



Rijksdienst voor Ondernemend
Nederland

Monitor Doelgroepenvervoer 2025

Een onderzoek naar Zero Emissie Doelgroepenvervoer in Nederland



>> Duurzaam, Agrarisch, Innovatief
en Internationaal ondernemen



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Rijksdienst voor Ondernemend
Nederland

Uitgebracht door: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)

Opdrachtgever: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Medemogelijk gemaakt door: Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland (VDVN)

Bij vragen: Elektrischrijden@rvo.nl

Publicatiedatum: september 2025

Inhoud

Samenvatting	5
1. Aanleiding en onderzoeksscope	7
1.1 Onderzoeksgroep	7
1.2 Steekproef versus totale populatie	7
1.3 Leeswijzer	8
2. Resultaten en analyse	9
2.1 Hoofdfiguren voor beantwoording hoofdvraag	9
2.1.1 Aandeel ZE van de steekproef	9
2.1.2 Aandeel ZE ten opzichte van 2023 en 2024	10
2.1.3 Aandrijflijnen	10
2.2 Verklarende doorsnedes voor groei aandeel ZE	11
2.2.1 Bouwjaar van voertuigen als bewijs voor toegenomen percentage ZE	11
2.2.2 Soort vervoer 2025 t.o.v. 2023 en 2024	12
2.2.3 Type voertuig	13
2.2.4 Beschikbaarheid	13
2.3 Regionale en bovenregionale vergelijking	16
2.3.1 Aandeel ZE voertuigen en km's per regio	16
2.3.2 Bovenregionaal doelgroepenvervoer Valys	17
2.3.3 De toekomst van doelgroepenvervoer	17
3. Conclusie en vervolg	18
3.1 Stijging van ZE	18
3.2 Regionaal en bovenregionaal beeld	18
3.3 Verwachting in de toekomst	18
3.4 Vervolg	18
4. Beperkingen en aanbevelingen	19
4.1 Steekproef	19
4.2 Kentekendata	19
4.3 Aantal voertuigen en aantal kilometers	19
5. Onderzoeksmethode	20
5.1 Dataverzameling	20
5.2 Berekening totale populatie	20
5.3 Aantallen voertuigen en aantal gereden kilometers	20
5.4 Peilmoment	21
6. Afkortingen en definities	22
6.1 Doelgroepenvervoer: definitie en operationalisering	22
6.2 Zero Emissie	22
6.3 Soort vervoer	22
6.4 Type voertuig	22

7. Bijlagen	24
7.1 Landkaarten	24
7.2 Gedeelde gegevens per opdrachtgever	27
7.2.1 Gemeente Amsterdam	27
7.2.3 Avan	27
7.2.4 Vervoersregio Groningen-Drenthe	27
7.2.5 Mobiliteitsbureau Jobinder	27
7.2.6 PlusOV	27
7.2.7 Gemeente Utrecht	27
7.2.8 Regiorijder	27
7.2.9 Holland Rijnland	27
7.2.10 Rogplus	27
7.2.11 Stroomlijn	27
7.2.12 VervoerGV	27
7.2.13 Regio Rivierenland	27
7.2.14 Omnibuzz	27
7.2.15 ZOOV	27
7.2.16 Valys	27
7.2.17 Regiotaxi Noordoost Brabant	27
7.2.18 Twente	27
7.2.19 Taxibus	28
7.2.20 SWVO	28
7.2.21 Regiotaxi Utrecht, Provincie Flevoland, Haaglanden	28
7.3 Invulformulier opdrachtgevers	28
7.4 Tabellen bij grafieken	28

Samenvatting

Op initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland (VDVN) en de doelgroepenvervoerbranche is de doelstelling geformuleerd om te streven naar 100% Zero Emissie (ZE) doelgroepenvervoer in 2025. Partijen hebben zich gecommitteerd aan deze doelstelling door het Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer (BAZED) uit 2018 te ondertekenen.

Om de voortgang van deze doelstelling te volgen is voor het derde jaar op rij een monitor uitgevoerd door RVO. Hierin wordt aan de hand van aangeleverde data bepaald hoe groot het aandeel ZE voertuigen binnen gemeentelijk doelgroepenvervoer is. De hoofdvraag die in deze monitor centraal staat is:

‘Wat is het aandeel ZE voertuigen binnen doelgroepenvervoer?’

Er is data ontvangen over 207 gemeenten. Een berekende schatting van de grootte van het doelgroepenvervoer in Nederland komt uit op 17.233 voertuigen. Daarvan zijn 7.755 voertuigen naar schatting ZE.

De belangrijkste resultaten uit de monitor zijn verder:

1. Het percentage ZE voertuigen binnen doelgroepenvervoer is 45% en het aandeel ZE gereden kilometers is 51%. Daarmee is het aandeel ZE voertuigen gegroeid met 12 procentpunt ten opzichte van de monitor uit 2024.
2. Het aandeel ZE voertuigen per vervoerssoort is gestegen naar 54% voor vraagafhankelijk vervoer en 39% voor routegebonden vervoer.
3. Gekeken naar de voertuigtypen valt op dat de percentages tussen de personenauto, personenbus en rolstoelbus verschillen. 70% van de personenauto's zijn ZE, terwijl dit bij de personenbus 54% is en bij de rolstoelbus zelfs maar 12%.

De volgende zaken vielen daarnaast op:

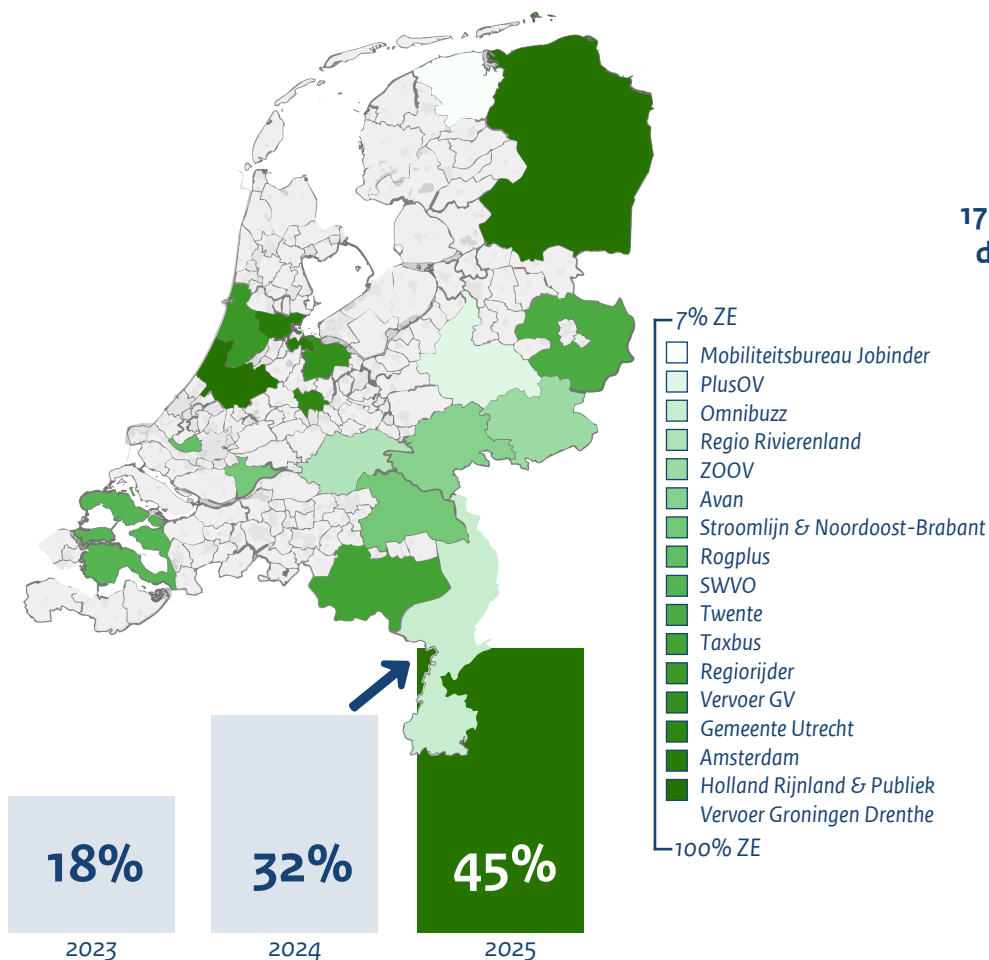
- De ingroei van ZE rolstoelbussen blijft achter ten opzichte van de andere voertuigtypen, maar het percentage ZE is wel bijna verdubbeld ten opzichte van vorig jaar.
- Ondanks dat de personenauto het grootste aandeel ZE heeft, is het aandeel ZE het afgelopen jaar het hardst gestegen bij de personenbus.
- Dit jaar zijn er voor het eerst regio's die 100% ZE rijden. Dat betekent dat zij de doelstellingen die in BAZED staan binnen de afgesproken tijd hebben gehaald.

Deze monitor wordt jaarlijks herhaald. De voorbereiding van de volgende monitor zal naar verwachting in maart/april 2026 starten.

In de factsheet op de volgende pagina staan de belangrijkste inzichten beknopt weergegeven. Deze factsheet is ontwikkeld om in hoofdlijnen inzicht te geven in de inzet van ZE voertuigen in het doelgroepenvervoer.

Factsheet over Zero Emissie (ZE) doelgroepenvervoer 2025 | Q1

Op weg naar 100% ZE doelgroepenvervoer in Nederland



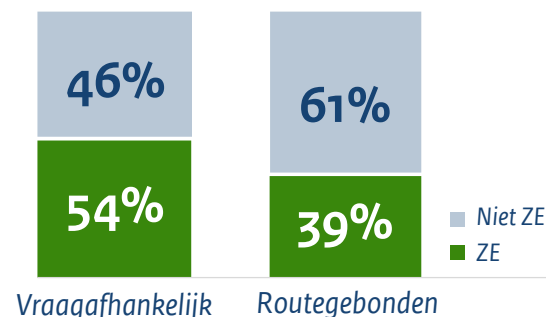
ZE voertuigen in 2023, 2024 en 2025

Stijging komt met name door een toename van ZE personenauto's en -bussen.



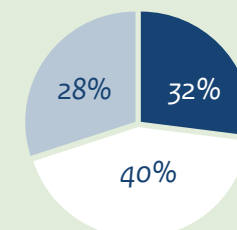
17.223 voertuigen in het gemeentelijk doelgroepenvervoer in Nederland*

*Landelijke schatting o.b.v. steekproef



Percentage ZE voertuigen per soort vervoer

Doelgroepenvervoer in Nederland



Aandeel per type voertuig in het doelgroepenvervoer

■ Personenauto ■ Rolstoelbus
■ Personenbus

Percentage ZE voertuigen van bovenregionaal vervoer

Gebaseerd op cijfers van Valys

ZE **21%** Niet ZE **79%**

Percentage ZE voertuigen per type voertuig

Personenauto **74%**

Personenbus **54%**

Rolstoelbus **12%**

1. Aanleiding en onderzoeksscope

In verband met de gestelde klimaatdoelstellingen van Nederland verduurzaamt de Nederlandse mobiliteitssector zich in rap tempo. Het is van belang dat ook het doelgroepenvervoer hierin mee verandert en daarmee overstapt op 100% ZE voertuigen. Sinds 2018 committeren gemeenten, marktpartijen en andere organisaties uit de sector zich aan de doelstelling 100% Zero Emissie (ZE) doelgroepenvervoer in 2025 door ondertekening van het Bestuursakkoord¹ en Convenant² Zero Emissie Doelgroepenvervoer (BAZED). Ondanks dat het convenant formeel dit jaar is afgelopen, blijft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) samenwerken met de VDVN en ondersteunen waar nodig. De klimaatdoelen zijn onverminderd van kracht, en gezamenlijke inzet blijft noodzakelijk om de transitie naar 100% ZE doelgroepenvervoer te realiseren. Een voorbeeld hiervan is de verruiming van gewichtseisen voor rolstoelbussen. Daarnaast blijft kennisdeling belangrijk.

Om de voortgang naar ZE doelgroepenvervoer inzichtelijk te maken heeft de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) in opdracht van IenW deze monitor uitgevoerd. Deze monitor moet eraan bijdragen meer inzicht te geven in de ontwikkeling van ZE voertuigen binnen doelgroepenvervoer. In deze monitor staat de volgende hoofdvraag centraal:

‘Wat is het aandeel ZE voertuigen binnen doelgroepenvervoer?’

Dit is een jaarlijkse monitor. In 2023 is deze voor het eerst uitgevoerd en in 2024 en 2025 is deze herhaald. Voor deze editie is data opgevraagd over het eerste kwartaal van 2025. Er wordt nauw samengewerkt met de Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland (VDVN) om data te verzamelen en inzichten te verspreiden.

1.1 Onderzoeksgroep

De data zijn verzameld door gebruik te maken van het netwerk van de VDVN. Via het netwerk van deze vereniging hebben 21 opdrachtgevers (inclusief Transvision die het Valys vervoer uitvoert) data aangeleverd over 207 gemeenten uit alle 12 provincies. Dit is ten opzichte van de vorige monitor een groei van 25 gemeenten.

Van de 207 gemeenten zijn van 151 gemeenten kentekendata verzameld. Van 56 gemeenten is geen kentekendata bekend. Over deze laatste groep kunnen alleen beperkte analyses worden gedaan, want data zonder kentekens zijn beperkt. Voertuiggegevens zonder kentekens kunnen niet gekoppeld worden aan het RDW-kentekenregister. Hierdoor is voor deze voertuigen niet herleidbaar met welke aandrijflijn (diesel, benzine, CNG, e.a.) gereden wordt en wat het bouwjaar van het voertuig is.

Onderstaande tabel geeft beknopt weer van hoeveel gemeenten we welke gegevens hebben ontvangen. De voertuigen ingezet voor bovenregionaal vervoer door Valys zijn hierin buiten beschouwing gelaten.

Tabel 1: Ontvangen gegevens van steekproef

Gegevens	Kentekens
Aantal kentekens excl. Valys	5.765 kentekens
Aantal kentekens incl. Valys	8.965 kentekens
Aantal voertuigen	7.062 voertuigen
Aantal kilometers	23.580.852 km's

Ondanks dat er meer gemeenten vertegenwoordigd zijn in de monitor van dit jaar ten opzichte van de monitor van 2023 is het aantal voertuigen bijna 800 lager dan in de monitor van 2024. Een verklaring is dat minder gemeenten zowel de aantallen voor vraagafhankelijk als routegebonden vervoer hebben aangeleverd. Ook het aantal kilometers is hierdoor lager.

1.2 Steekproef versus totale populatie

Van 207 gemeenten van de 342 gemeenten in Nederland is data ontvangen, maar niet van alle gemeenten is het aantal voertuigen ontvangen. Van de 207 gemeenten hebben 151 gemeenten in totaal over 5.765 unieke voertuigen data aangeleverd die we hebben meegenomen voor de inschatting van de totale populatie. Een berekende schatting van de grootte van het doelgroepenvervoer in Nederland is op basis van onze huidige steekproef als volgt:

Totaal aantal voertuigen voor doelgroepenvervoer in Nederland:

17.223, waarvan 7.755 ZE

Dit is een afwijking van 7 procentpunt ten opzichte van de schatting van vorig jaar (eerste kwartaal van 2024). De afwijking kan mede verklaard worden, doordat het aantal gemeenten dat in deze editie is meegenomen lager is (44% van het totaal aantal gemeenten in Nederland, terwijl dit vorig jaar 53% was). De uitwerking van de berekening is te vinden in het methodologisch [hoofdstuk 5](#).

¹ [bestuursakkoordzed1n0kt2018.pdf.aspx \(crow.nl\)](#).

² [convenantzed1n0kt2018_1.pdf.aspx \(crow.nl\)](#).

1.3 Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk is de kern van het rapport. Hier worden de resultaten en analyse behandeld en deze wordt opgevolgd door het hoofdstuk met de conclusie. De hoofdstukken daarna omvatten de beperkingen ([hoofdstuk 4](#)), de onderzoeksmethode ([hoofdstuk 5](#)) en de definities ([hoofdstuk 6](#)) van dit onderzoek. Deze hoofdstukken zijn met name relevant wanneer de lezer meer in detail wil weten hoe deze monitor is uitgevoerd en welke afbakeningen zijn gekozen.

2. Resultaten en analyse

Op basis van de resultaten die in de figuren zijn weergegeven is de huidige stand van zaken in het doelgroepenvervoer geanalyseerd. In de eerste paragraaf (2.1) zijn de hoofdfiguren weergegeven die antwoord geven op de hoofdvraag. In de paragrafen daarna (2.2 en 2.3) worden verdiepende analyses gedaan onder andere over type vervoer en voertuigen, bouwjaren, merk-modellen en een vergelijking van regionaal versus bovenregionaal vervoer.

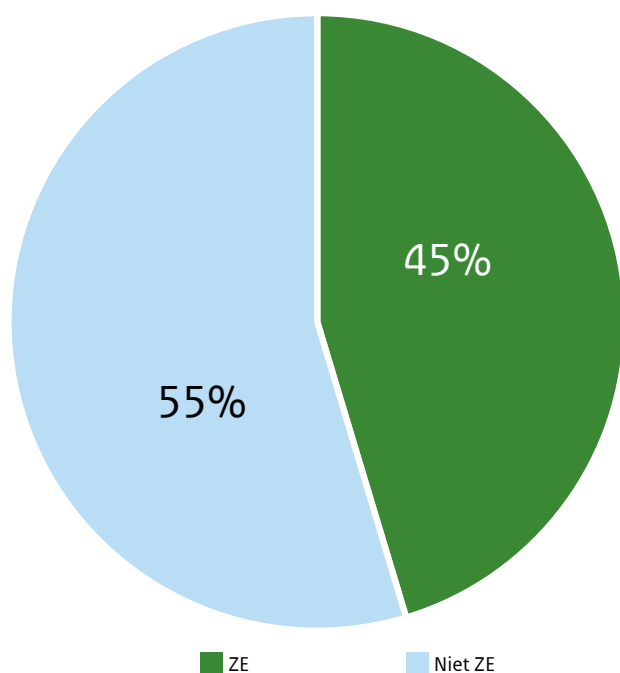
2.1 Hoofdfiguren voor beantwoording hoofdvraag

Wat is het aandeel ZE in het doelgroepenvervoer? En hoe staan deze cijfers ten opzichte van de monitor 2023 en 2024? In Figuur 1 en Figuur 2 is respectievelijk gekeken naar het aandeel ZE voertuigen en het aandeel ZE gereden kilometers in het eerste kwartaal van 2025. In Figuur 3 is het aandeel ZE voertuigen van 2025 afgezet tegen 2023 en 2024 en de groei weergegeven. In Figuur 5 wordt deze paragraaf afgesloten met een doorsnede van aandrijflijnen. Op basis hiervan is een onderscheid gemaakt tussen ZE en niet ZE.

2.1.1 Aandeel ZE van de steekproef

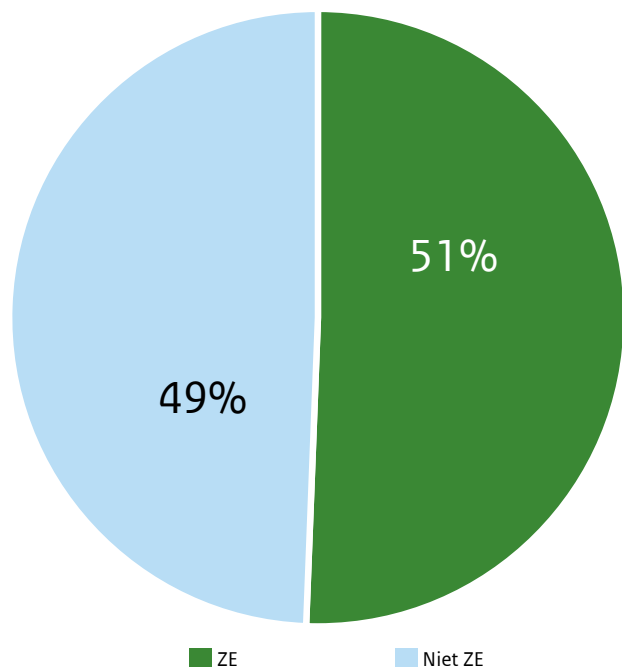
Figuur 1 geeft het aandeel ZE voertuigen weer van het totaal aantal voertuigen van de steekproef. In totaal zijn 2.917 voertuigen van de 5.984 voertuigen ZE. Dat komt neer op 45% van de totale steekproef.

Figuur 1: Aandeel ZE voertuigen op basis van het totaal aantal voertuigen [N= 151 gemeenten].



Figuur 2 geeft het aandeel km's dat ZE gereden is weer ten opzichte van het totaal aantal gereden km's van de steekproef. In totaal is er ruim 20 miljoen km gereden, waarvan 51% met een ZE voertuig. Wat opvalt is dat het aandeel ZE gereden kilometers iets hoger is dan het aandeel voertuigen. ZE voertuigen worden dus relatief vaker ingezet en maken meer kilometers dan niet ZE-voertuigen.

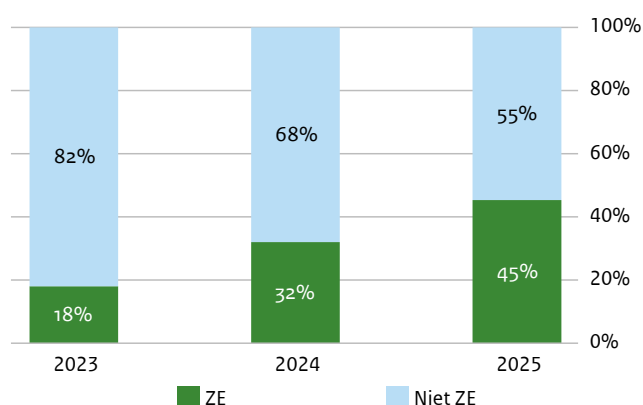
Figuur 2: Aandeel ZE km's op basis van het totaal aantal km's. [N=148 gemeenten]



2.1.2 Aandeel ZE ten opzichte van 2023 en 2024

In Figuur 3 is het aandeel ZE voertuigen van het eerste kwartaal van 2025 naast het aandeel uit de monitor van 2024 en 2023 gezet. In de monitor van 2023 was het aandeel ZE nog 18%, en in 2024 is dat bijna verdubbeld naar 32%. Ten opzichte van 2024 is het aandeel ZE met 12 procentpunt gestegen naar 45%.

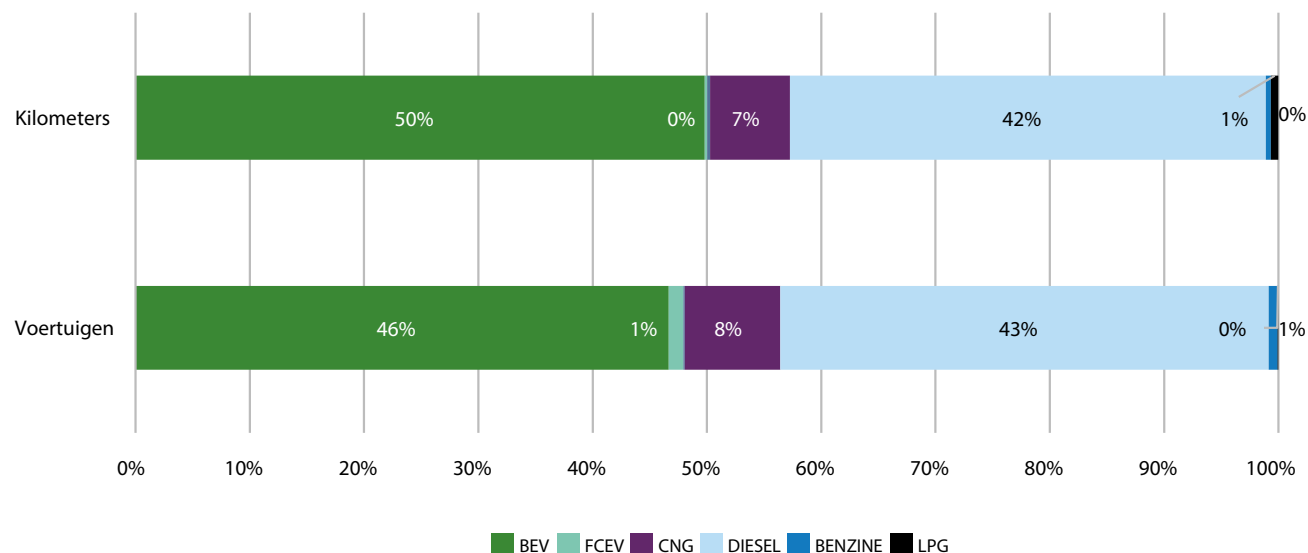
Figuur 3: Aandeel ZE voertuigen 2023 en 2024 t.o.v. 2025. O.b.v. Monitor
Doelgroepenvervoer 2023&2024, RVO. [N 2023= 165 gemeenten;
N 2024= 164 gemeenten; N 2025= 151 gemeenten]



2.1.3 Aandrijfliijnen

In onderstaande grafiek (Figuur 5) is gekeken naar de aandrijfliijnen van de voertuigen en voertuigkilometers. Het valt op dat de aandrijfliijnen nauwelijks verschillen als wordt gekeken naar voertuigen ten opzichte van voertuigkilometers. Het grootste verschil is 4 procentpunt bij BEV voertuigen. Voertuigen met een BEV-aandrijfliijn rijden dus iets meer kilometers ten opzichte van de andere aandrijfliijnen.

Figuur 4: Aandeel ingezette voertuigen en gereden km's per aandrijfliijn.
[N aantal voertuigen= 136 gemeenten; N km's=148 gemeenten]



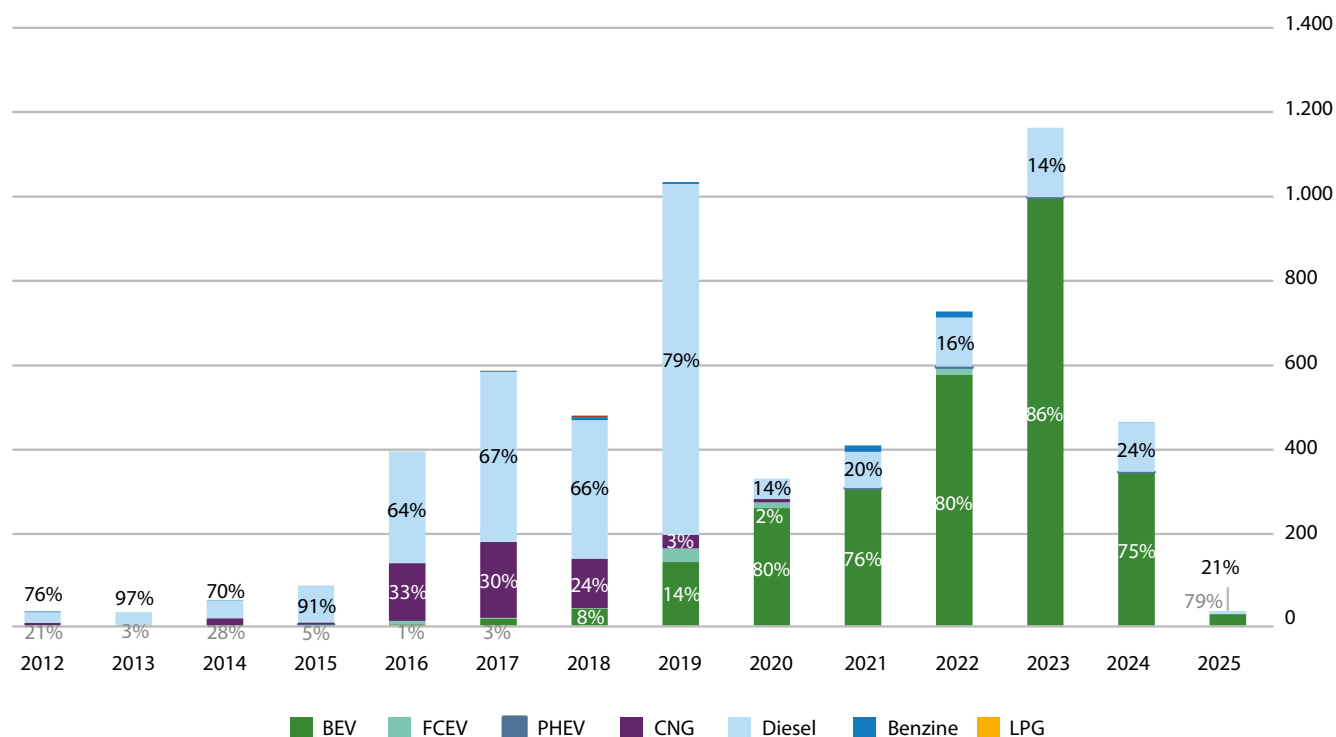
2.2 Verklarende doorsnedes voor groei aandeel ZE

In deze paragraaf is aan de hand van doorsnedes onderzocht welke typen voertuigen hebben bijgedragen aan het toegenomen aandeel ZE en welke typen nog achterblijven.

2.2.1 Bouwjaar van voertuigen als bewijs voor toegenomen percentage ZE

In Figuur 5 is gekeken naar aandrijfliijnen per bouwjaar van de voertuigen. Deze figuur bevestigt dat de instroom van ZE voertuigen in recente jaren is geweest. Meer dan de helft van de voertuigen uit de steekproef is 5 jaar of jonger en maar 3% van de voertuigen is ouder dan 10 jaar. Bouwjaren voor 2012 zijn daarom voor de leesbaarheid van de figuur weggelaten. In 2019 komt daarnaast een groot aantal dieselveertuigen het wagenpark in. De afschaffing van Belasting van personenauto's en motorrijwielen gold na dit jaar niet meer. Hierdoor hebben vervoerders waarschijnlijk op de valreep dieselveertuigen ingeslagen. De instroom van het aantal CNG voertuigen is sinds 2021 geslonken naar nul. Omdat voor 2025 alleen Q1 is meegenomen in de analyse, is deze relatief klein in de grafiek.

Figuur 5: Aandrijfliijn voertuigen per bouwjaar.

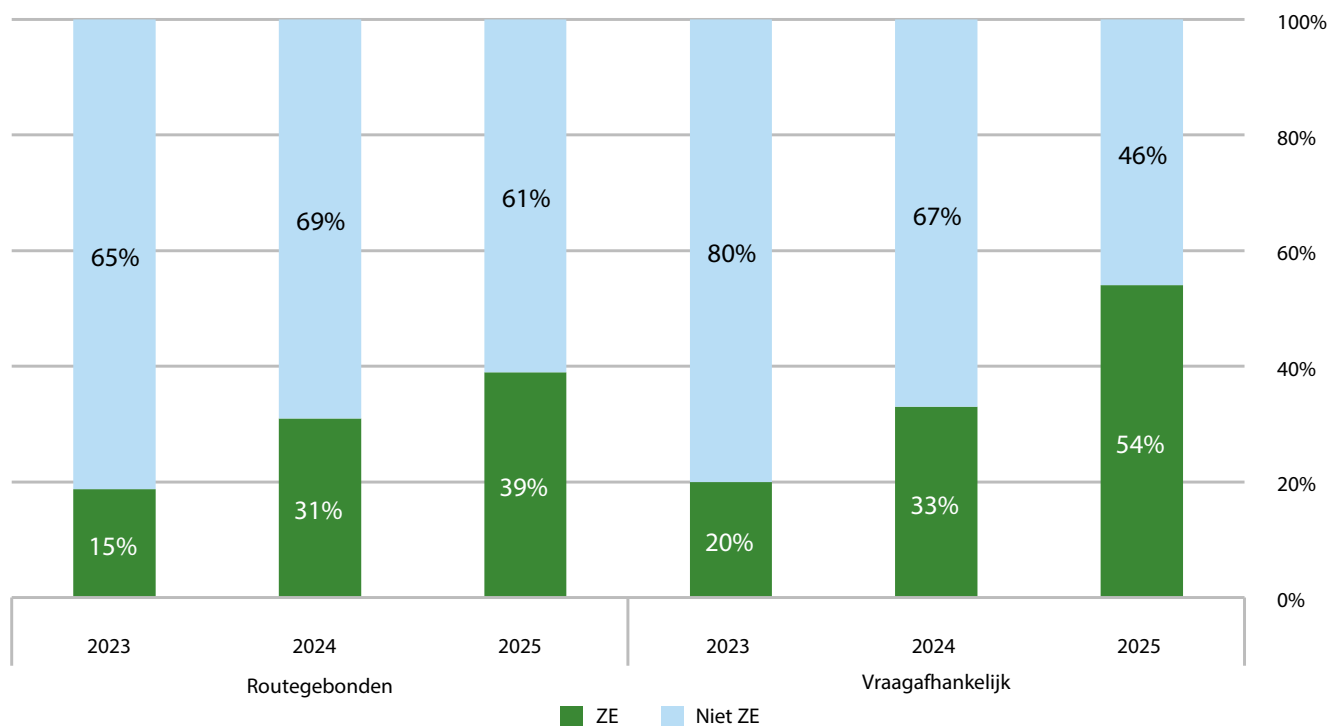


2.2.2 Soort vervoer 2025 t.o.v. 2023 en 2024

In totaal zijn in 2025 3.472 voertuigen gebruikt voor vraagafhankelijk vervoer en 3.564 voor routegebonden vervoer. Vergeleken met vorig jaar is een opvallende verschuiving te zien

in Figuur 6. In 2024 was het aandeel ZE nog bijna gelijk, terwijl in 2025 het aandeel ZE binnen vraagafhankelijk vervoer meer is toegenomen dan in het routegebonden vervoer.

Figuur 6: Vraagafhankelijk en routegebonden vervoer in aandeel voertuigen 2023 t.o.v. 2024. [N 2023= 165 gemeenten; N 2024= 150 gemeenten; N 2025= 151 gemeenten]

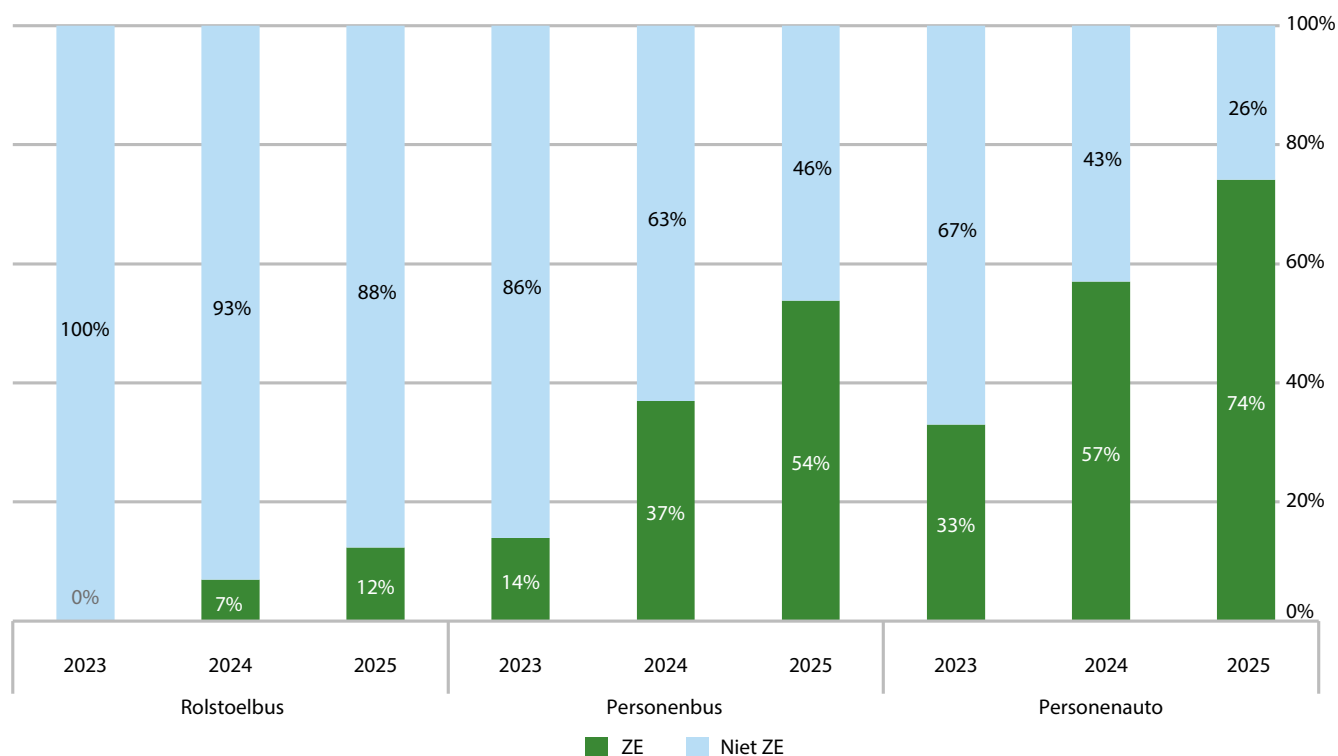


2.2.3 Type voertuig

In figuur 7 is gekeken naar de drie typen voertuigen die voorkomen in het doelgroepenvervoer. Een vergelijking met eerdere jaren laat zien dat met name een stijging van elektrische personenauto's

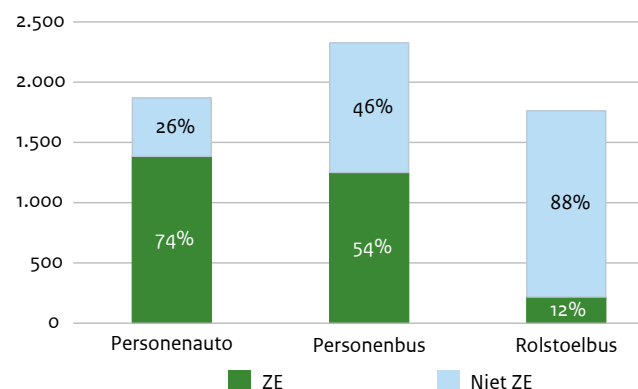
(van 33% naar 74% BEV) en personenbussen (14% naar 54% BEV) is te zien. De rolstoelbus blijft achter, maar laat wel een kleine groei zien in de afgelopen jaren (van 0% naar 12%).

Figuur 7: Verhouding ZE voertuigen en niet-ZE voertuigen per type voertuig over de jaren heen. [N 2023=138 gemeenten; N 2024=152 gemeenten; N= 136 gemeenten]



In figuur 8 is ingezoomd op het type voertuig in 2025 en de absolute aantallen van de verschillende type voertuigen naast elkaar gezet. Ondanks dat de personenauto de hoogste ZE percentages heeft zijn er in absolute aantallen bijna net zoveel ZE personenbussen gebruikt als ZE personenauto's.

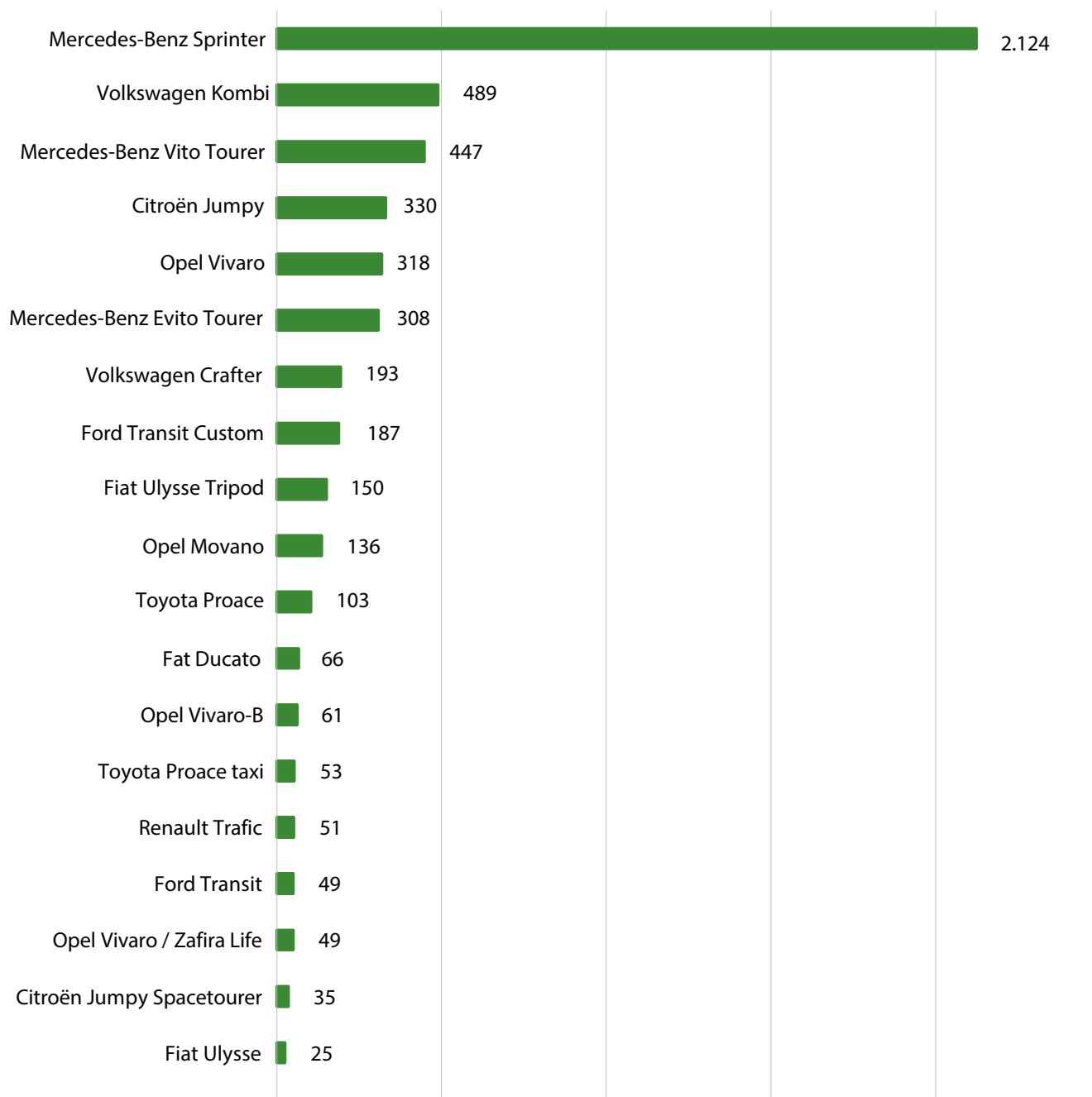
Figuur 8: Verhouding ZE voertuigen en niet-ZE voertuigen per type voertuig in 2025.



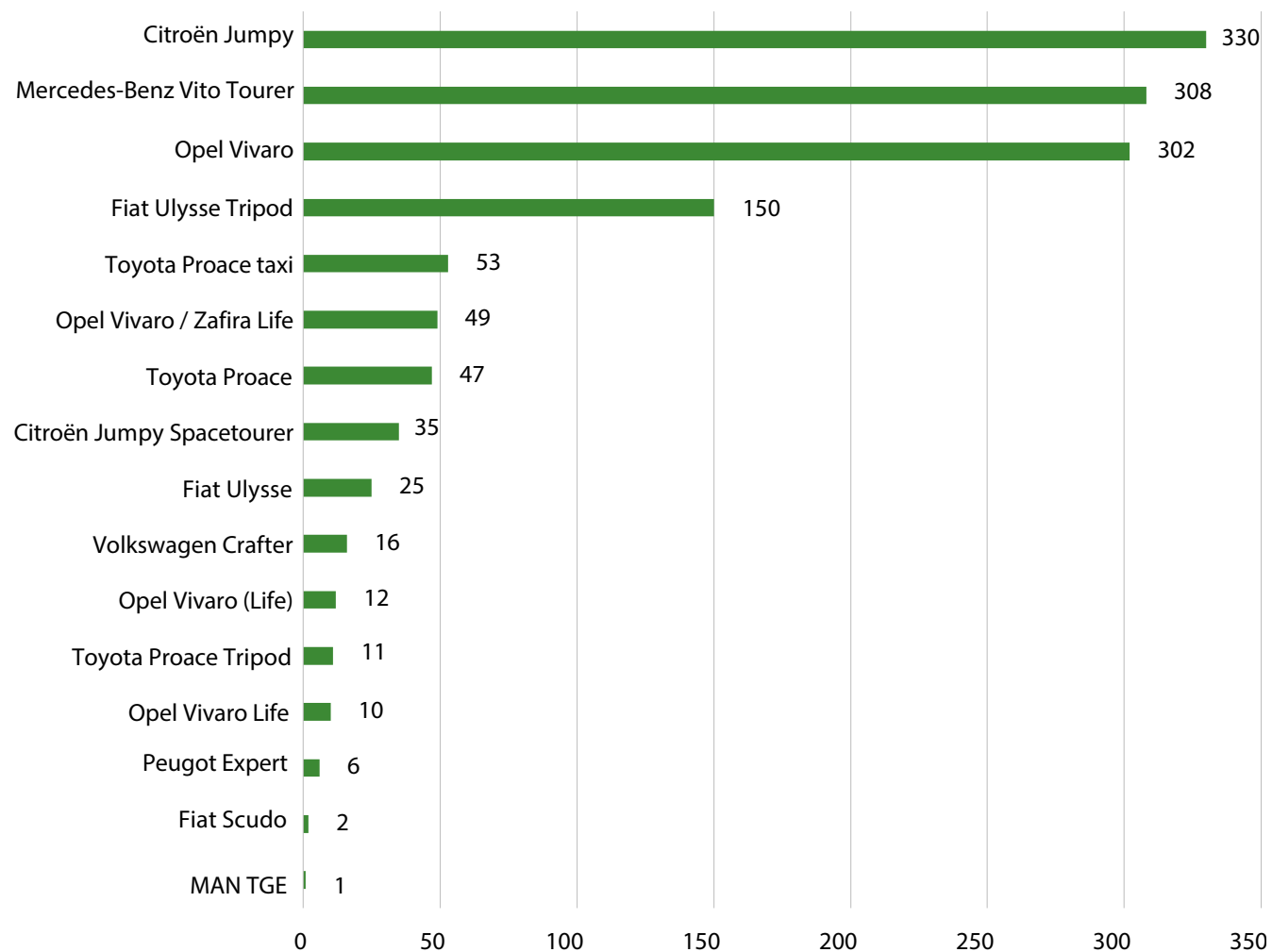
2.2.4 Beschikbaarheid

Vanuit de sector wordt aangegeven dat één van de knelpunten in de weg naar 100% ZE doelgroepenvervoer het aanbod ZE rolstoelbussen is. In onderstaande twee figuren is het totale aanbod (figuur 9) en het aanbod BEV rolstoelbussen (figuur 10) weergegeven. Er is hierin alleen gekeken naar voertuigen met 9 zitplaatsen om een zo zuiver mogelijk beeld te presenteren. In de data kwamen geen FCEV-voertuigen (waterstof aandrijflijn) voor. Alleen rolstoeltoegankelijke voertuigen met 4 of 5 zitplaatsen hadden een FCEV-aandrijflijn. In totaal waren dit 76 voertuigen verdeelt over 3 merk-modellen, namelijk Hyundai Tucson, Hyundai Nexo en Toyota Mirai.

Figuur 9: Aanbod merk-modellen rolstoelbussen in het doelgroepenvervoer, bevat alle aandrijflijnen.



Figuur 10: Aanbod merk-modellen rolstoelbussen in het doelgroepenvervoer, alleen BEV aandrijflijn.



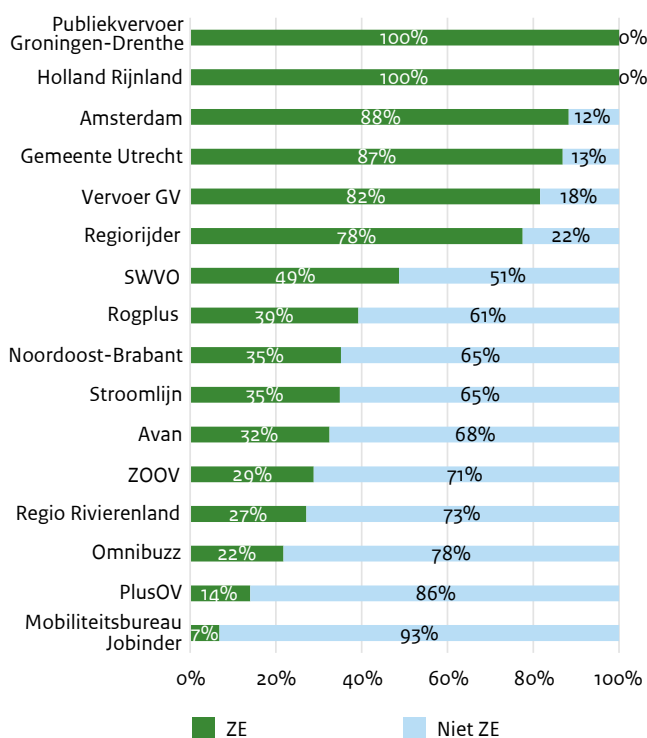
2.3 Regionale en bovenregionale vergelijking

In deze paragraaf is ingezoomd op zowel de regionale als bovenregionale de opdrachtgevers uit de steekproef. De inzichten op regionaal niveau zijn tevens visueel weergegeven op een landkaart.

2.3.1 Aandeel ZE voertuigen en km's per regio

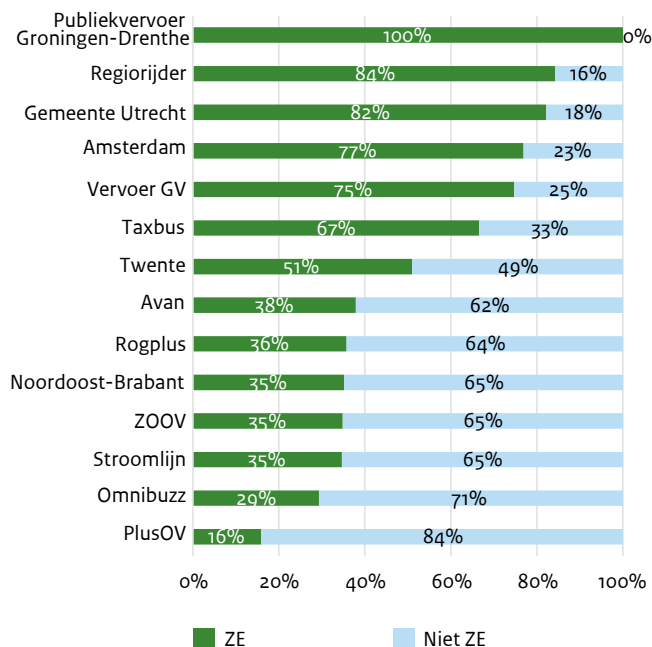
Het aandeel ZE voertuigen (Figuur 11) en km's (Figuur 12) per opdrachtgever loopt uiteen met een spreiding van 93% (7% t/m 100%). Bij het aandeel kilometers is die spreiding met 84% (16% t/m 100%) iets kleiner. Deze spreiding is te verklaren, doordat opdrachtgevers veelal een grote sprong maken wanneer er een nieuwe aanbesteding start. Voor opdrachtgevers die nu een relatief laag percentage ZE hebben is de kans aannemelijk dat zij na een volgende aanbesteding hun achterstand op de rest hebben ingehaald. Dit zagen we bijvoorbeeld bij Publiekvervoer Groningen-Drenthe, die vorig jaar nog op 15% ZE stond en nu naar 100% is gegaan.

Figuur 11: Aandeel ZE voertuigen per opdrachtgever. [N=145 gemeenten]



In [paragraaf 7.1](#) zijn de opdrachtgevers visueel weergegeven in een geografisch overzicht in de vorm van drie landkaarten (totaal aantal voertuigen, vraagafhankelijk en routegebonden).

Figuur 12: Aandeel ZE km's per opdrachtgever. [N=148 gemeenten]

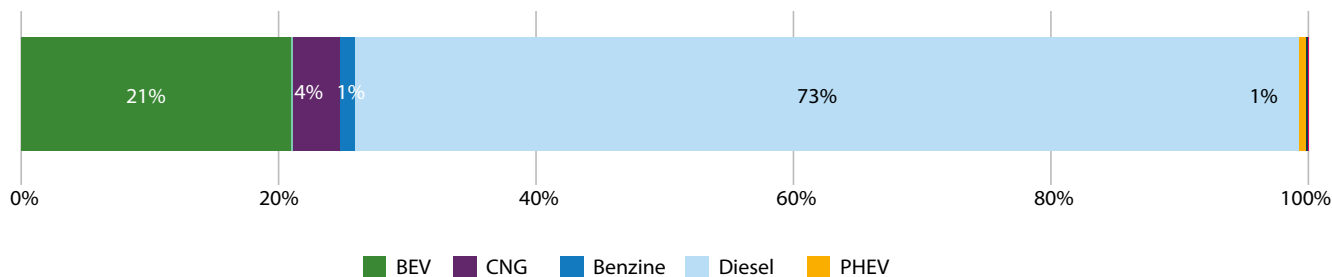


2.3.2 Bovenregionaal doelgroepenvervoer Valys

In het eerste kwartaal van 2025 zijn 4.534 voertuigen ingezet voor Valys. Daarvan worden 2.267 voertuigen ook gebruikt in het regionale doelgroepenvervoer. In figuur 13 is weergegeven welke

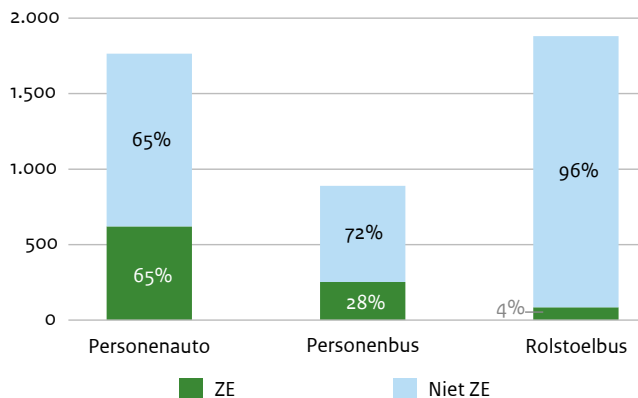
aandrijfliijnen deze voertuigen hebben. In totaal is 21% van het Valys vervoer ZE. Het Valysvervoer betreft alleen vraagafhankelijk vervoer.

Figuur 13: Aandeel aandrijfliijnen van het totaal aantal voertuigen dat voor Valys vervoer is ingezet.



In figuur 14 is weergegeven wat voor een type voertuigen deze 4.534 voertuigen zijn en wat het aandeel ZE is per voertuigtype. De ZE percentages van de personenauto en de personenbus liggen dicht bij elkaar dan bij het regionale vervoer.

Figuur 14: Het aandeel ZE voertuigen per voertuigtype voor Valys vervoer.



2.3.3 De toekomst van doelgroepenvervoer

In deze paragraaf wordt gepoogd een blik naar de toekomst te geven. Aan opdrachtgevers uit de steekproef is aanvullende informatie gevraagd. Op basis hiervan kunnen we een aantal voorzichtige voorspellingen doen voor de toekomst.

Allereerst is gevraagd wanneer hun contracten aflopen. Van de opdrachtgevers die hierop hebben geantwoord lopen vier contracten in 2025 of 2026 af. Alle opdrachtgevers geven aan verduurzaming van het doelgroepenvervoer in hun volgende aanbesteding mee nemen. De verwachting is dus dat deze aanbestedingen een positief effect hebben op het aandeel ZE in het doelgroepenvervoer. De aanbestedingskalender van AIM³ geeft een totaaloverzicht van aanbestede vervoerscontracten en geeft een beeld welke contracten de komende jaren aflopen.

Daarnaast is gevraagd op hoeveel procent ZE de opdrachtgevers verwachten over een jaar te staan. Een aantal knelpunten werden genoemd die het verduurzamen van het doelgroepenvervoer bemoeilijken, namelijk:

- Beschikbaarheid van ZE rolstoelbussen;
- Chauffeurstekorten;
- Onzekerheid over vrijstelling van het rijbewijs C voor zwaardere elektrische voertuigen;
- Beperkingen in het huidige aanbestedingscontract, waardoor het stellen van (veel) hogere ambities lastig is door te voeren;
- Beperkte laadinfrastructuur.

Ondanks de beperkingen is het algemene beeld vanuit de opdrachtgevers dat ze willen verduurzamen en naar manieren zoeken om hun ZE-percentages te verhogen, ook binnen de huidige contracten.

³ [Aanbestedingskalender - Aanbestedingsinstituut Mobiliteit.](#)

3. Conclusie en vervolg

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies uit de analyse getrokken en antwoord gegeven op de hoofdvraag. Het antwoord op 'Wat is het aandeel ZE voertuigen binnen doelgroepenvervoer?' is als volgt:

Volgens de data over het eerste kwartaal van 2025 is het aandeel ZE voertuigen binnen doelgroepenvervoer gestegen naar 45%. Dit is een stijging van 12 procentpunt ten opzichte van een jaar eerder. Voor het derde jaar op rij blijkt dat het aandeel ZE ingezette voertuigen niet tot nauwelijks verschilt met het aandeel gereden ZE kilometers (dit jaar 51% ZE kilometers).

3.1 Stijging van ZE

Per voertuigtype verschilt de stijging van ZE. Doordat de verhouding ingezette voertuigtypen verschilt per vervoerssoort (vraagafhankelijk versus routegebonden vervoer) kan dit een mogelijke verklaring zijn voor het verschil in ZE per vervoerssoort. Het aandeel ZE binnen vraagafhankelijk vervoer ligt namelijk hoger dan binnen routegebonden vervoer. Ondanks dat de personenauto op dit moment het grootste aandeel ZE heeft (namelijk 70%) heeft de rolstoelbus dit jaar een grotere ZE-groefactor. De rolstoelbus is toegenomen met 6 procentpunt naar 12% ZE (dit is een factor van 1,7). De personenbus is toegenomen met 13 procentpunt naar 70% ZE (met een factor 1,5 toegenomen). Vlak daarachter volgt de personenauto met een stijging van 13 procentpunt naar 70% ZE (met factor 1,2 toegenomen). De groeifactoren zijn voor alle voertuigtypen licht afgenomen ten opzichte van vorig jaar.

3.2 Regionaal en bovenregionaal beeld

Het regionaal en bovenregionaal doelgroepenvervoer laten een verschillend beeld zien. Waar de voertuigen in het regionaal vervoer al voor 45% van de aantallen uit ZE bestaat is dat bij het bovenregionaal vervoer 21%. Aangezien het bovenregionaal vervoer alleen bestaat uit vraagafhankelijk vervoer is een zuiverdere vergelijking om louter te kijken naar de percentages van het vraagafhankelijk regionaal vervoer. Dan is het verschil tussen beiden nog groter, namelijk 54% ZE voor het regionaal vervoer t.o.v. 21% voor Valys. Een mogelijke verklaring kunnen de langere afstanden zijn die het bovenregionaal vervoer maakt per rit. Een andere verklaring is het feit dat BAZED niet is ondertekend door Valys. Daarmee heeft deze partij zich niet gecommitteerd aan de intentie van toe te werken naar 100% ZE doelgroepenvervoer in 2025.

3.3 Verwachting in de toekomst

Op basis van de openvragen die aan de opdrachtgevers zijn gesteld, kan gesteld worden dat de steekproef de ambitie heeft om het doelgroepenvervoer te verduurzamen, zowel binnen de huidige opdrachten als bij aankomende nieuwe aanbestedingen. Er zijn een aantal knelpunten naar boven gekomen, die min of meer gelijk zijn aan de knelpunten uit de vorige monitor (beschikbaarheid rolstoelbussen, chauffeurstekorten, onduidelijkheid vrijstelling rijbewijs C, beperkingen in huidige aanbestedingscontracten en beperkte laadinfrastructuur). Waar de onzekerheid over de vrijstelling rijbewijs C als knelpunt werd genoemd, wordt de vrijstelling vanaf heden als kans gezien voor de verdere verduurzaming van met name rolstoelbussen. Sinds afgelopen 1 juli is de AMvB namelijk in werking getreden en daarmee de vrijstelling voor het rijbewijs C voor bepaalde voertuigen definitief opgenomen in het Reglement rijbewijzen.⁴ Dit betekent dat alternatieve brandstof aangedreven voertuigen in de categorie N2/M1 met een WTMM (Wettelijke Toegestane Maximum Massa) vanaf 3.501 t/m 4.250 kg zijn uitgezonderd van het rijbewijs C. Deze definitieve vrijstelling biedt kansen voor het elektrificeren van rolstoelbussen.

Mede op basis van de stijgende lijn die te zien is in de drie monitors die nu zijn uitgevoerd, is de verwachting dat het aandeel zero emissie in het doelgroepenvervoer zal blijven stijgen, maar voorlopig nog niet de landelijke 100% bereikt.

3.4 Vervolg

In overleg met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is besloten de monitor jaarlijks te herhalen. De vierde editie van deze monitor zal naar verwachting in maart/april 2026 starten.

De resultaten van deze monitor worden onder andere gebruikt bij 'Wegbereiders ZE Doelgroepenvervoer 2025', een jaarlijks initiatief van de VDVN. Dit omvat een deskundig expertteam dat gemeenten ondersteunt bij aanbestedingen of tussentijdse instroom van zero emissie doelgroepenvervoer.⁵

Zowel de sector als het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zetten zich steeds breder in voor toegankelijke mobiliteit, en kijken daarbij naar publiek vervoer als overtreffende trap van doelgroepenvervoer. Publieke mobiliteit omvat alle openbare en collectieve vervoersdiensten die beschikbaar zijn voor iedereen. In het ideaalbeeld is doelgroepenvervoer daarin geïntegreerd en geen los begrip meer. De samenwerking tussen sector en overheid wordt hierin gezocht en benut om dit concept zo snel mogelijk tot realiteit te brengen.

⁴ [Staatsblad 2025, 160 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen.](#)

⁵ [Wegbereiders Zero Emissie Doelgroepenvervoer 2025 van start | VDVN.](#)

4. Beperkingen en aanbevelingen

Zoals in [hoofdstuk 1](#) genoemd betreft deze monitor een tweede meting op basis van de o-meting van de monitor van afgelopen jaar. Op basis van de reflectie van vorig jaar zijn dit jaar een aantal aanpassingen doorgevoerd. Daar wordt in dit hoofdstuk nader op ingegaan.

4.1 Steekproef

De monitor heeft niet van alle gemeenten data ontvangen en ook niet van elke gemeente alle data (vraagafhankelijk, routegebonden, km's en kentekendata) ontvangen. Nederland heeft 342 gemeenten. Over 207 gemeenten is data ontvangen voor deze monitor.

Vorige jaren was een beperking dat selectief data zijn verzameld, namelijk door gebruik te maken van het netwerk van de VDVN. Dit jaar is opnieuw gebruik gemaakt van het netwerk van de VDVN, maar is ook een algemene oproep gedaan in de nieuwsbrief van de RVO met een bereik van de meeste gemeenten in Nederland. Dit jaar waren zowel leden als niet-leden van de VDVN onderdeel van de steekproef, wat een verbetering is ten opzichte van vorig jaar. Een aanbeveling voor komende editie is om actief gemeenten te benaderen die dit jaar hun gegevens niet gedeeld hebben.

Een gedeeltelijke verklaring voor verschillen ten opzichte van vorig jaar kunnen de verschillende steekproeven zijn. Omdat we in beide jaren een hoge dekkinggraad hadden (dit jaar 53% en afgelopen jaar 48%) schatten we in dat de variërende steekproeven een onwaarschijnlijke verklaring is voor verschil in het resultaat.

4.2 Kentekendata

Naar aanleiding van de analyse in de monitor van vorig jaar werd aanbevolen om de data alleen op te vragen op basis van kentekens. Vanuit de partijen die mee deden aan het onderzoek werd aangegeven dat alleen op basis van kentekens een grotere groep zou uitsluiten. Na deze editie is onze conclusie dat data op basis van kentekens de kwaliteit van de analyse ten goede komt, maar dat het niet voor alle partijen mogelijk blijkt om deze gegevens aan te leveren. Ook voor komende editie bevelen we weer aan om in principe alleen data te verzamelen op basis van kentekens, maar data zonder kentekens niet actief te weigeren.

4.3 Aantal voertuigen en aantal kilometers

Vorig jaar werd aanbevolen om alleen de kilometers die op voertuigniveau zijn gegeven op te vragen, omdat deze kilometers inzicht geven in het werkelijk aantal gereden ZE kilometers. Dit leverde dit jaar waardevolle inzichten op en maakte het mogelijk meerdere relevante doorsnedes te maken. Maar het bracht ook kwetsbaarheid van de monitor met zich mee. Doordat sommige partijen alleen gegevens op kilometers aanleverden, bleek dat veel analyses onnodig complex werden. Zo is er niet eenzelfde steekproef waarop verschillende analyses werden gedaan en moest in de beschrijving van vergelijkingen erg voorzichtig worden gedaan met uitspraken. Het opvragen van kilometers willen we komend jaar alleen doen als toevoeging op het aantal voertuigen en niet als alternatief.

5. Onderzoeksmethode

Ter onderbouwing van de resultaten van de monitor wordt uiteengezet hoe de data zijn opgevraagd en verzameld. Daarnaast lichten we in dit hoofdstuk toe met welke middelen en via welke kanalen de opdrachtgevers zijn benaderd.

5.1 Dataverzameling

Voor de dataverzameling is een invulformulier gebruikt. In de monitor van 2023 was het mogelijk om gegevens in te vullen zonder kentekens. In het invulformulier is het dit jaar niet mogelijk geweest om zonder kentekens gegevens in te vullen. Zo wilden we de kans verhogen om alleen kentekendata te ontvangen. Het invulformulier is te vinden in de bijlage in [hoofdstuk 7](#). Dit jaar is van een kleiner deel opdrachtgevers gegevens ontvangen zonder kentekens. De data uitvraag is een verzoek en geen verplichting. Dit betekent dat alle gegevens die zijn verzameld op vrijwillige, doch vertrouwelijke, basis zijn gedeeld.

5.2 Berekening totale populatie

Om iets te kunnen zeggen over de totale populatie van Nederland is het van belang een representatieve steekproef te trekken. Daarvoor moet rekening gehouden worden met meerdere factoren. De belangrijkste concrete factoren die hierin een rol spelen zijn hieronder opgesomd.

Opsomming representativiteit

- De steekproef moet groot genoeg zijn;
- Zowel over routegebonden als vraagafhankelijk vervoer moet data verzameld zijn;
- Er is voldoende variatie in voertuigtypen;
- Voldoende variatie in omgevingsadressendichtheid⁶ of ook wel stedelijkheidgraad genoemd;
 - Alle provincies zijn vertegenwoordigd in de steekproef;
 - De G4-steden zijn vertegenwoordigd in de steekproef.

De steekproef die voor deze monitor is getrokken is met een vertegenwoordiging van 44% van de gemeenten in Nederland groot genoeg. Er is voldoende data verzameld over zowel routegebonden als vraagafhankelijk vervoer en ook is er voldoende variatie in voertuigtypen. De meeste provincies zijn vertegenwoordigd in de steekproef en een deel van de G4-steden. Er is daarom voldoende variatie in de stedelijkheidsgraad.

In een eerder onderzoek van Mobycon⁷ zijn schattingen gedaan van de grootte van het doelgroepenvervoer in Nederland.

Zij hebben gekeken naar het totaal aantal inwoners van de gemeenten die data hebben aangeleverd in hun onderzoek. Het totaal aantal voertuigen dat is ingezet in deze gemeenten hebben ze gedeeld door het aantal inwoners. Dit getal hebben zij vervolgens vermenigvuldigd met het aantal inwoners in Nederland.⁸ In een formule ziet deze berekening er als volgt uit:

$$\frac{([Totaal\ aantal\ voertuigen\ monitor]/[Totaal\ aantal\ inwoners\ van\ de\ bevroegde\ gemeenten]) \times [Totaal\ aantal\ inwoners\ van\ Nederland]}{= Totaal\ aantal\ voertuigen\ voor\ Doelgroepenvervoer}$$

Niet van alle gemeenten is zowel het routegebonden als vraagafhankelijk vervoer bekend. Van de gemeenten waar één van beiden bekend is, is naar ratio een inschatting gemaakt van het missende aantal voertuigen. De schatting hebben wij voorgelegd aan onderzoeks- en adviesbureau Panteia en het aantal sloot aan bij hun beeld van het doelgroepenvervoer.

Vorig jaar is ook een schatting gedaan van het aantal voertuigen in het doelgroepenvervoer. In het eerste kwartaal van 2024 werden naar schatting 16.159 voertuigen voor het doelgroepenvervoer ingezet. De schatting van dit jaar is 7 procentpunt hoger dan afgelopen jaar, namelijk 17.233 voertuigen. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de vertegenwoordiging van het aantal gemeenten hoger was vorig jaar (namelijk 53% ten opzichte van 44% dit jaar).

5.3 Aantallen voertuigen en aantal gereden kilometers

Naar aanleiding van de feedback op de monitor van 2023 en 2024 is ook dit jaar besloten zowel het aantal voertuigen als het aantal gereden kilometers weer te geven. Doordat het percentage ZE niet of nauwelijks verschilt voor het aantal voertuigen versus het aantal kilometers zijn dit jaar niet alle uitsneden voor zowel kilometers als aantallen weergegeven. Bij het merendeel van de figuren is zowel een analyse op basis van kilometers als aantallen gedaan. Gekozen is om in het kader van de leesbaarheid niet voor alle kilometer-analyses figuren te publiceren in dit rapport.

⁶ Stedelijkheid (van een gebied) (cbs.nl).

⁷ De weg naar Zero Emissie doelgroepenvervoer Mobycon.

⁸ <https://www.cbs.nl/nlnl/maatwerk/2024/10/voorlopigebevolkingsaantallenpergemeente>.

5.4 Peilmoment

Alle data die zijn verzameld heeft betrekking op het eerste kwartaal van 2025. Dit is afwijkend van de monitor van 2023. De voertuiggegevens die toen zijn verzameld hadden betrekking op de periode maart 2022 t/m mei 2023. Achteraf werd vanuit opdrachtgevers en de VDVN geadviseerd om een kortere periode dan een periode van een jaar te meten. De verwachting was dat de aanvoer van ZE voertuigen versnelt. Elk volgend kwartaal zou naar verwachting weer een hoger percentage ZE laten zien dan het kwartaal ervoor was hun boodschap. Voor een eenduidig beeld van de huidige stand van zaken binnen doelgroepenvervoer is in deze editie gekozen voor het eerste kwartaal van 2025 als peilmoment

6. Afkortingen en definities

BAZED	Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer
BEV	Battery electric vehicle
CNG	Compressed natural gas
FCEV	Fuel Cell Electric Vehicle
LPG	Liquefied petroleum gas
N	Aantal van de steekproef
PHEV/HEV	Plug-in Hybrid Electric Vehicle/Hybrid Electric Vehicle
VDVN	Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland
ZE	Zero Emissie. Dit bestaat zowel uit voertuigen met een BEV als een FCEV aandrijflijn.

6.1 Doelgroepenvervoer: definitie en operationalisering

In het Bestuursakkoord wordt doelgroepenvervoer gedefinieerd als:

“Het vervoer van mensen die vanwege leeftijd of een beperking tijdelijk of chronisch te maken hebben met beperkingen in hun mobiliteit en daardoor niet zelfstandig kunnen reizen.”

In deze monitor wordt alleen gekeken naar doelgroepenvervoer dat onder verantwoordelijkheid van de gemeenten valt. Vormen van doelgroepenvervoer die onder de verantwoordelijkheid van het Rijk vallen, vallen buiten de scope van deze editie van de monitor. Daarom is bijvoorbeeld Valys niet meegenomen in deze monitor. Het is mogelijk dat in toekomstige monitoring andere vormen van doelgroepenvervoer ook worden meegenomen.

De data zijn in veel gevallen niet direct bij de gemeenten opgevraagd, maar bij opdrachtgevers, waaronder regiecentrales. Het begrip opdrachtgevers is in overeenstemming met de VDVN gekozen om de groep partijen aan te duiden die data beschikbaar heeft gesteld. De opdrachtgevers zijn in deze monitor zowel gemeenten, regiecentrales als vervoerders geweest.

6.2 Zero Emissie

Voor de definitie van ZE is gekeken naar de definitiebepaling die in BAZED is gebruikt. Daarin wordt de volgende definitie gehanteerd:

“‘Zero Emissie’ of ‘emissievrij’ geeft aan dat een voertuig geen vervuilende uitstoot bij de uitlaat heeft. Dit is dus gerekend van energieopslag in het voertuig tot en met de aandrijving (Tank-to-Wheel geheten).”

6.3 Soort vervoer

Doelgroepenvervoer wordt verder op twee manieren ingezet, namelijk routegebonden en vraagafhankelijk. Routegebonden vervoer is vanuit een vaste route en vraagafhankelijk vervoer is op aanvraag. Omdat hier verschil in zit, zijn er mogelijk ook verschillen in inzet van voertuigen. Er is daarom onderscheid gemaakt tussen deze twee vormen van doelgroepenvervoer.

In de uitvraag is gevraagd waar doelgroepenvervoer voor zijn ingezet.

Eenzelfde voertuig kan zowel voor routegebonden als vraagafhankelijk doelgroepenvervoer worden ingezet. Het totaal aantal voertuigen dat wordt ingezet voor doelgroepenvervoer is dus geen optelsom van de voertuigen ingezet voor routegebonden en vraagafhankelijk vervoer. Om dubbelstellingen te voorkomen is gevraagd naar de unieke kentekens van de voertuigen. Door 15 van de 17 opdrachtgevers zijn de voertuigen doorgegeven met bijbehorende kentekens.

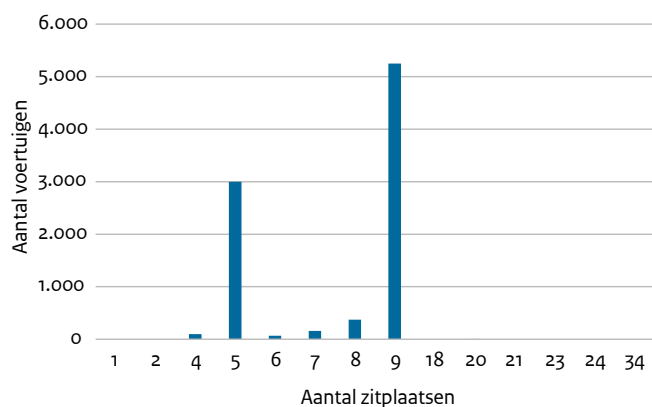
6.4 Type voertuig

Er worden verschillende voertuigen ingezet voor doelgroepenvervoer. Het aandeel ZE per type voertuig kan verschillen. Het is daarom relevant om onderscheid te maken in het type voertuig. In deze monitor wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Personenauto;
- Personenbus;
- Rolstoelbus.

Het type voertuig is onderscheiden op basis van het aantal zitplaatsen van de voertuigen. Alle voertuigen tot en met 5 zitplaatsen (4 passagiers + de bestuurder) zijn gelabeld als personenauto. Alle voertuigen met meer dan 5 zitplaatsen (inclusief de bestuurder) zijn gelabeld als personenbus/rolstoelbus. Het gros van de voertuigen waren duidelijk bus (9 zitplaatsen) of personenauto (5 zitplaatsen). Een klein gedeelte (8%) viel hier tussen. Dit is terug te zien in grafiek 15.

Figuur 15: Spreiding aantal zitplaatsen per voertuig op basis van voertuigen met kenteken.



In de data kwamen grotere bussen voor [N=17]. Deze zijn in de monitor meegeteld als personenbussen of rolstoelbussen, afhankelijk van de inrichting. Of een bus rolstoeltoegankelijk is kon direct uit de data worden gehaald op basis van antwoord-categorie ja/nee.

7. Bijlagen

7.1 Landkaarten

Aandeel ZE in het doelgroepenvervoer, per vervoersregio



Legenda

- Mobiliteitsbureau Jobinder
- PlusOV
- Omnibuzz
- Regio Rivierenland
- ZOOV
- Avan

- Regiotaxi Noordooost Brabant & Stroomlijn
- Rogplus
- SWVO
- Twente*
- Taxbus*
- Regiorijder

- Vervoer GV
- Gemeente Utrecht
- Gemeente Amsterdam
- Holland Rijnland & Publiek Vervoer Groningen Drenthe

* op basis van kilometers in plaats van voertuigen

Aandeel ZE in het routegebonden doelgroepenvervoer, per vervoersregio



Legenda

Mobiliteitsbureau Jobinder	Avan	Vervoer GV
PlusOV	Stroomlijn	Publiek Vervoer Groningen Drenthe
Regio Rivierenland	SWVO	
ZOOV	Regiorijder	

Aandeel ZE in het vraagafhankelijke doelgroepenvervoer, per vervoersregio



Legenda

PlusOV	ZOOV	Regiorijder
Mobiliteitsbureau Jobinder	Stroomlijn	Gemeente Amsterdam
Omnibuzz	Rogplus	Holland Rijnland & Publiek Vervoer Groningen Drenthe
Regio Rivierland	Avan	
Regiotaxi Noordoost-Brabant	Vervoer GV	

7.2 Gedeelde gegevens per opdrachtgever

In deze paragraaf is per individuele opdrachtgever toegelicht welke informatie is gedeeld.

7.2.1 Gemeente Amsterdam

Van de gemeente Amsterdam zijn de gegevens over vraagafhankelijk vervoer aangeleverd op basis van kentekens en gereden km's.

7.2.2 Avan

Avan verzorgt het routegebonden vervoer en het vraagafhankelijk vervoer in de regio Arnhem-Nijmegen. Avan heeft alle gevraagde gegevens aangeleverd, namelijk een lijst met voertuigen op kentekenniveau, waarbij ook het aantal gereden km's per voertuig is aangeleverd.

7.2.3 Vervoersregio Groningen-Drenthe

Deze regio heeft alle gevraagde gegevens geleverd. De data zijn op kentekenniveau aangeleverd voor zowel het routegebonden als het vraagafhankelijk vervoer. Ook het aantal gereden km's per voertuig is doorgegeven.

7.2.4 Mobiliteitsbureau Jobinder

Gemeenschappelijke Regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân is publiekelijk beter bekend als Jobinder. Deze partij heeft zijn gegevens op kentekenniveau aangeleverd voor zowel routegebonden als vraagafhankelijk vervoer. Het aantal gereden km's is niet aangeleverd.

7.2.5 PlusOV

PlusOV verzorgt het routegebonden vervoer in de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Hattum, Heerde, Lochem, Voorst en Zutphen. PlusOV heeft gegevens op kentekenniveau aangeleverd en daarbij ook aangegeven hoeveel km betreffende voertuigen hebben gereden.

7.2.6 Gemeente Utrecht

Van de gemeente Utrecht zijn de gegevens over vraagafhankelijk vervoer aangeleverd op basis van kentekens en gereden km's.

7.2.7 Regiorijder

Regiorijder verzorgt het Wmo-vervoer voor inwoners van de gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Velsen en Zandvoort. Deze partij heeft gegevens aangeleverd op basis van kentekens. Het aantal km's dat gereden is per voertuig is niet meegenomen.

7.2.8 Holland Rijnland

Holland Rijnland heeft gegevens aangeleverd van het vraagafhankelijk vervoer in de regio op basis van kentekens en daarmee inzichten gedeeld over de aantallen ingezette voertuigen.

7.2.9 Rogplus

De vervoersregio Rogplus bestaande uit Maassluis, Vlaardingen en Schiedam heeft gegevens op basis van kentekens aangeleverd over het vraagafhankelijk vervoer. Daarbij is ook aangegeven hoeveel km is gereden per voertuig.

7.2.10 Stroomlijn

Deze partij heeft zowel routegebonden als vraagafhankelijk vervoer aangeleverd voor de regio Drechtsteden. Zij heeft dit gedaan op basis van kentekens en daarbij ook aangegeven hoeveel km is gereden per voertuig.

7.2.11 VervoerGV

VervoerGV of voluit, Vervoer Gooi en Vechtstroken, heeft het vraagafhankelijk vervoer aangeleverd voor de regio Gooi en Vechtstroken. Zij heeft dit gedaan op basis van kentekens en daarbij ook aangegeven hoeveel km is gereden per voertuig.

7.2.12 Regio Rivierenland

Regio Rivierenland heeft zowel kentekengegevens aangeleverd over het routegebonden als vraagafhankelijk vervoer. Het aantal gereden km's kon niet worden uitgesplitst in vraagafhankelijke en routegebonden vervoer, maar wordt intern wel geregistreerd en gemonitord.

7.2.13 Omnibuzz

Omnibuzz verzorgt het Wmo-vervoer en daarmee het vraagafhankelijk vervoer in Limburg. Zij hebben gegevens aangeleverd op kentekenniveau en daarbij ook aangegeven hoeveel km betreffende voertuigen hebben gereden.

7.2.14 ZOOF

Deze partij heeft het vraagafhankelijk vervoer aangeleverd voor de Achterhoek. Zij heeft dit gedaan op basis van kentekens en daarbij ook aangegeven hoeveel km is gereden per voertuig.

7.2.15 Valys

De data over Valys is aangeleverd door Transvision. Deze partij voert in opdracht van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport het Valys vervoer uit. Transvision heeft kentekens en aantallen ritten aangeleverd voor deze monitor.

7.2.16 Regiotaxi Noordoost Brabant

Deze partij heeft het vraagafhankelijk vervoer aangeleverd voor de regio Noordoost Brabant. Zij heeft dit gedaan op basis van kentekens en daarbij ook aangegeven hoeveel km is gereden per voertuig.

7.2.17 Twente

De regio Twente heeft bij meerdere vervoerders gegevens uitgevraagd. Alleen het totaal aantal gereden km's en het aandeel ZE gereden km's zijn aangeleverd van zowel vraagafhankelijk als routegebonden vervoer. Het was op basis van de aangeleverde data niet mogelijk om beide vervoerssoorten los van elkaar te presenteren.

7.2.18 Taxbus

Deze partij heeft het totaal aantal gereden ritten en totaal aantal gereden km's doorgegeven en daarbij aangegeven hoe groot het percentage ZE was. Ook hebben ze een onderscheid gemaakt tussen rolstoelbussen en personenauto's. Alleen het aantal km's is in deze monitor meegenomen, niet het aantal ritten. De gegevens van Taxbus gaan alleen over het vraagafhankelijk vervoer.

7.2.19 SWVO

Deze partij heeft zowel routegebonden als vraagafhankelijk vervoer aangeleverd voor de Oosterschelderegio. Zij heeft dit gedaan op basis van kentekens en daarbij ook aangegeven hoeveel km is gereden per voertuig.

7.2.20 Regiotaxi Utrecht, Provincie Flevoland, Haaglanden

Deze partijen hebben wel gegevens aangeleverd, maar deze bleken niet de informatie te bevatten die minimaal nodig was voor de berekeningen die zijn gedaan in deze monitor. Daarom zijn deze partijen in deze monitor niet meegenomen.

7.3 Invulformulier opdrachtgevers

Niet zeker hoe het formulier moet worden ingevuld?				Ga naar de pagina met uitleg			
Niet duidelijk wat we met bepaalde begrippen bedoelen?							
Wanneer is uw huidige contract gestart en wanneer loopt deze af?				(DATUM HIER HANDMATIG INVULLEN)			
		Vervoerssoort X = van toepassing		Rolstoeltoegankelijk	KMS Q1 2025		Optioneel
Vervoersgebied (bij voorkeur per gemeente en anders per vervoersregio)	Kenteken	Vraag-afhankelijk vervoer	Route-gebonden vervoer	Ja/Nee	Periode 1-jan-25 t/m 31-maa-25	Aantal gereden ritten op dit kenteken	Opmerking

7.4 Tabellen bij grafieken

Tabel 1 van Figuur 1: Aandeel ZE voertuigen op basis van het totaal aantal voertuigen [N= 151 gemeenten].

Aandeel	Aantal voertuigen	Percentage
ZE	2.856	45%
Niet ZE	3.128	55%
Totaal	5.984	100%

Tabel 3 van Figuur 3: Aandeel ZE voertuigen 2023 en 2024 t.o.v. 2025. O.b.v. Monitor Doelgroepenvervoer 2023&2024, RVO.

Aandeel	2025	2024	2023
ZE	45%	32%	18%
Niet ZE	55%	68%	82%

Tabel 2 van Figuur 2: Aandeel ZE km's op basis van het totaal aantal km's

Aandeel	Aantal voertuigen	Percentage
ZE	11.934.230	51%
Niet ZE	11.646.621	49%
Totaal	23.580.852	100%

Tabel 4 van Figuur 4: Aandeel ingezette voertuigen en gereden km's per aandrijflijn.

	BEV	FCEV	PHEV	CNG	Diesel	Benzine	LPG
Voertuigen	46%	1%	0%	8%	43%	1%	0%
Kilometers	50%	0%	0%	7%	42%	0%	1%

Tabel 5 van Figuur 5: Aandrijflijn voertuigen per bouwjaar.

Jaren	BEV	FCEV	PHEV	CNG	Diesel	Benzine	LPG	Eindtotaal
2025	27				7			34
2024	359		1		115	1		476
2023	1.002		1		163			1.166
2022	588	16	3		115	14		736
2021	320	1	1		85	15		422
2020	275	14		8	47			344
2019	149	32		32	821	5		1.039
2018	40	1		116	324	7	4	492
2017	16	2		178	398	2	1	597
2016	3	8		135	262			408
2015		2	1	5	86			94
2014				17	42	1		60
2013	1				31			32
2012				7	25	1		33
2011					14			14
2010					5			5
2009					3			3
2008					1			1
2007					1			1
2002					1			1
Eindtotaal	2780	76	7	498	2546	46	5	5958

Tabel 6 van Figuur 6: Vraagafhankelijk en routegebonden vervoer in aandeel voertuigen 2023 t.o.v. 2024.

[N 2023= 165 gemeenten; N 2024= 150 gemeenten; N 2025= 151 gemeenten]

	Vraagafhankelijk			Routegebonden		
	2025	2024	2023	2025	2024	2023
ZE	54%	33%	20%	39%	31%	15%
Niet ZE	46%	67%	80%	61%	69%	65%

Tabel 7 van Figuur 7: Verhouding ZE voertuigen en niet-ZE voertuigen per type voertuig over de jaren heen.

[N 2023=138 gemeenten; N 2024=152 gemeenten; N= 136 gemeenten]

	Personenauto	Personenbus	Rolstoelbus
2025			
Benzine	2%	0%	0%
BEV	70%	54%	12%
CNG	8%	8%	9%
Diesel	15%	38%	79%
FCEV	4%	0%	0%
PHEV	0%	0%	0%
2024			
Benzine	2%	0%	0%
BEV	56%	37%	7%
CNG	14%	15%	14%
Diesel	26%	48%	79%
LPG	0%	0%	0%
PHEV	2%	0%	0%
FCEV	1%	0%	0%

	Personenauto	Personenbus	Rolstoelbus
2023			
Benzine	2%	2%	0%
BEV	32%	14%	7%
CNG	26%	24%	14%
Diesel	39%	60%	79%
LPG	0%	0%	0%
PHEV	0%	0%	0%
FCEV	1%	0%	0%

Tabel 8 van Figuur 8: Verhouding ZE voertuigen en niet-ZE voertuigen per type voertuig in 2025.

Personenauto			Personenbus			Rolstoelbus		
	Aantal	%		Aantal	%		Aantal	%
Benzine	44	2%	Benzine	2	0%	BEV	218	12%
BEV	1310	70%	BEV	1252	54%	CNG	157	9%
CNG	151	8%	CNG	190	8%	Diesel	1269	79%
Diesel	283	15%	Diesel	994	43%			
FCEV	76	4%	LPG	5	0%			
PHEV	6	0%	PHEV	1	0%			
Eindtotaal	1870			2331			1644	

Tabel 9 van Figuur 9: Aanbod merk-modellen rolstoelbussen in het doelgroepenvervoer, bevat alle aandrijfliijnen.

Merk-model	Aantal voertuigen
Overig (< 10 voertuigen)	43
Opel Vivaro Life	10
Toyota Proace Tripod	11
Opel Vivaro (Life)	12
Fiat Ulysse	25
Citroën Jumpy Spacetourer	35
Opel Vivaro / Zafira life	49
Ford Transit	49
Renault Trafic	51
Toyota Proace Taxi	53
Opel Vivaro-B	61
Fiat Ducato	66
Toyota Proace	103
Opel Movano	136
Fiat Ulysse Tripod	150
Ford Transit Custom	187
Volkswagen Crafter	193
Mercedes-Benz Evito Tourer	308
Opel Vivaro	318
Citroën Jumpy	330
Mercedes-Benz Vito Tourer	447
Volkswagen Kombi	489
Mercedes-Benz Sprinter	2.124

Tabel 10 van Figuur 10: Aanbod merk-modellen rolstoelbussen in het doelgroepenvervoer, alleen BEV aandrijfliijn.

Merk-model	Aantal voertuigen
MAN TGE	1
Fiat Scudo	2
Peugeot Expert	6
Opel Vivaro Life	10
Toyota Proace Tripod	11
Opel Vivaro (Life)	12
Volkswagen Crafter	16
Fiat Ulysse	25
Citroën Jumpy Spacetourer	35
Toyota Proace	47
Opel Vivaro / Zafira life	49
Toyota Proace Taxi	53
Fiat Ulysse Tripod	150
Opel Vivaro	302
Mercedes-Benz Evito Tourer	308
Citroën Jumpy	330

Tabel 11 van Figuur 11: Aandeel ZE voertuigen per opdrachtgever. [N=145 gemeenten].

	ZE	Niet ZE
Mobiliteitsbureau Jobinder	7%	93%
PlusOV	14%	86%
Omnibuzz	22%	78%
Regio Rivierenland	27%	73%
ZOOV	29%	71%
Avan	32%	68%
Stroomlijn	35%	65%
Noordoost-Brabant	35%	65%
Rogplus	39%	61%
SWVO	49%	51%
Regiorijder	78%	22%
Vervoer GV	82%	18%
Gemeente Utrecht	87%	13%
Amsterdam	88%	12%
Holland Rijnland	100%	0%
Publiekvervoer Groningen-Drenthe	100%	0%

Tabel 12 van Figuur 12: Aandeel ZE km's per opdrachtgever. [N=148 gemeenten].

Regio	ZE	Niet ZE	Eindtotaal	ZE%	Niet ZE%
PlusOV	139.080	734.867	873.947	16%	84%
Omnibuzz	479.434	1.156.940	1.636.374	29%	71%
Stroomlijn	1.318.750	2.489.500	3.808.250	35%	65%
ZOOV	1.126.398	2.106.124	3.232.522	35%	65%
Noordoost-Brabant	137.778	253.807	391.585	35%	65%
Rogplus	94.210	169.504	263.714	36%	64%
Avan	1.270.244	2.082.858	3.353.102	38%	62%
Twente	1.131.428	1.042.195	2.173.623	52%	48%
Taxbus	373.344	187.529	560.873	67%	33%
Vervoer GV	933.375	315.334	1.248.709	75%	25%
Amsterdam	2.345.628	703.887	3.049.515	77%	23%
Gemeente Utrecht	624.649	135.409	760.058	82%	18%
Regiorijder	1.442.150	268.667	1.710.817	84%	16%
Publiekvervoer Groningen-Drenthe	517.762	0	517.762	100%	0%

Tabel 13 van Figuur 13: Aandeel aandrijflijnen van het totaal aantal voertuigen dat voor Valys vervoer is ingezet.

Aandrijflijn	Aantal voertuigen	Aandrijflijn	Aantal voertuigen
BEV	952	BEV	21%
FCEV	5	FCEV	0%
CNG	165	CNG	4%
Benzine	56	Benzine	1%
Diesel	3325	Diesel	73%
PHEV	25	PHEV	1%
LPG	5	LPG	0%
Alcohol	1	Alcohol	0%
Eindtotaal	4534	Eindtotaal	100%

Tabel 14 van Figuur 14: Het aandeel ZE voertuigen per voertuigtype voor Valys vervoer.

	Personenauto		Personenbus		Rolstoelbus	
	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel
ZE	621	35%	252	28%	84	4%
Niet ZE	1143	65%	637	72%	1797	96%

Tabel 15 van Figuur 15: Spreiding aantal zitplaatsen per voertuig op basis van voertuigen met kenteken.

Aantal zitplaatsen	Aantal voertuigen
1	2
2	1
4	98
5	2.999
6	67
7	158
8	373
9	5.250
18	1
20	7
21	3
23	4
24	1
34	1

Dit is een publicatie van:

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Graadt van Roggenweg 200 | 3531 AH Utrecht
Postbus 8242 | 3503 RE Utrecht
T +31 (0) 88 042 42 42
[Contact](#)
www.rvo.nl

Deze publicatie is tot stand gekomen in opdracht van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat.

© Rijksdienst voor Ondernemend Nederland | september 2025

Publicatienummer: RVO-166-2024/BR-DUZA

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) stimuleert duurzaam, agrarisch, innovatief en internationaal ondernemen. Met subsidies, het vinden van zakenpartners, kennis en het voldoen aan wet- en regelgeving. RVO werkt in opdracht van ministeries en de Europese Unie.

RVO is een onderdeel van het ministerie van Economische Zaken.