



Rijksdienst voor Ondernemend
Nederland

Monitor Doelgroepenvervoer 2024

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:
Opdrachtgever:
Medemogelijk gemaakt door:

Rijksdienst van Ondernemend Nederland (RVO)
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland (VDVN)

Bij vragen:

Elektrischrijden@rvo.nl

Publicatiedatum: 8 oktober 2024

Inhoud

Samenvatting	5
1. Aanleiding en onderzoeksscope	7
1.1 Onderzoeksgroep	7
1.2 Steekproef versus totale populatie	7
1.3 Leeswijzer	7
2. Resultaten en analyse	8
2.1 Hoofdfiguren voor beantwoording hoofdvraag	8
2.1.1 <i>Aandeel ZE van de steekproef</i>	8
2.1.2 <i>Aandeel ZE ten opzichte van 2023</i>	8
2.1.3 <i>Bouwjaar van voertuigen als bewijs voor toegenomen percentage ZE</i>	9
2.1.4 <i>Aandrijflijnen</i>	11
2.2 Verklarende doorsnedes voor groei aandeel ZE	11
2.2.1 <i>Soort vervoer 2023 t.o.v. 2024</i>	11
2.2.2 <i>Type voertuig</i>	12
2.2.3 <i>Combinatie soort vervoer met de personenauto</i>	13
2.3 Regionale vergelijking en toekomstbeeld	14
2.3.1 <i>Aandeel ZE voertuigen en km's per regio</i>	14
2.3.2 <i>De toekomst van doelgroepenvervoer</i>	15
3. Conclusie en vervolg	16
3.1 Voertuigtype	16
3.2 Vervoerssoort	16
3.3 Verwachting in de toekomst	16
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	18
5.4 Peilmoment	18
6. Afkortingen en definities	19
6.1 Doelgroepenvervoer: definitie en operationalisering	19
6.2 Zero Emissie	19
6.3 Soort vervoer	19
6.4 Type voertuig	19

7. Bijlagen	20
7.1 Landkaarten	20
7.2 Gedeelde gegevens per opdrachtgever	23
7.2.1 Regio Amsterdam	23
7.2.2 Avan	23
7.2.3 Regiotaxi Flevoland	23
7.2.4 Vervoersregio Groningen-Drenthe	23
7.2.5 Jobinder	23
7.2.6 Omnibuzz	23
7.2.7 PlusOV	23
7.2.8 Regiorijder Kennemerland	23
7.2.9 Regio Rivierenland	23
7.2.10 ROGplus	23
7.2.11 Stroomlijn	23
7.2.12 SWVO	23
7.2.13 Taxibus	23
7.2.14 Regio Twente	24
7.2.15 Regiotaxi Utrecht	24
7.2.16 Valleihopper	24
7.2.17 Vervoer Gooi en Vechtstreken	24
7.2.18 ZOOV	24
7.3 Invulformulier opdrachtgevers	25
7.4 Tabellen bij grafieken	26
7.4.1 Tabel bij Figuur 1	26
7.4.2 Tabel bij Figuur 2	26
7.4.3 Tabel bij Figuur 3	26
7.4.4 Tabel bij Figuur 4	27
7.4.5 Tabel bij Figuur 5	27
7.4.6 Tabel bij Figuur 6	28
7.4.7 Tabel bij Figuur 7	28
7.4.8 Tabel bij Figuur 8	28
7.4.9 Tabel bij Figuur 9	28
7.4.10 Tabel bij Figuur 10	29
7.4.11 Tabel bij Figuur 11	29
7.4.12 Tabel bij Figuur 12	30
7.4.13 Tabel bij Figuur 13	30
7.4.14 Tabel bij Figuur 14	30

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 tweede 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 182 gemeenten. Een berekende schatting van de grootte van het doelgroepenvervoer in Nederland komt uit op 16.195 voertuigen. Daarvan zijn 5.182 voertuigen naar schatting ZE.

De belangrijkste resultaten uit de monitor zijn verder:

1. Het percentage ZE voertuigen en het aandeel gereden km's zijn binnen doelgroepenvervoer 32%. Daarmee is het aandeel ZE voertuigen gegroeid met 14% ten opzichte van de monitor uit 2023.
2. Het aandeel ZE voertuigen per vervoerssoort is 33% voor vraagafhankelijk vervoer en 31% voor routegebonden vervoer.
3. Gekeken naar de voertuigtypen valt op dat de percentages tussen de personenauto, personenbus en rolstoelbus verschillen. 57% van de personenauto's zijn ZE, terwijl dit bij de personenbus 37% is en bij de rolstoelbus zelfs maar 7%.

De volgende zaken vielen daarnaast op:

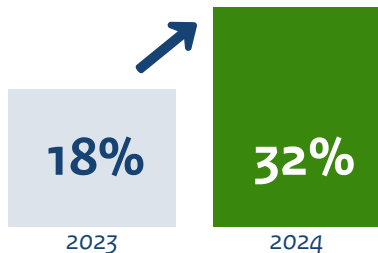
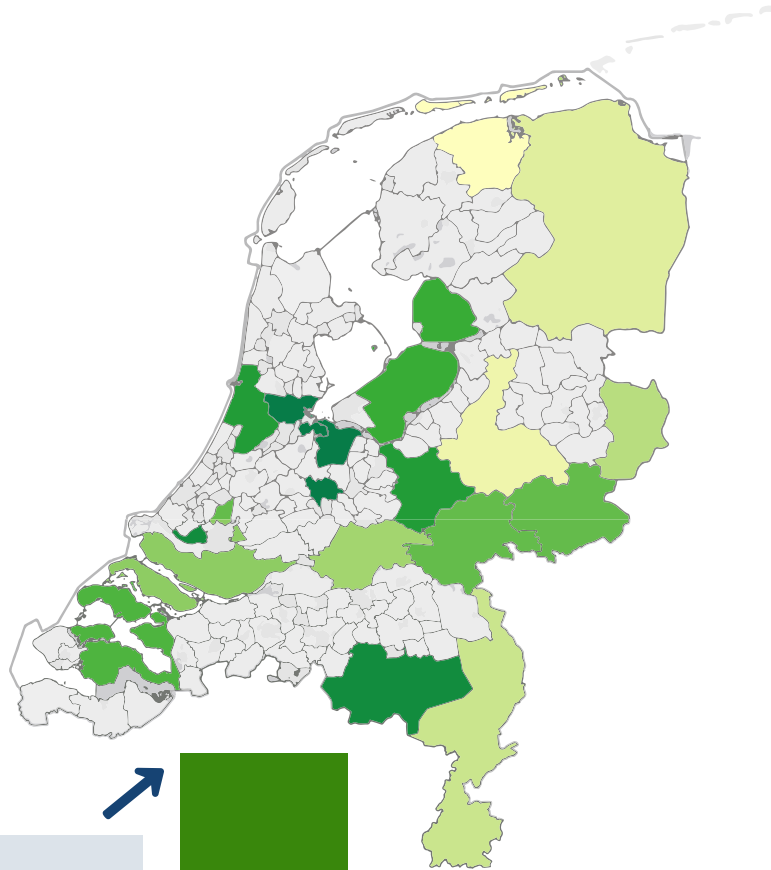
- De ingroei van ZE rolstoelbussen blijft achter ten opzichte van de andere voertuigtypen. De personenbus is dit jaar procentueel bijna net zoveel toegenomen als de personenauto (23% ten opzichte van 24%). Omdat de personenbus meer wordt ingezet in het doelgroepenvervoer dan de personenauto, rijden in absolute aantallen net iets meer ZE personenbussen rond dan ZE personenauto's.
- In het vraagafhankelijk vervoer worden procentueel meer ZE km's gereden dan in het routegebonden vervoer (41% ten opzichte van 25% ZE gereden km's).

Deze monitor wordt jaarlijks herhaald. De voorbereiding van de volgende monitor zal naar verwachting in maart/april 2025 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 2024

Op weg naar 100% ZE doelgroepenvervoer in Nederland

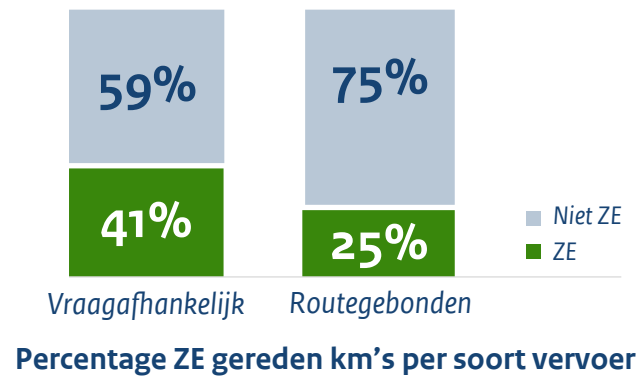


ZE voertuigen in 2023 en 2024
Stijging komt met name door een toename van ZE personenauto's en -bussen.

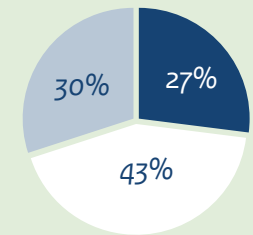


16.195 voertuigen in het doelgroepenvervoer in Nederland*

*Landelijke schatting o.b.v. steekproef



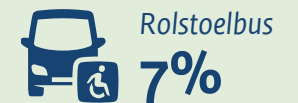
Doelgroepenvervoer in Nederland



Aandeel per type voertuig in het doelgroepenvervoer

- Personenauto
- Rolstoelbus
- Personenbus

Percentage ZE voertuigen per type voertuig



1. Aanleiding en onderzoeksscope

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). Op dit moment hebben 121 gemeenten BAZED ondertekend en hebben 18 andere partijen het daarbij behorende convenant ondertekend.

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.

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

‘Wat is het aandeel ZE voertuigen binnen doelgroepenvervoer?’

Dit is een jaarlijkse monitor. Vorig jaar is deze voor het eerst uitgevoerd en dit jaar is deze herhaald. Voor deze editie is data opgevraagd over het eerste kwartaal van 2024. Er wordt nauw samengewerkt met de Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland (VDVN) om data te verzamelen en inzichten te verspreiden. Daarnaast is er contact geweest met onderzoeks- en adviesbureau Panteia over de methode en resultaten van het onderzoek en zijn lijnen met CROW kort.

1.1 Onderzoeksgroep

De data zijn verzameld door gebruik te maken van het netwerk van de VDVN. Via het netwerk van deze vereniging hebben 19 opdrachtgevers data aangeleverd over 182 gemeenten uit alle 12 provincies. Dit is ten opzichte van de monitor een groei van 17 gemeenten en 2 provincies.

Van de 182 gemeenten zijn van 152 gemeenten kentekendata verzameld. Van 30 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.

Tabel 1: Ontvangen gegevens van steekproef.

Gegevens		Aantal gemeenten
Aantal kentekens	6.698 kentekens	152 gemeenten
Aantal voertuigen	7.062 voertuigen	182 gemeenten
Aantal km's	29.874.011 km's	170 gemeenten

Ondanks dat er meer gemeenten vertegenwoordigd zijn in de monitor van dit jaar ten opzichte van de monitor van 2023 is het aantal voertuigen 908 lager dan in de monitor van 2023. Een verklaring is dat het peilmoment van dit jaar een kwartaal omvat, terwijl vorig jaar over een heel jaar is gerapporteerd. Het peilmoment van deze monitor is dus ¼^e tijdsperiode van vorig jaar. Daarnaast zijn er gedeeltelijk andere gemeenten vertegenwoordigd in de steekproef van deze editie.

1.2 Steekproef versus totale populatie

Van 182 gemeenten van de 342 gemeenten in Nederland is data ontvangen. De 182 gemeenten hebben in totaal over 7.062 unieke voertuigen data aangeleverd. Dit aantal wordt de steekproef genoemd.

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: **16.195, waarvan 5.182 ZE**

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.

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

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

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 zijn de hoofdfiguren weergegeven die antwoord geven op de hoofdvraag. In de paragraaf daarna worden verdiepende analyses gedaan door middel van aanvullende doorsnedes van type voertuigen en soort vervoer. Afsluitend is ingezoomd op de opdrachtgevers uit de steekproef.

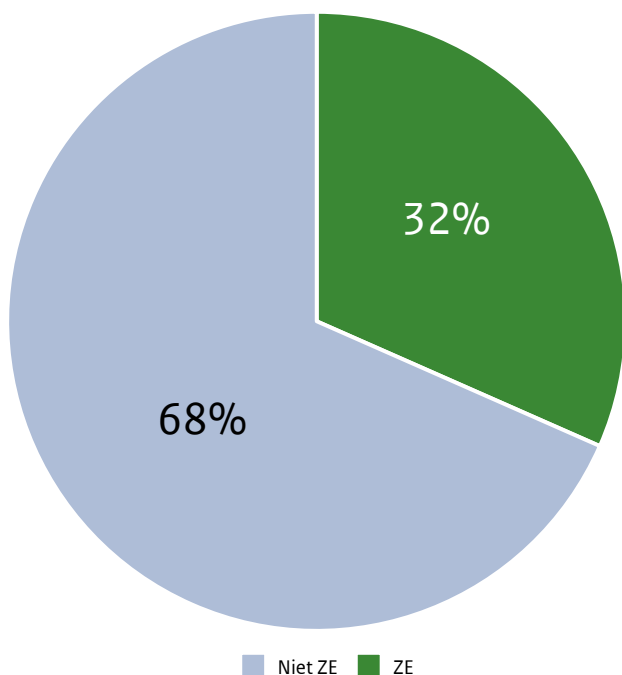
2.1 Hoofdfiguren voor beantwoording hoofdvraag

Wat is het aandeel ZE in het doelgroepenvervoer? En hoe staan deze cijfers ten opzichte van de monitor 2023? In Figuur 1 en Figuur 2 is respectievelijk gekeken naar het aandeel ZE voertuigen en het aandeel ZE gereden km's in het eerste kwartaal van 2024. In Figuur 3 is het aandeel ZE voertuigen van 2024 afgezet tegen 2023 en de groei weergegeven. Figuur 4 laat zien dat deze groei in het afgelopen jaar heeft plaatsgevonden. 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

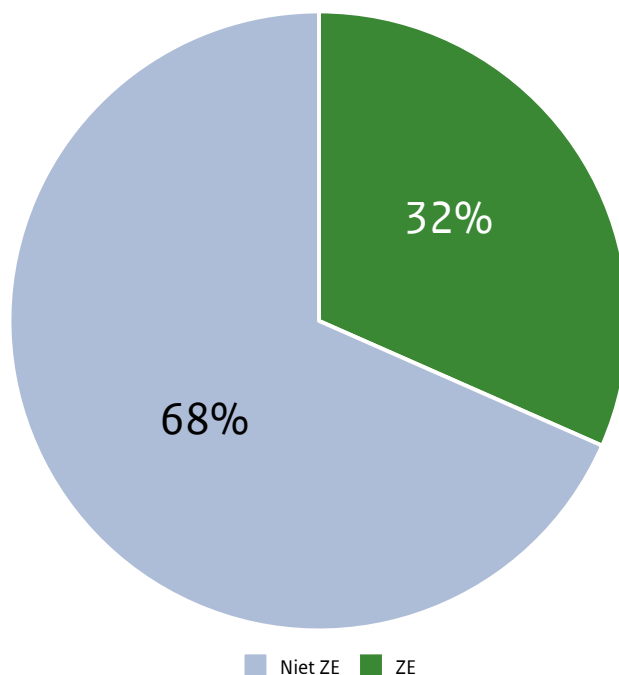
Figuur 1 geeft het aandeel ZE voertuigen weer van het totaal aantal voertuigen van de steekproef. In totaal zijn 2.232 voertuigen van de 7.062 voertuigen ZE. Dat komt neer op 32% van de totale steekproef.

Figuur 1: Aandeel ZE voertuigen op basis van het totaal aantal voertuigen [N=164 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 bijna 30 miljoen km gereden, waarvan 32% met een ZE voertuig.

Figuur 2: Aandeel ZE km's op basis van het totaal aantal km's. [N=170 gemeenten]

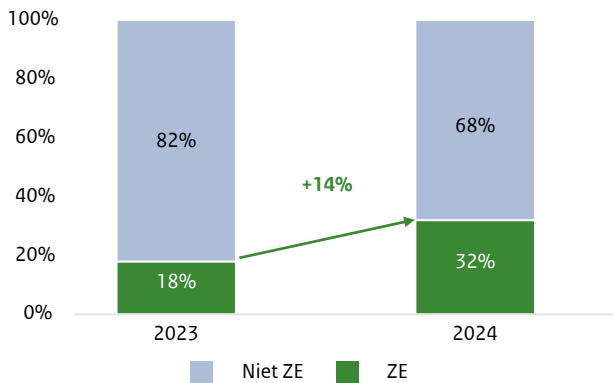


Wat opvalt is dat het aandeel ZE gelijk is voor zowel voertuigen als gereden km's. Oftewel, op basis van Figuur 1 en Figuur 2 is te zien dat op totaal niveau ZE voertuigen net zoveel km's rijden als voertuigen die niet ZE zijn.

2.1.2 Aandeel ZE ten opzichte van 2023

In Figuur 3 is het aandeel ZE voertuigen van het eerste kwartaal van 2024 naast het aandeel uit de monitor van 2023 gezet. In de monitor van 2023 was het aandeel ZE nog 18%. Ten opzichte van 2023 is het aandeel ZE met 14 procentpunt gestegen naar 32%. Het aantal meegenomen voertuigen is vergelijkbaar, namelijk 7.970 voertuigen in 2023 en 7.062 voertuigen in 2024.

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



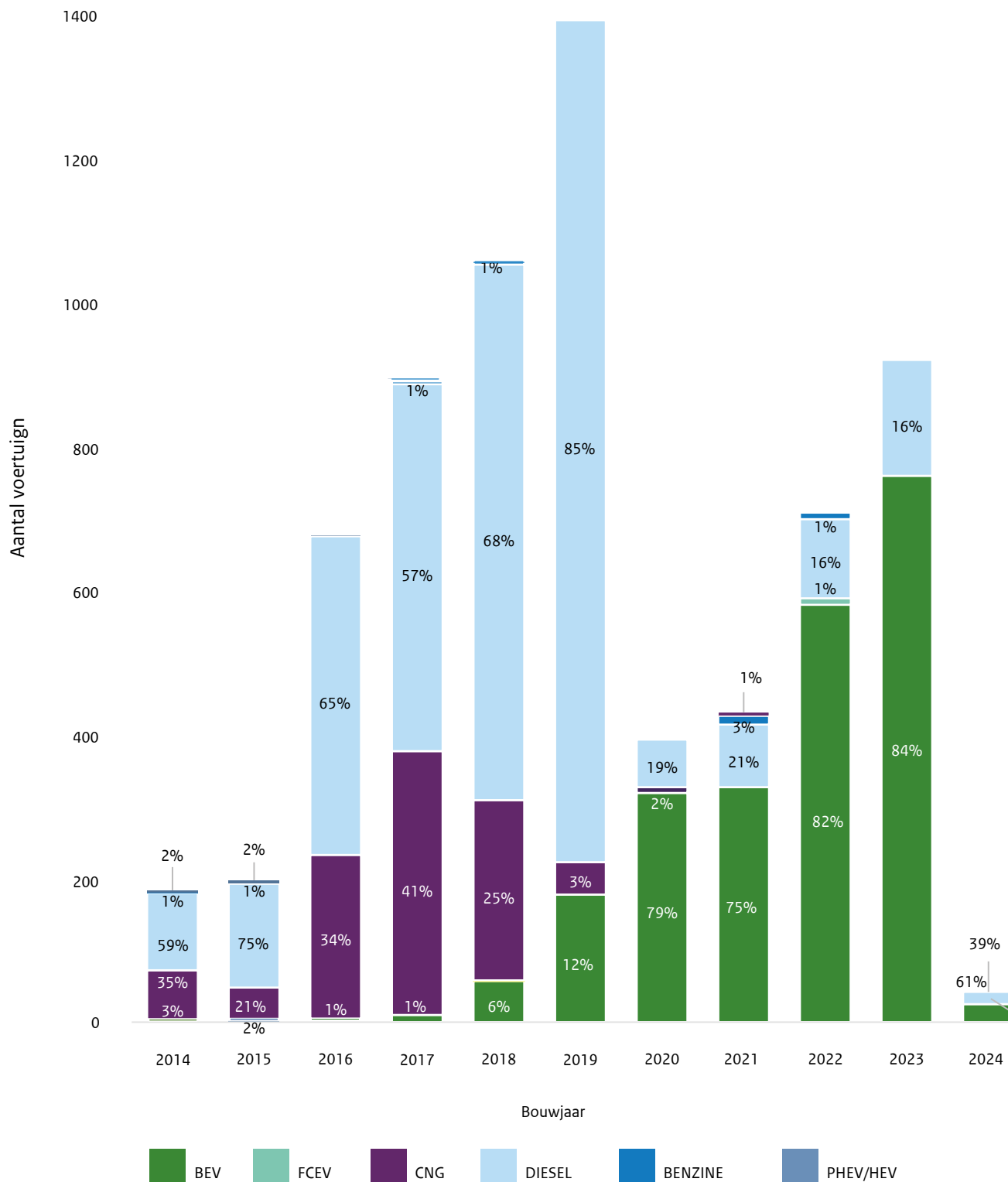
2.1.3 Bouwjaar van voertuigen als bewijs voor toegenomen percentage ZE

De data die in de monitor van 2023 zijn verzameld heeft betrekking op de periode april 2022 t/m maart 2023. De percentuele groei naar 32% ZE in het eerste kwartaal van 2024 heeft dus naar verwachting in de periode tussen maart 2023 en maart 2024 plaatsgevonden. Om dit te bevestigen is in Figuur 4 gekeken naar aandrijflijnen per bouwjaar van de voertuigen. Voertuigen met een bouwjaar uit 2023 hebben naar verwachting een ZE aandrijflijn. De aandrijflijnen BEV en FCEV zijn geclassificeerd als ZE, de overige aandrijflijnen niet. Het aantal voertuigen tussen 2008 en 2013 is niet weergegeven. Dit aantal is met 163 voertuigen verwaarloosbaar klein.

De groei van het aandeel ZE voertuigen weergegeven in Figuur 3 is terug te zien in de ingroei van nieuwe BEV voertuigen in Figuur 4. Het aandeel ingestroomde BEV voertuigen is met 84% weliswaar bijna gelijk gebleven in 2023 ten opzichte van 2022. Toch zijn in 2023 een hoger aantal BEV's ingestroomd, namelijk 555 voertuigen in 2022 en 718 voertuigen in 2023.

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.

Figuur 4: Aandrijflijn voertuigen per bouwjaar. [N= 152 gemeenten]



Figuur 4 geeft het aandeel van de aandrijflijnen weer per bouwjaar. Meer dan de helft van de voertuigen uit de steekproef zijn 5 jaar of ouder, namelijk 3.856 voertuigen. Alle getoonde voertuigen van deze bouwjaren bij elkaar opgeteld zijn samen het wagenpark in het eerste kwartaal van 2024.

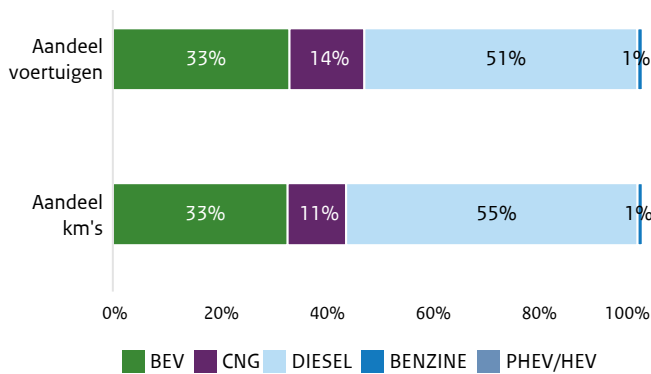
2.1.4 Aandrijflijnen

In onderstaande grafiek (Figuur 5) is gekeken naar de aandrijflijnen van de voertuigen en voertuigkilometers. Hier is dus geen onderscheid gemaakt in bouwjaar. Drie zaken vallen op. Allereerst valt op dat de aandelen aandrijflijnen nauwelijks verschillen als wordt gekeken naar voertuigen ten opzichte van voertuigkilometers. Het grootste verschil is 3 procentpunt bij voertuigen die op CNG rijden. Voertuigen met een CNG-aandrijflijn rijden dus iets minder km's ten opzichte van de aandrijflijnen.

Ten tweede valt op dat hybride voertuigen (PHEV/HEV) nagenoeg niet voorkomen. In totaal komen 30 PHEV/HEV voertuigen voor in de steekproef. Gekeken naar de instroom in het Nederlands wagenpark van alle personenauto's is een andere ontwikkeling te zien. 14% van de instroom bestond in 2023 uit PHEV's. 21% van de ingestroomde voertuigen bestond uit BEV.³ Daarmee wijkt de instroom in het doelgroepenvervoer af van het bredere Nederlandse wagenpark.

Als derde valt op dat voertuigen met een waterstof aandrijflijn (FCEV) binnen het doelgroepenvervoer bijna niet voorkomen. In totaal zijn dit 9 voertuigen, waarvan 5 met een bouwjaar uit 2018 of eerder.

Figuur 5: Aandeel ingezette voertuigen en gereden km's per aandrijflijn. [N aantal voertuigen=152 gemeenten; N km's=140 gemeenten]⁴



2.2 Verklarende doorsnedes voor groei aandeel ZE

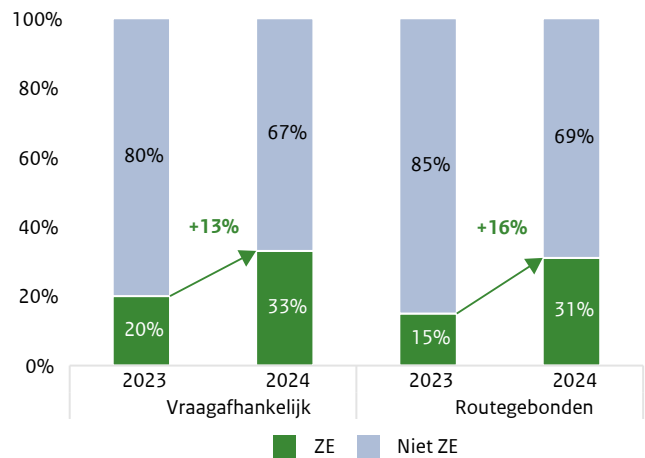
In deze paragraaf is aan de hand van doorsnedes onderzocht welke typen voertuigen hebben bijgedragen aan het toegenomen aandeel ZE en welke typen nog achterblijven. Daarnaast is onderzocht of de inzet van ZE voertuigen verschilt per vervoerssoort (vraagafhankelijk versus routegebonden vervoer). Op basis van deze doorsnedes is het percentage ZE doelgroepenvervoer in meer detail te duiden, namelijk:

- Ondanks dat het aandeel ZE voertuigen in het vraagafhankelijk en routegebonden vervoer gelijk is, worden er in verhouding meer ZE km's gereden in het vraagafhankelijk vervoer (paragraaf 2.2.1).
- Zowel het aandeel ZE personenauto's als ZE personenbussen zijn ten opzichte van vorig jaar opvallend toegenomen. Het aandeel gereden ZE km's is specifiek bij de personenauto nog hoger. Met ZE personenauto's worden meer km's gereden dan met niet-ZE personenauto's (paragraaf 2.2.2).
- In het vraagafhankelijk vervoer zijn meer personenauto's ingezet die ook vaker ZE rijden (paragraaf 2.2.3). Hierdoor is het aandeel gereden km's dat ZE is bij het vraagafhankelijk vervoer opvallend hoger dan in het routegebonden vervoer.

2.2.1 Soort vervoer 2023 t.o.v. 2024

In totaal zijn in 2024 3.048 voertuigen gebruikt voor vraagafhankelijk vervoer en 3.930 voor routegebonden vervoer. Vergeleken met vorig jaar is een opvallende verschuiving te zien in Figuur 6. Waar vorig jaar nog een verschil van 5 procentpunt ZE was tussen beide vervoerssoorten, lijken de vervoerssoorten nu nagenoeg gelijk.

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

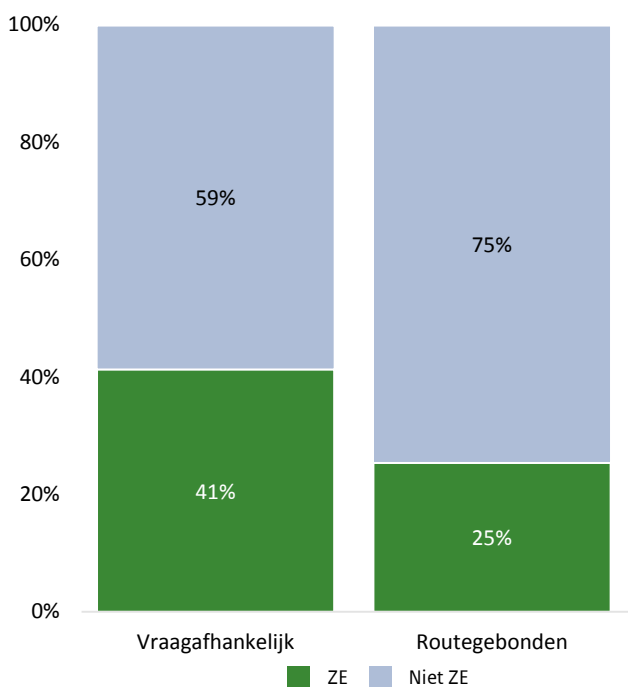


³ [Elektrisch vervoer - Personenauto's - Nederland \(databank.nl\)](#).

⁴ Het aandeel BEV in Figuur 5 is 1 procentpunt hoger dan het aandeel ZE in Figuur 1. Dit verschil komt doordat de aandrijflijn niet voor elk voertuig kon worden bepaald. In Figuur 5 zijn voertuigen van 12 gemeenten om deze reden buiten beschouwing gelaten, waardoor een klein percentageel verschil is ontstaan.

In Figuur 7 is gekeken naar km's in plaats van aantallen voertuigen en dat geeft een andere verdeling van het aandeel gereden ZE km's. Het verschil tussen het aandeel gereden ZE km's bij vraagafhankelijk en routegebonden vervoer is toegenomen ten opzichte van 2023 en verschilt nu 16 procentpunt. Kortom, we zien net als vorig jaar een verschil in ZE percentages in het routegebonden en vraagafhankelijk vervoer. Waarom dit verschil wel zichtbaar is in het aantal gereden km's, maar niet in het aantal voertuigen is onderzocht in de volgende paragraaf.

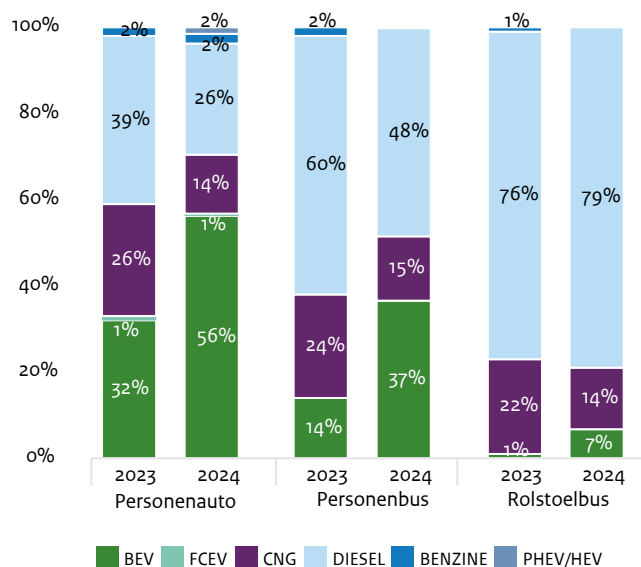
Figuur 7: Aandeel ZE km's per vervoerssoort in het eerste kwartaal van 2024. [N=162 gemeenten]



2.2.2 Type voertuig

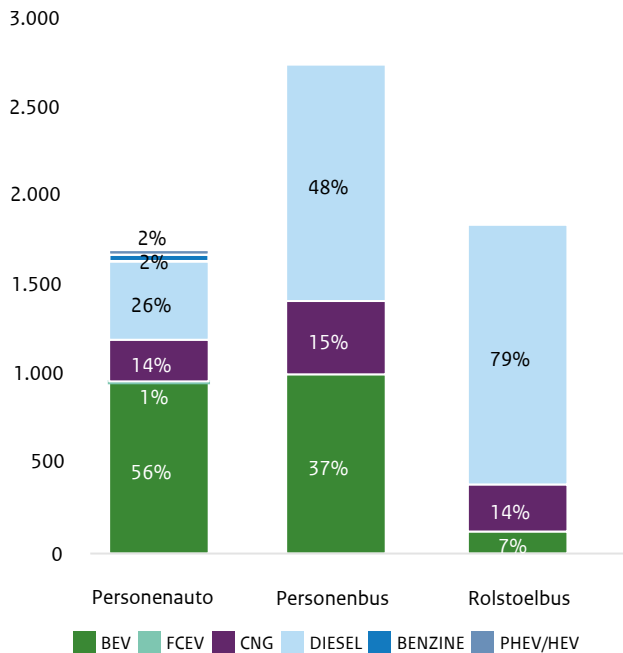
Om een verklaring te geven voor een verschil in km's die niet te zien is in het aantal voertuigen, is een doorsnede gemaakt per type voertuig. Een vergelijking met vorig jaar in Figuur 8 laat zien dat met name een stijging van elektrische personenauto's (van 32% naar 56% BEV) en personenbussen (14% naar 37% BEV) is te zien. De rolstoelbus blijft achter. Er is daar zelfs een lichte stijging diesel te zien (76% naar 79%).

Figuur 8: Aandeel aandrijflieden per type voertuig in aantal voertuigen in 2024 en 2023. [N 2023=138 gemeenten; N 2024=152 gemeenten]



Op basis van Figuur 9 is te zien dat personenbussen het meest voorkomen, daarna rolstoelbussen en dan personenauto's. Ondanks dat het aandeel ZE personenauto's hoger is dan het aandeel ZE personenbussen, zijn er in aantallen net iets meer ZE personenbussen dan personenauto's (972 ten opzichte van 1012 voertuigen). 1 procentpunt van de personenbus bevat namelijk meer voertuigen, dan 1 procentpunt van de personenauto.

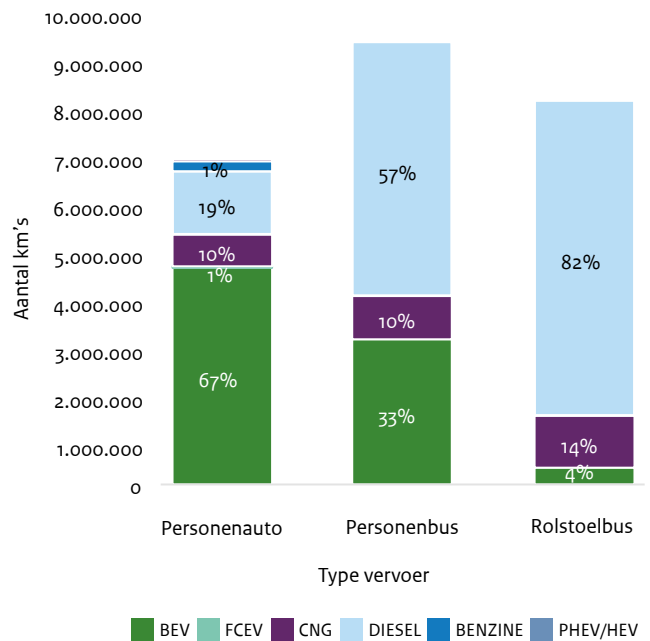
Figuur 9: Aandeel aandrijflijnen per type voertuig in aantal voertuigen. [N=152 gemeenten]



Op basis van Figuur 9 en Figuur 10 zijn twee zaken bekeken. Allereerst is uitgerekend wat het aandeel per type voertuig is in aantal voertuigen (Figuur 9) en aantal km's (Figuur 10). De personenauto beslaat 27% van alle doelgroepenvervoer voertuigen, de personenbus 43% en de rolstoelbus 30%. Het aantal gereden km's is voor 28% gedaan met een personenauto, 38% met de personenbus en 33% met de rolstoelbus. Het aandeel gereden km's en aantal voertuigen per voertuigtype is dus nagenoeg gelijk.

Ten tweede in gekeken naar de verhoudingen binnen de voertuigtypen. Vooral binnen de personenauto verschilt het aandeel ZE km's en ZE aantal voertuigen. 56% van de personenauto's is een elektrische auto (BEV+FCEV). 67% van de km's die zijn gereden met de personenauto zijn gereden met een elektrische personenauto. Dit is een verschil van 11 procentpunt. Daarom wordt verder ingegaan op de personenauto in [paragraaf 2.2.3](#) om het verschil in Figuur 7 te verklaren.

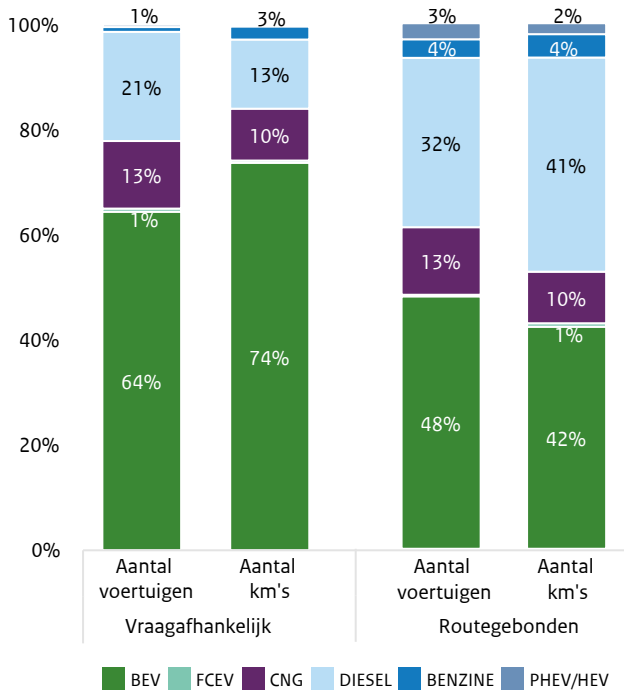
Figuur 10: Aandeel aandrijflijnen per type voertuig in km's. [N=146 gemeenten]



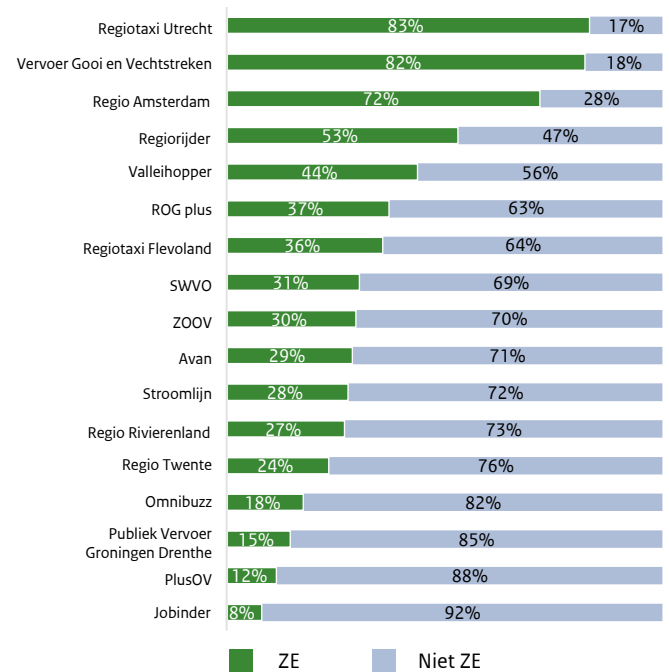
2.2.3 Combinatie soort vervoer met de personenauto

In het vraagafhankelijk vervoer wordt vaker met een personenauto gereden dan in het routegebonden vervoer. Een uitsnede van dit type voertuig in Figuur 11 laat zoals verwacht een verschil zien tussen ZE km's van de personenauto en ZE aantallen personenauto's. Dit verschil is alleen zichtbaar in het vraagafhankelijk vervoer. Het percentage ZE km's is daar 8 procentpunt hoger dan het aandeel ZE voertuigen. Binnen het routegebonden vervoer zien we het omgekeerde. Daar zijn 6% minder ZE km's gereden dan het aandeel ZE voertuigen. Kortom, het verschil tussen het aandeel ZE km's binnen vraagafhankelijk en routegebonden vervoer is te verklaren door het type voertuig dat is ingezet. In het vraagafhankelijk vervoer zijn namelijk meer personenauto's ingezet die ook vaker ZE rijden.

Figuur 11: Aandeel aandrijfliijnen in personenauto uitgesplitst in vraagafhankelijk en routegebonden vervoer. [N=152 gemeenten]



Figuur 12: Aandeel ZE voertuigen per opdrachtgever. [N=164 gemeenten]



2.3 Regionale vergelijking en toekomstbeeld

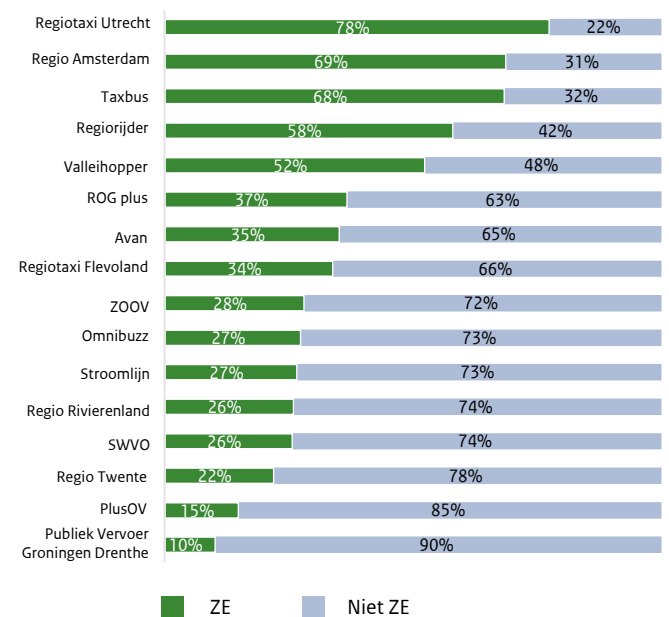
Afsluitend is ingezoomd op de opdrachtgevers uit de steekproef. Er is zowel een regionale vergelijking gedaan van de huidige stand van zaken als een analyse op het ingeschatte toekomstbeeld. De inzichten op regionaal niveau zijn tevens visueel weergegeven op een landkaart.

2.3.1 Aandeel ZE voertuigen en km's per regio

Het aandeel ZE voertuigen (Figuur 12) en km's (Figuur 13) per opdrachtgever zijn berekend aan de hand van de aangeleverde data. Het aandeel ZE loopt uiteen met een spreiding van 75% (8% t/m 83%) wanneer is gekeken naar aantal voertuigen. Bij aantal km's is die spreiding met 68% (10% t/m 78%) iets kleiner. Deze spreiding is te verklaren, doordat opdrachtgevers veelal een grote sprong maken wanneer er een nieuwe aanbesteding plaatsvindt. 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.

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 13: Aandeel ZE km's per opdrachtgever. [N=170 gemeenten]



2.3.2 De toekomst van doelgroepenvervoer

In deze paragraaf wordt gepoogd een blik naar de toekomst te geven. Aan opdrachtgevers uit de steekproef is gevraagd op hoeveel procent ZE zij verwachten over een jaar te staan. Dit is afgezet tegen de verwachte aanbestedingen.

De meeste regio's en vervoerders geven aan in de nabije toekomst een (veel) hoger aandeel ZE te verwachten in de uitvoer van hun doelgroepenvervoer, zowel voor vraagafhankelijk als routegebonden vervoer. Vooral voor personenvoertuigen wordt verwacht dat deze toename zonder problemen kan plaatsvinden. Over rolstoelbussen bestaat nog twijfel, hoewel sommige partijen aangeven grote stappen te verwachten op het gebied van ZE aanbod van rolstoelbussen. Desalniettemin geven veel partijen aan dat de bottleneck in de aanbodzijde zit. Zodra voertuigen ZE beschikbaar komen, geven veel regio's aan hier gebruik van te willen maken, en enkelen geven ook aan dat vervoerders op eigen initiatief hun wagenpark verduurzamen. De partijen die niet uitdrukkelijk groei van het aandeel ZE aangeven, zien als beperking dan ook voornamelijk ZE-rolstoelbussen.

Meerdere partijen hebben aangegeven binnenkort te starten met (de voorbereidingen van) een nieuwe aanbesteding. Hierin zijn veelal ZE-eisen en/of ingroeipaden opgenomen, soms met uitzondering van rolstoelbussen. Ook wordt er soms onderscheid gemaakt in het vraagafhankelijk en routegebonden vervoer.

De aanbestedingskalender van AIM geeft een overzicht van aanbestede vervoerscontracten en geeft een beeld welke contracten de komende jaren aflopen. In 2026 staan voor meerdere opdrachtgevers aflopende contracten op de planning (Publiek vervoer Groningen-Drenthe, regio Rivierenland en ZOOV). Gezamenlijk zijn zij verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer in 37 gemeenten en leverden zij voor deze monitor gegevens aan over 1.655 voertuigen, waarvan 21% ZE voertuigen waren. Hierin ligt nog een mooie kans voor verduurzaming van het wagenpark.

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 2024 is het aandeel ZE voertuigen binnen doelgroepenvervoer gestegen naar 32%. Dit is een stijging van 14% ten opzichte van een jaar eerder.

3.1 Voertuigtype

Per voertuigtype verschilt de stijging van ZE en verschilt het gebruik per vervoerssoort (vraagafhankelijk versus routegebonden vervoer). De toename van het aantal ZE per voertuigtype verschilt. De personenauto is toegenomen met 24 procentpunt naar 57% ZE (met factor 1,7 toegenomen). Vlak daarachter volgt de personenbus met een stijging van 23 procentpunt naar 37% ZE (met factor 2,6 toegenomen). De rolstoelbus blijft achter, maar is wel gestegen met 4 procentpunt, naar een aandeel van 7% ZE (met factor 2,3 toegenomen).

Doordat het aantal personenbussen hoger is dan het aantal personenauto's, zijn er in totaal net iets meer ZE personenbussen dan personenauto's in het doelgroepenvervoer (zie ook Figuur 9). Het is een positieve ontwikkeling dat de personenbus net als de -auto eenzelfde percentuele groei laat zien. Gekeken naar ZE gereden km's doet de personenauto het beter dan de personenbus en rolstoelbus. De ZE personenauto rijdt in verhouding meer km's dan de personenauto met een fossiele aandrijflijn. Dit is bij de personen- en rolstoelbus niet het geval (zie ook [Figuur 10](#)).

3.2 Vervoerssoort

Het aandeel ZE voertuigen dat wordt ingezet in het routegebonden en vraagafhankelijk vervoer is gelijk. Vorig jaar was het aandeel ZE binnen vraagafhankelijk vervoer hoger dan binnen routegebonden vervoer. Doordat in het routegebonden vervoer een andere mix van voertuigtypen gebruikt wordt dan in het vraagafhankelijk vervoer, verschilt daarentegen wel het percentage gereden ZE km's.

Het aandeel ZE personenbussen is toegenomen ten opzichte van vorig jaar. Deze voertuigen komen bij het routegebonden vervoer meer voor. De ZE personenbus rijdt daarentegen iets minder km's dan de bus op fossiele brandstoffen. In het vraagafhankelijk vervoer wordt de personenauto meer ingezet dan in het routegebonden vervoer. Anders dan de personenbus rijdt de ZE personenauto juist meer km's dan de variant op fossiele brandstoffen. Daarom wordt in het vraagafhankelijk vervoer meer ZE gereden ([zie paragraaf 2.2](#)).

3.3 Verwachting in de toekomst

In het komende jaar wordt verwacht dat het aandeel ZE personenauto's en personenbussen blijft toenemen. Het valt op dat het percentage van ZE rolstoelbussen achterblijft ten opzichte van de andere voertuigtypen. De rolstoelbus blijft naar verwachting ook het komende jaar een uitdaging om te verduurzamen. Het gewicht voor besturing van een personenbus met rijbewijs B is begrensd op 3.500 kg. Inbouw van een rolstoelinrichting kost extra gewicht. Een rolstoelbus kan daardoor binnen de 3500 kg minder batterijen meenemen. Hierdoor neemt het rijbereik af en kunnen minder passagiers meegenomen worden. Het gevolg is dat ZE rolstoelbussen relatief lastig in de operatie in te passen zijn. De rolstoelbus beslaat 30% van de voertuigen en rijdt 33% van de km's in het doelgroepenvervoer. Opdrachtgevers geven aan deze voertuigen in de aanbestedingen uit te zonderen zolang er in de markt geen goed ZE alternatief is.

Daar kan mogelijk in de toekomst verandering in komen. Bijna alle ZE voertuigen in het doelgroepenvervoer bestaan momenteel uit voertuigen met een BEV aandrijflijn. Sinds dit jaar is de subsidieregeling Waterstof in mobiliteit⁵ geopend. Ook rolstoelbussen met een FCEV aandrijflijn komen in aanmerking voor deze regeling. Deze impuls kan mogelijk een uitkomst zijn voor dit achterlopende voertuigtype.

3.4 Vervolg

In overleg met het ministerie van IenW is besloten de monitor jaarlijks te herhalen. De derde editie van deze monitor zal naar verwachting in maart/april 2025 starten.

⁵ [Subsidieregeling Waterstof in mobiliteit \(SWIM\) \(rvo.nl\)](#).

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 ontvangen. Nederland heeft 342 gemeenten. Over 182 gemeenten is data ontvangen voor deze monitor.

Vorig jaar 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. Desalniettemin is de groep gemeenten selectief en is ook komend jaar weer een aanbeveling 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 dekkingsgraad hadden (dit jaar 53% en afgelopen jaar 48%) schatten we deze verschillende steekproeven als verklaring voor verschil in het resultaat in als onwaarschijnlijk.

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 bleek 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.

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 53% 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:

$$\left(\frac{[\text{Totaal aantal voertuigen monitor}]}{[\text{Totaal aantal inwoners van de bevroegde gemeenten}]}\right) * [\text{Totaal aantal inwoners van Nederland}] = \text{Totaal aantal voertuigen voor Doelgroepenvervoer}$$

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.

5.3 Aantallen voertuigen en aantal gereden kilometers

Naar aanleiding van de feedback op de monitor van 2023 is besloten in deze monitor zowel het aantal voertuigen als het aantal gereden kilometers weer te geven. Dit betekent dat bij het merendeel van de analyses zowel een weergave op basis van aantallen voertuigen als aantallen kilometers is gegeven.

5.4 Peilmoment

Alle data die zijn verzameld heeft betrekking op het eerste kwartaal van 2024. 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 nog scherper beeld van de huidige stand van zaken binnen doelgroepenvervoer is in deze editie gekozen voor het eerste kwartaal van 2024 als peilmoment.

⁶ [Stedelijkheid \(van een gebied\) \(cbs.nl\)](#).

⁷ [De weg naar Zero Emissie doelgroepenvervoer - Mobycon](#).

⁸ <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2024/10/voorlopige-bevolkingsaantallen-per-gemeente>.

6. Afkortingen en definities

BAZED	Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer
BEV	Battery electric vehicle
CNG	Compressed natural gas
FCEV	Fuel Cell Electric Vehicle
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 vervuulende 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 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 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.

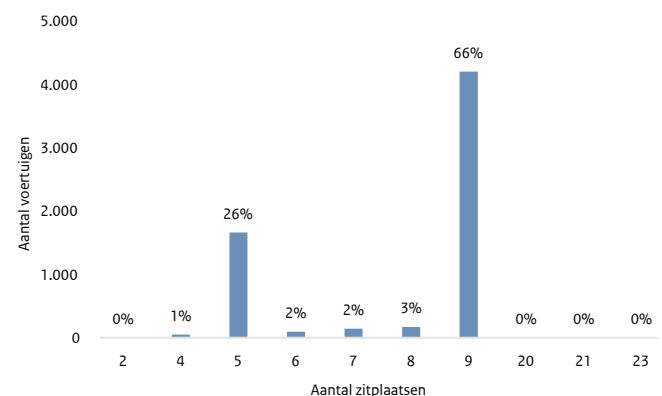
6.4 Type voertuig

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 (7%) viel hier tussen. Dit is terug te zien in grafiek 1. Of een bus rolstoeltoegankelijk is kon direct uit de data worden gehaald op basis van antwoordcategorie ja/nee.

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



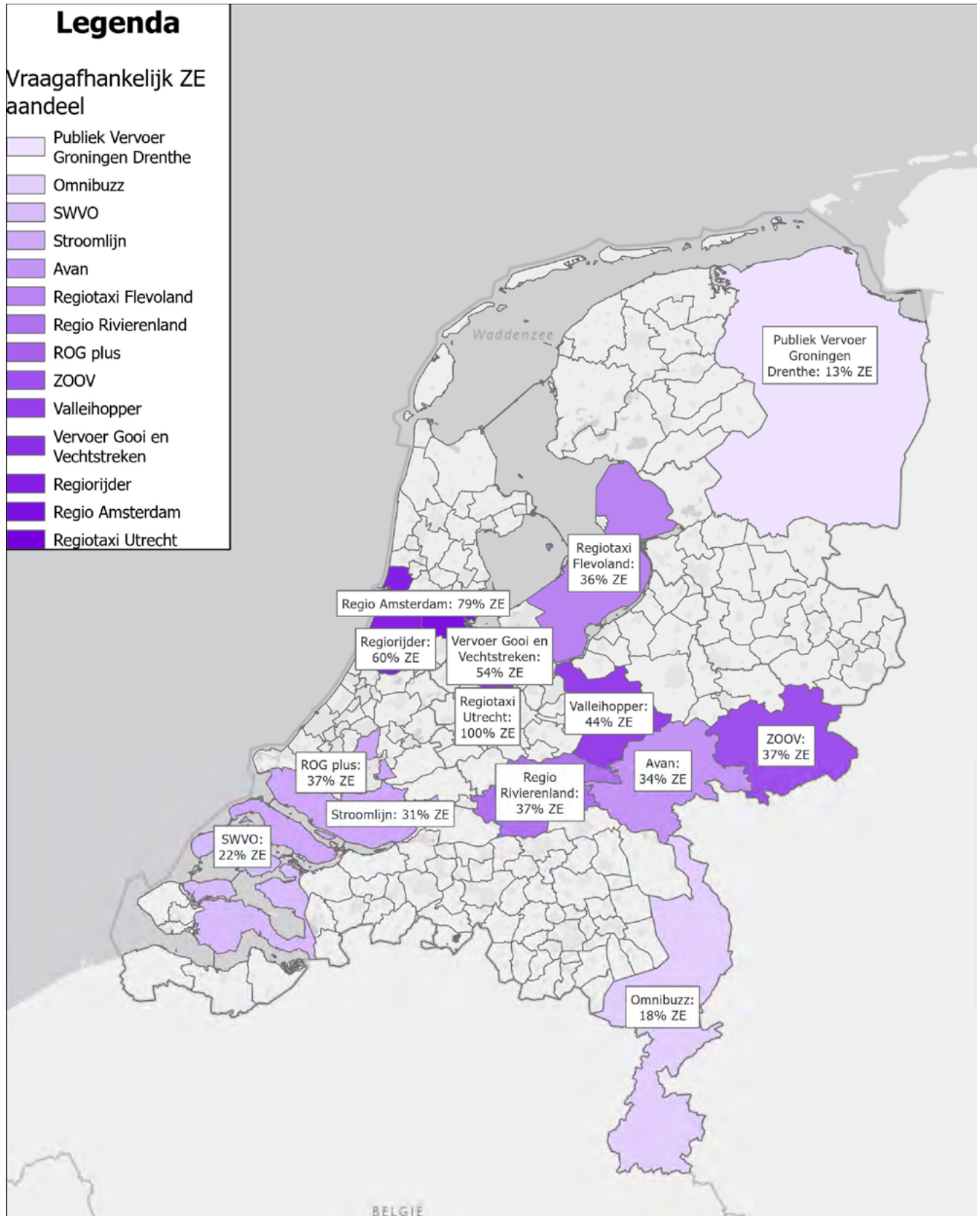
In de data kwamen Quadracycles voor. Deze zijn in de monitor meegeteld als personenauto. Er is namelijk aangenomen dat een Quadracycle een personenauto vervangt. Het gaat daarbij om een klein aantal [N=45].

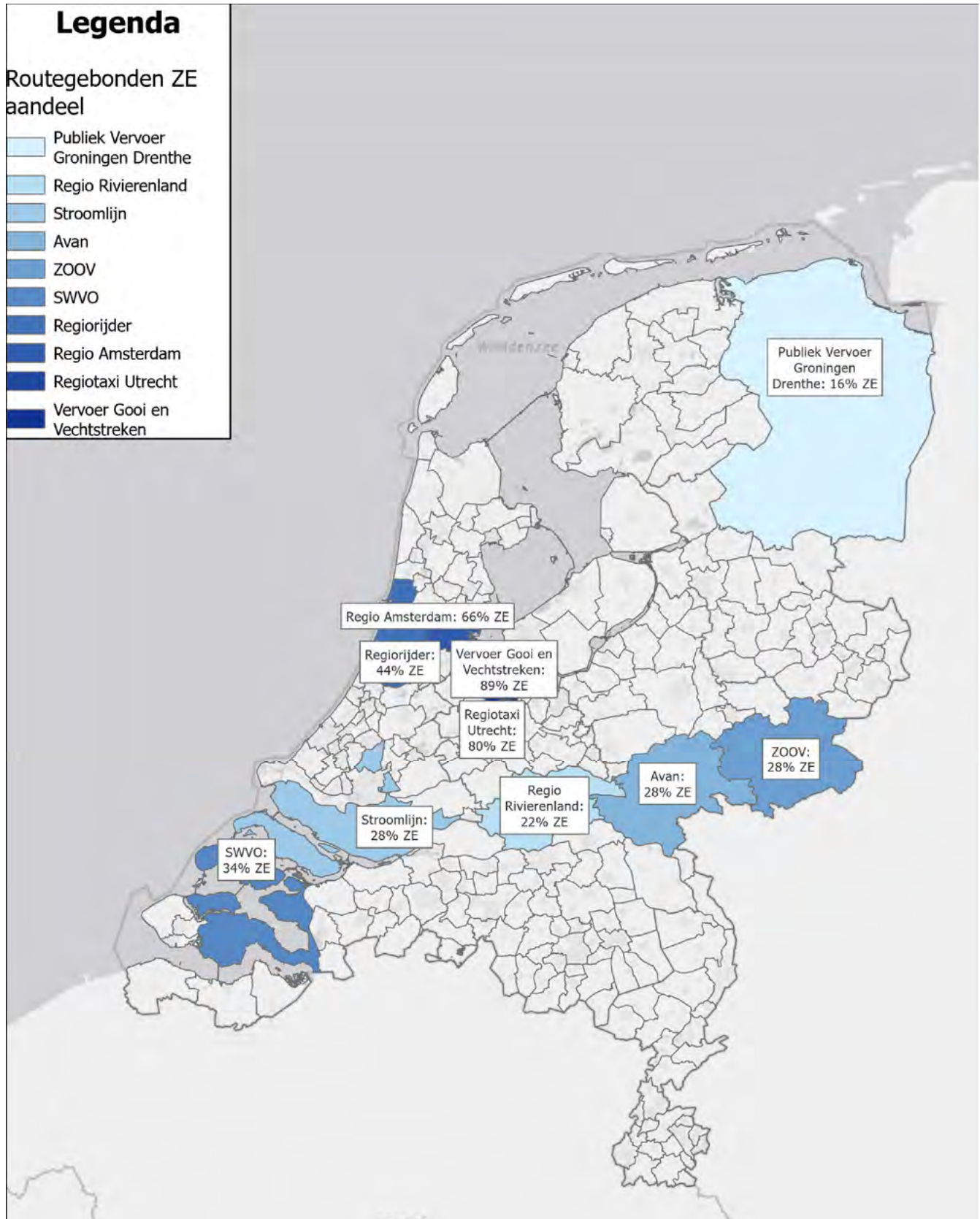
7. Bijlagen

7.1 Landkaarten

7.1.1 Landkaart aandeel ZE voertuigen per opdrachtgever







7.2 Gedeelde gegevens per opdrachtgever

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

7.2.1 Regio Amsterdam

Van de gemeente Amsterdam zijn zowel de gegevens over routegebonden als vraagafhankelijk vervoer aangeleverd in twee aparte lijsten. De gegevens van routegebonden vervoer bestaan uit de voertuigen van leerlingvervoer Munckhof. Het vraagafhankelijk vervoer komt van RMC Amsterdam dat het aanvullend openbaar vervoer verzorgt voor de gemeenten Amsterdam. Beide soorten vervoer hebben aangeleverd op basis van kentekens. Alleen RMC Amsterdam heeft tevens de gereden km's aangeleverd.

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 Regiotaxi Flevoland

Vanuit de provincie Flevoland is een kentekenlijst aangeleverd van alleen de voertuigen met een ZE aandrijflijn en de gereden km's. Daarnaast hebben ze het totaal aantal voertuigen en het totaal aantal gereden km's doorgegeven.

7.2.4 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.

7.2.5 Jobinder

Gemeenschappelijke Regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân is publiekelijk beter bekend als Jobinder. Deze partij heeft zijn gegevens op kentekenniveau aangeleverd. Het is niet bekend welke voertuigen voor routegebonden en welke voor vraagafhankelijk vervoer zijn ingezet. Het aantal gereden km's is 659.000 km. Niet bekend is hoeveel km's daarvan ZE gereden zijn.

7.2.6 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.

7.2.7 PlusOV

PlusOV verzorgt het routegebonden vervoer in de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Hattem, Heerde, Lochem, Voorst en Zutphen. PlusOV heeft gegevens op kentekenniveau aangeleverd een daarbij ook aangegeven hoeveel km betreffende voertuigen hebben gereden. Er waren ongeveer 100.000 gereden km's (11% van al hun gereden km's) die zij niet konden toekennen aan een kenteken. Het aantal voertuigen (245) waren allemaal niet ZE. Deze additionele gegevens zijn handmatig toegevoegd aan de berekeningen.

7.2.8 Regiorijder Kennemerland

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

7.2.9 Regio Rivierenland

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

7.2.10 ROGplus

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

7.2.11 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.

7.2.12 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.

7.2.13 Taxibus

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 Taxibus gaan alleen over het vraagafhankelijk vervoer in de regio Eindhoven-Helmond en omstreken.

7.2.14 *Regio Twente*

De regio Twente heeft bij meerdere vervoerders gegevens uitgevraagd, waarbij een deel bestond uit gegevens met kentekens, een deel zonder kentekens en een deel met alleen kentekens van ZE voertuigen. Daarnaast zijn het totaal aantal voertuigen en km's voor doelgroepenvervoer aangeleverd. In deze monitor is alleen het totaal aantal voertuigen met het totaal aantal gereden km's meegenomen.

7.2.15 *Regiotaxi Utrecht*

De gemeente Utrecht heeft zowel gegevens over routegebonden als vraagafhankelijk vervoer aangeleverd. Zij heeft dit gedaan op basis van kentekens en daarbij ook aangegeven hoeveel km's zijn gereden per voertuig.

7.2.16 *Valleihopper*

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

7.2.17 *Vervoer Gooi en Vechtstreken*

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

7.2.18 *ZOOV*

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.

7.4 Tabellen bij grafieken

7.4.1 Tabel bij Figuur 1

Aandeel ZE voertuigen op basis van het totaal aantal voertuigen
[N= 7.801 voertuigen; 182 gemeenten]

Aandeel	# voertuigen	% voertuigen
ZE	2.232	32%
Niet ZE	4.830	68%
Totaal	7.062	100%

Op basis van de volgende opdrachtgevers:

Amsterdam – Munckhof, Amsterdam – RMC, Avan, Groningen-Drenthe, Jobinder Fryslan, Omnibuzz, PlusOV, Provincie Flevoland, Regiorijder, Rivierenland, ROGplus, Stroomlijn, SWVO, Twente, Utrecht, Valleihopper, VervoerGV en ZOOV

7.4.2 Tabel bij Figuur 2

Aandeel ZE km's op basis van het totaal aantal km's. [N= 170 gemeenten]

Aandeel	# km's	% km's
ZE	9.501.305	32%
Niet ZE	20.372.706	68%
Totaal	29.874.011	100%

Op basis van de volgende opdrachtgevers:

Amsterdam – RMC, Avan, Groningen-Drenthe, Omnibuzz, PlusOV, Provincie Flevoland, Regiorijder, Rivierenland, ROGplus, Stroomlijn, SWVO, Taxbus, Twente, Utrecht, Valleihopper en ZOOV

7.4.3 Tabel bij Figuur 3

Aandeel ZE voertuigen 2023 t.o.v. 2024. O.b.v. Monitor Doelgroepenvervoer 2023, RVO. [N 2023=165 gemeenten; N 2024= 182 gemeenten]

Jaar	ZE%	ZE#	Niet ZE%	Niet ZE#
2023	18%	1.459	82%	6.493
2024	32%	2.232	68%	4.830

Op basis van de volgende opdrachtgevers in 2024:

Amsterdam – Munckhof, Amsterdam – RMC, Avan, Groningen-Drenthe, Jobinder Fryslan, Omnibuzz, PlusOV, Provincie Flevoland, Regiorijder, Rivierenland, ROGplus, Stroomlijn, SWVO, Twente, Utrecht, Valleihopper, VervoerGV en ZOOV

7.4.4 Tabel bij Figuur 4

Aandrijflijn voertuigen per bouwjaar. [N= 152 gemeenten]

Jaar	Aantal voertuigen per aandrijflijn						Totaal#
	# BEV	# FCEV	# CNG	# DIESEL	# BENZINE	# PHEV/ HEV	
2014	4		54	91	1	3	153
2015		3	36	130	1	4	174
2016	4	1	198	378		2	583
2017	10		328	456	4		798
2018	55	1	228	611	6	1	902
2019	146		38	1.054	5	3	1.246
2020	270		8	64			342
2021	312			85	12	5	414
2022	555	4		105	9	3	676
2023	718			135	2	1	856
2024	25			16			41
Eindtotaal	2.099	9	890	3.125	40	22	6.185

Jaar	Aandeel voertuigen per aandrijflijn						Totaal#
	# BEV	# FCEV	# CNG	# DIESEL	# BENZINE	# PHEV/ HEV	
2014	3%	0%	35%	59%	1%	2%	100%
2015	0%	2%	21%	75%	1%	2%	100%
2016	1%	0%	34%	65%	0%	0%	100%
2017	1%	0%	41%	57%	1%	0%	100%
2018	6%	0%	25%	68%	1%	0%	100%
2019	12%	0%	3%	85%	0%	0%	100%
2020	79%	0%	2%	19%	0%	0%	100%
2021	75%	0%	0%	21%	3%	1%	100%
2022	82%	1%	0%	16%	1%	0%	100%
2023	84%	0%	0%	16%	0%	0%	100%
2024	61%	0%	0%	39%	0%	0%	100%

Op basis van de volgende opdrachtgevers:

Amsterdam – Munchhof, Amsterdam – RMC, Avan, Groningen-Drenthe, Jobinder Fryslan, Omnibuzz, PlusOV, Regiorijder, Rivierenland, ROGplus, Stroomlijn, SWVO, Utrecht, Valleihopper, VervoerGV en ZOOV

7.4.5 Tabel bij Figuur 5

Aandeel ingezette voertuigen en gereden km's per aandrijflijn. [N aantal voertuigen=152 gemeenten; N km's= 140 gemeenten]

Aandrijflijn	BEV	FCEV	CNG	DIESEL	BENZINE	PHEV/ HEV
% km's	33%	0%	11%	55%	1%	0%
% voertuigen	33%	0%	14%	51%	1%	0%
# km's	7.888.965	34.051	13.165.378	203.315	2.658.579	47.670
# voertuigen	2.260	9	3.690	40	1.032	30

Op basis van de volgende opdrachtgevers:

Amsterdam – Munchhof, Amsterdam – RMC, Avan, Groningen-Drenthe, Jobinder Fryslan, Omnibuzz, PlusOV, Regiorijder, Rivierenland, ROGplus, Stroomlijn, SWVO, Utrecht, Valleihopper, VervoerGV en ZOOV

7.4.6 Tabel bij Figuur 6

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

Jaar	Vraagafhankelijk		Routegebonden	
	2023	2024	2023	2024
ZE%	20%	33%	15%	31%
Niet ZE%	80%	67%	85%	69%
ZE#	965	1.021	638	1.235
Niet ZE#	3.984	2.027	3.541	2.695

Op basis van de volgende opdrachtgevers:

Amsterdam – Munchhof, Amsterdam – RMC, Avan, Groningen-Drenthe, Omnibuzz, PlusOV, Provincie Flevoland, Regiorijder, Rivierenland, ROGplus, Stroomlijn, SWVO, Utrecht, Valleihopper, VervoerGV en ZOOV

7.4.7 Tabel bij Figuur 7

Aandeel ZE km's per vervoerssoort in het eerste kwartaal van 2024. [N= 162 gemeenten]

Km's	Vraagafhankelijk	Routegebonden
ZE#	5.335.576	3.098.166
Niet ZE#	7.548.197	9.054.572
ZE%	41%	25%
Niet ZE%	59%	75%

Op basis van de volgende opdrachtgevers:

Amsterdam – RMC, Avan, Groningen-Drenthe, Omnibuzz, PlusOV, Provincie Flevoland, Regiorijder, Rivierenland, ROGplus, Stroomlijn, SWVO, Taxibus, Utrecht, Valleihopper, VervoerGV en ZOOV

7.4.8 Tabel bij Figuur 8

Aandeel aandrijflijnen per type voertuig in aantal voertuigen in 2024 en 2023. [N 2023= 138 gemeenten; N 2024= 152 gemeenten]

Jaar	Personenauto		Personenbus		Rolstoelbus	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
BEV	32%	56%	14%	37%	1%	7%
FCEV	1%	1%	0%	0%	0%	0%
CNG	26%	14%	24%	15%	22%	14%
DIESEL	39%	26%	60%	48%	76%	79%
BENZINE	2%	2%	2%	0%	1%	0%
PHEV/HEV	0%	2%	0%	0%	0%	0%

Op basis van de volgende opdrachtgevers:

Amsterdam – Munchhof, Amsterdam – RMC, Avan, Groningen-Drenthe, Jobinder Fryslan, Omnibuzz, PlusOV, Regiorijder, Rivierenland, ROGplus, Stroomlijn, SWVO, Utrecht, Valleihopper, VervoerGV en ZOOV

7.4.9 Tabel bij Figuur 9

Aandeel aandrijflijnen per type voertuig in aantal voertuigen. [N=152 gemeenten]

#	Personenauto	Personenbus	Rolstoelbus
BEV	963	1012	125
FCEV	9		
CNG	234	412	265
DIESEL	442	1.337	1.464
BENZINE	38	2	
PHEV/HEV	26	3	
Totaal aantal voertuigen	1.712	2.766	1.854

%	Personenauto	Personenbus	Rolstoelbus
BEV	56%	37%	7%
FCEV	1%	0%	0%
CNG	14%	15%	14%
DIESEL	26%	48%	79%
BENZINE	2%	0%	0%
PHEV/HEV	2%	0%	0%
Totaal	27%	44%	29%

Op basis van de volgende opdrachtgevers:

Amsterdam – Munchhof, Amsterdam – RMC, Avan, Groningen-Drenthe, Jobinder Fryslan, Omnibuzz, PlusOV, Regiorijder, Rivierenland, ROGplus, Stroomlijn, SWVO, Utrecht, Valleihopper, VervoerGV en ZOOV

7.4.10 Tabel bij Figuur 10

Aandeel aandrijflieden per type voertuig in km's. [N=146 gemeenten]

#	Personenauto	Personenbus	Rolstoelbus
BEV	4.512.690	3.024.527	351.748
FCEV	34.051		
CNG	667.218	906.389	1.084.972
DIESEL	1.314.853	5.286.911	6.563.614
BENZINE	201.005	2.310	
PHEV/HEV	47.057	613	
Totaal aantal km's	6.776.874	9.220.750	8.000.334
%	Personenauto	Personenbus	Rolstoelbus
BEV	67%	33%	4%
FCEV	1%	0%	0%
CNG	10%	10%	14%
DIESEL	19%	57%	82%
BENZINE	3%	0%	0%
PHEV/HEV	1%	0%	0%
Totaal	28%	38%	33%

Op basis van de volgende opdrachtgevers:

Amsterdam – RMC, Avan, Groningen-Drenthe, Jobinder Fryslan, Omnibuzz, PlusOV, Regiorijder, Rivierenland, ROGplus, Stroomlijn, SWVO, Utrecht, Valleihopper, VervoerGV en ZOOV

7.4.11 Tabel bij Figuur 11

Aandeel aandrijflieden in personenauto uitgesplitst in vraagafhankelijk en routegebonden vervoer. [N=152 gemeenten]

	Vraagafhankelijk		Routegebonden	
	% voertuigen	% km's	% voertuigen	% km's
BEV	65%	74%	48%	42%
FCEV	1%	0%	0%	1%
CNG	13%	10%	13%	10%
DIESEL	20%	13%	32%	41%
BENZINE	1%	3%	4%	4%
PHEV/HEV	0%	0%	3%	2%
	# voertuigen	# km's	# voertuigen	# km's
BEV	745	3.863.501	324	649.189
FCEV	7	23.513	2	10.538
CNG	151	516.909	88	150.309
DIESEL	226	688.745	217	626.108
BENZINE	11	132.202	21	68.803
PHEV/HEV	5	15.302	21	31.755

Op basis van de volgende opdrachtgevers:

Amsterdam – Munchhof, Amsterdam – RMC, Avan, Groningen-Drenthe, Jobinder Fryslan, Omnibuzz, PlusOV, Regiorijder, Rivierenland, ROGplus, Stroomlijn, SWVO, Utrecht, Valleihopper, VervoerGV en ZOOV

7.4.12 Tabel bij Figuur 12

Aandeel ZE voertuigen per opdrachtgever. [N=164 gemeenten]

Opdrachtgever	ZE	Niet ZE	ZE%	Niet ZE%
Jobinder	31	347	8%	92%
PlusOV	63	480	12%	88%
Publiek Vervoer Groningen Drenthe	146	823	15%	85%
Omnibuzz	101	468	18%	82%
Regio Twente	105	340	24%	76%
Regio Rivierenland	95	254	27%	73%
Stroomlijn	108	284	28%	72%
Avan	326	796	29%	71%
ZOOV	101	236	30%	70%
SWVO	65	147	31%	69%
Regiotaxi Flevoland	18	32	36%	64%
ROG plus	43	72	37%	63%
Valleihopper	80	102	44%	56%
Regiorijder	277	243	53%	47%
Regio Amsterdam	425	165	72%	28%
Vervoer Gooi en Vechtstreken	117	25	82%	18%
Regiotaxi Utrecht	131	26	83%	17%

7.4.13 Tabel bij Figuur 13

Aandeel ZE km's per opdrachtgever. [N=170 gemeenten]

Opdrachtgever	ZE#	Niet ZE#	ZE%	Niet ZE%
Publiek Vervoer Groningen Drenthe	501.577	4.349.615	10%	90%
PlusOV	136.628	773.652	15%	85%
Regio Twente	1.067.563	3.769.937	22%	78%
SWVO	422.113	1.210.387	26%	74%
Regio Rivierenland	294.859	836.813	26%	74%
Stroomlijn	931.250	2.546.250	27%	73%
Omnibuzz	448.438	1.183.055	27%	73%
ZOOV	370.426	943.768	28%	72%
Regiotaxi Flevoland	129.060	250.528	34%	66%
Avan	1.258.875	2.304.070	35%	65%
ROG plus	187.559	320.923	37%	63%
Valleihopper	155.955	141.164	52%	48%
Regiorijder	932.050	670.703	58%	42%
Taxibus	381.666	175.665	68%	32%
Regio Amsterdam	1.436.709	650.759	69%	31%
Regiotaxi Utrecht	846.577	245.417	78%	22%

7.4.14 Tabel bij Figuur 14

Spreiding aantal zitplaatsen per voertuig op basis van voertuigen met kenteken

Aantal zitplaatsen	Aantal voertuigen	Percentage
2	1	0%
4	48	1%
5	1.663	26%
6	96	2%
7	141	2%
8	168	3%
9	4.207	66%
20	4	0%
21	2	0%
23	2	0%
Totaal	7.061	100%

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 2024

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.