



De V2G-deelauto als buurtbatterij

De maatschappelijke meerwaarde van bidirectionele deelauto's in stedelijk gebied.



Inleiding

Deelauto-gebruik in Nederland¹ neemt geleidelijk toe. Zo is het aanbod de afgelopen jaren gegroeid naar een kleine 10.000 deelauto's. Ze bieden een flexibel alternatief voor de eigen auto – ideaal voor mensen die slechts af en toe een auto nodig hebben. Zeker in stedelijk gebied, waar veel vervoersopties beschikbaar zijn, vormen zij een steeds belangrijker onderdeel van de mobiliteitsmix.

De positieve maatschappelijke effecten van (elektrische) deelauto's als vervanging van- of aanvulling op privéauto's worden door beleidsmakers breed erkend: minder verkeer, minder parkeerplekken, meer ruimte voor woningen en groen en een schonere lucht. Er is echter nog relatief weinig onderzoek gedaan naar de maatschappelijke baten van autodelen in Nederland.

Dit onderzoek brengt in beeld wat de impact kan zijn van het grootschalig bijplaatsen van deelauto's in stedelijk gebied. Hierdoor kunnen gemeenten beter onderbouwd in beeld brengen welke welvaartseffecten deelauto's kunnen opleveren. Daarnaast richt dit onderzoek zich specifiek op de maatschappelijke meerwaarde van het op grote schaal plaatsen van deelauto's met bidirectionele laadtechnologie en bijbehorende laadinfrastructuur. Deze 'Vehicle-to-Grid' (V2G) deelauto's² laden op momenten wanneer er een overschot aan groene stroom is of wanneer

de stroomvraag op het net laag is en leveren stroom terug wanneer de stroomvraag piekt. Hiermee kunnen zij helpen netcongestie te verminderen en het net te balanceren.

1. [staat van de deelmobiliteit 2025](#)
2. [Rijdende-buurtbatterij](#)

Onderzoekopzet

Dit onderzoek is gebaseerd op een 'maatschappelijke kosten-baten-analyse'. Hierbij wordt aan de hand van een groeiscenario gemodelleerd wat de impact kan zijn van autodelen. In dit onderzoek wordt gebruikt gemaakt van een afgebakende geografische scope, omdat maatschappelijke baten altijd context-specifiek zijn. Een deelauto in Utrecht functioneert anders dan een deelauto in Amersfoort of in landelijk gebied. Voor dit onderzoek is gekeken naar de maatschappelijke meerwaarde van bidirectionele deelauto's in stedelijk gebied. Hiervoor zijn twee casestudies onderzocht; Utrecht en Amersfoort.

Voor beide steden is aan de hand van data-inzichten van ODIN (jaargangen 2018, 2019, 2021, 2022 en 2023) en data van opdrachtgever MyWheels (2025) in beeld gebracht wie de huidige en potentiële deelauto-gebruikers zijn. De groei onder huidige en nieuwe gebruikers geeft ons een beeld van de verandering in reisgedrag. Deze verandering in reisgedrag kan vervolgens worden vertaald naar maatschappelijke baten aan de hand van onderzochte kengetallen.

Dit onderzoek brengt deze maatschappelijke effecten van deelauto's in beeld aan de hand van brede welvaartsindicatoren. Brede welvaart³ is een methode waarmee niet alleen naar de economische welvaart wordt gekeken, maar ook naar effecten die veranderingen zoals deelauto's kunnen hebben

3. [brede-welvaart](#)
4. [rapport ruimte voor en door deelautos](#)
5. [verkeersveiligheid](#)

op de leefomgeving, gezondheid, het klimaat en de bereikbaarheid van een stad of regio.

Er zijn in dit onderzoek vijf brede welvaartspectieven meegenomen:

BEREIKBAARHEID:

Het effect van deelauto's op het aantal gereden kilometers en de benodigde infrastructurele investeringen die nodig zijn om het verkeer te laten rijden.

KLIMAAT:

De mate waarop elektrische deelauto's effect hebben op diverse uitstootfactoren, waaronder CO₂, NO_x, PM_{2.5} en PM₁₀. Deze indicatoren geven goed weer welke bijdrage deelauto's kunnen leveren aan de directe luchtkwaliteit maar ook aan nationale klimaatdoelstellingen.

GEZONDHEID:

Doordat er meer gebruik wordt gemaakt van deelauto's, wordt er ook vaker gereisd met fiets of openbaar vervoer. Als mensen anders reizen, kan dit positieve of negatieve effecten hebben op de gezondheidskosten

voor de maatschappij.

LEEFOMGEVING:

Deelauto's kunnen voor gebruikers een alternatief bieden voor een privé eerste of tweede auto. Doordat deelauto's een auto kunnen vervangen, en vaak door meerdere huishoudens worden gedeeld, kan ruimte in stedelijk gebied worden gecreëerd. Doordat meer mensen één auto gebruiken, wordt de auto effectiever gebruikt, en staan ook minder auto's stil. Het verminderen van auto-gebruik en autobezit is vaak een van de belangrijkste effecten van een deelauto⁴.

VERKEERSVEILIGHEID:

Elk voertuig dat zich bevindt op de openbare weg, draagt een veiligheidsrisico met zich mee⁵. Verschillende modaliteiten hebben afhankelijk van het gebruik en locatie, een verkeersveiligheidsrisico. Als er minder verkeer rijdt of anders wordt gereisd, kan dit effect positief of negatief uitpakken.



Flowchart: Van modal shift naar maatschappelijke impact

Extra impact van V2G-deelauto's

Er is ook gekeken naar de maatschappelijke impact van bidirectioneel autodelen op het energiesysteem.

TERUGLEVERING STROOM:

V2G-deelauto's kunnen laden op momenten wanneer er overvloed aan groene stroom is en op piekmomenten lokaal stroom terugleveren aan het net.

NETCONGESTIE:

Het op grote schaal inzetten van V2G-deelauto's in combinatie met daarvoor geschikte laadinfrastructuur is mogelijk een congestieverzachtende maatregel. Door hun batterijcapaciteit kunnen deelauto's flexibel vermogen leveren aan het lokale energiesysteem, via slim laden op momenten van stroomoverschot en teruglevercongestie. Daarnaast kunnen deelauto's ontladen op momenten van piekvraag en afnamecongestie. Omdat netcongestie in Nederland erg locatiegebonden is, zijn de effecten sterk afhankelijk van de uiteindelijke plaatsing van de deelauto's. Met name in gebieden met veel geplande netuitbreidingen kunnen deelauto's een substantiële bijdrage leveren aan netontlasting. Daarmee fungeren ze als een zeer effectieve netcongestieverzachtende maatregel. Door het bieden van flexibel vermogen, kunnen deelauto's een rol spelen in het versneld aansluiten van partijen die wachten op een netaansluiting.

CO₂ VERMINDERING:

Doordat V2G-deelauto's als batterij kunnen fungeren, kunnen ze op piekmomenten de vraag verlagen. Hierdoor is er minder grijze energie nodig op piekmomenten en kan er deels worden teruggevallen op opgeslagen (veelal) groene energie. Dit is een 'extra' meerwaarde boven op de CO₂ reductie die normaliter plaatsvindt omdat deelauto's vaker elektrisch zijn (circa 45% van de Nederlandse vloot, en 80% van MyWheels deelauto's⁶) en er sprake is van een duurzamere wheel-to-well cyclus omdat de gebruikersgroep per deelauto groter is.

HET ONDERZOEK HANTEERT DE VOLGENDE UITGANGSPUNTEN:

- Dit onderzoek focust zich op respectievelijk 1.000 extra V2G-deelauto's in een representatieve grote stad (Utrecht) en 400 extra V2G-deelauto's in een representatieve middelgrote stad (Amersfoort).⁷ De data en conclusies in de factsheet betreffen een theoretische maatschappelijke batenstudie, en is dus niet direct van toepassing op werkelijke uitrol. De maatschappelijke impact is berekend en verdisconteerd over een periode van 10 jaar.
- Het groeiemodel is gebaseerd op het opschalingspotentieel onder de huidige doelgroep van deelautogebruikers en onder nieuwe doelgroepen, gebaseerd op inzichten van aanbieder MyWheels en ODiN data-inzichten.⁸
- De data over het energiesysteem is gebaseerd op publieke data uit 2025 en verwachtingen over toekomstige ontwikkelingen.

Casussen	Utrecht	Amersfoort
Aanbod in 2026	1.000 deelauto's (mix van elektrisch, benzine en 170 bi-directionele deelauto's)	100 deelauto's (mix van benzine en elektrische deelauto's)
Aanbod in 2027- 2035	1000 deelauto's + 1.000 extra bidirectionele deelauto's (plaatsing binnen 1 jaar, in het model 2026)	100 deelauto's + 400 extra bidirectionele deelauto's (plaatsing binnen 1 jaar, in het model 2026)

6. natuurlijkdeelmobiliteit.nl

7. Hierbij is Utrecht als G5 referentie gemeente gehanteerd, gezien de representativiteit op basis van bevolkingsdichtheid, aantal en mate van netcongestie. Als middelgrote stad is Amersfoort geselecteerd. De aantallen plaatsingen van V2G-deelauto's ten behoeve van dit onderzoek zijn additioneel aan de actuele aantallen deelauto's in beide gemeenten.

8. [Onderweg in Nederland \(ODiN\) 2024 - Onderzoeksbeschrijving | CBS](#)



GEBRUIK BRONNEN:

- De emissies van diverse vervoersmodaliteiten, zowel nu als in de toekomst binnen het mobiliteitssysteem, zijn gebaseerd op de dataset uit de CE Delft-studie naar Transportemissies van Alle Modaliteiten.⁹
- De beprijzing van de maatschappelijke waarde van deelmobiliteit is primair gebaseerd op de CE Delft-studie 'De Prijs van een Reis' en de bijbehorende toekomstverkenning.¹⁰
- De samenstelling van de gebruikte energiebronnen en de uitstoot bij elektriciteitsproductie zijn gebaseerd op historische gegevens uit het energiedashboard en de verwachte ontwikkelingen van het Planbureau voor de Leefomgeving.¹¹⁻¹²
- De vaststelling en het verloop van de emissieprijsen zijn gebaseerd op de WLO-toekomstverkenning voor 2025.¹³
- De bepaling van de maatschappelijke waarde van het terugleveren van energie om de negatieve gevolgen van netcongestie te verminderen is gebaseerd op het Ecorys-onderzoek naar de kostprijs van netcongestie.¹⁴
- De discontovoet(en) en consumentenprijsindex die worden gehanteerd, zijn afkomstig van het Rijkswaterstaat en CBS.¹⁵⁻¹⁶
- Data van MyWheels en moederbedrijf The Sharing Group over de het effect van V2G-deelauto's op het energiesysteem in Utrecht (2025).

9. [Ce Stream webtool](#)

10. [De prijs van een reis editie 2022 - CE Delft](#)

11. [Klimaat-en-energieverkenning-2024](#)

12. [Ned.nl](#)

13. [www.wlo2025.nl](#)

14. [Maatschappelijke-kostprijs-van-netcongestie-2024](#)

15. [Discontovoet](#)

16. [StatLine - Consumenten prijzen](#)



Vervangen privé autobezit en privé autogebruik

Om te begrijpen welke keuzes mobiliteitsgebruikers maken wanneer deelauto's worden bijgeplaatst, is een gedragsmodel door Haskoning ontwikkeld dat gebaseerd is op verschillende onderzoeken naar het profiel van deelautogebruikers en hun ritten.

Dit model is specifiek ontwikkeld voor dit onderzoek. Met dit model kan, aan de hand van beschikbare data, worden bepaald welke ritten en modaliteiten (auto, openbaar vervoer en actieve mobiliteit) een hoge waarschijnlijkheid hebben om te worden vervangen door deelauto's.

Deze potentie wordt omgezet in een adoptiekans voor het gebruik van deelauto's, die onder andere afhankelijk is van autobezit en huidig mobiliteitsgedrag. Die adoptiekans maakt het mogelijk voorspellingen te doen over de keuze van gebruikers tussen verschillende vervoerswijzen. Op basis daarvan kan worden ingeschat hoe de modal shift binnen het mobiliteitssysteem eruit zal zien als deelauto's op grote schaal worden toegevoegd. Daarnaast kan hiermee worden bepaald wat de verwachte autovervangingsratio zal zijn.

DE IMPACT VAN BIDIRECTIONELE DEELAUTO'S

- Bepaalde doelgroepen gaan in potentie anders reizen als het aanbod van deelauto's groeit. Dat veranderde reisgedrag zorgt voor een modal shift: mensen kiezen vaker voor deelmobiliteit en minder voor de eigen auto. Naarmate het aanbod van deelauto's stabiel en zichtbaarder wordt, groeit het vertrouwen en sluiten nieuwe doelgroepen aan.
- De verandering in het mobiliteitssysteem vertalen we naar maatschappelijke impact: de wijze waarop deelauto's een positieve (en mogelijk negatieve) bijdrage leveren aan de maatschappij.
- Maatschappelijke opbrengsten ontstaan niet van de ene op de andere dag. Door consequent en langdurig in te zetten op mobiliteitsinterventies ontstaan meetbare baten. Daarom kijkt dit onderzoek naar effecten over een periode van 10 jaar.

Gedurende deze periode beïnvloeden deelauto's de gemaakte mobiliteitskeuzes significant. Binnen tien jaar is er sprake van een toename van het aantal particuliere auto's dat door deelauto's kan worden vervangen. Dit leidt tot een aanzienlijke vermindering van het aantal gereden kilometers met privéauto's.

Maatschappelijke impact deelauto's

VERVANGINGSRATIO PRIVÉAUTO'S DOOR DEELAUTO'S (3 JAAR TOT VOLLEDIGE OPBOUW)

In het model wordt uitgegaan van een ingroeiperiode van 3 jaar tot een deelauto gemiddeld gebruikt wordt. Over een periode van 10 jaar kan een deelauto gemiddeld:

- **7,1 auto's/deelauto** in Utrecht vervangen
- **4,5 auto's/deelauto** in Amersfoort vervangen

VERMINDERING VAN HET AANTAL GEREDEN KILOMETERS DOOR PRIVÉAUTO'S IN 10 JAAR TIJD

- **180 miljoen** minder kilometers met privéauto's in Utrecht
- **40 miljoen** minder kilometers met privéauto's in Amersfoort.

De maatschappelijke waarde die op deze pagina wordt weergegeven, is afkomstig van de modal shift van privéauto naar deelauto (die in beide steden rond de 60% ligt). Hierdoor maken de gebruikers over hun gehele mobiliteit duurzamere keuzes waardoor ze meer fietsen en het openbaar vervoer gebruiken.

LEEFOMGEVING:

- **1.000 extra deelauto's** in Utrecht kunnen in 2035 tot wel **120.000 m²** ruimte besparen ten opzichte van 2026.
- **400 extra deelauto's** in Amersfoort kunnen in 2035 tot wel **20.000 m²** ruimte besparen ten opzichte van 2026.
- Dit lever respectievelijk een maatschappelijke

waarde op van **8.5 miljoen** en **1.4 miljoen** euro.

BEREIKBAARHEID:

Doordat er door een stijging van deelautogebruik minder kilometers worden gereden, kan verkeerscongestie worden verminderd.

- Dit levert over 10 jaar tijd een maatschappelijke waarde op van **75.000 euro** door het deelmobiliteitsstelsel van Utrecht.
- Dit levert over 10 jaar tijd een maatschappelijke waarde op van **30.000 euro** door het deelmobiliteitsstelsel van Amersfoort.

KLIMAAT:

Minder autobezit en gebruik, specifiek ook het gebruik van benzineauto's, leveren een reductie in broeikasgasemissies op.

De besparingen in Utrecht zijn als volgt (over 10 jaar):

- **15.000 ton Co²**
- **3.000 kilogram NOx** (stikstof)
- **170 kilogram PM2.5** (fijnstof)
- **1.100 kilogram PM10** (fijnstof)

De besparingen in Amersfoort zijn als volgt:

- **3.400 ton CO₂**
- **750 kilogram NOx** (stikstof)
- **50 kilogram PM2.5** (fijnstof)
- **250 kilogram PM10** (fijnstof)

Samen is dit goed voor een maatschappelijke waarde van respectievelijk 2.000.000 euro in Utrecht en 500.000 euro in Amersfoort.

GEZONDHEID:

Doordat er door deelautogebruikers minder kilometers worden gereden, komen er gezondheidsvoordelen voort uit de plaatsing van deelauto's. Daarnaast maken deelautogebruikers ook vaker gebruik van actieve mobiliteit, zoals de fiets. Wanneer deze kosten gemonetariseerd worden, kunnen ze respectievelijk **750.000 euro** aan maatschappelijke waarde in Utrecht en **300.000 euro** maatschappelijke waarde in Amersfoort toevoegen.

(VERKEERS)VEILIGHEID:

Doordat deelautogebruikers minder gebruik maken van hun auto, daalt het verkeersveiligheidsrisico. De vermeden ongevallen hebben een maatschappelijke waarde van **300.000 euro** in Utrecht en **100.000 euro** in Amersfoort.

In Utrecht zijn anno 2026 al 1.000 deelauto's beschikbaar, waarvan 170 bidirectionele deelauto's van MyWheels. Deze zijn geplaatst in samenwerking met haar partners We Drive Solar en Renault Group. De opschaling van deelauto's komt ten goede van een al bestaand systeem. De resultaten nemen als vertrekpunt 1.000 deelauto's in 2026, waarbij na plaatsing van 1.000 extra bidirectionele deelauto's in 2026, er vanaf 2027 sprake is van 2.000 deelauto's. In 2035 zijn in het onderzoeksscenario alle 2.000 deelauto's in Utrecht elektrisch waarvan de helft bidirectioneel.

In Amersfoort zijn in 2026 ongeveer 100 deelauto's beschikbaar, waarvan een deel elektrisch. In het onderzoek wordt uitgegaan van een bijplaatsing 400 bidirectionele deelauto's in 2026. Hierdoor zijn er vanaf 2027 500 deelauto's beschikbaar.

De meerwaarde van bidirectioneel autodelen

Steeds meer steden hebben te maken met netcongestie. Hierdoor kunnen er minder woningen worden gebouwd en wachten er duizenden bedrijven op een netaansluiting. Een bidirectionele deelauto heeft als groot voordeel dat deze ook als batterij kan fungeren.

TERUGLEVERING ENERGIE:

Dankzij het terugleveringsvermogen van V2G-deelauto's kan gedurende piekmomenten in een periode van tien jaar maar liefst 35.000 MWh aan energie worden teruggeleverd in Utrecht en 20.000 MWh in Amersfoort. Deze resultaten zijn op basis van het scenario dat in Utrecht 1000 V2G-deelauto's worden bijgeplaatst en in Amersfoort 400 V2G-deelauto's.

VERDUURZAMEN WONINGBOUW:

Wanneer al deze teruggeleverde energie ten goede komt aan het verduurzamen van woningen (denk aan het plaatsen van warmtepompen die anders niet kunnen worden aangesloten), kan dit een maatschappelijke waarde aan verduurzaming opleveren. De aanname is dat de deelauto's hoofdzakelijk in bestaande wijken en gebiedsontwikkelingen bijgeplaatst zullen worden, waar netcongestie een rol speelt. Dan kan dit een

maatschappelijke waarde aan verduurzaming opleveren tot respectievelijk 8.1 miljoen in Utrecht en 4.5 miljoen euro in Amersfoort.

FLEXIBEL VERMOGEN:

Over een periode van 10 jaar kunnen V2G-deelauto's gemiddeld 1,9 MW aan flexibel vermogen leveren in Utrecht en 1,1 MW vermogen in Amersfoort. In 2027 wanneer de deelauto's nog niet optimaal gebruikt worden is dit vermogen respectievelijk 3,8 en 1,7 MW. Op deze manier leveren de V2G auto's juist op de korte termijn de grootste bijdrage aan de vermindering van netcongestie.

CO₂ UITSTOOT VERMINDEREN:

Buiten de bijdrage aan het verminderen van netcongestie levert het slimme laden van de deelauto's ook een bijdrage aan het verminderen van de CO₂ uitstoot van elektriciteitsproductie door te laden wanneer er veel duurzame elektriciteit op het net is en te ontladen wanneer er meer fossiel gestookte centrales elektriciteit moeten leveren. Dit resulteert in een besparing van 1.200 ton CO₂ in Utrecht en 650 ton CO₂ in Amersfoort. Goed voor een maatschappelijke waarde van respectievelijk 150.000 en 80.000 euro.

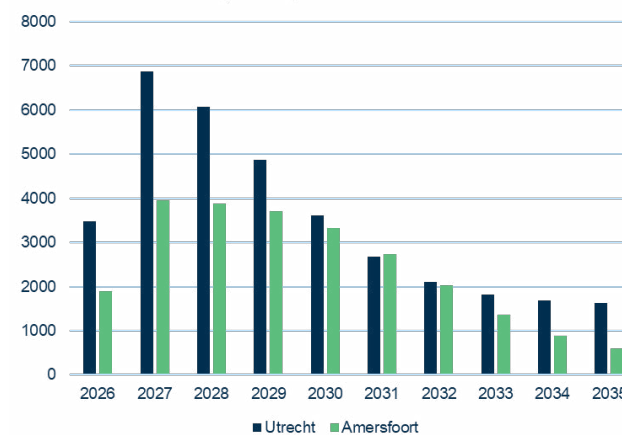
Wat is een bidirectionele (V2G) deelauto?

Levert stroom aan het net
Auto levert op piekmomenten stroom terug aan het net om netcongestie te verminderen.

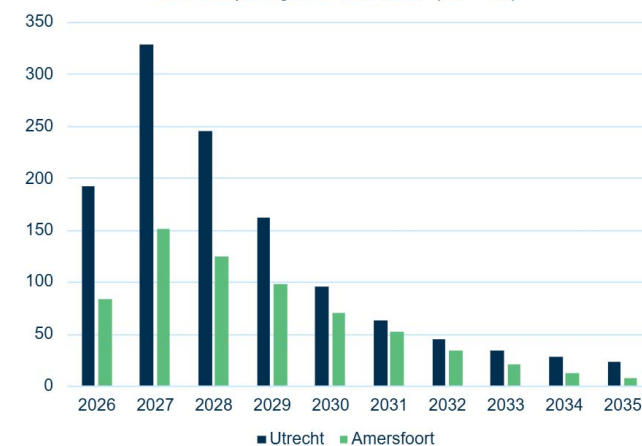


Laadt op om de piek heen
Auto laadt op als groene stroom ruimschoots aanwezig is.

Potentiële MWh die teruggeleverd kan worden tijdens piekmomenten



CO₂ besparing door slim laden (ton CO₂)



Vooruitkijken: Hoe kan het potentieel van bidirectionele deelauto's worden benut

Dit onderzoek laat zien dat deelauto's veel meerwaarde kunnen bieden in stedelijk gebied. De bidirectionele deelauto brengt bovenop de 'brede welvaartsbaten' ook nog aanvullende meerwaarde door de rol die de auto kan spelen als batterij. V2G-deelauto's (met daarvoor geschikte laadinfrastructuur) laten in Utrecht nu al zien dat de batterijfunctie van de auto kan bijdragen aan het verminderen van de piekvraag en daarin als buffer kan fungeren. Een grootschalige opschaling van V2G-deelauto's zorgt niet alleen voor maatschappelijke winst op het gebied van ruimte, klimaat en leefbaarheid, maar heeft ook de potentie om een aanzienlijke bijdrage te leveren aan het verlichten van de netcongestie. Echter, een bidirectionele deelauto is niet zomaar geplaatst. Indien gemeenten en regio's aan de slag willen met de uitrol van bidirectionele deelauto's, is het belangrijk om rekening te houden met:

DE MOGELIJKHEDEN OM V2G LAADPALEN TE PLAATSEN:

Bidirectionele auto's zijn er bij gebaat om een vaste standplaats te hebben met V2G geschikte laadpaal. Zo kan de deelauto op de momenten dat hij niet

wordt gebruikt, dienen als batterij. Het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur(NKL) heeft hierover recent een handleiding gepubliceerd. Wil een overheid bidirectioneel autodelen stimuleren, helpt het deelauto-aanbieders om eigen laadpalen te mogen inzetten. Een 'open markt' model biedt de mogelijkheid om dit te doen buiten reguliere CPO (charge point operator) concessies om.

Veel gemeenten zijn onderdeel van een regionale concessie voor laadinfrastructuur. Een CPO plaatst dan alle laadpalen in een groot gebied. Binnen deze grote regionale concessies is er vaak minder individuele vrijheid voor het experimenteren met bijvoorbeeld bidirectionele laadpalen. Indien regio's nieuwe laadinfrastructuur concessies aanbesteden, is het mogelijk maken van bidirectioneel laden (zowel voor privé als deelauto) een interessante innovatie om mee te nemen in de voorwaarden.

PRIORITERINGSKADER NETCONGESTIE:

Er wordt gewerkt aan een prioriteringskader voor het aanleggen van nieuwe netaansluitingen. Woningen, bedrijven, maar ook laadpalen zijn hiervan afhankelijk. Dit onderzoek laat zien dat bidirectionele deelauto's, indien op grote schaal uitgerold en op de juiste strategische plekken geplaatst, echt een bijdrage kunnen leveren aan het bieden van aanvullend

flexibel vermogen. Samen met stakeholders zoals netbeheerders en gemeenten kan worden uitgewerkt hoe V2G-deelauto's als congestieverzachter kunnen dienen.

SAMENWERKEN:

Op verschillende tafels wordt gewerkt aan het uitdenken van slimme laadoplossingen, waaronder binnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur(NAL) en het Landelijk Actieprogramma Netcongestie(LAN). Op dit moment wordt er ook gewerkt aan een routekaart bidirectioneel laden door de Rijksoverheid, met de insteek dat iedereen in 2035 bidirectioneel moet kunnen laden. In dit kader zijn deze onderzoeksresultaten waardevolle input voor de opschaling en routing, waarbij V2G-deelauto's als een vliegwiel kunnen dienen voor een verdere opschaling middels privéauto's.

Dit onderzoek toont aan dat de innovatie van bidirectioneel laden onder deelauto's veel maatschappelijke meerwaarde kan bieden. De verdere uitwerking en uitrol kan bijdragen aan een toekomstbestendigere leefomgeving en energiesysteem.



Haskoning is een internationaal advies- en ingenieursbureau voor de natuurlijke en gebouwde omgeving. Vanuit onze purpose Enhancing Society Together helpen onze 6.800 professionals klanten wereldwijd met duurzame en toonaangevende oplossingen.

Als onafhankelijk bedrijf zonder externe aandeelhouders bepalen we onze eigen koers, in lijn met onze waarden en in het belang van onze klanten, collega's en de samenleving. Haskoning werd opgericht in 1881 en voert sinds 1981 het Predicaat Koninklijk.



HASKONING

Laan 1914 no 35

3818 EX Amersfoort

Postbus 1132

3800 BC Amersfoort

T: + 31 (0)88 348 20 00

www.haskoning.nl

