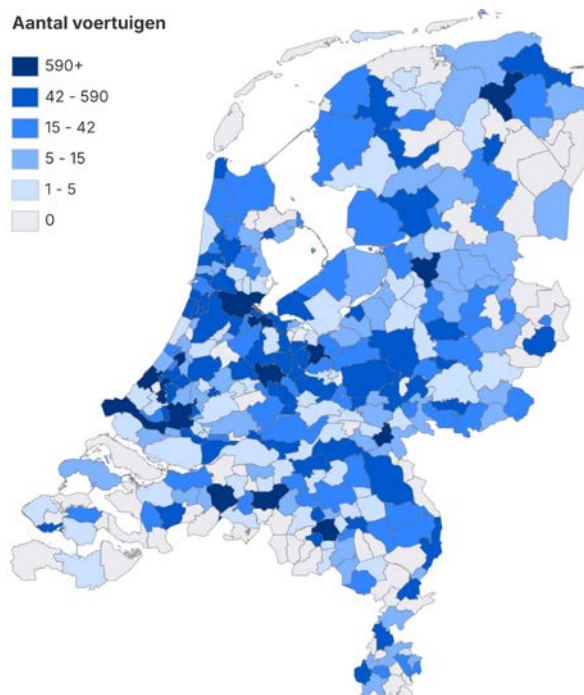
Samenvattend laat het gebruikersonderzoek zien dat de deelauto relatief vaker wordt ingezet voor zakelijke ritten dan voor woon-werkverkeer, terwijl bij de deelfiets en deelscooter juist woon-werkverkeer een belangrijker gebruiksdoel vormt dan zakelijke ritten. De deelbakfiets speelt op dit moment nauwelijks een rol in zakelijke mobiliteit en wordt slechts incidenteel gebruikt voor werk-gerelateerde verplaatsingen.

Elektrificatie

Het deelaanbod is duidelijk verder geëlektrificeerd dan het bezit van privévoertuigen. Zo is meer dan 40% van de deelauto's elektrisch (41% met en 45% zonder P2P met fysieke sleuteloverdracht), tegenover circa 12% van de privéauto's. Ook bij fietsen ligt het aandeel elektrische voertuigen in deelmobiliteit (19%) hoger dan bij privéfietsen (circa 15%). Deelscooters en deelbakfietsen zijn inmiddels vrijwel volledig elektrisch, terwijl bij privévoertuigen het aandeel elektrische scooters rond de 10% ligt en voor bakfietsen geen landelijke cijfers beschikbaar zijn.

Spreiding

Over het algemeen geldt: waar de deelvoertuigen staan, zitten ook de zakelijke gebruikers. En dat is dus voornamelijk in de sterk stedelijke gebieden. Zie Figuur 66.



Figuur 66. Gemeentekaart alle deelvoertuigen 2025

8.6 MaaS-partijen en mobiliteitskaarten

Zoals bij de definitie aangegeven hanteren we in dit rapport drie categorieën zakelijke deelmobiliteit. De volgende categorie is Mobility-as-a-Service (MaaS) voor zakelijke mobiliteit. Het gaat hierbij om platformen (vaak een app en/of mobiliteitskaart) waarmee werknemers verschillende vervoermiddelen kunnen plannen, boeken en gebruiken op één account. Ze bieden toegang tot openbaar toegankelijk deelvervoer, ov en soms ook de besloten zakelijke voertuigen van de werkgever. Deze partijen richten zich vooral op het ov en eigen vervoer en de administratie hiervan. Deelmobiliteit is hiervan vaak nog een beperkt onderdeel.

Aanbieders die dit aanbieden zijn bijvoorbeeld ANWB, Gaiyo, Glimble, NS, Reisbalans en Shuttle. We zien hier een mix van onafhankelijke partijen en mobiliteitsdiensten van vervoerders.

8.6.1 Propositions

In dit segment verschuift de propositie van mobiliteit naar management. Bedrijven kopen hier geen kilometers in, maar administratief gemak. De aanbieders in dit segment bezitten zelf doorgaans geen voertuigen, maar koppelen de diensten van deelmobiliteitsaanbieders (en het ov) aan elkaar. De gebruiker betaalt voor de service in plaats van het gebruik van het deelvervoer.

Zo zijn de zakelijke abonnementen en verdienmodellen in dit segment opgebouwd:

Het Platform

Bij zakelijk gebruik van deelvervoer via een MaaS-aanbieder of mobiliteitskaart fungeert het platform als schakel tussen werkgever, werknemer en vervoerder. De MaaS-aanbieder ontvangt meestal geen marge op de rit zelf; deze opbrengsten gaan rechtstreeks naar de vervoerder. In plaats daarvan betalen organisaties voor het gebruik van het platform.

Werknemers krijgen via één app en/of mobiliteitskaart toegang tot verschillende vormen van (deel)mobiliteit, zoals deelauto's, deelfietsen en deelscooters, maar ook openbaar vervoer, parkeren, tanken en taxi. Voor werkgevers resulteert dit in één maandelijks verzamel factuur. De kosten zijn veelal opgebouwd als een abonnement met een vaste fee per actieve medewerker per maand, waarbij schaalvoordelen optreden naarmate meer medewerkers deelnemen. Sommige aanbieders werken daarnaast met modulaire abonnementen, met een basispakket (bijvoorbeeld ov en parkeren) en optionele uitbreidingen zoals deelmobiliteit.

Het Gebruik

De ritten zelf worden meestal een-op-een doorgezet. Als een medewerker via een MaaS-app (bijvoorbeeld Gaiyo) een deelscooter (bijvoorbeeld Check) huurt, wordt de ritprijs 1-op-1 doorgezet naar de werkgever. De MaaS-aanbieder schiet het bedrag voor.

Meestal krijgen organisaties via een mobiliteitskaart niet de kortingstarieven die ze zouden krijgen als ze direct via een aanbieder een groot contract afsluiten. Ze betalen de

standaard consumentenprijs. De 'winst' zit hem in de ontsluiting van veel aanbieders tegelijkertijd en de proceskosten (minder declaraties verwerken).

Sommige aanbieders rekenen geen maandelijks fee, maar een klein bedrag per transactie of reservering. Dit komt echter steeds minder voor bij grote zakelijke contracten.

Mobiliteitsbudget & Beleid

Een belangrijk onderdeel van de aantrekkelijkheid van deze categorie is het beheren van het mobiliteitsbudget. Het abonnement omvat vaak toegang tot een werkgeversportaal. Hierin kan de werkgever 'aan en uit' knoppen bedienen.

Voorbeeld:

"Deelauto's mogen wel, maar alleen van aanbieder X" of "Deelscooters mogen niet in het weekend"

Dit geeft de werkgever controle over de kosten en het type vervoer, zonder micromanagement.

Sinds de invoering van de rapportageverplichting Werkgebonden Personenmobiliteit (WPM), is dit een cruciaal onderdeel van de propositie geworden. Omdat alle ritten (ov, deelauto, fiets) via één platform lopen, kan de aanbieder met één druk op de knop de wettelijk verplichte CO₂-rapportage genereren. Voor bedrijven is dit een reden om voor een MaaS-partij te kiezen in plaats van losse abonnementen direct via de deelvervoer aanbieder.

De organisaties die gebruik maken van MaaS-diensten zijn enorm divers. Ze zijn actief in vrijwel alle sectoren, en variëren van mkb- tot grote organisaties.

8.6.2 Cijfers

Omvang en gebruik

De schatting is dat meer dan duizend organisaties gebruik maken van mobiliteitsdiensten via een MaaS-aanbieder of mobiliteitskaart. Leidend tot circa 1,5 miljoen werknemers en zzp'ers in Nederland die hier toegang tot hebben. In hoeverre werknemers toegang hebben tot deelmobiliteit via een MaaS-aanbieder of mobiliteitskaart en hier vervolgens daadwerkelijk gebruik van maken, is niet exact bekend. Het gebruikspercentage is uiteraard ook verschillend voor de verschillende modaliteiten. Op basis van gegevens van aanbieders is bij de OV-fiets ongeveer 90% van de gebruikers geautoriseerd om de OV-fiets te gebruiken en maakt ongeveer 15% hier ook actief gebruik van. Voor de openbaar toegankelijke deelauto is dit ongeveer 1% dat geautoriseerd is en er gebruik van maakt. De werknemers die toegang hebben tot openbaar toegankelijke deelauto's maken hier dan ook bijna allemaal gebruik van. Voor de deeltweewielers (excl. OV-fiets) is dit nihil. Bij gebrek aan harde cijfers kan, op basis van beschikbare inzichten, worden uitgegaan van een gebruikspercentage van circa 15% voor de OV-fiets en

1% voor andere openbaar toegankelijke deelmobiliteit. Dit resulteert in een indicatieve schatting van ongeveer 225.000 werknemers die via MaaS-oplossingen zakelijk gebruiken van de OV-fiets, en 15.000 werknemers van openbaar toegankelijke deelmobiliteit.

Elektrificatie

Bij MaaS-aanbieders kan er gebruikt gemaakt worden van zowel openbaar toegankelijke voertuigen als besloten zakelijke voertuigen. De elektrificatie van openbaar toegankelijke deelmobiliteit is eerder al aan de orde gekomen. De besloten voertuigen worden hierna behandeld.

Spreiding

De spreiding van deelvoertuigen in Nederland is terug te zien in eerdere hoofdstukken. Het is aannemelijk dat de organisaties die gebruik maken van deze categorie zich ook voornamelijk in deze gemeenten bevinden. Met name dus (rand)stedelijke gemeenten.

8.7 Besloten zakelijke voertuigen

Zoals bij de definitie aangegeven hanteren we in dit rapport drie categorieën zakelijke deelmobiliteit. De laatste categorie betreft poolvoertuigen die besloten zijn voor gebruik van een of meerdere organisaties. Dit zijn voertuigen die op het eigen terrein of als gezamenlijke vloot staan, en die medewerkers onderling kunnen delen. Denk aan een gemeente met een pool van dienstauto's, of een bedrijfscampus met elektrische deelfietsen voor personeel. Ook zijn er veel bezorgdiensten die gebruik maken van deeltweewielers.

Aanbieders van poolauto's zijn onder andere, Alphabet, Arval, Athlon, Ayvens, Free2Move, Goodmoovs, GoAbout, Hely, Sixt, van Mossel en WeGo. Deeltweewielers worden onder andere aangeboden door Alphabet, Arval, Athlon, Ayvens, DeelfietsNederland, Drop, Felyx, GoAbout, Hely, Uwdeelfiets en WeGo.

8.7.1 Propositions

In dit segment draait het niet om toegang tot de openbaar toegankelijke deelmobiliteit, maar om beschikbaarheidsgarantie en vlootoptimalisatie. De voertuigen staan op eigen terrein en zijn exclusief voor medewerkers van de organisatie. Poolvoertuigen zijn interessant voor organisaties waar regelmatig maar niet voortdurend zakelijke kilometers worden gemaakt. Denk hierbij tussen de 5.000 en 15.000 kilometer per jaar. Bij lagere aantallen kiezen organisaties vaker voor toegang tot openbaar toegankelijke deelmobiliteit, bij hogere aantallen wordt vaker voor een eigen (lease) voertuig gekozen.

Zakelijke poolvloten worden vooral gebruikt door middelgrote en grote organisaties die meerdere medewerkers op één voertuig willen laten rijden.

In deze markt zijn aanbieders actief die de voertuigen leveren, partijen die de techniek leveren en partijen die een totaaloplossing bieden.

Voertuigen

Hierbij levert een aanbieder het voertuig inclusief onderhoud en administratie. Dit zijn over het algemeen gesproken de leasemaatschappijen die hiernaast ook zakelijk- of private lease aanbieden.

De kern van deze propositie is het vervangen van individuele leasevoertuigen, die een groot deel van de tijd stil staan, door poolvoertuigen. Het doel is dan kostenbesparing en ontzorging van onderhoud en administratie.

De organisatie betaalt vaak een vast bedrag voor het voertuig per maand. De organisatie betaalt voor het voertuig, ongeacht of het rijdt. Het risico van stilstand ligt bij de klant.

Technologie

Het gaat in dit segment om technologiebedrijven die zelf geen voertuigen bezitten. Zij leveren de hardware en software om een bestaande vloot (koop of lease elders) deelbaar te maken.

Ook hier is de kern het efficiënter gebruikmaken van de eigen vloot door voertuigen onderling te delen en hiermee te zorgen voor kostenbesparing en ontzorging. Afnemers zijn bijvoorbeeld overheden, zorginstellingen en bouwbedrijven die al eigen voertuigen hebben.

De organisatie betaalt vaak (eenmalige) installatiekosten, en licentiekosten per voertuig per maand. Hierbij betaalt de organisatie geen ritkosten; het bedrijf heeft het voertuig immers al in bezit of leaset dit van een leasemaatschappij.

Alternatieven

Uiteraard zijn er ook partijen of consortia die het totaalpakket aanbieden, dus zowel de voertuigen als de achterliggende techniek. Ook komt het voor dat poolvoertuigen soms niet door slechts één organisatie worden gebruikt, maar gedeeld door de organisaties op bedrijventerreinen, in bedrijfsverzamelgebouwen of door naburige organisaties. De individuele organisaties betalen dan een vast bedrag per maand en/of een bijdrage naar gebruik aan de verhuurder of ondernemersorganisatie.

8.7.2 Cijfers

Omvang

Exacte cijfers over het aantal poolauto's in Nederland zijn er niet. Niet alle aanbieders willen hier data over delen, en daarnaast zijn er ook organisaties die het volledig in eigen beheer organiseren. Naar schatting zijn er, volgens experts en onderzoek van VNA, tussen de 35.000 en 40.000 poolauto's in Nederland. De totale aantallen voor deeltweewielers zijn onbekend, maar Drop heeft bijvoorbeeld ongeveer 1200 deeltweewielers verspreid over bedrijventerreinen in de Brainport regio en Waalwijk.

Uit de werkgeversenquête van Ipsos (2024) onder werkgevers met meer dan 100 werknemers blijkt dat 34% van de respondenten poolauto's beschikbaar heeft voor werknemers, dit percentage is de afgelopen jaren toegenomen.

Elektrificatie

Exacte cijfers over het aandeel elektrisch onder poolauto's in Nederland zijn er niet. Het is aannemelijk dat dit percentage hoger ligt dan bij auto's in privébezit. In de zakelijke leasemarkt is het percentage elektrisch al jaren in opmars en in 2024 volgens VNA 36%.

Van de deeltweewielers zijn geen cijfers over elektrificatie bekend.

Spreiding

Poolvoertuigen zijn over het hele land te vinden. In vergelijking met de andere categorieën die afhankelijk zijn van het openbaar toegankelijke aanbod van deelmobiliteit zijn poolvoertuigen een goede optie in zowel stedelijke als landelijke gebieden. Ze zijn onafhankelijk van de locatie van een organisatie. De enige voorwaarde voor poolvoertuigen is voldoende ruimte om de voertuigen te stallen.

8.8 Samenvatting

In deze verkenning van de zakelijke deelmobiliteitsmarkt onderscheiden we drie vormen: zakelijk gebruik van openbaar toegankelijke deelmobiliteit, MaaS (mobiliteitskaarten en -platforms) en besloten zakelijke deelmobiliteit in de vorm van poolvoertuigen en besloten vloten.

Bij zakelijk gebruik van openbaar toegankelijke deelmobiliteit gaat het om organisaties die rechtstreeks bij aanbieders deelauto's, deelfietsen, deelscooters of deel(bak)fietzen afnemen via zakelijke accounts of abonnementen. De kernpropositie is flexibiliteit zonder eigen wagenpark. Deelauto's vormen vaak een 'flexibele schil' voor incidentele of langere ritten, terwijl deelfietsen en deelscooters vooral waardevol zijn voor korte stedelijke ritten en de last-mile vanaf het ov. Bakfietzen bieden daarnaast een alternatief voor stadslogistiek of ritten in (milieu)zones. De contractvormen lijken op die in de consumentenmarkt: betalen naar gebruik met een verzamel factuur, of bundels/abonnementen met een vaste component en lagere gebruikstarieven. In omvang is dit segment beperkt maar relevant: van het totale openbare aanbod van ruim 46.000 deelvoertuigen in 2025 is ongeveer 12.000 voertuigen toe te rekenen aan aanbieders met een expliciete zakelijke propositie. Het aantal organisaties dat hiervan gebruikmaakt wordt geschat op circa 7.000. Het gebruik laat een duidelijk verschil zien met niet-zakelijke ritten: deelaautoritten zijn naar schatting circa 70% langer dan niet-zakelijke ritten. In gebruikersonderzoek geeft 21% aan de deelauto zakelijk te gebruiken (11% woon-werk), terwijl de deelfiets juist veel woon-werk en zakelijk combineert (36% woon-werk, 31% zakelijk).

MaaS draait om één kanaal (app/kaart) waarmee werkgevers en werknemers meerdere modaliteiten kunnen plannen en afrekenen, inclusief ov en vaak ook openbaar toegankelijke

deelmobiliteit. De propositie ligt minder in 'goedkoper rijden' en meer in ontzorging: beleid, administratie, rapportage en grip op mobiliteitsbudgetten. Organisaties betalen daarbij doorgaans een platform-fee per actieve medewerker (en soms per transactie), terwijl ritkosten meestal een-op-een worden doorgezet. Volumekortingen zoals bij directe contracten zijn daarom niet vanzelfsprekend. De schaal is groot: meer dan duizend organisaties gebruiken MaaS/mobiliteitskaarten. Samen gaat het om circa 1,5 miljoen werknemers en zzp'ers die toegang hebben tot MaaS. Op basis van gegevens van aanbieders is bij de OV-fiets ongeveer 90% van de gebruikers geautoriseerd om de OV-fiets te gebruiken en maakt ongeveer 15% hier ook actief gebruik van. Voor de openbaar toegankelijke deelauto is dit ongeveer 1% dat geautoriseerd is en er gebruik van maakt. De werknemers die toegang hebben tot openbaar toegankelijke deelauto's maken hier dan ook bijna allemaal gebruik van. Voor de deeltweewielers (exclusief OV-fiets) is dit nihil. Bij gebrek aan harde cijfers schatten we op basis van beschikbare inzichten in dat ongeveer 225.000 werknemers via MaaS-oplossingen zakelijk gebruikmaken van de OV-fiets, en 15.000 werknemers van openbaar toegankelijke deelmobiliteit.

Besloten zakelijke deelmobiliteit omvat poolauto's en andere voertuigen die exclusief voor één organisatie (of besloten samenwerking) beschikbaar zijn. Hier draait de waardepropositie om beschikbaarheidsgarantie en vloottimalisatie, waarbij het vooral interessant wordt bij regelmatig maar niet continu gebruik (bijvoorbeeld 5.000 tot 15.000 km per jaar). De markt is qua aantallen aanzienlijk: naar schatting zijn er 35.000 tot 40.000 poolauto's. In een werkgeversenquête onder organisaties met meer dan 100 werknemers geeft 34% aan poolauto's te hebben.

De vergelijking laat zien dat openbaar zakelijk gebruik het meest afhankelijk is van lokaal aanbod en vooral flexibiliteit biedt, MaaS fungeert als regie- en beheersschil bovenop datzelfde aanbod (met name interessant voor beleid en rapportage, waaronder WPM), en besloten vloten vullen het gat waar beschikbaarheid en voorspelbaarheid belangrijker zijn dan maximale flexibiliteit. De relatie met de consumentenmarkt is daarbij direct: twee van de drie vormen bouwen op de openbare vloot. De Staat van de deelmobiliteit 2025 laat zien dat die markt in 2025 verder groeit naar ruim 46.000 voertuigen en bovendien onder toename van het aantal gemeenten met deelauto's (spreidingsgroei). Dat vergroot de zakelijke toepasbaarheid buiten de grootste steden. Omgekeerd kan zakelijk gebruik de consumentenmarkt versterken doordat medewerkers via werk vertrouwd raken met deelmobiliteit, terwijl verschillen in tijdspatroom (zakelijk doordeweeks overdag, privé vaker 's avonds en in het weekend) benuttingskansen creëren. Al spelen fiscale drempels hierbij een remmende rol.

9 Een blik in de toekomst

Na jaren van explosieve groei in de deelmobiliteitsmarkt was er in 2024 voor het eerst een lichte daling zichtbaar in het totale aantal deelvoertuigen. Daarom zagen we in de vorige Staat van de deelmobiliteit parallellen met de Gartner Hype Cycle voor opkomende technologieën, waarbij de deelmobiliteitsmarkt een fase van stabilisatie of lichte krimp in zou gaan.

Het aantal deelauto's is in 2025 gegroeid met 15%. Nemen we de P2P-deelauto's met sleuteloverdracht mee die meer dan 10 keer per jaar gebruikt worden dan stijgt dat percentage naar 26%. Ook is het aantal gemeenten met een deelauto fors gestegen en hebben meer mensen toegang tot een deelauto. Gezien de ambitieuze groeiplannen van deelauto aanbieders wordt voor 2026 een verdere stijging verwacht.

Zoals beschreven bij de algemene trends en ontwikkelingen was 2025 het jaar van de eerste grote regionale concessies (Utrecht en Eindhoven). Door overheidsmiddelen beschikbaar te stellen wordt deelmobiliteit betaalbaarder voor de gebruiker, en ontstaat er een andere business case voor aanbieders. Naar verwachting zullen deze concessies/aanbestedingen verder opschalen in 2026 wat zou resulteren in een verdere groei van het aantal deeltweewielers.

Het aantal deelfietsen is ook gestegen ten opzichte van 2024 door een stijging bij zowel OV-fiets als bij de andere deelfietsaanbieders. Na het meetmoment in september 2025 was een verdere groei in het aantal deelfietsen te zien, voornamelijk door een sterke stijging bij onder andere Donkey Republic en Lime. Door de verwachte (regionale) concessies/aanbestedingen mag in 2026 een verdere groei worden verwacht. Tegelijkertijd waren er in 2025 vier aanbieders die zijn gestopt met het aanbieden van deelfietsen in Nederland. Daarmee volgt de deelfietsmarkt de theorie van de Hype Cycle dat de markt stabiel en volwassener wordt, wat goed is voor het vertrouwen bij stakeholders (zoals overheden) om te blijven investeren in deelmobiliteit. Een andere ontwikkeling die duidt op verdere groei en volwassenheid is de verwachte beursgang van Lime in 2026.

Bij de deelscooter was er in september 2025 na een paar jaar van forse dalingen een voorzichtige jaar-op-jaar stijging zien. Wel liet Felyx na het meetmoment een terugtrekkende beweging zien uit enkele Nederlandse steden, wat invloed zal hebben op het meetmoment voor de 2026-editie van dit rapport.

De deelbakfietsmarkt liet tussen de meetmoment in 2024 en 2025 een forse daling zien, maar in het kalenderjaar 2025 is er wel een stijging geweest. Gezien de plannen van de bestaande deelbakfietsaanbieders en nieuwe initiatieven is een stijging voor 2026 aannemelijk.

Er is veel aandacht, ook vanuit het Rijk, voor deelmobiliteit bij gebiedsontwikkeling. Hiermee kan de woningbouw-opgave in zowel kleine als grote gemeenten de komende jaren een stimulans geven aan het gebruik en aanbod van deelmobiliteit. Daarnaast is er aanzienlijke potentie voor V2G-deelauto's in het kader van het terugdringen van netcongestie. Naast bovengenoemde ontwikkelingen blijft deelmobiliteit een belangrijke aanvulling op het openbaar vervoer.

Voor de publicatie van dit rapport hebben verschillende partijen aangegeven ambitieuze groeiplannen te hebben. Zo liet GreenWheels weten te willen doorgroeien naar 4.000 deelauto's in meer dan 200 gemeenten. MyWheels zal in 2026 vol inzetten op een verdere uitbreiding van de vloot V2G-deelauto's. Naast groeien in aantallen verbreden sommige grote partijen ook hun aanbod naar nieuwe soorten deelvervoer. Met deze ontwikkelingen lijkt een verdere stijging in de komende jaren van het aantal deelvoertuigen aannemelijk.

Voor de Staat van de deelmobiliteit zullen komende jaren steeds meer inzichten in aanbod en gebruikerstrends beschikbaar komen. Deze editie van de Staat van de deelmobiliteit bevat voor het eerst data en analyses van zakelijke gebruikers en een kijkje over de grens. De verrijking van data zal zich doorzetten, waardoor de Staat van de deelmobiliteit zich blijft ontwikkelen en steeds beter inzicht geeft in het aanbod en gebruik van deelmobiliteit in Nederland.

10 Verantwoording

De data uit dit rapport zijn afkomstig van deelaanbieders zelf, het Dashboard deelmobiliteit, het Dashboard Landelijk gebruikersonderzoek, en waar nodig vanuit de app of website van de betreffende aanbieder.

Voor het aanbod is in zowel 2022, 2023, 2024 als 2025 de peildatum 15 september om 3 uur 's nachts genomen. Voor de verhuringendata van deeltweewielers is de maand september genomen, in overeenstemming met het meetmoment van het aanbod. September is als maand gekozen omdat dit buiten de vakanties valt en alle data handmatig verzameld wordt om het rapport in het begin van het jaar te kunnen publiceren.

De deelaanbieders die meegenomen zijn in dit rapport hebben allen mee kunnen kijken naar de cijfers en duiding hiervan. Naast de schriftelijke opmerkingen, is de input uit de deelaanbieder-sessie van 8 januari 2026 verwerkt in het rapport.

Het rapport is samengesteld door Advier in opdracht van het CROW en Natuurlijk!Deelmobiliteit.

Bij vragen of opmerkingen kunt u contact opnemen met CROW.

Colofon

Staat van de deelmobiliteit 2025 –
Ontwikkeling naar een volwassen markt zet door

[uitgave](#)

CROW, Ede

[artikelnummer](#)

K-D337

[tekst](#)

Arne Brugman, Advier
Jarco Vianen, Advier
Natuurlijk!Deelmobiliteit

[eindredactie](#)

Constant Stroecken, CROW
Eric de Kievit, CROW

[fotografie](#)

Otto van Boggelen

[vormgeving](#)

Inpladi bv, Cuijk

[productie](#)

CROW

Deze uitgave is (mede) mogelijk gemaakt door een bijdrage uit het KpVV-programma. Dit programma ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis op het gebied van mobiliteit en wordt gefinancierd door de vervoerregio's en de provincies.



provincie Drenthe



provinsje fryslân
provincie fryslân

provincie
Gelderland



provincie limburg

Provincie Noord-Brabant



PROVINCIE UTRECHT



