

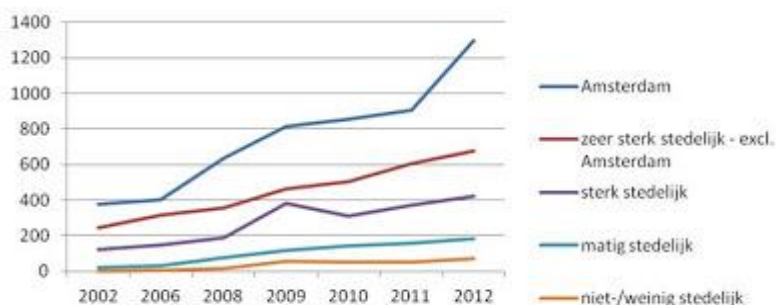
Trendbericht autodelen 2012

Autodelen aan vooravond van doorbraak

In maart 2012 waren er 2649 deelauto's in Nederland. Dat zijn er 547 meer dan in 2011 ofwel een groei van 25 procent. Met de huidige groei zal de grens van de 3000 deelauto's al voor het eind van het jaar zijn bereikt. De populariteit van autodelen groeit al jaren, maar komt nu echt in een stroomversnelling.

Nieuwe vormen van autodelen, zoals Peer2Peer carsharing eind en OneWay carsharing zorgen voor een stroomversnelling. De autobranche ontdekt en financiert initiatieven en werkt steeds meer samen met autodeelorganisaties. Ook elektrische deelauto's vormen een nieuw verschijnsel in het straatbeeld. Via autodelen kan een grote groep mensen snel en eenvoudig kennis maken met deze nieuwe manier van rijden. Amsterdam is nog altijd dé trendsetter in Nederland. Het deelautobeleid van onze hoofdstad biedt inspiratie voor andere steden.

Aantal deelauto's per type gemeente



Aantal deelauto's per type gemeente, 2002-2012. Bron: KpVV.

Trends

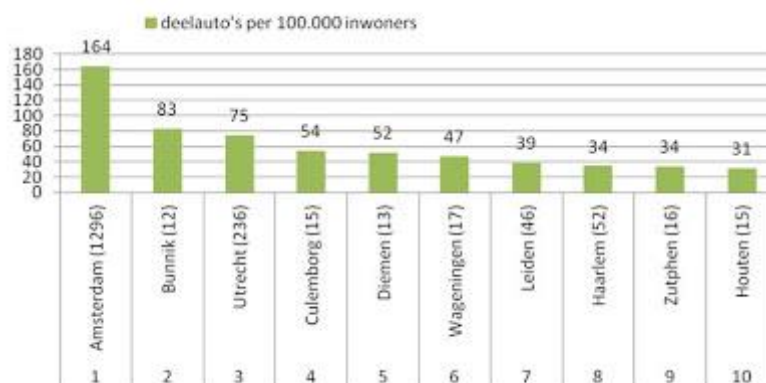
Sinds jaar en dag is Amsterdam kampioen autodelen in Nederland. In Amsterdam staan meer deelauto's dan in alle grote steden samen. En de absolute groei is er ook het sterkst. In maart 2012 stonden er in onze hoofdstad 1296 deelauto's van 9 aanbieders. Het succes van Amsterdam heeft te maken met kenmerken van onze hoofdstad zoals de hoge dichtheid en het lage autobezit, maar ook met het actieve beleid op autodelen.

Slechts 4 grote steden in top 10

Van de grote steden staan naast Amsterdam alleen Utrecht, Leiden en Haarlem in de top 10. Deze top 10 is gebaseerd op het aantal deelauto's per 100.000 inwoners. Bunnik is na enige tijd terug op de tweede plek (vorig jaar: 4e plek). De middelgrote gemeenten Culemborg, Wageningen, Zutphen en Houten doen het beter dan Rotterdam en Den Haag, die het met de 25e resp 26e plek moeten stellen, ondanks enige groei.

Top 10 autodeelgemeenten

(tussen haakjes: aantal deelauto's)



Top 10 van autodeelgemeenten in 2012. Bron: KpVV

Het aantal gemeenten waar autodelen beschikbaar is, tussen april 2011 en maart 2012 gestegen van 120 naar 146. In slechts een derde van alle gemeenten is dus een vorm van autodelen aanwezig. De grootste gemeenten zonder autodelen zijn:

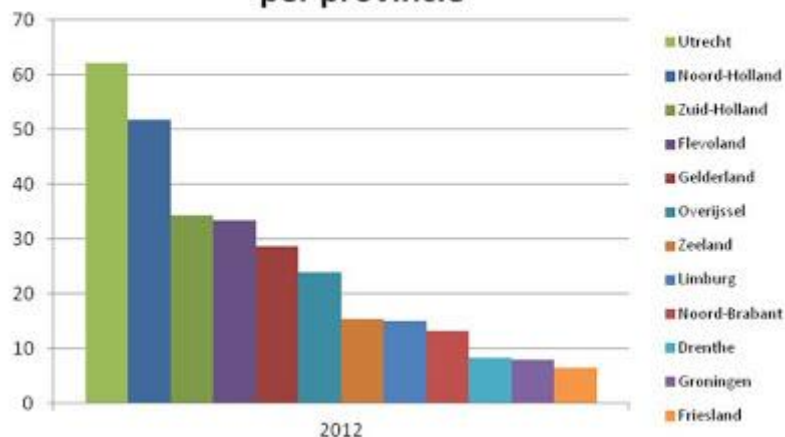
Gemeente	Inwonertal
Emmen	108856
Heerlen	88993
Almelo	72726
Spijkenisse	72171
Bergen op Zoom	66155
Hardenberg	59433
Den Helder	57071
Lansingerland	55259
Hoogeveen	54860
Barneveld	53530

Grootste gemeenten zonder autodelen in 2012, KpVV

Gemeenten die autodelen willen opstarten, kunnen actief contact zoeken met aanbieders van autodelen of met de Vereniging voor Gedeeld Autogebruik. Ook kunnen ze contact zoeken met bewoners om te peilen of er interesse is. Een andere optie die onder andere door de gemeente Hellevoetsluis is ingezet, is dat de gemeente deelauto's inzet voor dienstritten. Die deelauto's kunnen dan ook door bewoners gebruikt worden.

Beschikbaarheid van autodelen

Percentage gemeenten met deelauto's per provincie

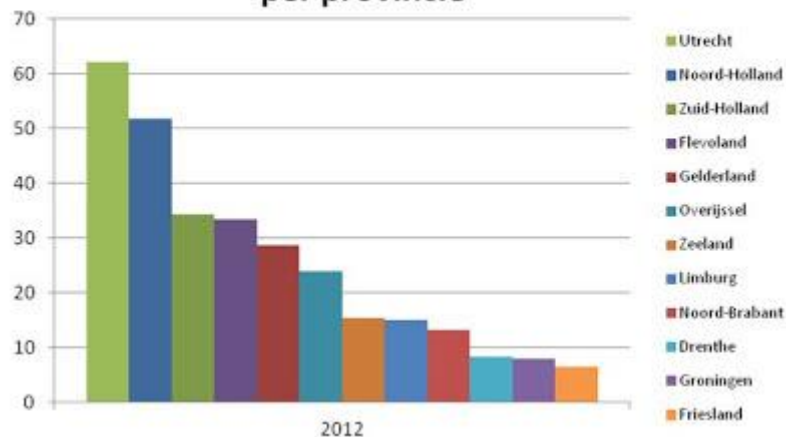


Percentage gemeenten met deelauto's, per type gemeente, 2002-2012. Bron: KpVV

In 2010 stelde de Consumentenbond dat de beschikbaarheid het grootste knelpunt is van autodelen. Lang niet iedere wijk beschikt over een of meer deelauto's. Het aantal gemeenten met autodelen is tussen 2011 en 2012 gestegen van 120 tot 146. In 35% procent van de gemeenten staan een of meer deelauto's. In de weinig tot niet verstedelijkte gemeenten is autodelen begonnen. In slechts 7 procent van deze gemeenten is het beschikbaar. In de meeste gevallen moet het platteland het dus nog zonder deelauto's doen. Er is zelfs sprake van een lichte daling.

Kleine kernen (< 1.000 inwoners) blijken te klein voor regulier autodelen. Peer2Peer carsharing is daar wel een optie. Toch zijn er al 23 niet- of weinig verstedelijkte gemeenten waar autodelen is te vinden. In de gemeenten Bunnik en Utrechtse Heuvelrug is zelfs sprake van een serieuze groei.

Percentage gemeenten met deelauto's per provincie



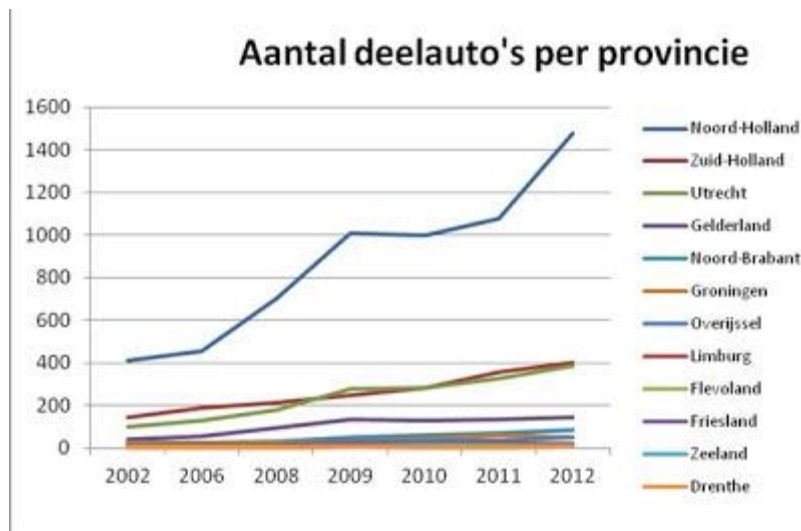
Aandeel gemeenten met deelauto's per provincie, 2012, Bron: KpVV

Verdeling over het land

Het is niet verwonderlijk dat autodelen meer voorkomt in de Randstad dan daarbuiten. Dit kan onder andere verklaard worden door de schaarste aan ruimte, een hogere dichtheid en een hoge parkeerdruk. Maar ook de Randstadprovincies kennen veel landelijke gemeenten. In Utrecht en Noord-Holland is het percentage gemeenten met autodelen het hoogst. In het noorden van het land is de dekking het laagst. Autodelen bevindt zich daar in het beginstadium.

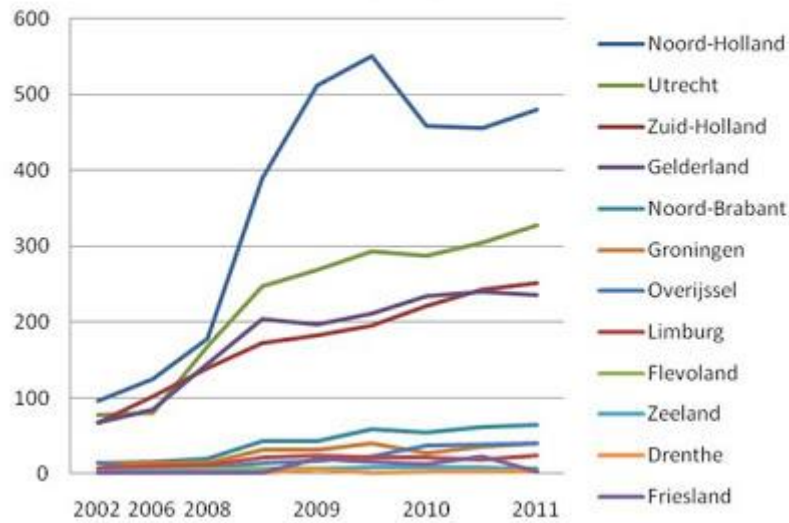
Wanneer je naar het aantal deelauto's per 100.000 inwoners kijkt, dan valt het grote verschil tussen Noord- en Zuid-Holland op. Ook Tussen Gelderland en Noord-Brabant is het verschil groot.

Aantal deelauto's per provincie



Aantal deelauto's per provincie, 2002-2012. Bron: KpVV

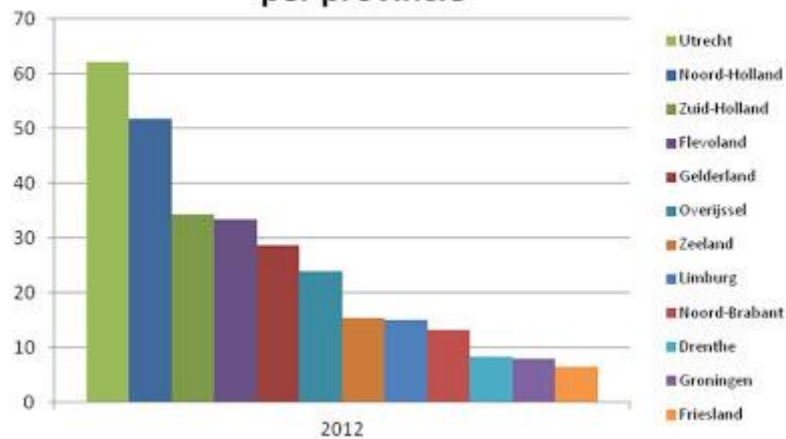
Aantal deelauto's per 100.000 inwoners per provincie



Aantal deelauto's per provincie, 2002-2012. Bron: KpVV.

Beschikbaarheid van autodelen

Percentage gemeenten met deelauto's per provincie

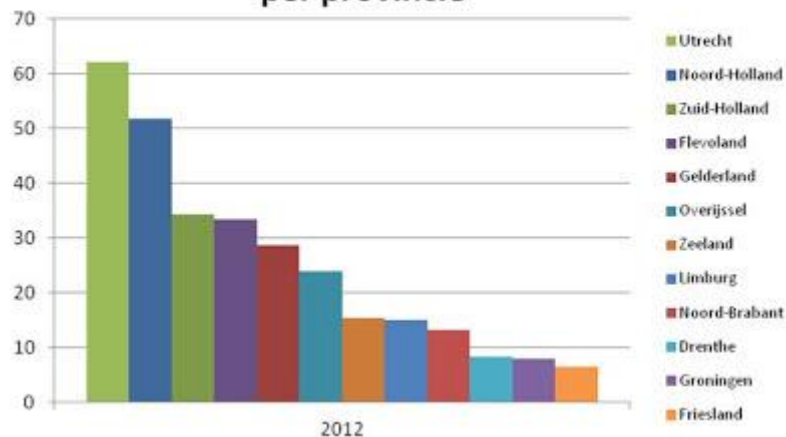


Percentage gemeenten met deelauto's, per type gemeente, 2002-2012. Bron: KpVV

In 2010 stelde de Consumentenbond dat de beschikbaarheid het grootste knelpunt is van autodelen. Lang niet iedere wijk beschikt over een of meer deelauto's. Het aantal gemeenten met autodelen is tussen 2011 en 2012 gestegen van 120 tot 146. In 35% procent van de gemeenten staan een of meer deelauto's. In de weinig tot niet verstedelijkte gemeenten is autodelen begonnen. In slechts 7 procent van deze gemeenten is het beschikbaar. In de meeste gevallen moet het platteland het dus nog zonder deelauto's doen. Er is zelfs sprake van een lichte daling.

Kleine kernen (< 1.000 inwoners) blijken te klein voor regulier autodelen. Peer2Peer carsharing is daar wel een optie. Toch zijn er al 23 niet- of weinig verstedelijkte gemeenten waar autodelen is te vinden. In de gemeenten Bunnik en Utrechtse Heuvelrug is zelfs sprake van een serieuze groei.

Percentage gemeenten met deelauto's per provincie



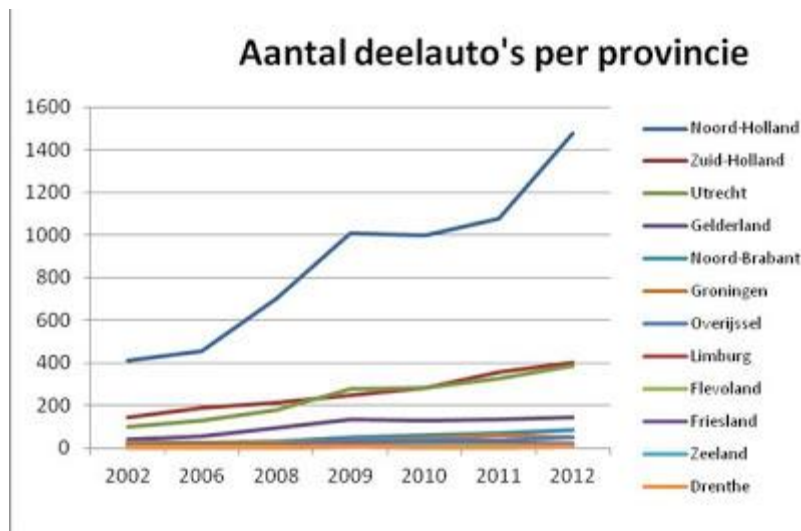
Aandeel gemeenten met deelauto's per provincie, 2012, Bron: KpVV

Verdeling over het land

Het is niet verwonderlijk dat autodelen meer voorkomt in de Randstad dan daarbuiten. Dit kan onder andere verklaard worden door de schaarste aan ruimte, een hogere dichtheid en een hoge parkeerdruk. Maar ook de Randstadprovincies kennen veel landelijke gemeenten. In Utrecht en Noord-Holland is het percentage gemeenten met autodelen het hoogst. In het noorden van het land is de dekking het laagst. Autodelen bevindt zich daar in het beginstadium.

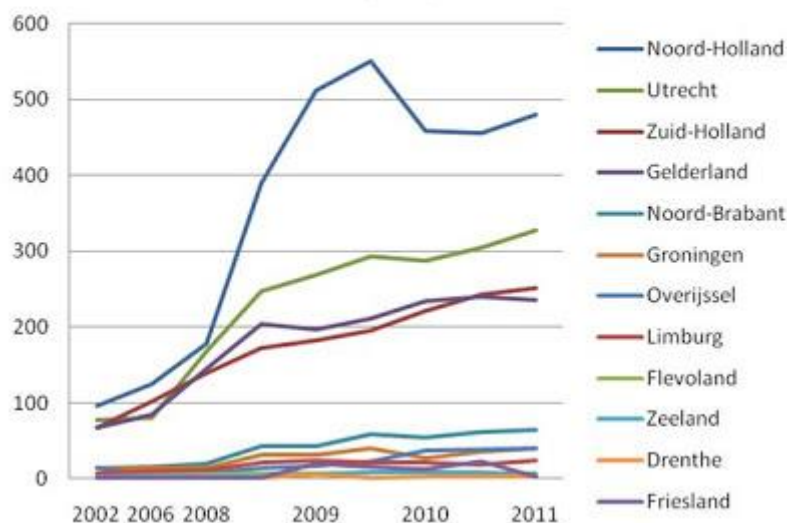
Wanneer je naar het aantal deelauto's per 100.000 inwoners kijkt, dan valt het grote verschil tussen Noord- en Zuid-Holland op. Ook Tussen Gelderland en Noord-Brabant is het verschil groot.

Aantal deelauto's per provincie



Aantal deelauto's per provincie, 2002-2012. Bron: KpVV

Aantal deelauto's per 100.000 inwoners per provincie



Aantal deelauto's per provincie, 2002-2012. Bron: KpVV.

Nieuwe vormen van autodelen

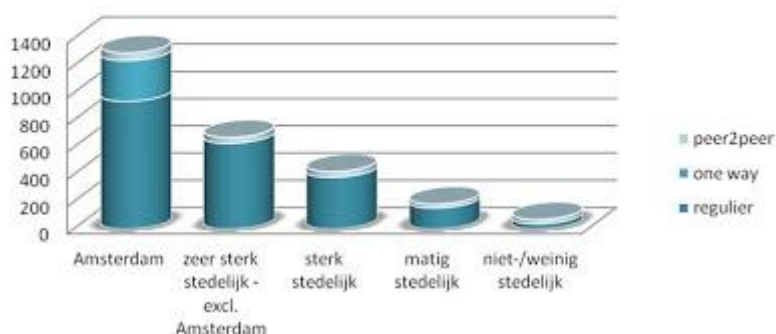
Vorig jaar kondigde het KpVV in dit dashboard twee nieuwe vormen van autodelen aan: peer2peer carsharing en oneway carsharing.

Peer2Peer Carsharing

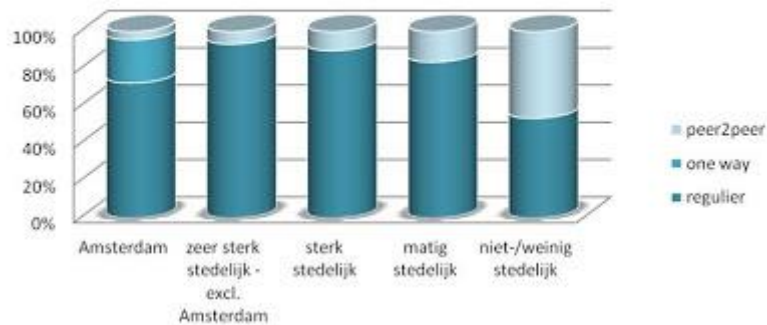
Dit concept houdt in dat autobezitters hun auto kunnen verhuren aan anderen. Dat is handig voor wanneer iemands auto vaak niet gebruikt wordt. De auto vormt zo een extra bron van inkomsten. Inmiddels zijn er 3 aanbieders: [Snappcar](#), [WeGo](#) en [MyWheels](#). De laatste is gelieerd aan [Wheels4all](#). In een half jaar tijd hebben 208 particulieren hun auto aangeboden als deelauto en dit aantal neemt snel toe.

Professionele organisaties plaatsen pas een deelauto wanneer er voldoende belangstelling is. Bij particulieren speelt dit niet. Hun auto's zijn er al en het enige wat nodig is, is dat ze hun auto aanmelden bij een van de aanbieders. Het is dus mogelijk dat er minder autodelers per deelauto zijn dan bij regulier autodelen. Het interessante is echter dat het aanbod aan deelauto's snel kan groeien. Een van de bottlenecks van regulier autodelen is de beschikbaarheid. In veel gemeenten is nog geen deelauto. Dat verandert snel met de komst van Peer2Peer autodelen. Na een half jaar zijn al 82 gemeenten met peer2peer autodelen, tegenover 117 gemeenten met regulier autodelen in zo'n 20 jaar tijd. Peer2peer is ook te vinden in kleine gemeenten en plaatsen. In Maurik bleek een reguliere deelauto van Wheels4all niet rendabel. Deze deelauto verdween, maar nu is er op dezelfde locatie een Peer2peer deelauto. Wheels4all maakt steeds meer gebruik van de mogelijkheid om in plaats van een 'echte' deelauto te werken met peer2peer, via het gelieerde MyWheels.

Omvang deelautosystemen naar stedelijkheidsgraad



Relatieve omvang deelautosystemen naar stedelijkheidsgraad



Absolute en relatieve omvang van deelautosystemen naar stedelijkheidsgraad, 2012, KpVV

Oneway carsharing: Autobranche ontdekt autodelen

De auto-industrie speelt in op de **trend** dat jongeren in steden minder auto's kopen. Diverse fabrikanten zetten een deelautosysteem in de markt. Een veelgehoord probleem bij 'regulier' autodelen is dat je de deelauto weer terug moet brengen naar de plek van herkomst. Met OneWay carsharing kun je de deelauto op de bestemming achterlaten.

Car2Go van Daimler is het eerste OneWay carsharingsysteem in Nederland. Dit initiatief ging eind 2011 van start in Amsterdam. Car2Go zet 300 elektrische Smarts in. Zo'n grootschalige uitrol van deelauto's vond niet eerder plaats in Nederland. De eerste ervaringen van de gemeente zijn positief. De spreiding door de stad is goed en het lijkt erop dat er weinig substitutie is van fietsritten. Het gebruik van Car2Go kost geld: €0,29 per minuut. Een rit door Amsterdam van een kwartiertje kost dus €4,35. De gemeente is positief over het feit dat de auto's ter plekke geen uitstoot veroorzaken. Zo levert het systeem een bijdrage aan een schone lucht. De gemeente is van plan om eind 2012 een evaluatie van Car2Go uit te voeren, waarin onder meer gekeken wordt naar de effecten van het systeem. De deelauto's van Car2Go hebben een stadsbrede autodeelvergunning.



(foto: Shea Gunter)

BMW rolt een vergelijkbaar concept uit met **DriveNow** en Volkswagen met **Quicar**. De auto-industrie ziet autodelen als een kans. Jongeren in grote steden stellen de aanschaf van een auto uit of zelfs af. Andere consumptiegoederen zijn populairder dan een auto. Bovendien speelt de wens om te ervaren op te doen met elektrisch vervoer. Elektrische auto's liggen nog niet binnen handbereik voor de meeste consumenten. Door middel van een autodeelconcept kunnen veel mensen er kennis mee maken.

Niet alleen de fabrikanten zien een toekomst in autodelen. **Pon** nam onlangs een belang in Greenwheels, nadat het vorig jaar de Gazellefabriek in Dieren had overgenomen.

Ook leasebedrijven zetten in op autodelen voor de zakelijke markt. De meeste deelauto-aanbieders doen dat al en dienstverleners als Mobility Mixx hebben hier concepten voor. Onlangs kondigde autoleasebedrijf **Alphabet** (dat in 2011 ING car lease overnam) aan in te zetten op zakelijk autodelen. Poolauto's zijn een mooie manier voor werkgevers om te bezuinigen op mobiliteitskosten. Volgens Alphabet komt er veel (mensen)werk kijken bij poolauto's. Een reden waarom veel werkgevers er huiverig voor zijn. Alphabet wil ontzorgen en haar klanten op die manier meer flexibiliteit bieden.

De autobranche ontdekt steeds meer de potentie van autodelen. Het is aannemelijk dat dit een stevige impuls gaat geven. Autodeelorganisaties zijn tot op heden kleine bedrijven met een relatief klein kapitaal. Wanneer kapitaalcrachtige ondernemingen er in investeren, is het mogelijk om sneller een schaa sprong te maken.

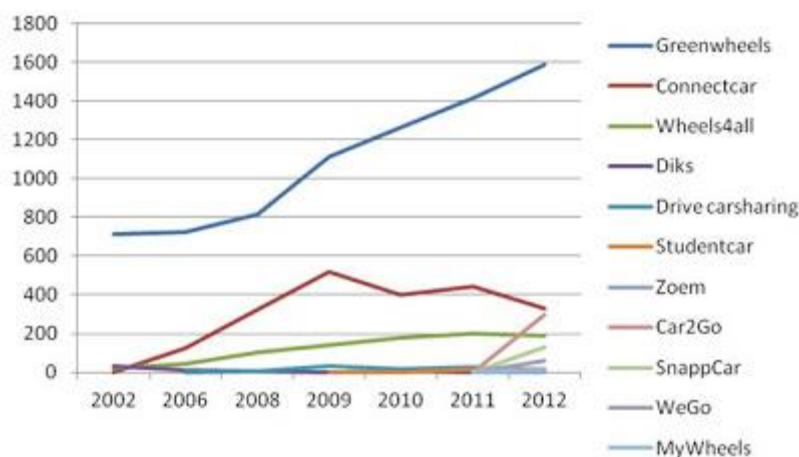
Ontwikkeling van aanbieders

Met de komst van nieuwe vormen van autodelen en nieuwe aanbieders wordt het totaalplaatje complexer. Nog altijd voert [Greenwheels](#) de markt aan, gevolgd door [ConnectCar](#). Het aantal deelauto's van deze organisatie daalt. De organisatie concentreert zich nu op zestien vooral grotere gemeenten. De daling is ook gevolg van een andere manier van tellen. Connectcar vermeldt op haar site locaties waar geen deelauto staat, maar waar een auto gebracht kan worden na telefonisch contact. Vanaf 2012 worden die niet meer meegeteld. Ook worden de huurauto's van KAV, waar ConnectCar onderdeel van is, niet meer meegeteld.

Op nummer drie staat [Car2Go](#), dat in één klap meer deelauto's aanbiedt dan [Wheels4All](#). Van de laatste aanbieder daalt het aantal licht. Dat heeft er mee te maken dat nieuwe deelauto's, en dan vooral die in kleine kernen, via partner MyWheels worden aangeboden.

Nieuw is dat aanbieders apps ontwikkelen waarmee je deelauto's kunt vinden, reserveren of uitlenen. Greenwheels, MyWheels/Wheels4all en Car2Go hebben al een app.

Aantal deelauto's per aanbieder



Aantal deelauto's per aanbieder, 2002-2012, KpVV

Waarom autodelen in Amsterdam zo succesvol is

Sinds jaar en dag is Amsterdam dé autodeelstad van Nederland. Natuurlijk dragen de kenmerken van de stad daar aan bij: een hoogstedelijke omgeving, een strak parkeerbeleid, lange wachtlijsten voor een parkeervergunning, een jonge bevolking en een laag autobezit. Maar dat is niet het enige: Amsterdam voert actief beleid op autodelen. En in gemeenten met autodeelbeleid heeft autodelen aantoonbaar meer succes. De meeste gemeenten zijn niet vergelijkbaar met Amsterdam. Toch valt er veel te leren van de aanpak van onze hoofdstad.

De schaarste aan parkeerplekken is voor de hoofdstad dé reden om werk te maken van autodelen. Tel daar de knelpunten rond luchtkwaliteit en de ambitie rond elektrisch vervoer bij op. Toen autodelen in Nederland nog nieuw was, heeft de gemeente partijen uitgedaagd om met vernieuwende oplossingen te komen. O.a. Greenwheels heeft hier op ingespeeld. Nu zijn er in de hoofdstad 9 aanbieders met in totaal 1296 deelauto's. Dit is ongeveer de helft van alle deelauto's in Nederland.

Het deelautobeleid van Amsterdam in vijf punten:

1. overeenkomsten met aanbieders
2. gereserveerde parkeerplekken voor deelauto's
3. gestroomlijnde aanvraagprocedures voor aanbieders

4. gestroomlijnde vergunningprocedures voor autodelers
5. actieve communicatie (website Stadsdeel, brochure Stadstoezicht).

De overeenkomsten leggen de afspraken tussen gemeente (stadsdeel) en aanbieder vast. De gemeente zorgt voor de borging van autodelen in het beleid, stelt parkeerplekken beschikbaar en richt die in. Die worden zoveel mogelijk gespreid, zodat deelauto's zoveel mogelijk op loopafstand beschikbaar zijn. De deelgemeente meldt tijdig zaken als wegwerkzaamheden, waardoor parkeerplekken tijdelijk niet beschikbaar zijn. Aanbieders rapporteren het gebruik van alle deelauto's. Als het gebruik te laag is (minder dan 15 verhuringen per maand) dan heft de gemeente de parkeerplek op.

De gemeente communiceert op diverse manieren over autodelen. Belangrijk is dat Amsterdammers hier een positief beeld van hebben. Er kan makkelijk weerstand ontstaan: "ik zie nooit iemand bij die deelauto en er is al zo weinig parkeerplek". De [site van de gemeente](#) geeft informatie over autodelen.

Recent heeft de gemeente een voucheractie uitgevoerd waarbij mensen € 300 ontvingen wanneer ze gingen autodelen en hun parkeervergunning opzegden.

De gemeente wacht niet tot aanbieders langs komen, maar formuleert actief beleid omdat ze er zelf baat bij heeft. Amsterdam biedt marktpartijen en nieuwe initiatieven de ruimte, maar stelt een duidelijk kader. Aanbieders betalen voor de parkeerplekken die ze gebruiken. De (meeste) aanbieders verdienen er ten slotte geld mee, dus dat is een eerlijke uitruil. De les van Amsterdam is om niet passief te wachten tot er een deelautoaanbieder langs komt, maar om de juiste voorwaarden te scheppen waaronder autodelen kan groeien.

Recent is er in Amsterdam met het netwerk van oplaadpalen een kans bijgekomen: elektrisch autodelen.

Ook Utrecht investeert ook in autodelen

Ook in Utrecht is dat de lijn. Daar werd onlangs de campagne [Utrecht Deelt](#) gelanceerd, om autodelen te promoten. De campagne is gebaseerd op een grondige analyse van doelgroepen. Utrechters krijgen een aantrekkelijk aanbod om gebruik te maken van een deelauto. Wel het gemak, niet de lasten van het hebben van een auto. Voor mensen die niet vaak de auto gebruiken, is het ook nog eens voordeliger. Duurzaamheidsplatform [Nudge](#), de gemeente Utrecht en deelauto-aanbieders - MyWheels, Greenwheels, StudentCar, ConnectCar en SnappCar - willen met de campagne het autodelen in Utrecht onder de aandacht brengen en stimuleren. Bijzonder aan de campagne is dat hij is gemaakt voor en door Utrechters. Utrechtse leden van Nudge geven met een reclamebureau, de gemeente Utrecht en autodeelorganisaties de campagne samen vorm.

De KpVV-publicatie 'Kiezen voor autodelen' gaat in op de manier waarop gemeenten autodelen kunnen stimuleren.

Elektrische deelauto's

Een nieuwe ontwikkeling in 2011 was de introductie van elektrische deelauto's. Op diverse plaatsen zijn er elektrische deelauto's geplaatst, soms met behulp van subsidies. Onderstaand overzicht laat de stand in maart 2012 zien. Het overzicht is niet volledig wat betreft de Peer2Peer-aanbieders, omdat daar de autotypes niet in beeld zijn gebracht. Volgens opgaaf van Snappcar zijn er inmiddels meer elektrische deelauto's in hun systeem.

De onderstaande tabel laat zien dat er 329 elektrische deelauto's zijn. Dat is 12 % van het totale aantal deelauto's. Het merendeel is van Car2Go in Amsterdam. Daarnaast zijn er diverse kleinere initiatieven, met name in de grote steden. Zoem specialiseert zich in elektrisch vervoer en deelt ook een elektrische scooter. De rol van Peer2Peer-aanbieders is interessant. Een elektrische auto kan alleen uit als je er veel mee rijdt, terwijl de actieradius nog een probleem is. Door zo'n auto te delen, kom je sneller aan het benodigde aantal kilometers, terwijl je zelf een 'gewone' deelauto kunt gebruiken voor langere ritten.

	Car2Go	Greenwheels	MyWheels	Zoem	Snappcar	Totaal
Amsterdam	300	7	1			8
Bunnik			1			1
Heemstede					1	1

Houten			1			1
Rotterdam	5					5
's-Gravenhage	5					5
's-Hertogenbosch			2			2
Utrecht	6				1	7
Totaal	300	23	3	2	2	30

Elektrische deelauto's in Nederland, maart 2012. Bron: KpVV.

Zie ook hieronder: hoe groen is autodelen?

Hoe groen is autodelen?

Dit jaar heeft KpVV voor het eerst een inschatting gemaakt van de uitstoot van het wagenpark van de aanbieders. Zie de tabel. Gemiddeld is de uitstoot van een deelauto 105 gram CO₂ per kilometer (aan de uitlaat). De gemiddelde uitstoot van nieuwverkochte auto's in Nederland lag in 2011 op 126,2 gram per kilometer (bron: BOVAG). Dit wijst erop dat deelauto's zuiniger zijn dan gewone auto's. Hier zijn drie verklaringen voor:

1. deelauto's zijn nieuwer;
2. het gaat vaak om kleine modellen, zoals de Peugeot 107, de Toyota Aygo en de Honda Jazz;
3. een kwart van de deelauto's in Nederland is elektrisch. De uitstoot aan de uitlaat is 0 gram CO₂ per kilometer. Uiteraard gebruiken elektrische deelauto's energie. Bij de huidige energiemix is de CO₂-uitstoot van elektrische auto's Well-to-Wheel 60% van die van een euro 5/6 benzinemotor. (Zie Dashboard 3 over schone auto's).

Aanbieder	CO ₂ -uitstoot (aan de uitlaat)
Car2Go	0
Zoem	0
Drive	95
StudentCar	101
GreenWheels	104
ConnectCar	106
Wheels4All	111
Diks	127
Gemiddeld	92

Gemiddelde CO₂-uitstoot van deelauto's, excl. P2P en elektrische deelauto's). Bron: KpVV, inschatting (2012)

Werkwijze en aannames

- Naast het aantal deelauto's per gemeente zijn ook merk en type geteld.
 - Aan de hand van de site [GroenOpWeg](#) is de gemiddelde CO₂-uitstoot van dat type bepaald.
- Per aanbieder levert dat een beeld op. Er zijn diverse aannames gedaan:
- Deelauto's rijden op benzine tenzij anders aangegeven.
 - Uitgegaan is van de gegevens van nieuwe auto's, terwijl niet alle deelauto's nieuw zijn (maar wel nieuwer dan de gemiddelde personenauto).
- Omdat het wagenpark van de Peer2Peer-aanbieders heel diffuus is, is dit niet meegenomen.

Ontwikkeling autobezit en demotorization

Volgens het CBS telde Nederland op 1 januari 2011 ruim 7,7 miljoen personenauto's op naam van particulieren en bedrijven. Dat komt neer op 462 auto's per 1 000 inwoners. Van alle personenauto's in Nederland staat 89 procent (6,7 miljoen) op naam van een particulier. Sinds het begin van deze eeuw is het aantal auto's op naam van een privépersoon met 22 procent gestegen. Drie op de tien huishoudens hebben geen auto, maar een kwart van de huishoudens bezit twee of meer auto's. Weinig is bekend over de groep mensen die geen auto bezit.

Demotorization: nieuwe trend?

Internationale trendwatchers signaleren in Amerika en Japan dat jongeren in steden anders tegen autobezit aankijken. De generatie van babyboomers zag de auto nog als dé manier om zichzelf te ontplooien. De zogenaamde generatie Y heeft wisselende redenen om geen auto te kopen, van 'te duur' tot 'niet hip' of 'iets van de vorige eeuw'. De auto wordt steeds minder een statussymbool en wordt vooral een gebruiksvoorwerp. De verkoop van auto's onder jongeren daalt, hetgeen de auto-industrie zorgen baart. Het autodelen biedt uitkomst omdat de samenleving nu eenmaal sterk auto-georiënteerd is. Amerikaanse jongeren maken bijvoorbeeld gebruik van het snel groeiende Zipcar. In Duitsland is dit ook al geconstateerd.

Bron: [Automotivelandscap 2025: Opportunities and challenges ahead \(2011\)](#).

Deelauto's per gemeente, 2002-2012

zeer sterk stedelijke gemeenten	2002	2006	2008	2010	2011	2012
Amsterdam	378	403	635	855	908	1296
Utrecht	69	94	124	180	200	236
Rotterdam	60	76	75	105	115	129
's-Gravenhage	37	58	57	67	93	101
Haarlem	23	35	35	46	47	52
Leiden	15	15	18	21	38	46
Groningen	25	25	26	42	57	45
Delft	7	7	10	16	23	23
Tilburg	4	4	7	11	11	17
Leidschendam-Voorburg	2	2	4	10	13	14
Rijswijk	0	0	1	5	6	7
Schiedam	1	1	2	2	3	4
Vlaardingen	0	0	0	1	1	1

sterk stedelijke gemeenten	2002	2006	2008	2010	2011	2012
Nijmegen	11	18	18	30	33	44
Amersfoort	23	23	22	28	34	41
's-Hertogenbosch	8	10	13	20	19	27
Zwolle	9	9	8	15	16	24
Arnhem	11	11	23	19	20	23
Hilversum	3	3	3	7	12	18
Eindhoven	7	7	7	9	19	17
Wageningen	4	5	6	12	16	17

Gouda	10	10	10	11	11	16
Deventer	4	4	4	9	10	13
Diemen	0	0	0	13	17	13
Dordrecht	9	9	9	11	13	13
Zaanstad	0	2	8	9	14	13
Amstelveen	0	2	2	8	8	12
Maastricht	6	6	6	6	11	11
Almere	2	4	5	9	8	10
Alkmaar	3	3	9	9	11	8
Veenendaal	1	2	5	7	8	8
Oegstgeest	0	3	3	5	6	7
Enschede	0	0	2	5	6	6
Heemstede	0	0	0	2	3	6
Breda	3	3	4	10	11	5
Bussum	0	0	0	4	5	5
Hoorn	1	1	1	3	3	5
Leiderdorp	0	1	3	3	5	5
IJsselstein	0	0	0	3	4	4
Nieuwegein	0	0	1	3	5	4
Purmerend	0	0	1	3	5	4
Voorschoten	0	0	0	2	2	4
Zoetermeer	0	1	3	4	4	4
Apeldoorn	1	1	2	6	4	3
Heerhugowaard	0	0	0	1	1	3
Hengelo	1	1	1	2	1	3
Huizen	0	0	0	1	4	3
Leeuwarden	1	1	1	3	3	3
Middelburg	1	1	1	3	3	3
Weesp	1	1	1	3	2	3
Alphen aan den Rijn	0	0	0	0	2	2
Capelle aan den IJssel	3	3	3	3	3	2
Hellevoetsluis	0	0	0	0	1	2
Helmond	0	0	0	1	2	2
Katwijk	0	1	2	1	2	2
Gorinchem	0	0	0	1	2	1
Heemskerk	0	0	0	1	1	1
Veldhoven	0	0	0	1	1	1
Velsen	0	0	0	1	1	1
Zwijndrecht	0	0	0	0	0	1
Heerlen	0	0	1	0	1	0
Ridderkerk	0	1	0	0	0	0
Spijkenisse	0	0	1	1	1	0
matig stedelijke gemeenten	2002	2006	2008	2010	2011	2012
Zutphen	3	5	11	14	16	16

Culemborg	5	7	10	15	15	15
Houten	3	4	9	16	19	15
Zeist	0	0	4	11	11	14
Ede	0	1	5	8	9	10
De Bilt	0	2	4	6	8	8
Woerden	0	1	1	2	3	8
Haarlemmermeer	0	0	0	1	1	5
Stichtse Vecht	0	0	0	4	5	5
Teylingen	0	0	4	4	4	5
Vught	0	0	0	4	4	5
Wijk bij Duurstede	0	0	3	3	4	5
Assen	1	1	1	2	2	4
Soest	0	0	0	2	3	4
Harderwijk	0	0	1	3	4	3
Hillegom	0	0	1	1	2	3
Kampen	0	0	0	1	2	3
Naarden	0	0	0	0	2	3
Rheden	0	0	0	2	4	3
Stede Broec	0	4	4	5	5	3
Weert	0	0	0	5	3	3
Castricum	0	0	0	1	1	2
Doetinchem	1	1	9	5	4	2
Enkhuizen	1	1	2	3	2	2
Goes	0	0	0	1	2	2
Goirle	0	0	0	1	2	2
Heiloo	0	0	0	1	2	2
Lelystad	1	1	2	3	2	2
Leusden	0	0	0	1	2	2
Oosterhout	0	0	0	0	0	2
Ouder-Amstel	0	0	0	1	1	2
Tiel	3	1	2	3	3	2
Venlo	1	1	2	3	3	2
Winterswijk	0	0	0	2	2	2
Zuidplas	0	0	0	1	1	2
Best	0	0	0	0	0	1
Edam-Volendam	0	0	0	0	0	1
Leerdam	0	0	0	0	0	1
Meppel	0	0	0	0	0	1
Noordwijk	0	1	1	1	1	1
Oss	0	0	0	0	0	1
Roermond	0	1	1	1	2	1
Roosendaal	1	1	1	1	1	1
Schoonhoven	0	0	0	0	0	1
Sittard-Geleen	1	1	1	1	1	1
Smallingerland	0	0	0	0	0	1
Westland	0	0	0	1	1	1

Wijchen	0	0	0	0	0	1
Wormerland	0	0	0	1	1	1
Zandvoort	0	0	0	0	0	1
Almelo	0	0	0	0	0	0
Bunschoten	0	0	1	0	0	0
Geldrop-Mierlo	0	0	0	1	0	0
Heerenveen	0	0	0	0	0	0
Lisse	0	0	1	1	0	0
Uithoorn	0	0	0	1	1	0
Zevenaar	0	0	0	0	0	0

niet-/weinig stedelijke gemeenten	2002	2006	2008	2010	2011	2012
Bunnik	0	0	4	9	9	12
Utrechtse Heuvelrug	0	0	0	6	6	11
De Ronde Venen	2	1	1	1	3	4
Súdwest Fryslân	0	0	0	1	2	4
Bloemendaal	0	0	0	0	2	3
Aalsmeer	0	0	1	8	10	2
Haaren	0	0	0	0	0	2
Haren	0	0	0	1	2	2
Landsmeer	0	0	0	5	3	2
Terneuzen	0	0	0	0	0	2
Veghel	0	0	0	0	0	2
Vianen	0	0	0	0	0	2
Zoeterwoude	0	1	2	2	2	2
Bergen (L.)	0	0	0	0	0	1
Bergen (NH.)	0	0	0	0	0	1
Brummen	0	0	1	0	0	1
Buren	0	1	2	1	0	1
Coevorden	0	0	0	0	0	1
Dalfsen	0	0	0	2	2	1
Dongeradeel	0	0	0	0	0	1
Drechterland	1	1	1	1	1	1
Harlingen	0	0	0	0	0	1
Hulst	0	0	0	0	0	1
Lochem	0	0	2	3	3	1
Medemblik	0	0	0	1	1	1
Nederlek	0	0	0	0	0	1
Nieuwkoop	0	0	0	0	0	1
Nieuw-Lekkerland	0	0	0	0	0	1
Peel en Maas	0	0	0	0	0	1
Venray	0	0	0	0	0	1
Westerveld	0	0	0	0	0	1
Wijdmeren	0	0	0	2	1	1
Woudenberg	0	0	0	0	0	1

Zaltbommel	1	1	1	2	1	1
Zeevang	0	0	0	0	0	1
Delfzijl	0	0	0	0	0	0
Emmen	0	0	0	0	0	0
Heumen	0	0	0	0	1	0
Lingewaal	0	0	0	1	0	0
Lingewaard	0	0	0	0	0	0
Neerijnen	0	1	1	1	0	0
Noordwijkerhout	0	0	1	1	0	0
Oldebroek	0	1	1	0	0	0
Oostzaan	0	0	0	1	0	0
Overbetuwe	0	0	0	1	1	0
Rhenen	0	0	1	1	2	0
Ubbergen	0	0	0	0	0	0
Waterland	0	0	0	1	0	0
Totaal	769	908	1283	1865	2102	2649

Erratum

Bij de telling van het aantal deelauto's in maart 2012 is er iets misgegaan bij de dataverzameling. Bij iedere aanbieder is het aantal deelauto's geteld dat volgens de website beschikbaar is. Bij Peer-to-peer-aanbieder SnappCar is dit ook gedaan. De website van SnappCar toont echter alleen de auto's die op een bepaald moment beschikbaar zijn. Het aantal auto's van SnappCar is dus groter dan het aantal dat door KpVV is geteld. Volgens telling van KpVV waren er eind maart zo'n 130 deelauto's beschikbaar. Dit blijken er rond de 300 te zijn. Daarmee komt het aantal deelauto's in Nederland op 2817 (maart 2012). SnappCar groeit snel: eind juli had het bedrijf al 700 deelauto's beschikbaar. Tien daarvan zijn elektrisch. Qua aantallen deelauto's is de onderneming, die in 2011 is begonnen, daarmee na Greenwheels de grootste aanbieder.