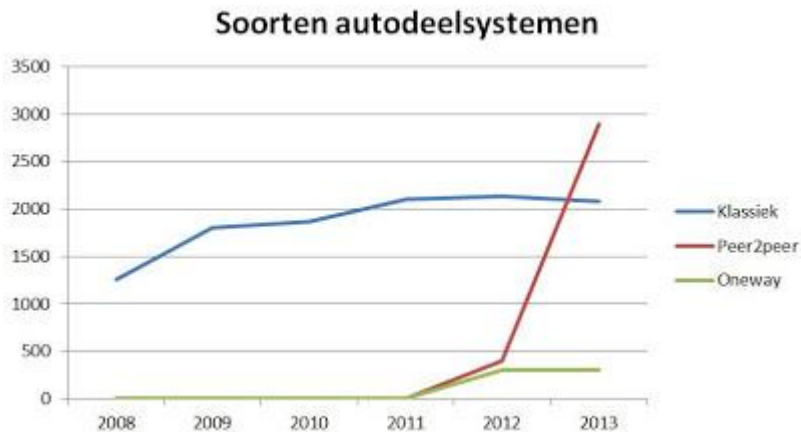


## Trendbericht autodelen 2013

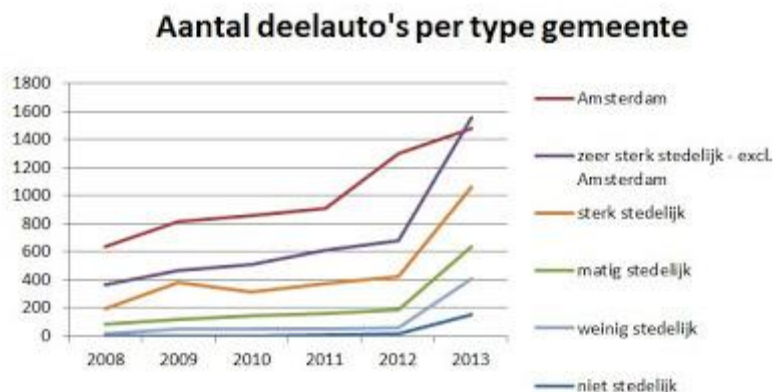
### Snelle opkomst onderling autodelen

In maart 2013 waren er 5275 deelauto's in Nederland. Ten opzichte van 2012 is dat een groei van 86 procent. Het aanbod is nooit eerder zo snel gegroeid. Die groei komt vooral door de opkomst van peer-2-peer carsharing. Daarbij delen particulieren hun auto met anderen via online *communities*. Deze vorm van autodelen slaat ook aan op het platteland. Inmiddels zijn deelauto's te vinden in driekwart van alle gemeenten. Trendwatchers, wetenschappers en de auto-industrie hebben onstuimige verwachtingen over de ontwikkeling van autodelen. Dit dashboard zet de ontwikkelingen op een rij.



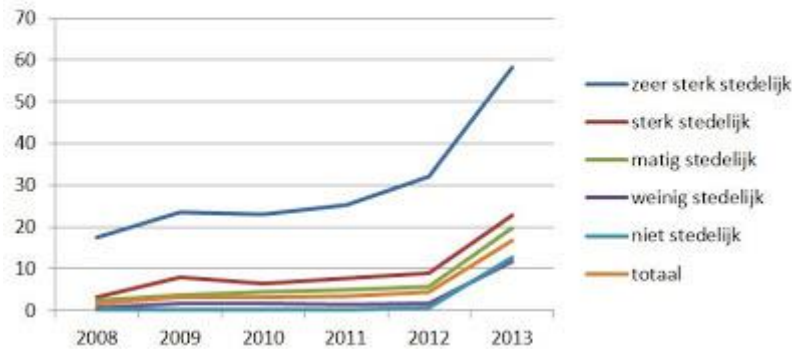
Bron: KpVV

Van platteland tot grote stad: overal is een stijgende lijn te zien. De groei van het aantal deelauto's is het sterkst in de grote steden. Amsterdam is de gemeente met de meeste deelauto's. Daar groeide het aanbod minder hard dan vorig jaar, toen Car2Go zijn intrede deed in de hoofdstad.



Bron: KpVV

### Dichtheid van deelauto's per stedelijkheidsgraad



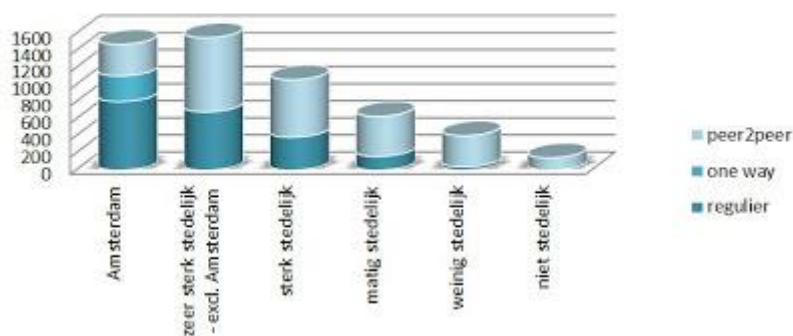
Bron: KpVV

Peer-2-peer carsharing groeit hard. Deze vorm van autodelen, waarbij particulieren hun eigen auto via een aanbieder verhuren, is in 2011 begonnen in Nederland. Het aantal auto's dat via peer-2-peervormen wordt aangeboden, is inmiddels groter dan het aantal 'klassieke' deelauto's. Voor peer-2-peer carsharing is geen investering nodig in nieuwe auto's. Dat maakt snelle groei mogelijk op veel plekken. Ook hoeven geen procedures te worden doorlopen voor het verkrijgen van een gereserveerde parkeerplaats. Daarnaast treedt er vaak een sneeuwbaaleffect op: als autodelen ergens begint, komen er steeds meer mensen mee in aanraking. Ook het aanbod groeit, wat weer meer keuze oplevert.

Het 'klassieke' autodelen, waarbij aanbieders een eigen vloot van deelauto's beheren, blijft stabiel. Hoewel dit dashboard niet ingaat op het gebruik van deelauto's, is het aannemelijk dat het gebruik fors hoger ligt dan bij peer-2-peer carsharing.

Bij oneway carsharing pik je ergens een deelauto op. Op de plek van bestemming laat je deze achter. In Nederland bestaat deze vorm alleen in Amsterdam, waar Car2Go 300 elektrische smarts aanbiedt sinds 2011.

### Omvang deelautosystemen naar stedelijkheidsgraad



Bron: KpVV

De gegevens in dit dashboard gaan over deze drie vormen van autodelen. Andere vormen, zoals poolauto's, abonnementen bij verhuurders en particuliere vormen van autodelen zijn niet meegenomen. Autodelen zorgt ervoor dat het autogebruik daalt en er minder auto's nodig zijn wat

grondstoffen en parkeerplaatsen spaart. Een overzicht van alle vormen van autodelen is te vinden in deze [tabel](#).

### Wat is een deelauto?

Met de opkomst van nieuwe vormen van autodelen is de vraag steeds belangrijker wat een deelauto is. In dit dashboard zijn meegenomen:

- deelauto's in bezit van een aanbieder (bijv. Greenwheels of Car2Go)
- auto's die via een online platform (bijv. MyWheels of SnappCar) worden aangeboden. Soms is dat slechts 1 dag per week, of zelfs alleen in de vakantie.
- onderling gedeelde auto's die weliswaar niet door een ieder gebruikt kunnen worden, maar wel onderdeel uitmaken van een systeem (bijv. SnappClubs of via de Vereniging Gedeeld Autogebruik).

Niet meegenomen zijn:

- poolauto's bij bedrijven (hier heeft het KpVV geen gegevens van)
- particuliere deelauto's buiten de geregistreerde systemen.

Dataverantwoording:

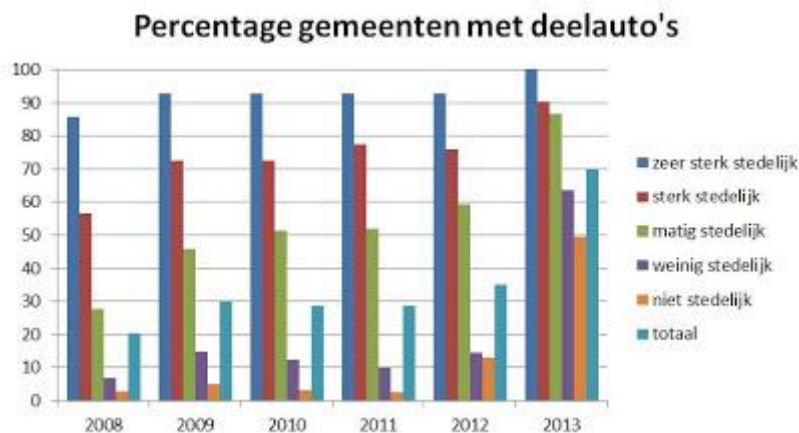
De gegevens in dit dashboard zijn als volgt verzameld:

- bij de klassieke aanbieders is het aanbod geteld zoals dit op hun websites is vermeld
- bij peer2peer zijn gegevens opgevraagd van de aanbieders. Tellen vanaf hun sites is niet mogelijk, omdat die sites alleen het aanbod op een specifieke dag weergeven.

### Beschikbaarheid van deelauto's

Volgens de Consumentenbond is autodelen een interessant concept. Voor consumenten is het prettig dat er diverse aanbieders zijn met hun eigen formule. Zo is er keus in kwaliteit en in prijs. Volgens de bond is de beschikbaarheid van deelauto's het grootste probleem. Die beschikbaarheid wordt steeds beter. Met name door peer-2-peer carsharing komt autodelen ook beschikbaar in kleine kernen, waar het onrendabel is om klassieke deelauto's te exploiteren.

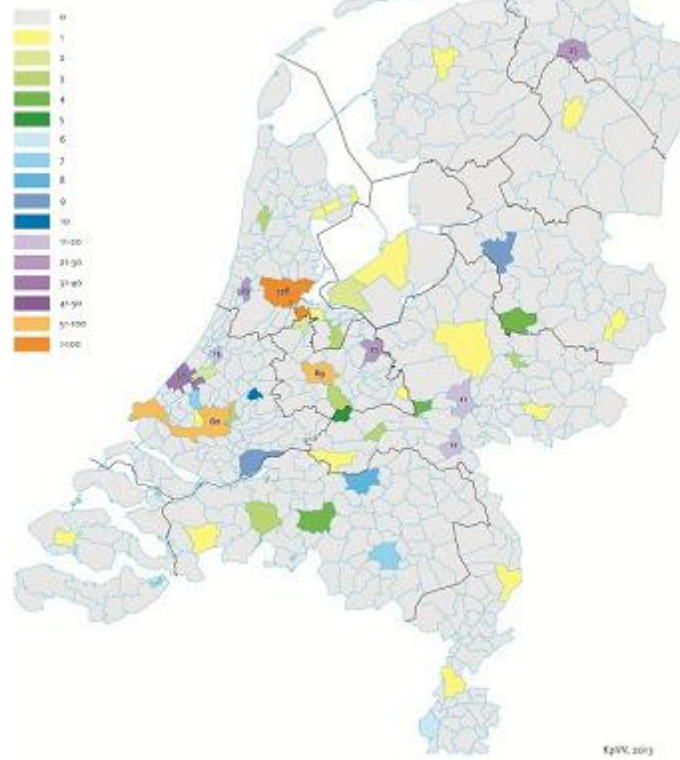
In 309 van de 408 gemeenten is een of meer deelauto's te vinden. In 2012 waren dit er nog maar 146. In bijna alle matig tot zeer sterk stedelijke gemeenten zijn deelauto's te vinden. Bij de niet- en weinig stedelijke gemeenten steeg het percentage van gemeenten met autodelen van 14 procent naar 65 procent. Als deze trend zich door zet, zal het niet lang duren voordat alle gemeenten in Nederland een of meer deelauto's hebben. De volgende mijlpaal is dat iedere kern of wijk een deelauto heeft.



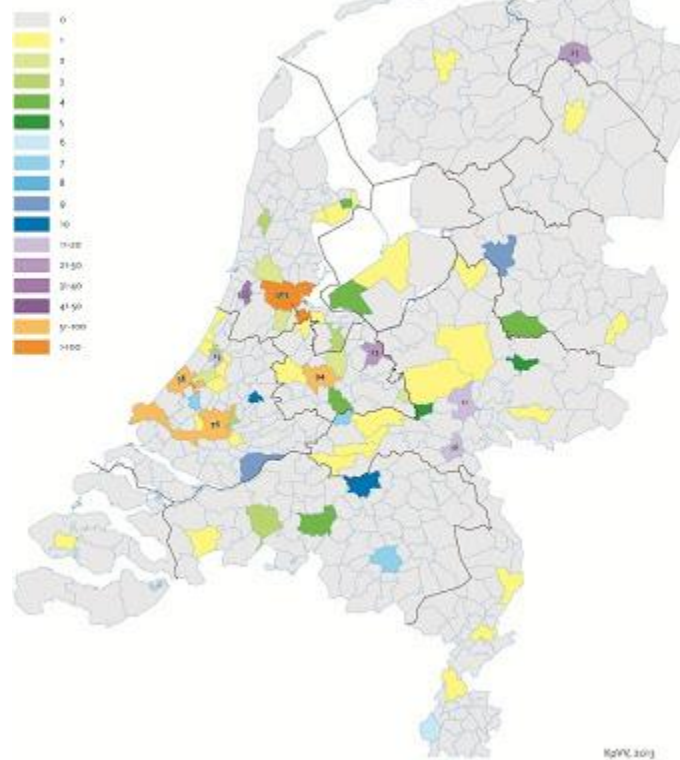
*Bron: KpVV*

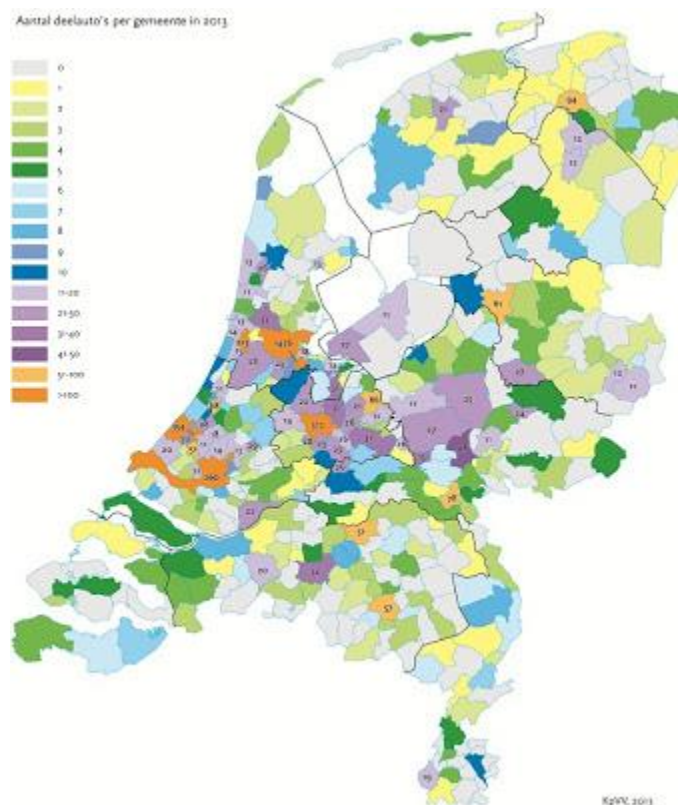
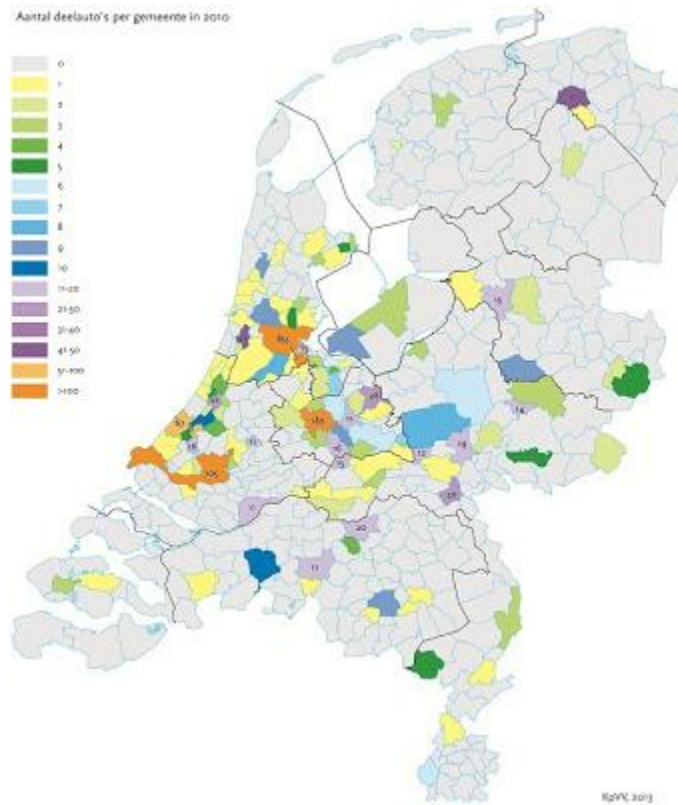
De kaartbeelden laten zien hoe autodelen zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld ([download hier](#)).

Aantal deluuto's per gemeente in 2002



Aantal deluuto's per gemeente in 2006





### Waddeneilanden in deelauto-top 10

De opkomst van peer-2-peer carsharing zet ook de top 10 op zijn kop. Drie Waddeneilanden zijn nu in de top 10 te vinden, met Vlieland op nr.1. De top 10 is gebaseerd op de dichtheid van autodelen, waardoor kleine gemeenten hoog kunnen scoren. Amsterdam, Utrecht en Bunnik blijven hoog scoren. De Waddeneilanden verdrijven Leiden, Houten en Zutphen uit de top 10.



Dit jaar tonen we voor het eerst ook een absolute top 10. Daaruit valt op te maken dat de G4 aan top staan. Utrecht doet het beduidend beter dan Den Haag en Rotterdam. De G4 wordt gevolgd door Haarlem, Groningen en Amersfoort.



Bron: KpVV



Bron: KpVV

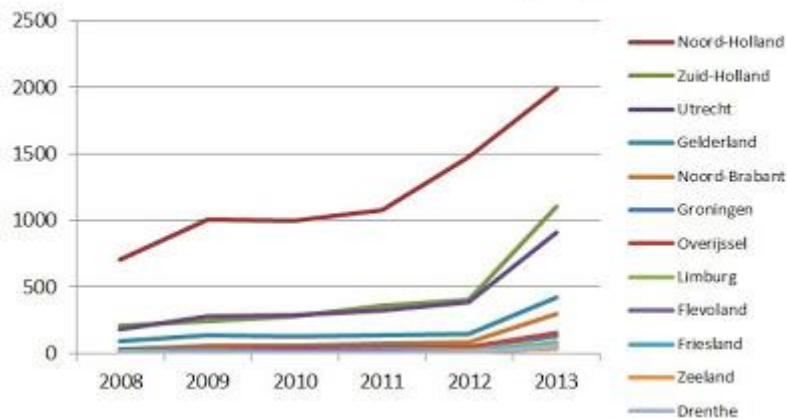
In 2012 somde het KpVV de 10 grootse gemeenten zonder autodelen op. In al deze gemeenten is nu een of meer deelauto's te vinden.

### Provincies

Noord-Holland de provincie met de meeste deelauto's, vooral dankzij Amsterdam. Zuid-Holland en Utrecht liepen jarenlang gelijk op. Nu het aantal deelauto's in Rotterdam en Den Haag fors groeit, lijkt Zuid-Holland het veel kleinere Utrecht achter zich te laten.

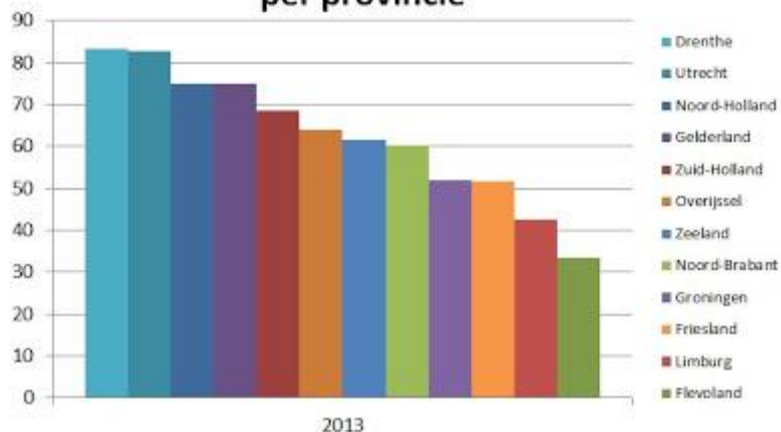
Wat betreft het aandeel gemeenten met autodelen spannen Drenthe en Utrecht de kroon, (beide 83 procent). Limburg en Flevoland vormen de hekkensluiters met 43 respectievelijk 33 procent.

## Aantal deelauto's per provincie



Bron: KpVV

## Percentage gemeenten met deelauto's per provincie



Bron: KpVV

### Deelauto's in vergelijking met...

Een groei van 86 procent in één jaar tijd lijkt heel veel. Maar op het totaal aantal auto's in Nederland is het aantal deelauto's een druppel op een gloeiende plaat: er zijn 1500x zoveel personenauto's als deelauto's. Hoe verhoudt autodelen zich met andere vormen van mobiliteit?

- er zijn ongeveer evenveel OV-fietsen als deelauto's
- er zijn ongeveer evenveel deelauto's als elektrische auto's (incl. elektrische auto's met range extender)
- er zijn ongeveer 3x zoveel deelauto's als auto's op aardgas/groengas
- er zijn 7x zoveel taxi's als deelauto's
- er zijn 13x zoveel huurauto's als deelauto's
- er zijn 135x zoveel leaseauto's als deelauto's.

Opvallend is het grote verschil en aandacht en geld dat de overheid investeert in elektrisch rijden in verhouding tot autodelen.

	aantal	jaar	bron
deelauto's	5.275	2013	KpVV
deelfietsen (OV-fiets)	6.000	2011	Wikipedia
taxi's	36.534	2012	RDW
huurauto's	69.400	2013	BOVAG
leaseauto's	713.000	2012	VNA
auto's op aardgas/groengas	1.942	2012	CBS
elektrische auto's	6.257	2013	RDW
totaal aantal personenauto's	7.915.613	2013	CBS
elektrische fietsen	1.000.000	2013	Fietsberaad
totaal aantal fietsen	18.000.000	2011	Fietsersbond

## Jongeren en autodelen

### Jongeren en autobezit

In eerdere edities van dit dashboard vermeldden we dat jongeren in Duitse, Amerikaanse en Japanse steden minder hechten aan het bezit van een auto. Het [KiM](#) heeft onderzocht of deze trend ook in Nederland leeft en constateert dat de auto minder wordt gebruikt onder jongeren. Uit cijfers van het CBS blijkt dat ook het bezit daalt.

Volgens het CBS neemt het aantal personenauto's onder jongeren van 18 tot 25 jaar al twee jaar op rij af. Het aantal jongeren nam van 2012 op 2013 toe met 0,4 procent, terwijl het aantal geregistreerde personenauto's in deze groep daalde met 4,5 procent. Meer informatie: [CBS](#) en [Nu.nl](#).

Jongeren trekken meer naar de stad en zullen daar langer wonen. In de stad is het gebruik en bezit van de auto minder aantrekkelijk en vormen het openbaar vervoer, de fiets of deelauto een beter alternatief dan buiten de stad. Voor steden biedt dat perspectief, omdat juist daar autobezit (parkeren) en autogebruik (leefbaarheid, milieu en congestie) de nodige problemen oplevert.

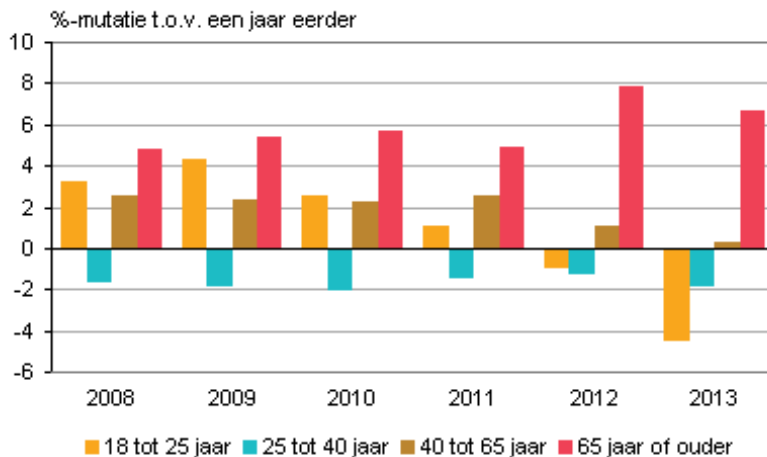
Het is niet bekend of jongeren in steden daadwerkelijk minder aan autobezit hechten dan vroeger. Als dit het geval is, dan biedt dat perspectief, omdat juist daar autobezit (parkeren) en autogebruik (leefbaarheid, milieu en congestie) de nodige problemen oplevert. Overigens is er ook sprake van [tegenovergestelde trends](#), onder bepaalde groepen, zoals bij allochtone jongeren. Daar neemt het autobezit juist toe. Het mobiliteitsbeleid in steden zou kunnen inspelen op groepen die vatbaar zijn voor minder autobezit. Bijvoorbeeld met woningprojecten zonder parkeerplaatsen.

### Van bezit naar gebruik

Sowieso is er een trend waarneembaar van bezit naar gebruik. De deeleconomie (Engels: collaborative consumption) rukt snel op. Een goed voorbeeld hiervan is Spotify. Voorheen was het bezit van een flinke CD-collectie iets waar je trots op was en iets waar je je identiteit aan kon ontleen. Met Spotify is het niet meer nodig om een collectie te bezitten, omdat je toegang hebt tot alle muziek. Mensen kiezen overigens steeds vaker voor alternatieve schakels buiten de complexe systemen om. Rachel Botsman, goeroe op het gebied van de deeleconomie, voorziet een enorme groei van bedrijven en organisaties die op deze trends inspelen. Zie haar [TEDx-presentatie](#). Waaronder autodelen. Autodelen is een kansrijke maatregel, omdat het met autodelen mogelijk is om een auto te gebruiken wanneer dit nodig is, zonder er een te bezitten.

Meer over de internationale trend van [demotorization](#):





Bron: CBS

*Ontwikkeling autobezit naar leeftijdsklasse.*

### Aanbieders

Er zijn verschillende vormen van autodelen (zie [tabel](#)):

- de ‘klassieke’ vorm van autodelen
- oneway carsharing
- peer-2-peer carsharing
- poolauto’s (idem klassiek, maar zakelijk gebruik)
- abonnement bij een autoverhuurder
- particulier autodelen.

Een belangrijk onderscheid is de vraag of de aanbieder over een eigen vloot beschikt, of dat de aanbieder een ‘marktplaats’ aanbiedt voor het delen van auto’s. De eerste groep heet ook wel ‘*asset based carsharing*’; de tweede groep ‘*peer-2-peer carsharing*’.

De gegevens in dit dashboard hebben betrekking op de eerste drie vormen.

### Klassiek autodelen

*Aanbieders: Greenwheels, ConnectCar, MyWheels (deels), Drive, Studentcar, CareCar*

Greenwheels groeit gestaag. Pon heeft sinds 2012 een belang in Greenwheels. Niet verwonderlijk dus dat de Peugeotjes geleidelijk plaats maken voor VW Up’s.

Het aanbod van ConnectCar neemt steeds verder af. Ook MyWheels (voorheen Wheels4all) beheert zelf deelauto’s. Dit aantal blijft vrijwel gelijk.

Dan zijn er enkele kleinere aanbieders. Drive lijkt klein te blijven. StudentCar richt zich speciaal op studenten. Diverse aanbieders weigeren deze groep, vanwege het hogere ongevals- en schaderisico van jonge automobilisten. Het aantal deelauto’s van StudentCar is overigens gedaald. Diks autoverhuur had in Amsterdam enkele deelauto’s, maar is met deze dienstverlening gestopt.

Nieuw is CareCar, dat in Maastricht één elektrische deelauto heeft staan. Ook Zoem richt zich op ‘elektrisch’. Zoem, dat met MyWheels samenwerkt, heeft in Den Bosch elektrische deelauto’s én een elektrische deelscooter.

### Oneway carsharing

*Aanbieder: Car2Go*

Car2Go is de enige aanbieder in Nederland met deze formule. Car2Go heeft in 2011 300 elektrische Smarts geplaatst in Amsterdam. (zie [artikel uit 2012](#)). Dit jaar evalueert de gemeente de ervaringen. De gemeente heeft er veel belang bij, omdat elektrische mobiliteit bijdraagt aan het oplossen van lokale knelpunten met luchtkwaliteit.

In Duitsland is er een inschatting gemaakt van de effecten van Car2Go in Ulm. Hoewel het lastig is om de juiste data te verkrijgen, vermoedt de TU Dresden dat er een verschuiving optreedt van privé-auto's naar autodelen. Dit jaar vindt evaluatie plaats van DriveNow in München. Om zeker te zijn dat er positieve maatschappelijke effecten optreden, adviseert onderzoeker Udo Becker om tegelijk met de introductie van oneway carsharing openbare parkeerplaatsen weg te nemen. Dit om te voorkomen dat vrijkomende parkeerruimte wordt opgevuld door nieuwe automobilisten en er dus uiteindelijk een negatief effect optreedt.

### **Peer-2-peer carsharing**

*Aanbieders: SnappCar, MyWheels en WeGo*

Bij peer-2-peer car sharing kan iedereen zijn eigen auto verhuren. Het assortiment is dan ook enorm: nieuw en oud, groot en klein en van cabrio tot camper.

Mywheels biedt zowel deelauto's in eigen beheer aan als particuliere auto's. Er zijn MyWheels auto's die je 24 uur per dag met je OV-chipkaart kunt openen. Bij de particuliere deelauto's ontmoeten eigenaar en huurder elkaar voor de sleuteloverdracht. Ook bij SnappCar werkt het op die manier.

SnappCar biedt ook SnappClubs aan, waarin vrienden en bekenden hun auto kunnen delen. MyWheels beheert een bestand van particuliere autodelers, die zich bij de Vereniging Gedeeld Autogebruik aanmelden als autodeler. Met dit lidmaatschap kunnen zij in diverse gemeenten, waaronder Den Haag en [Utrecht](#), een parkeervergunning krijgen waarmee ze in twee parkeersectoren kunnen parkeren. In Nederland vallen 430 auto's hieronder (Den Haag: 162, Utrecht: 65).

Via MyWheels kun je ook een OV-fiets gebruiken. MyWheels is een non-profit organisatie die streeft naar een open standaard voor autodelen. Andere partijen kunnen erin samenwerken, om mensen zo veel keus te bieden. Voorbeelden hiervan zijn Zoem autodelen, en het lokale initiatief 'autodelen is kostendelen' in Zeeuws-Vlaanderen (zie kader). Daarnaast beheert Deze auto's zijn als peer-2-peer meegeteld bij MyWheels.

Overigens schrijven sommige mensen zich bij beide platforms in, waardoor er beperkt sprake is van dubbele registraties.

WeGo tot slot heeft dit voorjaar een doorstart gemaakt. WeGo verwacht dit jaar haar systeem uit te rollen. Tijdens het schrijven van dit dashboard verkeerde de nieuwe site nog in een beta-versie. Verschil met SnappCar en MyWheels is dat deelauto's van WeGo worden voorzien van een boordcomputer, zodat huurders de auto kunnen openen zonder tussenkomst van de eigenaar.

### **Autobranche en ov-sector spelen in op autodelen**

#### **Autobranche**

De auto-industrie speelt pro-actief in op de opkomst van het autodelen. Autofabrikanten ontwikkelen systemen als Car2Go. Ook de autoverhuurbranche speelt er op in. Zo veranderde BOVAG Verhuurbedrijven onlangs haar naam in [BOVAG Verhuur- en Deelautobedrijven](#). Volgens de BOVAG groeien diverse mobiliteitsconcepten naar elkaar toe: lease, short-lease (dat is lease over een korte periode), autoverhuur en autodelen. Veel bedrijven hebben al abonnementen op autohuur of hebben zelf poolauto's voor hun werknemers. Diverse verhuurbedrijven experimenteren nu met systemen voor particulieren, al vormen werkgevers de grootste markt. [Hertz 24/7](#) heeft in diverse

landen een systeem waarbij je huurauto's met een pas kunt openen. SnappCar ontwikkelt samen met Athlon een concept voor het delen van leaseauto's. [Mu by Peugeot](#) heeft een concept voor multimodaliteit met onder meer huurfietsen. In Nederland bleek dit concept overigens niet succesvol. De grootste autodeelaanbieder in de Verenigde Staten, ZipCar, is onlangs door AVIS gekocht. Vorig jaar verkreeg Pon een belang in Greenwheels. Sinds april 2013 werkt Pon samen met VW aan het uitrollen van het businessmodel van Greenwheels over Europa.

### **Openbaar vervoer en autodelen**

Wie denkt aan openbaar en autodelen, denkt al snel aan de Greenwheels-auto's bij treinstations. De deelauto als natransport (1) is echter maar één vorm. Er zijn meer combinatiemogelijkheden:

- (2) deelauto als alternatief voor openbaar vervoer op het platteland
- (3) combinatie van deelauto + openbaar vervoer is keuzevrijheid

*Ad 1&2:* De ov-sector ziet zichzelf gesteld voor grote uitdagingen, zoals de steeds verdergaande bezuinigingen. Dit voorjaar stelden vervoerders en reizigersorganisaties een [manifest](#) op met vernieuwende initiatieven en plannen voor samenwerking tussen vervoerders en andere partijen. Zo komen er pilots met autodelen in stad en platteland. Zo wil de stadsregio Rotterdam pilots uitvoeren met het verbeteren van voor- en natransport, waaronder de deelauto. Op het platteland wil de ov-sector initiatieven bevorderen met deelauto's, deelfietsen en particuliere bussystemen (zie de KpVV-publicatie '[particuliere initiatieven in het personenvervoer](#)').

*Ad 3:* Hier gaat het niet om de deelauto in de ketenverplaatsing, maar om het kiezen van het handigste vervoermiddel voor een hele reis. De ene keer is het openbaar vervoer handig, bijvoorbeeld voor een verplaatsing in de stad. Een andere keer geef je de voorkeur aan de auto. Door openbaar vervoer en deelauto gezamenlijk te marketen en combinatiepakketten aan te bieden. Dit laatste is in Nederland nog onbekend. In België, Duitsland maar ook in bijvoorbeeld Italië ligt hier juist de nadruk op. Zo biedt het stadsvervoerbedrijf van Hannover een combinatiekaart aan voor openbaar vervoer, deelauto en taxi. Deze kaart biedt ook korting op de trein en op het gebruik van bagagekluisjes. Een proef onder 1000 reizigers wees uit dat 33% de auto van de hand deed of aanschaf ervan uit- of afstelde. Voor de stadsvervoerder was de business case positief. Onlangs introduceerde Hannover een pas waarmee maandelijks alle ritten met openbaar vervoer, taxi en deelauto maandelijks na afloop worden verrekend.

### **Zeeuws-Vlaanderen: autodelen = kostendelen**

In 2011 ging in Zeeuws Vlaanderen een initiatief met autodelen van start. In kleine kernen zijn er weinig alternatieven voor de eigen auto. Het project [autodelen = kosten delen](#) stimuleert het gebruik van deelauto's in deze kernen. Particulier autodelen is een aanvulling op het bestaande collectieve vervoer. Het draagt bij aan een betere ontsluiting van het platteland, waar veel mensen een tweede auto bezitten.

Er zijn nu 17 peer-2-peer deelauto's van MyWheels in Breskens, Graauw, Hulst, IJzendijke, Kapellebrug, Lamswaarde, Nieuw-Namen en Terneuzen. Het project wordt ondersteund door onder meer de provincie Zeeland (als opdrachtgever voor collectief vraagafhankelijk vervoer) en de gemeenten Hulst, Sluis en Terneuzen. Ook de stimuleringsfondsen van de lokale Rabobanken, Woongood Zeeuws-Vlaanderen en de Europese Unie ondersteunen het project. Na een draagvlakverkenning is het aanbod ontwikkeld. Nu het project loopt, is het zaak om het aantal autodelers te laten groeien.

### **Features: smartphones, ov-chipkaart & elektrische deelauto's**

#### **Smartphones, apps en OV-chipkaart**

Met je smartphone de dichtstbijzijnde deelauto vinden, boeken en de deur openen? Dat kan! Door in te spelen op de nieuwste technische mogelijkheden, wordt autodelen steeds cooler en hipper. Dat is

niet alleen leuk en handig, het is ook nodig om in te spelen op de generatie jongeren die belangstelling hebben voor autodelen. Op ConnectCar hebben alle grote aanbieders een app om auto's mee te boeken. Bij enkele aanbieders is het zelfs mogelijk om met je smartphone de deur te openen.

Greenwheels en MyWheels hebben daarnaast een koppeling met de OV-chipkaart. Klanten die een OV-chipkaart hebben, kunnen met deze pas de deelauto openen. De meeste peer-2-peer aanbieders kiezen bewust niet voor de techniek, maar voor persoonlijke sleuteloverdracht. Zo'n persoonlijke ontmoeting is prettig voor zowel verhuurder als huurder. Al zitten er ook nadelen aan: iemand moet thuis zijn voor de sleuteloverdracht. Daar zijn wellicht ook oplossingen mogelijk, zoals sleutelkastjes met een code etc.

### Elektrische deelauto's

6% (373) van de elektrische auto's in Nederland is een deelauto. De meeste daarvan zijn van Car2Go, dat in Amsterdam 300 elektrische Smarts heeft. Diverse aanbieders geven aan dat elektrische deelauto's niet rendabel te maken zijn. De elektrische deelauto's van Greenwheels, Mywheels (Zoem) en CareCar zijn met overheidssubsidie gefinancierd. Elektrische auto's zijn geen voorwaarde om autodelen 'groen' te maken: deelauto's zijn van zichzelf schoner dan de gemiddelde auto, omdat ze nieuwer en kleiner zijn. Wel interessant is dat eigenaren van elektrische auto's deze kunnen delen. Zo beschikt SnappCar over 44 elektrische deelauto's. Wie zijn elektrische auto deelt, verkort de terugverdiendtijd.

jaar	elektrische auto's	elektrische deelauto's	aandeel
2012	1148	329	29%
2013	6.257	373	6%

Aanbieder	Aantal elektrische deelauto's	Aandeel elektrisch
Car2Go	300	
SnappCar	44	
Greenwheels	23	
MyWheels/Zoem	5	
CareCar	1	
<b>Totaal</b>	<b>373</b>	<b>7%</b>

### Overheid en autodelen

Wat is de rol van de overheid op het gebied van autodelen? En heeft ze überhaupt een rol? Want autodelen ontwikkelt zich snel, zonder dat de overheid er op stuurt.

De KpVV-publicatie '[Kiezen voor autodelen](#)' geeft een antwoord op deze vraag. Er is sprake van een markt met aanbieders en die zal op zoek gaan naar 'business'. Daar hoeft de overheid dus niet op te sturen. Er kan zelfs sprake zijn van marktverstoring, wanneer overheden één specifieke partij bevoordelen met bijvoorbeeld subsidies.

Tegelijkertijd heeft autodelen veel maatschappelijke voordelen, zoals:

- minder parkeerdruk
- minder ruimtebeslag
- minder uitstoot
- vergroten van de leefbaarheid

- meer sociale cohesie tussen buurtgenoten/ autodelers
- alternatief voor openbaar vervoer op het platteland
- lagere auto-afhankelijkheid
- lager energiegebruik.

Overheden en met name gemeenten hebben er dus veel belang bij dat autodelen groeit. Het voorbeeld van Amsterdam laat zien dat actief overheidsbeleid op autodelen helpt om autodelen sneller en beter van de grond te krijgen, zonder dat dit ten koste gaat van andere (parkeer)belangen. Gemeenten die autodelen stimuleren, bevorderen een ontwikkeling die steeds meer aansluit op de behoefte van groepen bewoners. Met het stimuleren van autodelen kunnen gemeenten zichtbaar maken dat we werken aan duurzame mobiliteit en een duurzame samenleving. Dit hoeft weinig tijd en geld te kosten.

Gemeenten kunnen zorgen voor:

- een goede plek van autodelen in het parkeerbeleid
- goede afspraken met aanbieders (zie Amsterdam)
- vlotte verstrekking van gereserveerde parkeerplaatsen
- aanbieden van een parkeervergunning voor meerdere sectoren voor particuliere autodelers
- actieve communicatie en informatie aan burgers.

Autodelen kan helpen om lagere parkeernormen te realiseren of om meer ruimte voor groen en speelplekken te realiseren. Strenger parkeerbeleid, bijvoorbeeld voor de tweede auto werkt bevorderend voor autodelen. Zo heeft de gemeente Utrecht een [campagne](#) voor autodelen uitgevoerd en zijn de tarieven voor de tweede parkeervergunning verdubbeld.

Volgens onderzoeker Udo Becker van de TU Dresden is het belangrijk om autodelen onderdeel te maken van een breder mobiliteitsbeleid

Stimuleer:

- autoloze leefstijlen
- lopen, fietsen, openbaar vervoer, het nieuwe werken
- alle vormen van autodelen
- samenwerking tussen aanbieders van autodelen en vervoerbedrijven
- communicatie met burgers
- meer plek in de openbare ruimte voor groen en speelvoorzieningen

Ontmoedig:

- gratis parkeren
- 2e parkeervergunning
- parkeren in de openbare ruimte

De gemeente Utrecht onderzocht welke doelgroepen open staan voor autodelen.

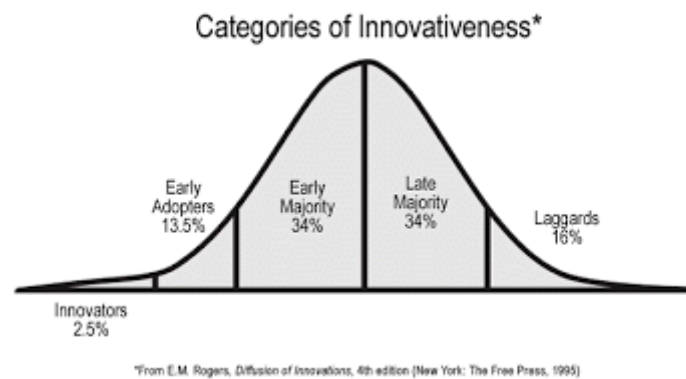
## **De toekomst van autodelen**

Hoe zal autodelen zich ontwikkelen in de toekomst? Dat is moeilijk te zeggen. De ontwikkelingen gaan snel en er ontstaan nieuwe vormen van autodelen, die vaak op nieuwe doelgroepen zijn gericht. De verwachting is dat autodelen zal blijven groeien. Het tempo waarin die groei plaatsvindt, is onbekend.

## **Bell Curve**

De [Bell Curve](#) gaat over de mate waarin mensen nieuwe producten en diensten gebruiken en onderscheid 5 soorten mensen. De Bell Curve maakt duidelijk in welke fase van ontwikkeling een product of dienst zich bevindt.

- *Innovators* zijn pioniers die iets nieuws als eerste proberen.
- *Early adopters* zijn mensen die voorop lopen met het gebruik van nieuwe producten die bewezen zijn en waarschijnlijk de markt gaan halen.
- De *early majority* loopt voor op de grote meerderheid, maar richt zich uitsluitend op volwaardige consumentenproducten.
- De *late majority* is de tweede golf die pas aanhaakt als iets echt groot is.
- *Laggards* zullen het product of de dienst nooit omarmen.



Autodelen is het stadium van innovators al een poos voorbij. Er zijn volwaardige, goed geteste diensten, maar de grote massa is er nog niet aan toe. Autodelen bevindt zich dus in de fase van de early adopters. Wanneer de trends zich doorzetten, is er een kans dat de early majority er mee in aanraking komt. Autodelen wordt dan iets heel normaal, terwijl het nu vooral vanzelfsprekend is als je zelf een auto aanschaft.

### **Vormen van autodelen**

De verschillende vormen van autodelen ontwikkelen zich en ook de techniek staat niet stil. Of er bepaalde vormen van autodelen gaan overheersen of verdwijnen is niet te zeggen. Er is net zo goed kans dat de verschillende vormen elkaar gaan versterken. Ook is het waarschijnlijk dat verschillende concepten naar elkaar toe groeien. Zoals autoverhuur en ‘klassiek’ autodelen.

OneWay carsharing is qua concept aansprekend, omdat gebruikers de auto niet hoeven terug te brengen op de plek waar ze hem hebben opgehaald. Het schaalniveau is echter nog beperkt: de actieradius van de elektrische smarts van Car2Go is beperkt. Deze auto's mogen alleen binnen de ring van Amsterdam worden gebruikt. Er zijn ideeën om de actieradius op te schalen naar bijvoorbeeld Randstadniveau.

MyWheels heeft zowel auto's in eigen beheer als peer-2-peer-deelauto's. Er ontstaat een interessante dynamiek: daar waar een deelauto niet rendabel te maken is, is een vorm van peer-2-peer carsharing interessanter. MyWheels verwacht dat het andersom ook zal kunnen: daar waar peer-2-peer carsharing van de grond komt, kan een behoefte ontstaan aan een abonnementsvorm. MyWheels verwacht dat beide vormen van autodelen elkaar gaan versterken.

### **Gereserveerde parkeerplaatsen**

Vanouds is de gereserveerde parkeerplaats essentieel voor autodelen. In het jaar 2000 stelde de VNG een modelparkeerverordening op, die het mogelijk maakte om voor autodelen speciale parkeerplaatsen te reserveren. *“Het succes van autodelen is, vooral in gebieden met een hoge parkeerdruk, sterk afhankelijk van de beschikbaarheid van een vaste parkeerplaats waar de deelauto telkens opgehaald en teruggebracht kan worden.”* (VNG, 2000).

Nog altijd is de gereserveerde parkeerplaats voor autodelen van belang. Maar niet voor alle vormen



van autodelen is dit nodig. In de volgende situaties is nu al geen vaste parkeerplaats in de openbare ruimte nodig:

- MyWheels plaatst in buurtauto's zonder parkeerdruk deelauto's zonder een vaste parkeerplek. Omdat er altijd plek is, vinden de gebruikers de auto wel in de straat. Soms wordt de vergunning later aangevraagd. Sommige deelauto's van MyWheels staan bij iemand op het erf.
- Voor peer-2-peer carsharing is geen vaste parkeerplaats nodig. Zeker niet wanneer huurder en verhuurder de sleutel overhandigen. Als er sprake is van een parkeervergunning, is het fijn wanneer die in meerdere sectoren geldig is. Een vaste parkeerplaats kan een risico inhouden voor de gemeente: de kans bestaat dat veel mensen hun auto aanmelden als deelauto om een eigen parkeerplek te 'veroveren'.
- Car2Go heeft een 'stadsbrede' parkeervergunning, maar maakt geen gebruik van vaste parkeerplaatsen. De auto's beschikken over GPS. Wie een auto zoekt, ziet op zijn smartphone waar de auto's staan.

Als deelauto's worden uitgerust worden met zo'n GPS, wordt op termijn de noodzaak van een vaste parkeerplaats mogelijk kleiner.

## Deelauto's per gemeente

### Zeer sterk stedelijke gemeenten

*Top 3: Amsterdam, Utrecht, Den Haag*

De groei in Amsterdam is iets minder groot dan afgelopen jaar: van 1296 naar 1476 deelauto's. Den Haag kent een snelle groei: van 101 naar 354. Voor het eerst zitten daar de 162 particuliere deelauto's bij die een parkeervergunning hebben voor meerdere wijken. In Rotterdam is een verdubbeling te zien: van 129 naar 260 deelauto's. Ook in Utrecht een snelle groei: van 236 naar 512 deelauto's. Alleen in Leiden was de groei minder snel. Beverwijk is de laatste gemeente in deze categorie waar deelauto's zijn geïntroduceerd. Daar staan er nu 4.

zeer sterk stedelijke gemeenten	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Amsterdam</b>	635	813	855	908	1296	1476
<b>Utrecht</b>	124	179	180	200	236	512
<b>'s-Gravenhage</b>	57	64	67	93	101	354
<b>Rotterdam</b>	75	76	105	115	129	260
<b>Haarlem</b>	35	49	46	47	52	113
<b>Groningen</b>	26	34	42	57	45	94
<b>Leiden</b>	18	19	21	38	46	68
<b>Delft</b>	10	16	16	23	23	51
<b>Tilburg</b>	7	10	11	11	17	34
<b>Leidschendam-Voorburg</b>	4	7	10	13	14	28
<b>Rijswijk</b>	1	5	5	6	7	22
<b>Schiedam</b>	2	2	2	3	4	11
<b>Beverwijk</b>	0	0	0	0	0	4
<b>Vlaardingen</b>	0	1	1	1	1	3

### Sterk stedelijke gemeenten

*Top 3: Amersfoort, Nijmegen, Zwolle*

Ook in deze categorie gemeenten is een verdubbeling van het aantal deelauto's de norm. Snelle groeiers zijn:

IJsselstein (van 4 naar 28)

Alkmaar (van 8 naar 26)  
 Nieuwegein (van 4 naar 23)  
 Leeuwarden (van 3 naar 21)  
 Breda (van 5 naar 20)  
 Velsen (van 1 naar 17)  
 Heerlen (van 0 naar 10)

In 5 gemeenten zijn er geen deelauto's.

sterk stedelijke gemeenten	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Amersfoort</b>	22	28	28	34	41	86
<b>Nijmegen</b>	18	43	30	33	44	78
<b>Zwolle</b>	8	18	15	16	24	61
<b>Eindhoven</b>	7	9	9	19	17	57
<b>'s-Hertogenbosch</b>	13	17	20	19	27	51
<b>Arnhem</b>	23	22	19	20	23	48
<b>Wageningen</b>	6	9	12	16	17	35
<b>Zaanstad</b>	8	27	9	14	13	33
<b>Hilversum</b>	3	10	7	12	18	31
<b>Gouda</b>	10	11	11	11	16	29
<b>IJsselstein</b>	0	2	3	4	4	28
<b>Deventer</b>	4	7	9	10	13	27
<b>Almere</b>	5	7	9	8	10	27
<b>Alkmaar</b>	9	24	9	11	8	26
<b>Apeldoorn</b>	2	5	6	4	3	25
<b>Amstelveen</b>	2	5	8	8	12	23
<b>Nieuwegein</b>	1	2	3	5	4	23
<b>Dordrecht</b>	9	11	11	13	13	22
<b>Leeuwarden</b>	1	6	3	3	3	21
<b>Breda</b>	4	10	10	11	5	20
<b>Maastricht</b>	6	7	6	11	11	19
<b>Diemen</b>	0	16	13	17	13	18
<b>Zoetermeer</b>	3	5	4	4	4	18
<b>Velsen</b>	0	1	1	1	1	17
<b>Veenendaal</b>	5	9	7	8	8	16
<b>Heemstede</b>	0	9	2	3	6	15
<b>Bussum</b>	0	2	4	5	5	13
<b>Hoorn</b>	1	3	3	3	5	13
<b>Hengelo</b>	1	2	2	1	3	12
<b>Enschede</b>	2	6	5	6	6	11
<b>Voorschoten</b>	0	1	2	2	4	10
<b>Heerhugowaard</b>	0	0	1	1	3	10
<b>Heerlen</b>	1	1	0	1	0	10
<b>Oegstgeest</b>	3	3	5	6	7	9
<b>Capelle aan den IJssel</b>	3	4	3	3	2	9
<b>Den Helder</b>	0	0	0	0	0	9
<b>Weesp</b>	1	3	3	2	3	8
<b>Hellevoetsluis</b>	0	0	0	1	2	8
<b>Barendrecht</b>	0	0	0	0	0	8
<b>Leiderdorp</b>	3	3	3	5	5	7
<b>Alphen aan den Rijn</b>	0	0	0	2	2	7
<b>Gorinchem</b>	0	2	1	2	1	7

<b>Veldhoven</b>	0	1	1	1	1	6
<b>Etten-Leur</b>	0	0	0	0	0	6
<b>Huizen</b>	0	1	1	4	3	5
<b>Middelburg</b>	1	3	3	3	3	5
<b>Katwijk</b>	2	2	1	2	2	5
<b>Heemskerk</b>	0	0	1	1	1	4
<b>Bergen op Zoom</b>	0	0	0	0	0	4
<b>Sliedrecht</b>	0	0	0	0	0	4
<b>Purmerend</b>	1	15	3	5	4	3
<b>Helmond</b>	0	0	1	2	2	3
<b>Zwijndrecht</b>	0	1	0	0	1	3
<b>Spijkenisse</b>	1	1	1	1	0	3
<b>Vlissingen</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Papendrecht</b>	0	0	0	0	0	2

### Matig stedelijke gemeenten

*Top 3: De Bilt, Haarlemmermeer, Ede*

Ook in deze categorie zijn er enkele bijzonder snelle groeiers:

Haarlemmermeer (van 5 naar 28)

Stichtse Vecht (van 5 naar 22)

Soest (van 4 naar 21)

Westland (van 1 naar 20)

Lansingerland (van 0 naar 14)

In 9 gemeenten zijn er nog geen deelauto's.

matig stedelijke gemeenten	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>De Bilt</b>	4	6	6	8	8	31
<b>Haarlemmermeer</b>	0	0	1	1	5	28
<b>Ede</b>	5	6	8	9	10	27
<b>Culemborg</b>	10	13	15	15	15	26
<b>Zeist</b>	4	9	11	11	14	26
<b>Zutphen</b>	11	13	14	16	16	24
<b>Houten</b>	9	12	16	19	15	23
<b>Stichtse Vecht</b>	0	4	4	5	5	22
<b>Soest</b>	0	1	2	3	4	21
<b>Westland</b>	0	1	1	1	1	20
<b>Woerden</b>	1	2	2	3	8	14
<b>Lansingerland</b>	0	0	0	0	0	14
<b>Zuidplas</b>	0	0	1	1	2	13
<b>Assen</b>	1	1	2	2	4	12
<b>Naarden</b>	0	0	0	2	3	12
<b>Teylingen</b>	4	4	4	4	5	11
<b>Rheden</b>	0	0	2	4	3	11
<b>Lelystad</b>	2	3	3	2	2	11
<b>Leusden</b>	0	2	1	2	2	11
<b>Castricum</b>	0	1	1	1	2	11
<b>Pijnacker-Nootdorp</b>	0	0	0	0	0	11
<b>Harderwijk</b>	1	1	3	4	3	10
<b>Kampen</b>	0	0	1	2	3	10

Noordwijk	1	1	1	1	1	10
Ouder-Amstel	0	0	1	1	2	9
Smallingerland	0	1	0	0	1	9
Vught	0	3	4	4	5	8
Enkhuizen	2	2	3	2	2	8
Zandvoort	0	0	0	0	1	8
Hoogeveen	0	0	0	0	0	8
Wijk bij Duurstede	3	4	3	4	5	7
Stede Broec	4	4	5	5	3	7
Hillegom	1	1	1	2	3	7
Roermond	1	1	1	2	1	7
Meppel	0	1	0	0	1	7
Bodegraven-Reeuwijk	0	0	0	0	0	7
Wassenaar	0	0	0	0	0	7
Weert	0	4	5	3	3	6
Venlo	2	3	3	3	2	6
Geldrop-Mierlo	0	1	1	0	0	6
Baarn	0	0	0	0	0	6
Oldenzaal	0	0	0	0	0	6
Doetinchem	9	9	5	4	2	5
Tiel	2	2	3	3	2	5
Winterswijk	0	1	2	2	2	5
Goes	0	0	1	2	2	5
Heiloo	0	1	1	2	2	5
Sittard-Geleen	1	1	1	1	1	5
Roosendaal	1	1	1	1	1	4
Edam-Volendam	0	0	0	0	1	4
Wijchen	0	0	0	0	1	4
Oud-Beijerland	0	0	0	0	0	4
Bunschoten	1	1	0	0	0	4
Heerenveen	0	1	0	0	0	4
Goirle	0	0	1	2	2	3
Best	0	0	0	0	1	3
Oss	0	0	0	0	1	3
Borne	0	0	0	0	0	3
Boxtel	0	0	0	0	0	3
Duiven	0	0	0	0	0	3
Hoogezand-Sappemeer	0	0	0	0	0	3
Almelo	0	0	0	0	0	3
Oosterhout	0	0	0	0	2	2
Wormerland	0	1	1	1	1	2
Leerdam	0	0	0	0	1	2
Uithoorn	0	0	1	1	0	2
Midden-Delfland	0	0	0	0	0	2
Uden	0	0	0	0	0	2
Zevenaar	0	0	0	0	0	2
Lisse	1	1	1	0	0	1
Dongen	0	0	0	0	0	1
Westervoort	0	0	0	0	0	1
Schoonhoven	0	0	0	0	1	0

## Weinig stedelijke gemeenten

Top 3: Utrechtse Heuvelrug, Bunnik, Bloemendaal

Snelle groei vond plaats in de gemeenten Utrechtse Heuvelrug (van 11 naar 31), Bloemendaal (van 3 naar 14) en Bergen NH (van 1 naar 13). Bunnik groeide minder hard: van 12 naar 16.

Opvallende nieuwkomers zijn Barneveld, Geldermalsen en Langedijk, die van 0 naar 10 deelauto's gingen.

In 42 gemeenten zijn er nog geen deelauto's.

weinig stedelijke gemeenten	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Utrechtse Heuvelrug</b>	0	5	6	6	11	31
<b>Bunnik</b>	4	7	9	9	12	16
<b>Bloemendaal</b>	0	0	0	2	3	14
<b>Bergen (NH.)</b>	0	0	0	0	1	13
<b>Barneveld</b>	0	0	0	0	0	11
<b>De Ronde Venen</b>	1	1	1	3	4	10
<b>Vianen</b>	0	0	0	0	2	10
<b>Geldermalsen</b>	0	0	0	0	0	10
<b>Langedijk</b>	0	0	0	0	0	10
<b>Súdwest Fryslân</b>	0	1	1	2	4	8
<b>Horst aan de Maas</b>	0	0	0	0	0	8
<b>Moerdijk</b>	0	0	0	0	0	8
<b>Aalsmeer</b>	1	10	8	10	2	7
<b>Terneuzen</b>	0	0	0	0	2	6
<b>Wijdemeren</b>	0	2	2	1	1	6
<b>Venray</b>	0	1	0	0	1	6
<b>Overbetuwe</b>	0	1	1	1	0	6
<b>Albrandswaard</b>	0	0	0	0	0	6
<b>Bernheze</b>	0	0	0	0	0	6
<b>Heerde</b>	0	0	0	0	0	6
<b>Renkum</b>	0	0	0	0	0	6
<b>Schagen</b>	0	0	0	0	0	6
<b>Zoeterwoude</b>	2	2	2	2	2	5
<b>Haren</b>	0	1	1	2	2	5
<b>Lochem</b>	2	2	3	3	1	5
<b>Zaltbommel</b>	1	1	2	1	1	5
<b>Goeree-Overflakkee</b>	0	0	0	0	0	5
<b>Loon op Zand</b>	0	0	0	0	0	5
<b>Steenbergen</b>	0	0	0	0	0	5
<b>Veghel</b>	0	0	0	0	2	4
<b>Brummen</b>	1	1	0	0	1	4
<b>Harlingen</b>	0	0	0	0	1	4
<b>Heumen</b>	0	0	0	1	0	4
<b>Lingewaard</b>	0	1	0	0	0	4
<b>Beek (L.)</b>	0	0	0	0	0	4
<b>Druten</b>	0	0	0	0	0	4
<b>Epe</b>	0	0	0	0	0	4
<b>Ermelo</b>	0	0	0	0	0	4

<b>Oldambt</b>	0	0	0	0	0	4
<b>Raalte</b>	0	0	0	0	0	4
<b>Rijnwoude</b>	0	0	0	0	0	4
<b>Son en Breugel</b>	0	0	0	0	0	4
<b>Valkenburg aan de Geul</b>	0	0	0	0	0	4
<b>Veendam</b>	0	0	0	0	0	4
<b>Landsmeer</b>	0	5	5	3	2	3
<b>Woudenberg</b>	0	0	0	0	1	3
<b>Oostzaan</b>	0	1	1	0	0	3
<b>Asten</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Boskoop</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Cuijk</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Groesbeek</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Hardinxveld-Giessendam</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Hatterm</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Heeze-Leende</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Heusden</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Nunspeet</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Oude IJsselstreek</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Ouderkerk</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Waalre</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Werkendam</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Woensdrecht</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Nederlek</b>	0	0	0	0	1	2
<b>Emmen</b>	0	1	0	0	0	2
<b>Beesel</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Cromstrijen</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Echt-Susteren</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Elburg</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Hellendoorn</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Hof van Twente</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Montfoort</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Oirschot</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Oisterwijk</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Oudewater</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Putten</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Rijssen-Holten</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Schijndel</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Westvoorne</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Peel en Maas</b>	0	0	0	0	1	1
<b>Rhenen</b>	1	1	1	2	0	1
<b>Bedum</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Beuningen</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Boxmeer</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Doesburg</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Drimmelen</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Grave</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Haarlemmerliede en Spaarnwoude</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Halderberge</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Hardenberg</b>	0	0	0	0	0	1



<b>Laren (NH.)</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Lemsterland</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Nederweert</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Noordenveld</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Oost Gelre</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Stadskanaal</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Noordwijkerhout</b>	1	1	1	0	0	0
<b>Delfzijl</b>	0	2	0	0	0	0
<b>Oldebroek</b>	1	1	0	0	0	0

### Niet stedelijke gemeenten

*Top 3: Tynaarlo, Haaren, Buren*

Deze categorie is voor het eerst zichtbaar in dit dashboard. Voorheen werd deze groep samengevoegd met de weinig stedelijke gemeenten, omdat er nauwelijks deelauto's waren. Kleine kernen (< 1.000 inwoners) blijken te klein voor regulier autodelen. Peer-2-peer carsharing is daar wel een optie. In Tynaarlo waren er vorig jaar nog geen deelauto's. Nu zijn er 12. In 58 gemeenten zijn er deelauto's te vinden, in plaatsjes als Melissant, Sambeek en Sibrandabuorren.

In 43 gemeenten zijn er nog geen deelauto's.

niet-stedelijke gemeenten	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Tynaarlo</b>	0	0	0	0	0	12
<b>Haaren</b>	0	0	0	0	2	8
<b>Buren</b>	2	2	1	0	1	7
<b>Hulst</b>	0	0	0	0	1	7
<b>Menterwolde</b>	0	0	0	0	0	7
<b>Coevorden</b>	0	0	0	0	1	6
<b>Westerveld</b>	0	0	0	0	1	5
<b>Ubbergen</b>	0	1	0	0	0	5
<b>Molenwaard</b>	0	0	0	0	1	4
<b>Ameland</b>	0	0	0	0	0	4
<b>Neder-Betuwe</b>	0	0	0	0	0	4
<b>Ommen</b>	0	0	0	0	0	4
<b>Sluis</b>	0	0	0	0	0	4
<b>Tholen</b>	0	0	0	0	0	4
<b>Dalfsen</b>	0	1	2	2	1	3
<b>Bergen (L.)</b>	0	0	0	0	1	3
<b>Dongeradeel</b>	0	0	0	0	1	3
<b>Nieuwkoop</b>	0	0	0	0	1	3
<b>Zeevang</b>	0	0	0	0	1	3
<b>Alphen-Chaam</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Korendijk</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Lopik</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Menameradiel</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Texel</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Vlieland</b>	0	0	0	0	0	3
<b>Aa en Hunze</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Bergeijk</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Dantumadiel</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Dinkelland</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Hollands Kroon</b>	0	0	0	0	0	2

<b>Muiden</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Opmeer</b>	0	0	0	0	0	2
<b>Drechterland</b>	1	1	1	1	1	1
<b>Boarnsterhim</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Eemsmond</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Eijsden-Margraten</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Giessenlanden</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Grootevast</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Kollumerland en Nieuwkruisland</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Littenseradiel</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Maasdriel</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Maasgouw</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Midden-Drenthe</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Opsterland</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Schiermonnikoog</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Schouwen-Duiveland</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Vlagtwedde</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Winsum</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Zederik</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Zuidhorn</b>	0	0	0	0	0	1
<b>Medemblik</b>	0	1	1	1	1	0
<b>Lingewaal</b>	0	0	1	0	0	0
<b>Neerijnen</b>	1	1	1	0	0	0