



Monitor Doelgroepen- vervoer 2026

Inhoud

Samenvatting	3
1 Aanleiding en onderzoeksscope	4
1.1 Onderzoeksgroep	4
1.2 Steekproef versus totale populatie	5
1.3 Leeswijzer	5
2 Resultaten en analyse	6
2.1 Hoofdfiguren voor beantwoording hoofdvraag	6
2.2 Verklarende doorsnedes voor groei aandeel ZE	8
2.3 Regionale vergelijking	11
2.4 Kwalitatieve analyses	13
3 Conclusie en vervolg	15
3.1 Stijging van ZE	15
3.2 Regionaal beeld	15
3.3 Verwachting in de toekomst	15
3.4 Vervolg	16
4 Beperkingen en aanbevelingen	17
4.1 Steekproef	17
4.2 Kentekendata	17
4.3 Aantal voertuigen en aantal kilometers	17
5 Onderzoeksmethode	18
5.1 Dataverzameling	18
5.2 Berekening totale populatie	18
5.3 Aantallen voertuigen en aantal gereden kilometers	19
5.4 Kwalitatieve data	19
5.5 Peilmoment	19
6 Afkortingen en definities	20
6.1 Doelgroepenvervoer: definitie en operationalisering	20
6.2 Zero Emissie	20
6.3 Soort vervoer	20
6.4 Type voertuig	20
7 Bijlagen	22
7.1 Landkaarten	22
7.2 Samenstelling van de steekproef	25
7.3 Gedeelde gegevens per opdrachtgever	26
7.4 Invulformulier opdrachtgevers	27
7.5 Tabellen bij grafieken	29

Samenvatting

Op initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de doelgroepenvervoerbranche is de doelstelling geformuleerd om te streven naar 100% Zero Emissie (ZE) doelgroepenvervoer in 2025. Deze doelstelling is vastgelegd in het Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer (BAZED) uit 2018, dat onder meer door de Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland (VDVN) is onderschreven. Hoewel het Bestuursakkoord in 2025 is afgelopen, blijven de klimaatdoelen onverminderd van kracht.

Om de voortgang van deze doelstelling te volgen is voor het vierde 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 246 gemeenten. Een berekende schatting van de grootte van het doelgroepenvervoer in Nederland komt uit op 16.444 voertuigen. Daarvan zijn 8.058 voertuigen naar schatting ZE.

De belangrijkste resultaten uit de monitor zijn verder:

1. Het percentage ZE voertuigen binnen doelgroepenvervoer is 49% en het aandeel ZE gereden kilometers is 42%. Ten opzichte van de monitor uit 2025 ligt het aandeel ZE voertuigen 4 procentpunt hoger, en het aandeel ZE kilometers 9 procentpunt lager. Deze ontwikkeling hangt waarschijnlijk deels samen met verschillen in de samenstelling van de steekproef.
2. Het aandeel ZE voertuigen per vervoerssoort komt neer op 51% voor vraagafhankelijk vervoer en 44% voor routegebonden vervoer. Ten opzichte van 2025 is het aandeel ZE voertuigen bij vraagafhankelijk vervoer 3 procentpunt lager, terwijl dit aandeel bij routegebonden vervoer 5 procentpunt hoger is.
3. Gekeken naar de voertuigtypen valt op dat de percentages tussen de personenauto, personenbus en rolstoelbus verschillen. 73% van de personenauto's zijn ZE, terwijl dit bij de personenbus 57% is en bij de rolstoelbus 12%.

In 2026 nemen meer regio's deel aan de monitor dan alle eerdere edities van de monitor. Nieuwe regio's zijn Amstelveen-Aalsmeer, Diemen-Amsterdam, Regiotaxi Utrecht en ViaVé. Provincie Flevoland en Valleihopper deden al eerder mee, maar vorig jaar niet. Een deel van de Zeeuwse gemeenten was vorig jaar vertegenwoordigd, nu is data over de hele provincie beschikbaar vanwege het nieuwe collectief Reizen door Zeeland. Hiermee komt het totaal aantal deelnemende gemeenten op 246, tegenover 207 in 2025. Bijlage 7.2 geeft inzicht in de veranderingen in de samenstelling van de deelnemende regio's ten opzichte van 2025.

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. In 2018 committeerden 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 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 in rijbewijsregelgeving 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 het ministerie 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, 2025 en 2026 is deze herhaald. Voor deze editie is data opgevraagd over het eerste kwartaal van 2026. 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 24 opdrachtgevers data aangeleverd over 246 gemeenten uit alle 12 provincies. Dit is ten opzichte van de vorige monitor een groei van 39 gemeenten.

Van de 246 gemeenten zijn van 201 gemeenten bruikbare kentekendata verzameld. Van 34 gemeenten in Midden-Brabant is geen kentekendata bekend. Deze gemeenten zijn dan ook niet meegenomen in de analyses van de monitor omdat aandrijflijn, bouwjaar en overige informatie niet herleidbaar is. Daarnaast is vervoersregio Twente, bestaande uit 11 gemeenten, buiten beschouwing gelaten omdat hiervoor alleen data over ZE voertuigen is aangeleverd. In paragraaf 2.3.1 is een beknopte toelichting op het ZE aandeel in deze regio's opgenomen. In de uiteindelijke dataset zitten 60 kentekens die niet konden worden gekoppeld aan de RDW-dataset.

Onderstaande tabel geeft beknopt de ontvangen gegevens van de steekproef weer. Omdat voertuigen soms in meerdere regio's worden ingezet, is het aantal unieke kentekens lager dan het totaal aantal voertuigen waarover data is verzameld.

Tabel 1: Ontvangen gegevens van steekproef

Gegevens	2026
Aantal opdrachtgevers	24, waarvan 22 met bruikbare kentekendata
Aantal gemeenten	246, waarvan 201 met bruikbare kentekendata
Aantal kentekens	8.201 kentekens
Aantal voertuigen	9.778 voertuigen
Aantal kilometers	35.639.623 km

1 [Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer.](#)

2 [Convenant Zero Emissie Doelgroepenvervoer.](#)

Het aantal unieke voertuigen is fors toegenomen ten opzichte van de monitor over 2025: van 5.765 naar 8.201, een stijging van circa 42%. Dit is te verklaren doordat meer gemeenten deelnemen aan de monitor (246 tegenover 207), en een groter aandeel van hen bruikbare kentekengegevens: 82% in 2026 (201 gemeenten) tegenover 73% in 2025 (151 gemeenten).

Niet alleen de omvang, maar ook de samenstelling van de streekproef verschilt ten opzichte van 2025. Voor 14 opdrachtgevers zijn in beide jaren kentekendata beschikbaar. Deze opdrachtgevers vertegenwoordigen 94% van de voertuigdata in 2025 en 65% in 2026. Daarnaast zijn voor 9 van die opdrachtgevers in beide jaren kilometergegevens aangeleverd. Deze groep vertegenwoordigt ongeveer 90% van de totale dataset in 2025, en 46% in 2026. De bijdrage van dezelfde opdrachtgevers aan de totale dataset is in 2026 daarmee kleiner. In bijlage 7.2 is de samenstelling van de voertuig- en kilometerdata per opdrachtgever in detail weergegeven.

Vorig jaar was ook data over het bovenregionaal doelgroepenvervoer beschikbaar, door het aanhaken van Valys. Dit jaar is geen data ontvangen, en is er geen informatie over bovenregionaal doelgroepenvervoer beschikbaar in de monitor.

1.2 Steekproef versus totale populatie

Van 246 gemeenten van de totaal 342 Nederlandse gemeenten is data ontvangen, maar niet van alle gemeenten is kentekendata ontvangen. Van de 246 gemeenten hebben 201 gemeenten in totaal over 9.778 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:
16.444, waarvan 8.057 ZE*

Dit is 5 procentpunt lager dan de schatting van vorig jaar (eerste kwartaal van 2025), en nagenoeg gelijk aan de schatting van 2024 (eerst kwartaal van 2024). De uitwerking van de berekening is te vinden in het methodologisch [hoofdstuk 5](#).

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.

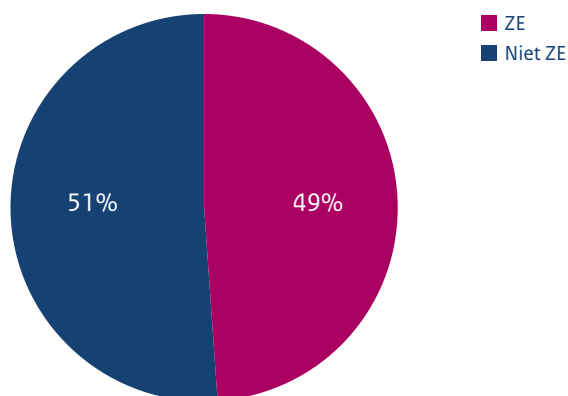
2.1 Hoofdfiguren voor beantwoording hoofdvraag

Wat is het aandeel ZE in het doelgroepenvervoer? En hoe staan deze cijfers ten opzichte van de monitor 2023, 2024 en 2025? 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 2026. In figuur 3 is het aandeel ZE voertuigen van 2026 afgezet tegen 2023, 2024 en 2025 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 4.010 voertuigen van de 8.201 voertuigen ZE. Dat komt neer op 49% van de totale steekproef.

Figuur 1: Aandeel ZE voertuigen op basis van het totaal aantal voertuigen [N= 201 gemeenten].



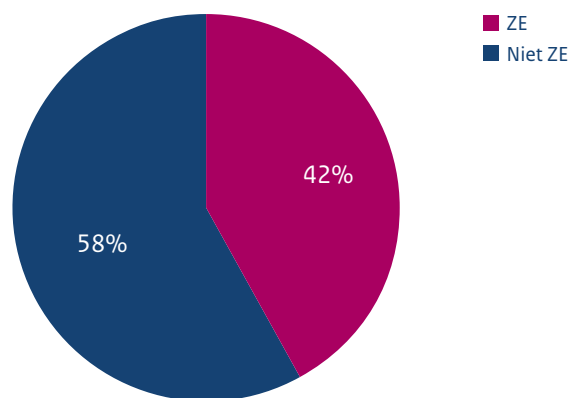
Figuur 2 geeft het aandeel km's dat ZE gereden is weer ten opzichte van het totaal aantal gereden km's van de steekproef. In totaal is er meer dan 35 miljoen km gereden, waarvan 42% met een ZE voertuig. Wat opvalt is dat het aandeel ZE gereden kilometers lager is dan het aandeel voertuigen. ZE voertuigen worden dus minder vaak ingezet en maken minder kilometers dan niet ZE voertuigen. Dit is een opvallende ontwikkeling ten opzichte van de vorige monitor. In 2025 lag het aandeel ZE gereden kilometers juist iets hoger dan het aandeel ZE voertuigen. Deze verschuiving hangt waarschijnlijk samen met meerdere factoren:

- Drie vervoerders met een hoog aandeel ZE voertuigen konden dit jaar geen kilometergegevens aanleveren, dit zorgt voor vertekening in de verhouding tussen voertuigen en kilometers;
- Fossiele voertuigen met korte ritten kunnen makkelijker vervangen worden door ZE voertuigen omdat voor die ritten minder tot geen rekening gehouden hoeft te worden met laden, hierdoor neemt het aantal ZE km's minder hard toe dan het aantal ZE voertuigen^{3,4};
- De steekproef heeft ieder jaar andere samenstelling, al is er ook veel overlap. Zie paragraaf 2.1.2 voor een toelichting op de effecten van de veranderde steekproef op de resultaten van de monitor, en bijlage 7.2 voor de verschillen in samenstelling tussen de steekproeven van 2025 en 2026.

3 [TNO 2021 Aanzet tot een analysekader betreffende de ingroei en opschaling van elektrische bestel- en vrachtwagens](#)

4 [Zijn elektrische bussen al geschikt voor lange ritten? | Eleven Travel](#)

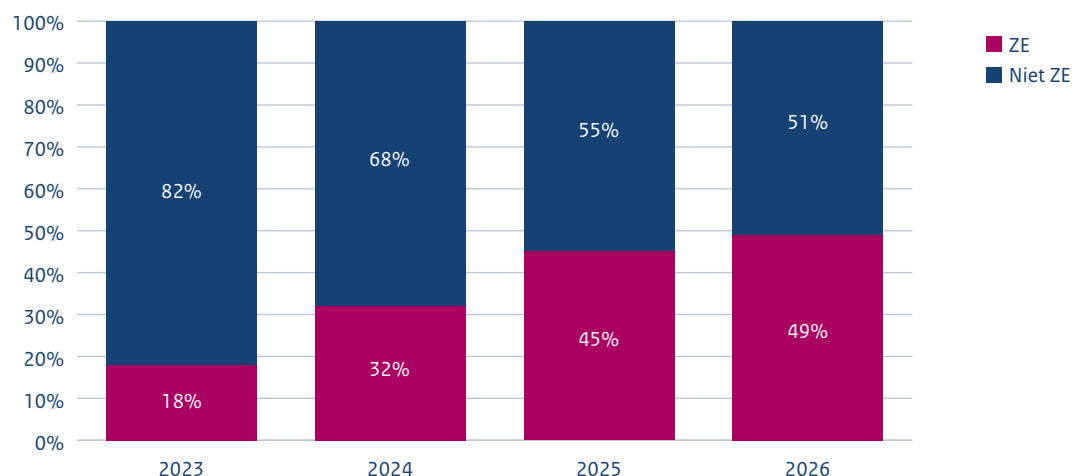
Figuur 2: Aandeel ZE km's op basis van het totaal aantal km's. [N=187 gemeenten]



2.1.2 Aandeel ZE ten opzichte van 2023, 2024, 2025 en 2026

In figuur 3 is het aandeel ZE voertuigen van het eerste kwartaal van 2026 naast het aandeel uit de monitor van 2025, 2024 en 2023 gezet. In de monitor van 2023 was het aandeel ZE nog 18%, en in 2024 bedroeg dit aandeel 32%. Ten opzichte van 2025 ligt het aandeel ZE voertuigen 4 procentpunt hoger.

Figuur 3: Aandeel ZE voertuigen 2023, 2024 en 2025 t.o.v. 2026. O.b.v. Monitor Doelgroepenvervoer 2023-2025, RVO. [N 2023=165 gemeenten; N 2024=164 gemeenten; N 2025=151 gemeenten; N 2026=201 gemeenten]



De samenstelling van de steekproef is niet ieder meetjaar gelijk. Er is wel een aanzienlijke overlap tussen de steekproeven van 2025 en 2026, maar ook zijn nieuwe opdrachtgevers toegevoegd en ontbreken voor sommige opdrachtgevers bepaalde gegevens. Verschillen tussen meetjaren kunnen daardoor niet uitsluitend worden toegeschreven aan veranderingen binnen het vervoer (zie paragraaf 4.1 voor nadere toelichting). Om de vergelijking tussen 2025 en 2026 beter te kunnen duiden, is aanvullend gekeken naar de opdrachtgevers waarvoor in beide jaren gegevens beschikbaar zijn. Voor voertuiggegevens gaat het om 14 opdrachtgevers en voor kilometergegevens om 9 opdrachtgevers.

De onderstaande tabel vergelijkt het aandeel ZE voertuigen en kilometers in de volledige steekproeven van 2025 en 2026 met het aandeel binnen de opdrachtgevers die in beide meetjaren zijn vertegenwoordigd. In de volledige steekproef is het aandeel ZE kilometers in 2026 lager dan in 2025 (42% tegenover 51%), terwijl in de overlappende steekproef een stijging te zien is van 45% naar 50%. Dit vraagt om voorzichtigheid bij de interpretatie van verschillen tussen de meetjaren. In bijlage 7.2 is per opdrachtgever weergegeven hoe de steekproeven van 2025 en 2026 zijn samengesteld.

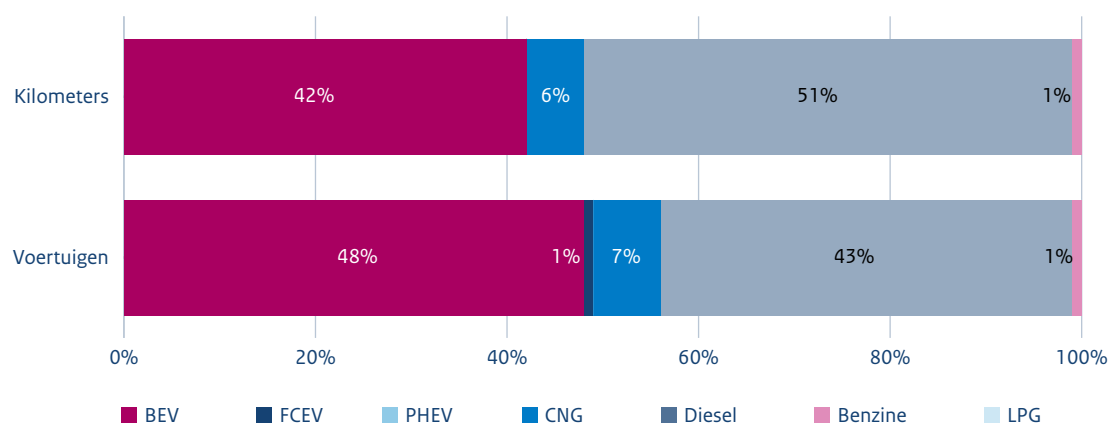
Tabel 2: Vergelijking aandeel ZE in 2025 en 2026 naar samenstelling van de steekproef

Indicator	Volledige steekproef		Overlappende steekproef	
	2025	2026	2025	2026
ZE voertuigen	45%	49%	44%	52%
ZE kilometers	51%	42%	45%	50%

2.1.3 Aandrijfliijnen

In onderstaande grafiek (figuur 4) is gekeken naar de aandrijfliijnen van de voertuigen en voertuigkilometers. Onder ZE voertuigen vallen de aandrijfliijnen BEV en FCEV. Waar BEV voertuigen 48% van de vloot uitmaken, wordt met deze voertuigen slechts 42% van de kilometers gereden: een verschil van 6 procentpunt. Bij diesellootvoertuigen is het beeld omgekeerd. Deze vormen 43% van de vloot, maar zijn goed voor 51% van de gereden kilometers. Deze vormen 43% van de vloot, maar zijn goed voor 51% van de gereden kilometers.

De overige aandrijfliijnen (CNG, benzine, FCEV, PHEV en LPG) laten geen noemenswaardig verschil zien tussen hun aandeel in de vloot en hun aandeel in de kilometers.

Figuur 4: Aandeel gereden km's en ingezette voertuigen per aandrijfliijn. [N km's=187 gemeenten; N aantal voertuigen= 201 gemeenten]*

* Bij de kilometers zijn de aandelen FCEV, PHEV en LPG kleiner dan 1% en daarom niet weergegeven; bij de voertuigen geldt dit voor PHEV en LPG.

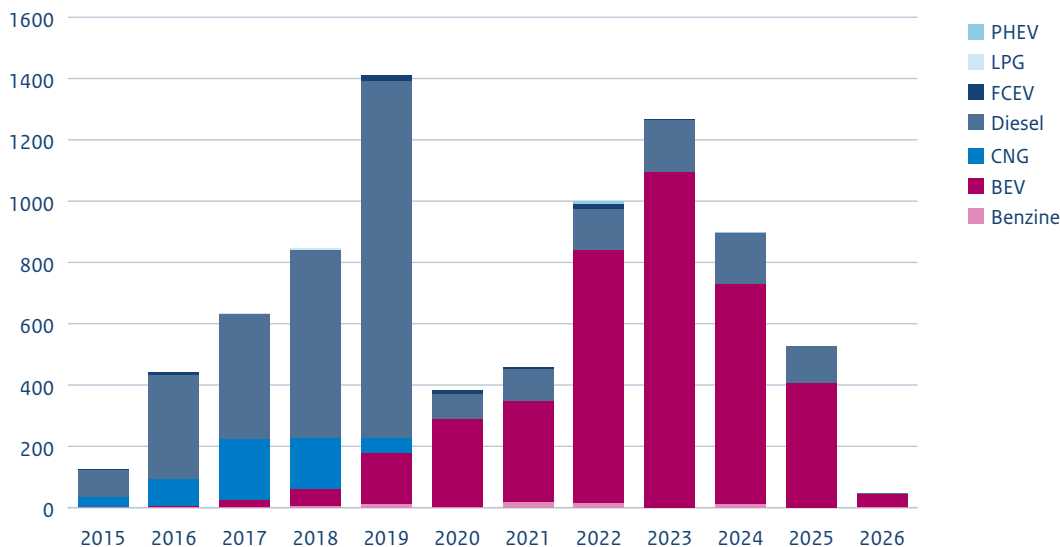
2.2 Verklarende doorsnedes voor groei aandeel ZE

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 6 jaar of jonger en minder dan 3% van de voertuigen is ouder dan 10 jaar. Bouwjaren voor 2015 zijn daarom voor de leesbaarheid van de figuur weggelaten. In 2019 komt daarnaast een groot aantal diesellootvoertuigen het wagenpark in. De BPM-teruggaafregeling voor (o.a.) doelgroepenvervoer is vanaf 1 januari 2020 afgeschaft, hierdoor hebben vervoerders waarschijnlijk op de valreep diesellootvoertuigen ingeslagen om nog te profiteren van de regeling. De instroom van het aantal CNG voertuigen is sinds 2021 geslonken naar nul. Omdat voor 2026 alleen Q1 is meegenomen in de analyse, is dit jaar relatief klein in de grafiek.

Figuur 5: Aandrijflijn voertuigen per bouwjaar.

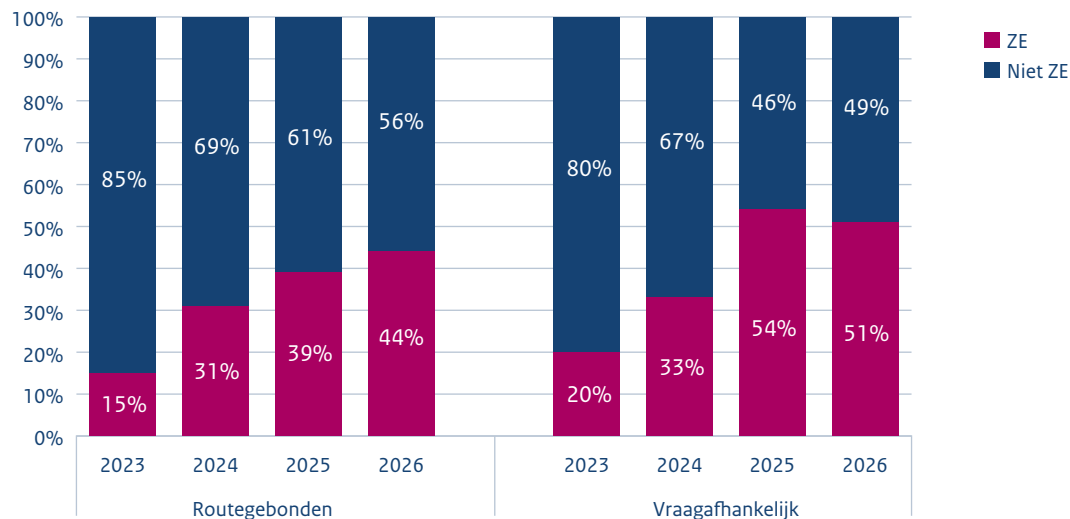


2.2.2 Soort vervoer 2026 t.o.v. eerdere jaren

In totaal zijn in 2026 3.971 voertuigen gebruikt voor vraagafhankelijk vervoer en 6.139 voor routegebonden vervoer. Vooral het aantal voertuigen voor routegebonden vervoer valt op: in 2025 waren dit er nog 3.564. Het hogere aantal routegebonden voertuigen in de steekproef van 2026 is onder meer te verklaren door de toevoeging van Regiotaxi Utrecht (947 routegebonden voertuigen) en Reizen door Zeeland (534 routegebonden voertuigen; deed vorig jaar met een kleiner aantal gemeenten mee) aan de dataset.

Ook verschuift de onderlinge verhouding. In de steekproef van 2026 ligt het aandeel ZE voertuigen binnen het routegebonden vervoer 5 procentpunt hoger dan in 2025, terwijl het aandeel ZE binnen het vraagafhankelijk vervoer 3 procentpunt lager ligt. Deze verschuiving kan waarschijnlijk verklaard worden door de veranderde samenstelling van de steekproef ten opzichte van vorig jaar (zie ook paragraaf 2.1.2).

Figuur 6: Vraagafhankelijk en routegebonden vervoer in aandeel voertuigen, 2023, 2024 en 2025 t.o.v. 2026. [N 2023= 165 gemeenten; N 2024= 150 gemeenten; N 2025= 151 gemeenten; N 2026= 201 gemeenten]

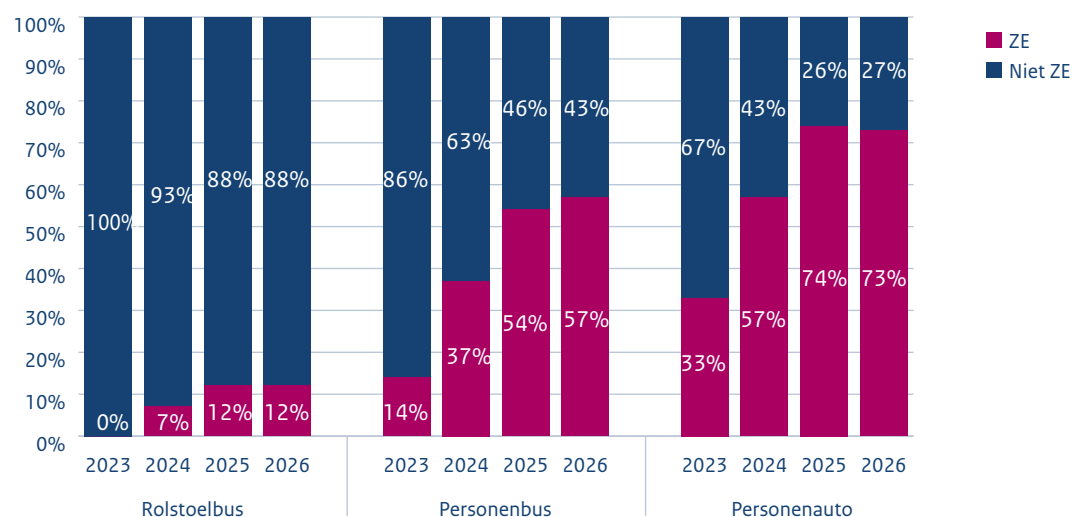


2.2.3 Type voertuig

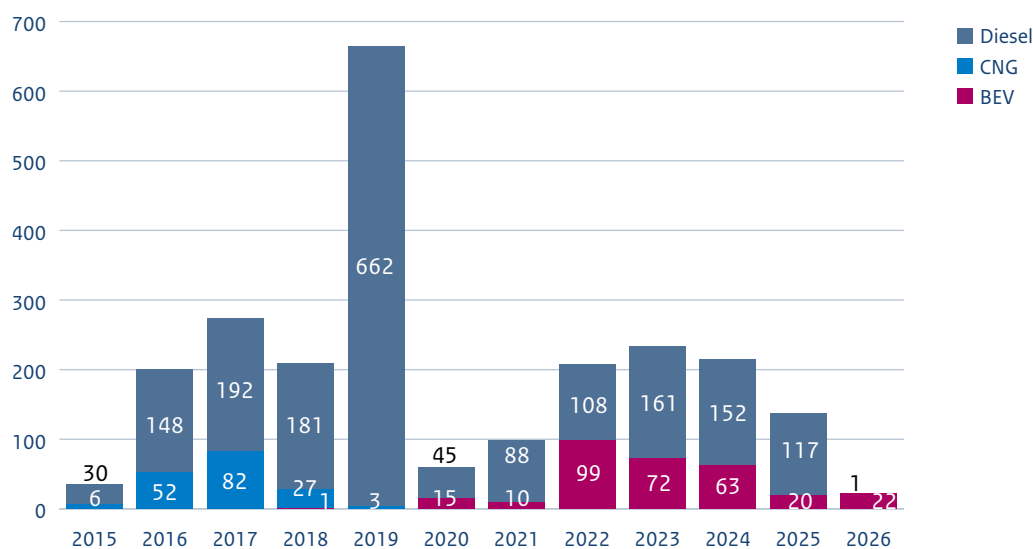
In figuur 7 is gekeken naar de drie typen voertuigen die voorkomen in het doelgroepenvervoer. Bij personenbussen is sinds 2023 de grootste stijging in het aandeel ZE zichtbaar: van 14% in 2023 naar 57% in 2026. Bij personenauto's ligt het aandeel ZE in 2026 met 73% nog steeds het hoogst. De rolstoelbus blijft achter: het aandeel ZE steeg van 0% in 2023 naar 12% in 2025 en 2026.

Figuur 8 laat voor rolstoelbussen de aandrijflijn per bouwjaar zien. Hoewel het totale aandeel ZE rolstoelbussen met relatief laag is, laat deze uitsplitsing zien dat de instroom van ZE rolstoelbussen vooral in recente bouwjaar plaatsvindt. De verduurzaming van rolstoelbussen lijkt daarmee op gang te komen, hoewel de procentuele ingroei van ZE ten opzichte van diesel schommelt.

Figuur 7: Verhouding ZE voertuigen en niet-ZE voertuigen per type voertuig oer de jaren heen. [N 2023=138 gemeenten; N 2024=152 gemeenten; N 2025=136 gemeenten; N 2026=201 gemeenten]

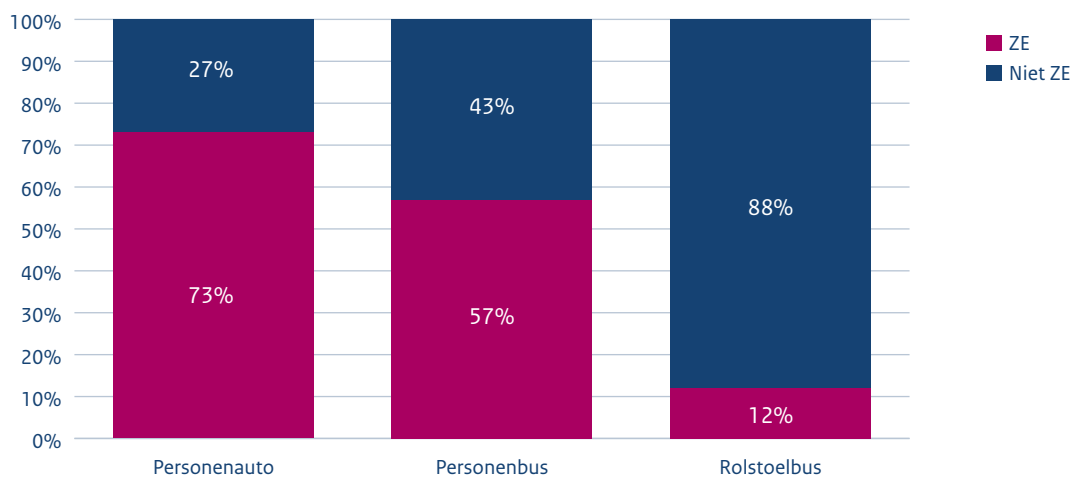


Figuur 8: Aandrijflijn rolstoelbussen per bouwjaar.



In figuur 9 is ingezoomd op het type voertuig in 2026 en de absolute aantallen van de verschillende type voertuigen naast elkaar gezet. De onderlinge verhoudingen zijn ten opzichte van de steekproef van 2025 nagenoeg gelijk gebleven. Deze groei vindt plaats door het gehele wagenpark van bussen⁵.

Figuur 9: Verhouding ZE voertuigen en niet-ZE voertuigen per type voertuig in 2026.



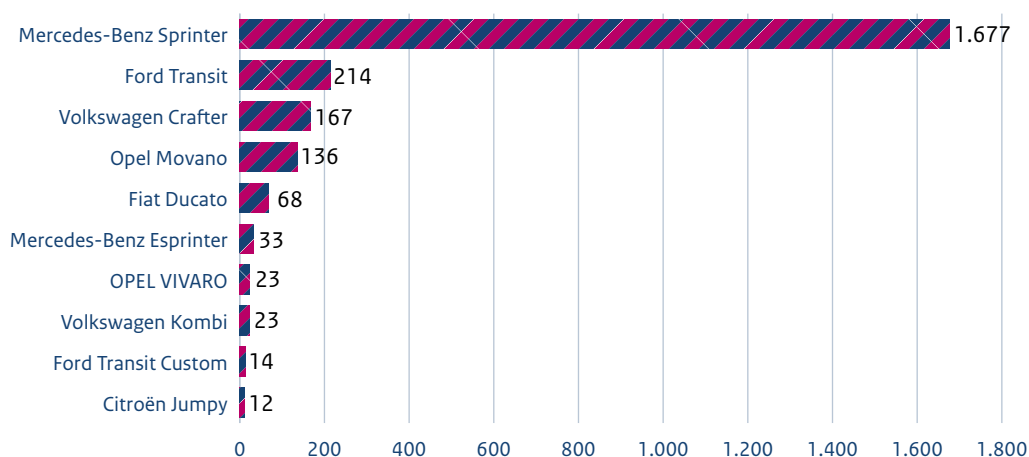
⁵ Nederland Elektrisch - De harde cijfers | 1 op de 3 Nederlandse bussen is elektrisch

2.2.4 Beschikbaarheid⁶

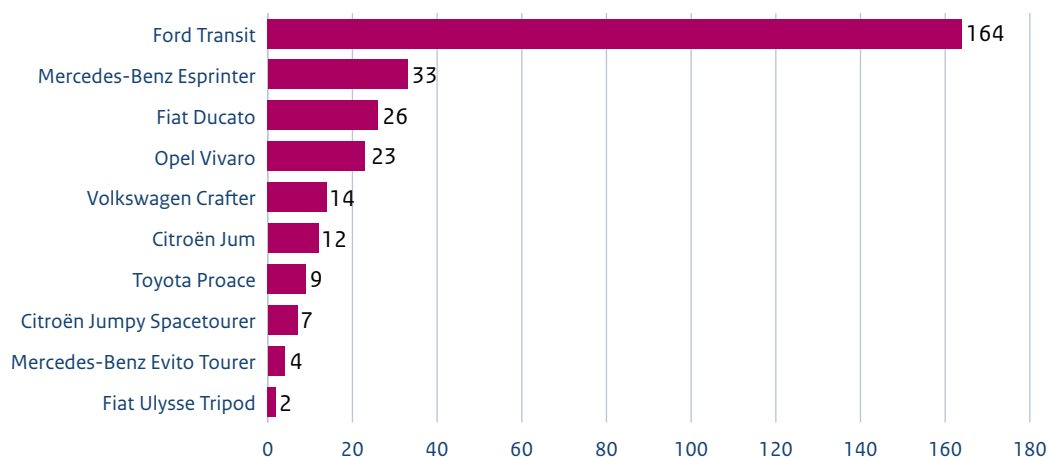
Vanuit de sector wordt aangegeven dat één van de knelpunten in de weg naar 100% ZE doelgroepenvervoer de beschikbaarheid van ZE rolstoelbussen is. Vervoerders geven aan dat de vervanging van rolstoelbussen trager gaat dan verwacht en dat rolstoelbussen nog op diesel rijden vanwege de beperkte actieradius van ZE varianten. Daarnaast wordt benoemd dat standaard parkeervakken vaak te klein zijn voor rolstoelbussen, wat de beschikbaarheid van openbare laadplekken beperkt.

In onderstaande twee figuren is weergegeven welke rolstoelbussen er voorkomen in de dataset (figuur 10) en welke ZE rolstoelbussen er voorkomen in de dataset (figuur 11) weergegeven. In de data kwamen geen FCEV-voertuigen (waterstof aandrijflijn) voor.

Figuur 10: Beschikbare merk-modellen rolstoelbussen in het doelgroepenvervoer, bevat alle aandrijflijnen (top 10).



Figuur 11: Beschikbare merk-modellen rolstoelbussen in het doelgroepenvervoer, alleen BEV aandrijflijn (top 10).



2.3 Regionale vergelijking

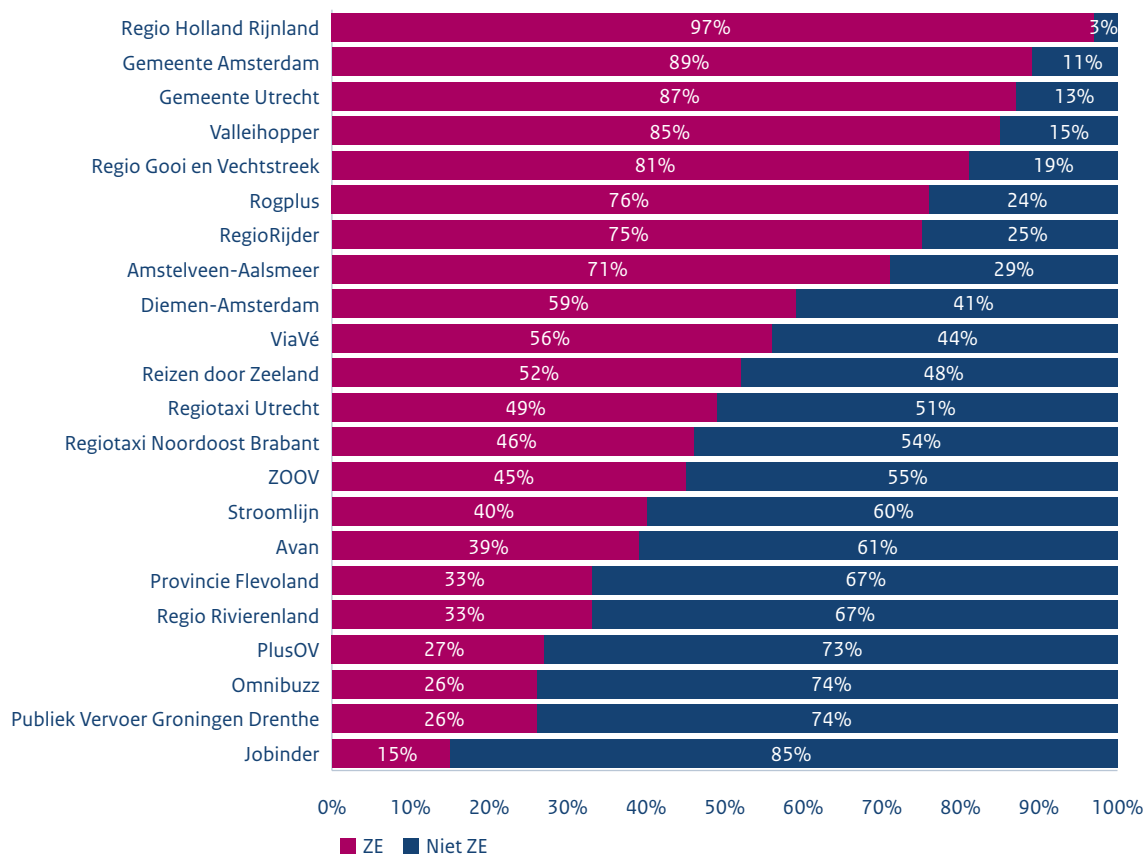
In deze paragraaf is ingezoomd op de regionale verschillen uit de steekproef. In [paragraaf 7.1](#) zijn de opdrachtgevers visueel weergegeven in een geografisch overzicht in de vorm van drie landkaarten (totaal aantal voertuigen, vraagafhankelijk en routegebonden).

2.3.1 Aandeel ZE voertuigen en km's per regio

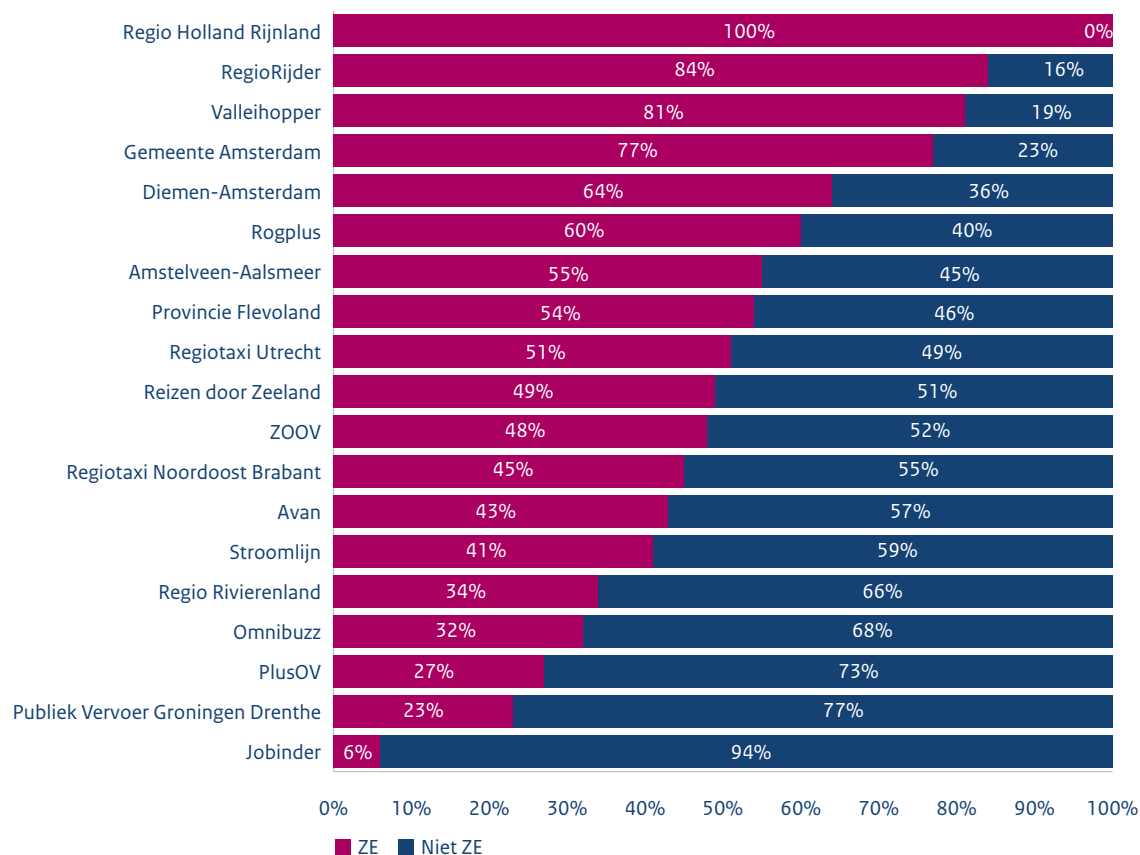
Het aandeel ZE voertuigen (Figuur 12) per opdrachtgever loopt uiteen met een spreiding van 82% (15% t/m 97%). Bij het aandeel ZE kilometers (Figuur 13) is die spreiding met 94% (6% t/m 100%) groter. Deze spreiding is te verklaren, doordat opdrachtgevers veelal een grote sprong maken wanneer er een nieuwe 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.

⁶ In de monitor van 2025 zijn deze analyses enkel gedaan op voertuigen met 9 zitplaatsen, en is daardoor niet vergelijkbaar met de resultaten die hier worden getoond.

Figuur 12: Aandeel ZE voertuigen per opdrachtgever. [N=201 gemeenten]^{7,8}



Figuur 13: Aandeel ZE km's per opdrachtgever. [N=187 gemeenten]



- 7 Bij de monitor over 2025 zijn voor Publiek Vervoer Groningen Drenthe onterecht alleen de ZE voertuigen meegenomen, waardoor het aandeel ZE uitkwam op 100%. In de huidige monitor is de volledige vloot meegenomen, wat het lagere percentage t.o.v. vorig jaar verklaart.
- 8 Voor de gemeente Utrecht is een onvolledige dataset aangeleverd waardoor de analyse een lager percentage ZE aangeeft dan in werkelijkheid het geval is (boven de 90%).

Resultaten van regio's zonder kentekendata

Voor de regio's Midden-Brabant en Twente zijn geen volledig bruikbare datasets aangeleverd. Regio Midden-Brabant kon geen kentekendata voorzien, en regio Twente heeft alleen kentekendata van de ZE vloot aangeleverd en niet van de overige voertuigen. Deze regio's zijn daarom niet meegenomen in de algemene analyse, maar over beide regio's vallen nog wel een aantal conclusies te trekken.

In de regio Midden-Brabant is in totaal 154.241 kilometer gereden in Q1 van 2026, waarvan 90.879 (59%) elektrisch. Het gaat in totaal om 31 voertuigen, allen ingezet voor vraagafhankelijk vervoer. 18 van deze voertuigen zijn elektrisch aangedreven (58%), de rest zijn dieselveertuigen (42%). De vloot bevat 13 rolstoelvoertuigen, allen met een diesel-aandrijflijn.

In regio Twente werd in totaal 67% van de kilometers in Q1 2026 ZE gereden. In het vraagafhankelijk vervoer lag het percentage ZE kilometers op 56%, voor het routegebonden vervoer op 68%.

2.4 Kwalitatieve analyses

2.4.1 Laadinfrastructuur voor doelgroepenvervoer

Dit jaar is voor het eerst ook (kwalitatieve) data over laadinfrastructuur uitgevraagd voor de monitor. Aan opdrachtgevers zijn, per vervoerssoort, vier vragen gesteld:

- De huidige laadmix (hoeveel procent van de elektrische kilometers wordt geladen op welk type laadpunt);
- De ideale laadmix;
- Wie hebben er invloed op de laadmogelijkheden en spelen daarmee een sturende rol?;
- Tegen welke knelpunten loop je aan bij het laden van voertuigen [specifiek over het gebruik van de laadinfrastructuur]?

De huidige laadmix schetst hoe laadinfrastructuur op dit moment wordt ingezet voor het doelgroepenvervoer. Naar de ideale laadmix is gevraagd om aan te kunnen geven hoe ver de regio's van hun ideale situatie af zijn, met andere woorden in hoeverre de huidige laadmix suboptimaal is ingericht.

Laadmix

Voor vraagafhankelijk vervoer wordt grotendeels gebruik gemaakt van laadinfrastructuur op terrein van de vervoerder zelf, aangevuld met publieke laadinfrastructuur in de buurt van de chauffeur thuis en/of snelladers. Als ideale situatie geeft het overgrote deel aan dat ze het liefst zoveel mogelijk laden op het terrein van de vervoerder zelf, meer dan nu al het geval is. Voordelen van laden op eigen terrein zijn onder andere controle over de beschikbaarheid en laadprijzen, en de mogelijkheid om het laden zo optimaal mogelijk te kunnen inplannen⁹.

Bij routegebonden vervoer wordt er juist vaker geladen op publieke laadpunten in de buurt van de chauffeur thuis. Waarschijnlijk is dit mogelijk omdat het gaat om vaste routes, en de benodigde laadcapaciteit dus goed voorspelbaar is in tegenstelling tot vraagafhankelijk vervoer. De ideale situatie loopt voor routegebonden vervoer meer uiteen dan bij vraagafhankelijk vervoer, maar over het algemeen wordt het liefst geladen op eigen terrein van de vervoerder, of bij de chauffeur (privaat op de oprit dan wel publiek in de straat). Tegelijkertijd blijkt uit de knelpunten dat laden bij de chauffeur thuis niet altijd realistisch of haalbaar is, bijvoorbeeld door het ontbreken van een oprit en wisselingen in personeel, waardoor de installatie van een privaat laadpunt bij de chauffeur thuis niet rendabel is.

Opvallend is dat bijna geen enkele vervoerder in de ideale situatie gebruik wil maken van snelladers of publieke laadpunten in de openbare ruimte, zowel voor vraagafhankelijk als routegebonden vervoer. Dit lijken laadmogelijkheden waar de vervoerders liever niet van afhankelijk zijn, mogelijk omdat vervoerders bij deze typen laadinfrastructuur afhankelijk zijn van beschikbaarheid en kosten, waarop ze geen invloed hebben. Geen enkele vervoerder geeft aan dat ze in de ideale situatie laden bij private laadpunten van een andere organisatie.

⁹ [Hoe laden logistieke voertuigen? - NKL Nederland](#)

Ontwikkeling van laadinfrastructuur voor doelgroepenvervoer

Ten slotte is gevraagd welke partijen invloed hebben op laadmogelijkheden en daarmee een sturende rol spelen. Gemeenten en netbeheerders worden het vaakst genoemd, gevolgd door vervoerders. Gemeenten worden genoemd vanwege de beschikbaarheid en locatiekeuze van laadpunten, parkeerbeleid, vergunningen en de mate waarin eisen voor ZE worden gesteld. Netbeheerders zijn cruciaal voor netcapaciteit, aansluitingen en eventuele netverzwaring. Vervoerders sturen vooral op eigen laadinfrastructuur, personeelsplanning, thuislaadoplossingen en investeringen in materieel. Daarmee ligt een belangrijk deel van de randvoorwaarden voor verdere verduurzaming buiten de directe invloed van één partij.

2.4.2 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 over contractlooptijden, verwachte percentages voor ZE en de randvoorwaarden voor verdere verduurzaming. Op basis hiervan kunnen voorzichtige uitspraken worden gedaan over de verwachte ontwikkeling van ZE doelgroepenvervoer.

Allereerst is gevraagd naar huidige contracten, en het blijkt dat opdrachtgevers zich in verschillende fasen van de contractcyclus bevinden. Het grootste deel van de contracten loopt af tussen 2027 en 2029. Meerdere opdrachtgevers koppelen de verwachte ontwikkeling van ZE expliciet aan contractuele afspraken en nieuwe aanbestedingsmomenten. De aanbestedingskalender van AIM¹⁰ geeft een totaaloverzicht van aanbestede vervoerscontracten.

Daarnaast is gevraagd op hoeveel procent ZE de opdrachtgevers verwachten over een jaar te staan. Het algemene beeld is dat opdrachtgevers stabilisatie of lichte groei van ZE voertuigen verwachten, met een resterend aandeel niet-ZE. Geen van de opdrachtgevers noemt een verwachte daling. Knelpunten voor verdere verduurzaming die meermaals worden genoemd zijn¹¹:

- Bepaalde voertuigtypen, zoals rolstoelbussen en touringcars, zijn lastiger volledig te elektrificeren;
- Beperkte beschikbare laadinfrastructuur in de buurt en het ontbreken van openbare snelladers in de stedelijke omgeving/op de route;
- Verminderd laadvermogen en lange laadtijd, waardoor voertuigen niet volledig opladen;
- Fysieke toegankelijkheid, bijvoorbeeld door het onhandig plaatsen van laadpalen of een te kleine parkeerplek;
- Storingen tijdens het laden;
- Netcongestie en daardoor moeilijkheid om laadinfrastructuur op eigen terrein te realiseren.

Ondanks de beperkingen is het algemene beeld vanuit de opdrachtgevers dat ze willen verduurzamen en naar manieren zoeken om hun ZE percentages te verhogen, maar dat benoemde knelpunten verdere groei en volledige elektrificatie beperkt.

¹⁰ [Aanbestedingskalender - Aanbestedingsinstituut Mobiliteit](#)

¹¹ Omdat er dit jaar specifiek naar laadinfrastructuur is gevraagd, zijn er meer laadinfrastructuur-gerelateerde knelpunten naar boven gekomen vergeleken met vorige jaren.

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:

Het aandeel ZE voertuigen bedraagt in 2026 49%. Dit ligt 4 procentpunt hoger dan in de steekproef van 2025.

3.1 Stijging van ZE

De stijging van het aandeel ZE verschilt per voertuigtype. Doordat verhoudingsgewijs andere typen voertuigen worden ingezet voor vraagafhankelijk en routegebonden vervoer, kan dit een mogelijke verklaring vormen voor het verschil in ZE aandeel tussen beide vervoerssoorten. Het aandeel ZE binnen het vraagafhankelijk vervoer (51%) ligt namelijk hoger dan binnen het routegebonden vervoer (44%).

De personenauto kent op dit moment het grootste ZE aandeel (73%). Ten opzichte van de monitor van 2025 is alleen bij de personenbus een lichte stijging zichtbaar. De actuele cijfers per voertuigtype zijn als volgt:

- Rolstoelbus: 12% ZE, gelijk aan 2025.
- Personenbus: 57% ZE, 3 procentpunt hoger dan 2025.
- Personenauto: 73% ZE, 1 procentpunt lager dan 2025.

Sinds de eerste monitor in 2023 ligt het gemeten ZE aandeel bij alle voertuigtypen duidelijk hoger. De verschillen tussen 2025 en 2026 zijn beperkt. Bij de vergelijking tussen meetjaren moet wel rekening worden gehouden met verschillen in de samenstelling van de steekproef, zoals toegelicht in paragraaf 2.1.2.

3.2 Regionaal beeld

Binnen het regionaal doelgroepenvervoer loopt het aandeel ZE sterk uiteen tussen de verschillende opdrachtgevers. Waar het vervoer bij sommige opdrachtgevers inmiddels vrijwel volledig is verduurzaamd (meer dan 90% ZE), bevindt de verduurzaming zich bij andere opdrachtgevers nog in een beginfase (rond de 15% ZE).

Wanneer de ontwikkeling over meerdere jaren wordt bekeken, wordt zichtbaar dat vrijwel alle opdrachtgevers een stijgende lijn laten zien. Gemiddeld is het aandeel ZE sinds 2023 met circa 31 procentpunt toegenomen. Bij een aantal opdrachtgevers is de groei bijzonder sterk geweest ten opzichte van 2025: zo nam het aandeel ZE bij Rogplus toe met 37 procentpunt naar 76% ZE, en ZOOV stijgt van 29% naar 45% ZE. Opvallend is ook dat drie regio's dalen in hun aandeel ZE voertuigen: Holland Rijnland (-3 procentpunt), Regiorijder (-3 procentpunt) en Regio Gooi en Vechtstreek (-1 procentpunt).

De verschillen in tempo en omvang kunnen veroorzaakt worden door uiteenlopende factoren, zoals de looptijd en voorwaarden van de aanbestedingscontracten, de fase waarin de instroom van ZE voertuigen zich bevindt, en regionale randvoorwaarden als de beschikbaarheid van laadinfrastructuur en geschikte voertuigen.

3.3 Verwachting in de toekomst

Op basis van de open vragen die aan de opdrachtgevers zijn gesteld, kan gesteld worden dat de opdrachtgevers in de steekproef de ambitie hebben om het doelgroepenvervoer te verduurzamen, zowel binnen de huidige opdrachten als bij aankomende nieuwe aanbestedingen. Er is een aantal knelpunten naar voren gekomen dat deels overeenkomt met de knelpunten uit de vorige monitor, zoals de beschikbaarheid van ZE rolstoelbussen en beperkte laadinfrastructuur. Omdat in deze monitor specifiek naar laadinfrastructuur is gevraagd, komen binnen dit thema meer afzonderlijke knelpunten naar voren dan in de vorige monitor. In het kader van laadinfrastructuur worden netcongestie, beperkt laadvermogen, fysieke toegankelijkheid van laadpunten, storingen en het ontbreken van openbare snelladers in de stedelijke omgeving genoemd.

Uit de open vragen blijkt dat verdere verduurzaming vooral wordt begrensd door de laadinfrastructuur rondom de operatie. De vraag is niet alleen of er voldoende elektrische voertuigen beschikbaar zijn, maar of deze voertuigen dagelijks betrouwbaar kunnen worden geladen op plekken die passen bij routes, chauffeurs, standplaatsen en dienstroosters. Voor routegebonden vervoer ligt de grootste opgave bij laadmogelijkheden rond de chauffeur; voor vraagafhankelijk vervoer ligt de opgave sterker bij eigen of centrale laadinfra, waar het verkrijgen van een voldoende grote aansluiting niet altijd vanzelfsprekend is door netcongestie. De invloed op laadmogelijkheden ligt vooral bij gemeenten, netbeheerders en vervoerders. Verdere verduurzaming vraagt daardoor om afstemming tussen deze partijen.

Mede op basis van de stijgende lijn die te zien is in de vier monitors die nu zijn uitgevoerd, is de verwachting dat het aandeel zero emissie in het doelgroepenvervoer zal blijven stijgen, maar om de landelijke 100% te bereiken moeten nog een aantal knelpunten opgelost worden.

3.4 Vervolg

De resultaten van deze monitor worden gebruikt om voortgang te monitoren, knelpunten te signaleren en op basis hiervan actie te ondernemen om de transitie naar ZE doelgroepenvervoer voort te zetten.

Zowel de sector als het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zetten zich steeds breder in voor Publieke Mobiliteit¹², wat verschillende vormen van vervoer samenbrengt. In eerste instantie gaat het om doelgroepenvervoer en openbaar vervoer, maar er zijn ook kansen voor bijvoorbeeld deelmobiliteit en vrijwilligersvervoer. Met als doel het flexibeler maken van mobiliteit, het bevorderen van zelfstandig reizen en het toekomstbestendig maken van het mobiliteitssysteem. De samenwerking tussen sector en overheid wordt hierin gezocht en benut om dit concept zo snel mogelijk tot realiteit te brengen.

VDVN werkt aan De Staat van het Doelgroepenvervoer, een rapport met uniforme informatie en statistieken over het doelgroepenvervoer in Nederland. Het doel is om in 2027 een eerste aanzet naar uniforme landelijke dataverzameling te doen. De resultaten van deze monitor zijn hier dan ook onderdeel van.

12 [Publieke mobiliteit: samenwerking voor betere bereikbaarheid in alle regio's | Rijksoverheid.nl](#)

4 Beperkingen en aanbevelingen

Zoals in [hoofdstuk 1](#) genoemd betreft deze monitor een vierde meting van het ZE doelgroepenvervoer, de derde sinds de 0-meting in 2023. Op basis van de reflecties van vorige jaren is 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 246 gemeenten is data ontvangen voor deze monitor, waarvan voor 201 gemeenten volledig, inclusief kentekendata.

Een algemene beperking van deze monitor is het werven van deelnemers en het verzamelen van data. Dit jaar is, net als in voorgaande jaren, voornamelijk gebruik gemaakt van het netwerk van de VDVN, wat zich door heel Nederland bevindt en zowel bestaat uit leden als niet-leden. Aanvullend heeft werving plaatsgevonden via RVO en de VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten). Hiermee is ook dit jaar weer gezorgd voor een grotere steekproef, wat de betrouwbaarheid van de monitor ten goede komt. Een aanbeveling voor volgend jaar is het nog meer inzetten op persoonlijk contact (via de VDVN), omdat dit het grootste resultaat oplevert.

Meermaals in de verklaringen van verschuivingen of dalingen in deze monitor, wordt aangehaald dat de steekproef een andere samenstelling is dan vorige edities. Dit is een geldig argument voor alle edities van de monitor sinds de 0-meting. Vanwege de wijze van dataverzameling en werving, is het niet mogelijk om hier bewust op in te spelen. Daarom wordt jaarlijks ingezet op het vergroten van de steekproef, om de betrouwbaarheid van de monitor zo groot mogelijk te maken. Verschuivingen en dalingen kunnen daarom een resultaat zijn van voortschrijdend inzicht alsmede veranderingen in de branche.

Vorig jaar is voor het eerst ook data van het bovenregionaal vervoer (Valys) verzameld. Dit jaar is deze data niet geleverd. Hiermee is een aanzienlijk deel van het doelgroepenvervoer dit jaar uit het zicht verdwenen. Aanbevolen wordt om volgend jaar Valys weer te betrekken bij de monitor.

4.2 Kentekendata

Naar aanleiding van de analyse in de monitor van vorige jaren werd aanbevolen om de data alleen op te vragen op basis van kentekens. Dit biedt immers de meest betrouwbare resultaten vanwege de koppeling die gemaakt wordt met de RDW-dataset. Dit jaar bleek het vanuit één vervoerder niet mogelijk om kentekendata aan te leveren. Omdat de groep zonder kentekens daarmee klein is, is gekozen om deze vervoerder niet mee te nemen in de analyses. Zo zijn alle analyses vergelijkbaar en gestoeld op dezelfde basis. 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 voertuiggegevens of alleen kilometrages aanleverden, bleek dat veel analyses 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 moet in de basis gebeuren als toevoeging op het aantal voertuigen en niet als alternatief. In de praktijk blijkt dat we afhankelijk zijn van de data die de aanleverende partij ter beschikking heeft, en dat het niet altijd mogelijk is aan onze wensen te voldoen. Het gevolg voor de monitor is het kiezen om bepaalde partijen uit te sluiten, of om in te leveren op de kwaliteit van de monitor.

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 omgevingsadressendichtheid¹³ 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 60% 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. Alle 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 Mobycon¹⁴ 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.¹⁵ In een formule ziet deze berekening er als volgt uit:

$$([Totaal\ aantal\ voertuigen\ monitor]/[Totaal\ aantal\ inwoners\ van\ de\ bevraagde\ gemeenten]) * [Totaal\ aantal\ inwoners\ van\ Nederland] \\ = Totaal\ aantal\ voertuigen\ voor\ Doelgroepenvervoer$$

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 2025 lag 7 procentpunt hoger, namelijk 17.233 voertuigen. In 2026 daalt de schatting met 5 procentpunt, naar 16.444 voertuigen.

¹³ [Stedelijkheid \(van een gebied\) \(cbs.nl\)](#).

¹⁴ [De weg naar Zero Emissie doelgroepenvervoer \(Mobycon\)](#).

¹⁵ [Voorlopige bevolkingsaantallen \(per gemeente\) \(cbs.nl\)](#).

5.3 Aantallen voertuigen en aantal gereden kilometers

Naar aanleiding van de feedback op de monitor eerdere jaren is ook dit jaar besloten zowel het aantal voertuigen als het aantal gereden kilometers weer te geven. 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.

5.4 Kwalitatieve data

Er is door 18 regio's kwalitatieve data aangeleverd over laadinfrastructuur. Hierover is een kwalitatieve analyse gedaan.

We maken onderscheid tussen de volgende vormen van laadinfrastructuur:

- Privaat laadpunt op eigen terrein van de vervoerder: een laadpunt dat specifiek gerealiseerd is om de voertuigen van de vervoerder te kunnen laden. Dit laadpunt kan met toestemming beschikbaar worden gesteld aan derden.
- Privaat laadpunt thuis bij de chauffeur (op de oprit): een laadpunt dat alleen beschikbaar is voor de chauffeur van een voertuig, omdat deze zich op private grond bevindt.
- Publiek laadpunt in de buurt van de chauffeur thuis: een laadpunt dat openbaar toegankelijk is, en zich op een publieke parkeerplaats bevindt, in de buurt van de chauffeur thuis.
- Privaat laadpunt op eigen terrein van een andere organisatie: een laadpunt dat specifiek gerealiseerd is om de voertuigen van een andere organisatie te laden. Dit laadpunt kan met toestemming beschikbaar worden gesteld aan derden.
- Publiek laadpunt in de openbare ruimte: een laadpunt dat openbaar toegankelijk is, en zich op een publieke parkeerplaats bevindt.
- Publiek snellaadpunt: een laadpunt in de openbare ruimte met een hoog vermogen (>50kW), waardoor sneller geladen kan worden dan bij een regulier laadpunt.

5.5 Peilmoment

Alle data die zijn verzameld hebben betrekking op het eerste kwartaal van 2026. Dit is gelijk aan de methodes van 2024 en 2025, maar dit is afwijkend van de monitor van 2023. De voertuiggegevens die in 2023 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 2026 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.

De data zijn opgevraagd bij de opdrachtgevers, dit zijn gemeenten of regio's die het doelgroepenvervoer aanbesteden. Het begrip opdrachtgevers is in overeenstemming met de VDVN gekozen om de groep partijen aan te duiden die data beschikbaar heeft gesteld.

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 energie-opslag 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 (bijvoorbeeld leerlingenvervoer) en vraagafhankelijk vervoer is op aanvraag (bijvoorbeeld WMO-vervoer). 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 doelgroepenvervoertuigen 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 dubbeltellingen te voorkomen is gevraagd naar de unieke kentekens van de voertuigen.

6.4 Type voertuig

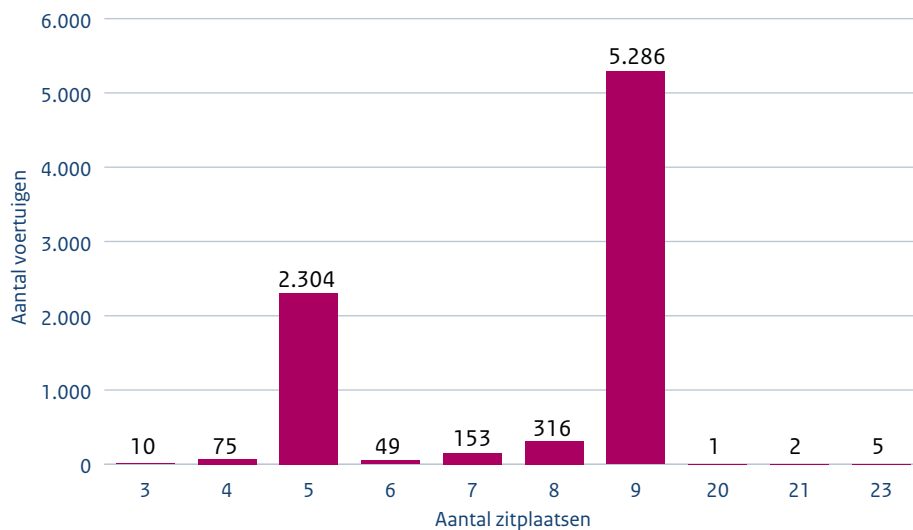
Er worden verschillende voertuigen ingezet voor doelgroepenvervoer. Het aandeel ZE per type voertuig kan verschillen. Het is daarom relevant om onderscheid te maken in het type voertuig.

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 inclusief de bestuurder) of personenauto (5 zitplaatsen inclusief bestuurder). Een klein gedeelte (7%) viel hiertussen of -buiten. Dit is terug te zien in figuur 14.

Figuur 14: Spreiding aantal zitplaatsen per voertuig op basis van voertuigen met kenteken.

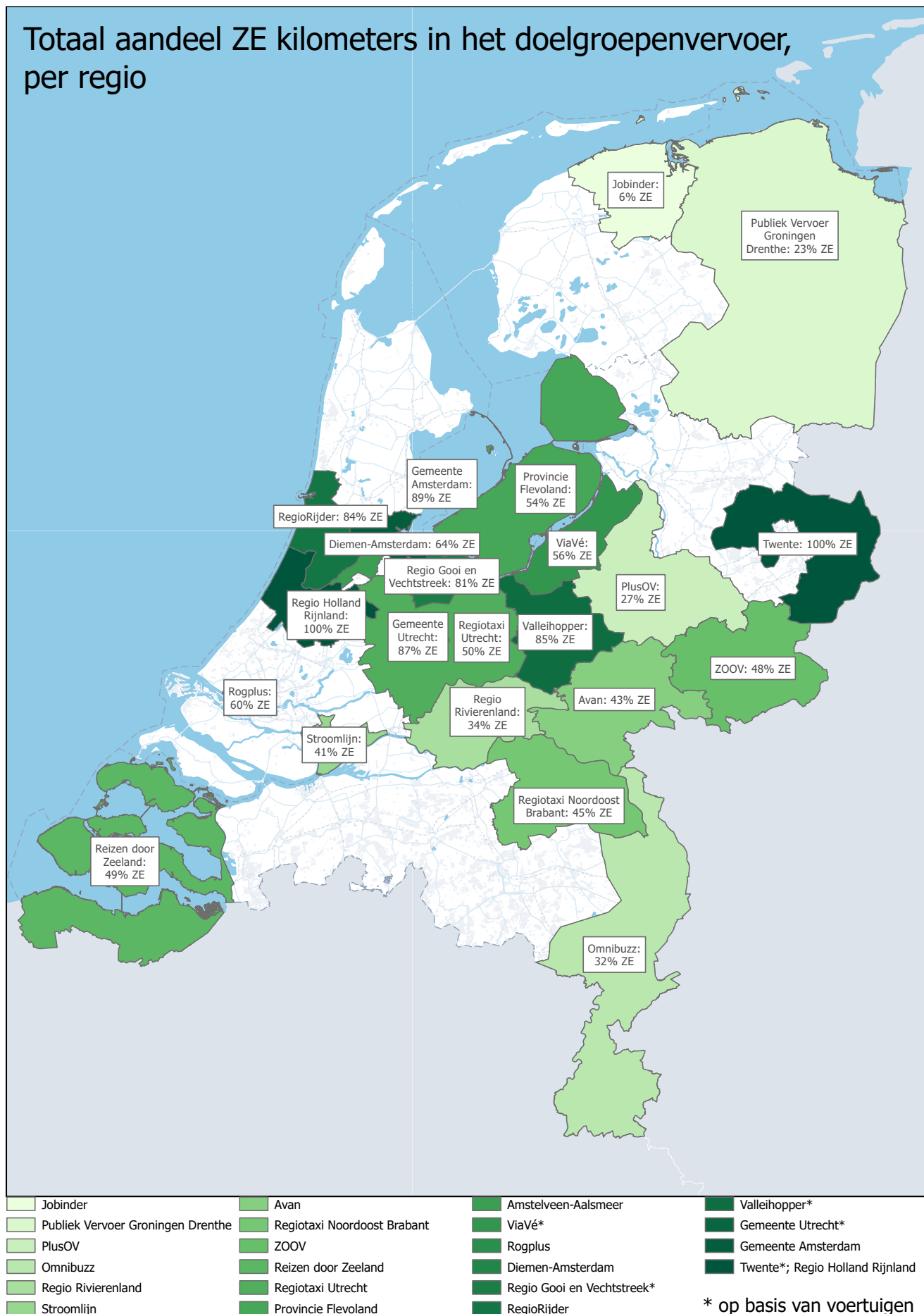


In de data kwamen grotere bussen voor, bijvoorbeeld touringcars voor leerlingenvervoer of vervoer van/naar azc's. Deze zijn in de monitor meegeteld als personenbussen of rolstoelbussen, afhankelijk van de inrichting. Of een bus rolstoeltoegankelijk is kon direct uit de data worden gehaald op basis van antwoordcategorie ja/nee en door informatie uit de RDW-dataset over rolstoeltoegankelijkheid.

7 Bijlagen

7.1 Landkaarten

Totaal aandeel ZE kilometers in het doelgroepenvervoer, per regio



Aandeel ZE kilometers in het routegebonden doelgroepenvervoer, per regio



Jobinder	PlusOV; Stroomlijn	ZOOV	RegioRijder
Publiek Vervoer Groningen Drenthe	Avan; Regiotaxi Noordooost Brabant	ViaVé*	Gemeente Utrecht*
Omnibuzz; Regio Rivierenland	Reizen door Zeeland	Diemen-Amsterdam	Regio Gooi en Vechtstreek*
Amstelveen-Aalsmeer	Regiotaxi Utrecht	Rogplus	Twente*

* op basis van voertuigen

Aandeel ZE kilometers in het vraagafhankelijk doelgroepenvervoer, per regio



Jobinder	ZOOV	Rogplus	RegioRijder
PlusOV	Stroomlijn	Regiotaxi Noordoost Brabant	Twente*
Publiek Vervoer Groningen Drenthe	Regio Rivierenland; ViaVé*	Gemeente Amsterdam	
Omnibuzz	Avan	Amstelveen-Aalsmeer	
Reizen door Zeeland	Regio Gooi en Vechtstreek*	Valleihopper*	

* op basis van voertuigen

7.2 Samenstelling van de steekproef

Om inzicht te geven in de samenstelling van de data in deze monitor, is in onderstaande tabel per opdrachtgever weergegeven welk aandeel deze heeft in de totale voertuig- en kilometerdata van 2026 en welk aandeel daarvan ZE is. De tabel bevat de opdrachtgevers die in 2026 in de monitor zijn opgenomen. Voor deze opdrachtgevers zijn, waar beschikbaar, ook de gegevens uit 2025 weergegeven. De tabel maakt daarmee zichtbaar welke opdrachtgevers relatief zwaar meewegen in de uitkomsten van een meetjaar en hoe dit gewicht tussen 2025 en 2026 verschilt.

De kolommen ‘**Aandeel voertuigen/kilometers op totaal**’ laten zien welk deel van het totale aantal voertuigen of gereden kilometers in het betreffende meetjaar afkomstig is van de opdrachtgever. Het ‘**ZE aandeel**’ daarnaast geeft aan welk deel van de voertuigen en kilometers van deze opdrachtgever ZE is.

De onderste rij geeft afzonderlijk voor voertuigen en kilometers de uitkomsten weer voor de opdrachtgevers waarvoor in beide meetjaren gegevens beschikbaar zijn. Voor voertuiggegevens gaat het om 14 opdrachtgevers en voor kilometergegevens om 9 opdrachtgevers. Per meetjaar is weergegeven welk aandeel van de totale data door deze opdrachtgevers wordt vertegenwoordigd en wat het gezamenlijke ZE aandeel binnen deze groep is.

Tabel 3: Samenstelling en ZE aandeel per opdrachtgever (2025 en 2026).

Opdrachtgever	Aandeel voertuigen				Aandeel kilometers			
	2025		2026		2025		2026	
	Aandeel voertuigen op totaal	ZE aandeel	Aandeel voertuigen op totaal	ZE aandeel	Aandeel kilometers op totaal	ZE aandeel	Aandeel kilometers op totaal	ZE aandeel
Amstelveen-Aalsmeer			5%	71%			0,8%	55%
Regiotaxi Noordoost Brabant	8%	35%	5%	46%	2%	35%	5%	45%
Gemeente Amsterdam	6%	88%	4%	89%	15%	77%	7%	77%
Reizen door Zeeland			6%	52%			14%	49%
Avan	19%	32%	12%	39%	16%	38%	9%	43%
Publiek Vervoer Groningen Drenthe			10%	26%			16%	23%
Jobinder	4%	7%	3%	15%			10%	6%
PlusOV	5%	18%	4%	27%	4%	16%	2%	27%
Gemeente Utrecht	2%	87%	1%	87%	4%	82%		
RegioRijder	7%	75%	4%	75%	9%	82%	5%	84%
Regio Holland Rijnland	8%	100%	7%	97%			1%	100%
Rogplus	2%	39%	5%	76%	1%	36%	2%	60%
Stroomlijn	7%	35%	4%	40%	19%	34%	8%	41%
VervoerGV	2%	82%	1%	81%	6%	75%		
Regio Rivierenland	7%	27%	4%	33%			4%	34%
Omnibuzz	9%	22%	8%	26%	8%	29%	7%	32%
ZOOV	8%	29%	3%	45%	16%	35%	3%	48%
ViaVé			3%	56%				
Valleihopper			0,4%	85%			1%	81%
Provincie Flevoland			1%	33%			0,6%	54%
Regiotaxi Utrecht			10%	49%			5%	51%
Diemen-Amsterdam			0,3%	59%			0,1%	64%
Overige opdrachtgever 2025: SWVO	6%	49%			0%	0%		
Overlappende steekproef	94%	44%	65%	52%	90%	45%	46%	50%

7.3 Gedeelde gegevens per opdrachtgever

In onderstaande tabel is per individuele opdrachtgever toegelicht welke informatie is gedeeld.

Tabel 4: Ontvangen gegevens per opdrachtgever (2026).

Opdrachtgever	Kentekens aangeleverd (ja/nee)	Kilometers aangeleverd (ja/nee)	Route- gebonden (X)	Vraag- afhankelijk (X)	Gemeenten
Amstelveen-Aalsmeer	ja	ja	X	X	Amstelveen en Aalsmeer
Regiotaxi Noordoost Brabant	ja	ja	X	X	Bernheze, Boekel, Land van Cuijk, Maashorst, Meierijstad en Oss
Gemeente Amsterdam	ja	ja		X	Amsterdam
Reizen door Zeeland	ja	ja	X	X	Borsele, Goes, Hulst, Kapelle, Middelburg, Noord-Beveland, Reimerswaal, Schouwen-Duiveland, Sluis, Terneuzen, Tholen, Veere en Vlissingen
Avan	ja	ja	X	X	Arnhem, Berg en Dal, Beuningen, Doesburg, Druten, Duiven, Heumen, Lingewaard, Montferland, Mook en Middelaar, Nijmegen, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rozendaal, Westervoort, Wijchen en Zevenaar
Publiek Vervoer Groningen Drenthe	ja	ja	X	X	Aa en Hunze, Assen, Borger-Odoorn, Coevorden, De Wolden, Eemsdelta, Emmen, Groningen, Het Hogeland, Hoogeveen, Meppel, Midden-Drenthe, Midden-Groningen, Noordenveld, Oldambt, Pekela, Stadskanaal, Tynaarlo, Veendam, Westerkwartier, Westerveld en Westerwolde
Jobinder	ja	ja	X	X	Achtkarspelen, Dantumadiel, Noardeast-Fryslân en Tytsjerksteradiel
PlusOV	ja	ja	X	X	Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Hattem, Heerde, Lochem, Voorst en Zutphen
Gemeente Utrecht	ja	nee	X		Utrecht
RegioRijder	ja	ja	X	X	Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Velsen en Zandvoort
Regio Holland Rijnland	ja	ja		X	Alphen aan den Rijn, Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Nieuwkoop, Noordwijk, Oegstgeest, Teylingen, Voorschoten en Zoeterwoude
Rogplus	ja	ja	X	X	Maassluis, Vlaardingen en Schiedam
Stroomlijn	ja	ja	X	X	Alblasserdam, Dordrecht, Hardinxveld- Giessendam, Hendrik-Ido-Ambacht, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht

Opdrachtgever	Kentekens aangeleverd (ja/nee)	Kilometers aangeleverd (ja/nee)	Route- gebonden (X)	Vraag- afhankelijk (X)	Gemeenten
Regio Gooi en Vechtstreek	ja	nee	X	X	Blaricum, Eemnes, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren en Wijdemeren
Regio Rivierenland	ja	ja	X	X	Buren, Culemborg, Maasdriel, Neder- Betuwe, Tiel, West Betuwe, West Maas en Waal, en Zaltbommel
Omnibuzz	ja	ja	X	X	Beek, Beekdaelen, Beesel, Bergen, Brunssum, Echt-Susteren, Eijsden- Margraten, Gennep, Gulpen-Wittem, Heerlen, Horst aan de Maas, Kerkrade, Landgraaf, Leudal, Maasgouw, Maastricht, Meerssen, Nederweert, Peel en Maas, Roerdalen, Roermond, Simpelveld, Sittard-Geleen, Stein, Vaals, Valkenburg aan de Geul, Venlo, Venray, Voerendaal en Weert
ZOOV	ja	ja	X	X	Aalten, Berkelland, Bronckhorst, Doetinchem, Oost-Gelre, Oude IJsselstreek en Winterswijk
ViaVé	ja	nee	X	X	Elburg, Ermelo, Harderwijk, Nunspeet, Oldebroek en Putten
Valleihopper	ja	ja		X	Barneveld, Ede, Nijkerk, Renswoude, Rhenen, Scherpenzeel, Wageningen en Veenendaal (Foodvalley)
Provincie Flevoland	ja	ja		X	Almere, Dronten, Lelystad, Noordoostpolder, Urk en Zeewolde
Regiotaxi Utrecht	ja	ja	X		Amersfoort, Baarn, Bunnik, Bunschoten, De Bilt, De Ronde Venen, Houten, IJsselstein, Leusden, Lopik, Montfoort, Nieuwegein, Oudewater, Soest, Stichtse Vecht, Utrechtse Heuvelrug, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden, Woudenberg en Zeist
Diemen-Amsterdam	ja	ja	X		Amsterdam en Diemen
Midden-Brabant, Twente	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 in de kwantitatieve analyses meegenomen.				

Voertuigen

[illegible]

Open vragen: nu en toekomst

Wanneer is uw huidige contract gestart en wanneer loopt deze af?

[Geef hier uw antwoord]

Op hoeveel procent Zero-Emissie verwacht uw regio over een jaar te staan en waarom?

[Geef hier uw antwoord]

Laadinfrastructuur

Uitleg

Om een beeld te krijgen van de laadinfrastructuur in het doelgroepenvervoer zijn onderstaande vragen geformuleerd. Omdat het laadprofiel kan verschillen per type vervoer vragen we om het routegebonden (leerlingenvervoer) vervoer als vraagafhankelijk (vMO) vervoer gescheiden in te vullen. Als u alleen één van beide typen uitvoert, dan graag alleen voor dat type de vragen invullen. De invulvelden zijn te herkennen doordat hierin het

Routegebonden vervoer		Vraagafhankelijk vervoer	
Vraag 1	1. Hoeveel procent van de elektrische kilometers in jouw regio wordt bij welk laadpunt geladen? <i>Verdeel 100 punten over onderstaande opties zoals het op jouw situatie van toepassing is</i>	1. Hoeveel procent van de elektrische kilometers in jouw regio wordt bij welk laadpunt geladen? <i>Verdeel 100 punten over onderstaande opties zoals het op jouw situatie van toepassing is</i>	
	☐ Privaat laadpunt op eigen terrein van de vervoerder ☐ Privaat laadpunt thuis bij de chauffeur (op de oprit) ☐ Publiek laadpunt in de buurt van de chauffeur thuis ☐ Privaat laadpunt op eigen terrein van een andere organisatie ☐ Publiek laadpunt in de openbare ruimte ☐ Publiek snellaadpunt ☐ Overig, namelijk:	☐ Privaat laadpunt op eigen terrein van de vervoerder ☐ Privaat laadpunt thuis bij de chauffeur (op de oprit) ☐ Publiek laadpunt in de buurt van de chauffeur thuis ☐ Privaat laadpunt op eigen terrein van een andere organisatie ☐ Publiek laadpunt in de openbare ruimte ☐ Publiek snellaadpunt ☐ Overig, namelijk:	
	0%	0%	
Vraag 2	2. Wat zou de ideale laadsituatie zijn, in procent geladen kilometers per type laadpunt? <i>Verdeel 100 punten over onderstaande opties zoals het op jouw situatie van toepassing is</i>	2. Wat zou de ideale laadsituatie zijn, in procent geladen kilometers per type laadpunt? <i>Verdeel 100 punten over onderstaande opties zoals het op jouw situatie van toepassing is</i>	
	☐ Privaat laadpunt op eigen terrein van de vervoerder ☐ Privaat laadpunt thuis bij de chauffeur (op de oprit) ☐ Publiek laadpunt in de buurt van de chauffeur thuis ☐ Privaat laadpunt op eigen terrein van een andere organisatie ☐ Publiek laadpunt in de openbare ruimte ☐ Publiek snellaadpunt ☐ Overig, namelijk:	☐ Privaat laadpunt op eigen terrein van de vervoerder ☐ Privaat laadpunt thuis bij de chauffeur (op de oprit) ☐ Publiek laadpunt in de buurt van de chauffeur thuis ☐ Privaat laadpunt op eigen terrein van een andere organisatie ☐ Publiek laadpunt in de openbare ruimte ☐ Publiek snellaadpunt ☐ Overig, namelijk:	
	0%	0%	
Vraag 3	3. Wie hebben er invloed op de laadmogelijkheden en spelen daarmee een sturende rol? (bijv. Gemeenten, 	3. Wie hebben er invloed op de laadmogelijkheden en spelen daarmee een sturende rol? (bijv. Gemeenten, 	
Vraag 4	4. Tegen welke knelpunten loop je aan bij het laden van voertuigen [specifiek over het gebruik van de 	4. Tegen welke knelpunten loop je aan bij het laden van voertuigen [specifiek over het gebruik van de 	

7.5 Tabellen bij grafieken

Tabel 1 van Figuur 1: Aandeel ZE voertuigen op basis van het totaal aantal voertuigen [N= 201 gemeenten].

	Aantal voertuigen	Percentage
ZE	4010	49%
Niet ZE	4191	51%
Totaal	8201	100%

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

	Aantal km's	Percentage
ZE	14.956.854	42%
Niet ZE	20.682.769	58%
Totaal	35.639.854	100%

Tabel 3 van Figuur 3: Aandeel ZE voertuigen 2023, 2024 en 2025 t.o.v. 2026. O.b.v. Monitor Doelgroepenvervoer 2023-2025, RVO.

	2026	2025	2024	2023
ZE	49%	45%	32%	18%
Niet ZE	51%	55%	68%	82%

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

	Benzine	BEV	CNG	Diesel	FCEV	LPG	PHEV
Voertuigen	1%	48%	7%	43%	1%	0%	0%
Kilometers	1%	42%	6%	51%	0%	0%	0%

Tabel 5 van Figuur 5: Aandrijflijn voertuigen per bouwjaar.

Jaar	Benzine	BEV	CNG	Diesel	FCEV	LPG	PHEV
2026	1	43		1			
2025		405		122			
2024	11	717		167			4
2023		1094		170	3		1
2022	15	824		134	16		10
2021	17	330		106	4		2
2020	2	285	3	81	10		1
2019	10	169	46	1167	17		
2018	5	53	168	613	1	6	
2017	2	22	198	408	2	2	
2016	1	3	89	340	9		
2015	1		32	90	2		1
2014	2	1	16	58			
2013	1			26			

Jaar	Benzine	BEV	CNG	Diesel	FCEV	LPG	PHEV
2012	1			28			
2011				18			
2010			1	5			
2009				3			
2008				3			
2007	1						
2002				1			
Eindtotaal	70	3946	553	3541	64	8	19

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; N=201 gemeenten]

	Vraagafhankelijk				Routegebonden			
	2026	2025	2024	2023	2026	2025	2024	2023
ZE	51%	54%	33%	20%	44%	39%	31%	15%
Niet ZE	49%	46%	67%	80%	56%	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; N=201 gemeenten]

2026	Personenauto	Personenbus	Rolstoelbus
Benzine	3%	0%	0%
BEV	71%	57%	12%
CNG	7%	6%	7%
Diesel	16%	36%	81%
FCEV	3%	0%	0%
LPG	0%	0%	0%
PHEV	1%	0%	0%
2025	Personenauto	Personenbus	Rolstoelbus
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	Personenauto	Personenbus	Rolstoelbus
Benzine	2%	0%	0%
BEV	56%	37%	7%
CNG	14%	15%	14%
Diesel	26%	48%	79%

2024	Personenauto	Personenbus	Rolstoelbus
LPG	0%	0%	0%
PHEV	2%	0%	0%
FCEV	1%	0%	0%
2023	Personenauto	Personenbus	Rolstoelbus
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: Aandrijflijn rolstoelbussen per bouwjaar.

Jaar	BEV	CNG	Diesel
2026	22		1
2025	20		117
2024	63		152
2023	72		161
2022	99		108
2021	10		88
2020	15		45
2019		3	662
2018	1	27	181
2017		82	192
2016		52	148
2015		6	30
2014			32
2013			16
2012			15
2011			8
2010		1	2
2009			1
2008			1
Eindtotaal	302	171	1960

Tabel 9 van Figuur 9: Verhouding ZE voertuigen en niet-ZE voertuigen per type voertuig in 2026.

Personenauto			Personenbus			Rolstoelbus		
	Aantal	%		Aantal	%		Aantal	%
Benzine	70	3%	Benzine	0	0%	Benzine	0	0%
BEV	1691	71%	BEV	1978	57%	BEV	302	12%
CNG	172	7%	CNG	218	6%	CNG	171	7%
Diesel	374	16%	Diesel	1257	36%	Diesel	1960	81%
FCEV	64	3%	FCEV	0	0%	FCEV	0	0%
PHEV	17	1%	PHEV	2	0%	PHEV	0	0%
LPG	1	0%	LPG	7	0%	LPG	0	0%
Eindtotaal	2389	100%		3462	100%		2433	100%

Tabel 10 van Figuur 10: Aanbod merk-modellen rolstoelbussen in het doelgroepenvervoer, bevat alle aandrijflijnen.

Merk-model	Aantal voertuigen
MERCEDES-BENZ SPRINTER	1677
FORD TRANSIT	214
VOLKSWAGEN CRAFTER	167
OPEL MOVANO	136
FIAT DUCATO	68
MERCEDES-BENZ ESPRINTER	33
OPEL VIVARO	23
VOLKSWAGEN KOMBI	23
FORD TRANSIT CUSTOM	14
CITROEN JUMPY	12
MERCEDES-BENZ VITO TOURER	10
TOYOTA PROACE	9
MERCEDES-BENZ V-KLASSE	7
CITROEN JUMPY SPACETOURER	7
M.A.N. TGE	7
OPEL VIVARO-B	4
MERCEDES-BENZ EVITO TOURER	4
VOLKSWAGEN CADDY	3
OPEL VIVARO LIFE	2
MERCEDES-BENZ 313CDI	2
MERCEDES-BENZ EQV	2
OPEL VIVARO / ZAFIRA LIFE	2
FIAT ULYSSE TRIPOD	2
CITROEN JUMPER	2
NISSAN E-NV200	1
MERCEDES-BENZ VITO	1
CITROEN C4 PICASSO	1

Tabel 11 van Figuur 11: Aanbod merk-modellen rolstoelbussen in het doelgroepenvervoer, alleen BEV aandrijflijn.

Merk-model	Aantal voertuigen
FORD TRANSIT	164
MERCEDES-BENZ ESPRINTER	33
FIAT DUCATO	26
OPEL VIVARO	23
VOLKSWAGEN CRAFTER	14
CITROEN JUMPY	12
TOYOTA PROACE	9
CITROEN JUMPY SPACETOURER	7
MERCEDES-BENZ EVITO TOURER	4
FIAT ULYSSE TRIPOD	2
OPEL VIVARO LIFE	2
MERCEDES-BENZ EQV	2
OPEL VIVARO / ZAFIRA LIFE	2
M.A.N. TGE	1
NISSAN E-NV200	1

Tabel 12 van Figuur 12: Aandeel ZE voertuigen per opdrachtgever. [N=201 gemeenten].

	ZE	Niet ZE
Jobinder	15%	85%
Omnibuzz	26%	74%
Publiek Vervoer Groningen Drenthe	26%	74%
PlusOV	27%	73%
Regio Rivierenland	33%	67%
Provincie Flevoland	33%	67%
Avan	39%	61%
Stroomlijn	40%	60%
ZOOV	45%	55%
Regiotaxi Noordoost Brabant	46%	54%
Regiotaxi Utrecht	49%	51%
Reizen door Zeeland	52%	48%
ViaVé	56%	44%
Diemen-Amsterdam	59%	41%
Amstelveen-Aalsmeer	71%	29%
RegioRijder	75%	25%
Rogplus	76%	24%
Regio Gooi en Vechtstreek	81%	19%
Valleihopper	85%	15%
Gemeente Utrecht	87%	13%
Gemeente Amsterdam	89%	11%
Regio Holland Rijnland	97%	3%

Tabel 13 van Figuur 13: Aandeel ZE km's per opdrachtgever. [N=187 gemeenten].

Regio	ZE	Niet ZE	Eindtotaal	ZE%	Niet ZE%
Jobinder	203.248	3.389.162	3.592.410	6%	94%
Publiek Vervoer Groningen Drenthe	1.290.760	4.237.186	5.527.946	23%	77%
PlusOV	234.028	646.191	880.219	27%	73%
Omnibuzz	777.651	1.660.963	2.438.614	32%	68%
Regio Rivierenland	461.430	881.555	1.342.985	34%	66%
Stroomlijn	1.202.346	1.763.629	2.965.975	41%	59%
Avan	1.384.220	1.815.106	3.199.326	43%	57%
Regiotaxi Noordoost Brabant	725.826	893.848	1.619.674	45%	55%
ZOOV	578.532	620.373	1.198.905	48%	52%
Reizen door Zeeland	2.357.562	2.475.974	4.833.536	49%	51%
Regiotaxi Utrecht	872.000	849.440	1.721.440	51%	49%
Provincie Flevoland	116.609	98.403	215.012	54%	46%
Amstelveen-Aalsmeer	148.481	121.353	269.834	55%	45%
Rogplus	458.948	308.143	767.091	60%	40%
Diemen-Amsterdam	15.765	8.948	24.713	64%	36%
Gemeente Amsterdam	1.854.524	545.739	2.400.263	77%	23%
Valleihopper	428.927	103.214	532.141	81%	19%
RegioRijder	1.373.484	261.866	1.635.350	84%	16%
Regio Holland Rijnland	472.513	1.676	474.189	100%	0%

Tabel 14 van Figuur 14: Spreiding aantal zitplaatsen per voertuig op basis van voertuigen met kenteken.

Aantal zitplaatsen	Aantal voertuigen
3	10
4	75
5	2304
6	49
7	153
8	316
9	5286
20	1
21	2
23	5

Dit is een publicatie van:
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Opdrachtgever:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Mede mogelijk gemaakt door:
Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland (VDVN)

Graadt van Roggenweg 200 | 3531 AH Utrecht
Postbus 8242 | 3503 RE Utrecht
T +31 (0) 88 042 42 42

Publicatienummer: RVO-211-2026/BR-DUZA

Bij vragen:
Elektrischrijden@rvo.nl

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 en Klimaat.



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Rijksdienst voor Ondernemend
Nederland