

# Wordt autodelen de nieuwe hype?

Het hebben van een eigen auto lijkt niet meer weg te denken uit onze samenleving. Veel huishoudens hebben één of twee auto's voor de deur staan. Al die auto's nemen parkeerplekken in beslag. Autodelen lijkt een oplossing te zijn voor het gebrek aan parkeerplaatsen, maar welk effect heeft autodelen op de ruimte op wegen en in wijken en is er überhaupt een toekomst voor dit deelconcept?

Jos van Ommeren, hoogleraar stedelijke economie aan de Vrije Universiteit, heeft jaren geleden al eens onderzoek gedaan naar dit onderwerp: "Ik wilde kijken of er in stedelijke gebieden waar gewerkt wordt met parkeervergunningen en waar maar plek is voor een beperkt aantal auto's meer vraag is naar deelauto's." Destijds heeft Van Ommeren dit niet kunnen aantonen, maar het lijkt hem nog steeds erg aannemelijk.

## Een niche

Praktijkhoogleraar Gebiedsontwikkeling aan de TU Delft, Friso de Zeeuw, is iets sceptischer. De Zeeuw noemt autodelen een niche: "In hoog stedelijke gebieden zal het gebruik wel groeien, maar over het algemeen gezien blijft het een niche." De Zeeuw baseert dit naar eigen zeggen op onderzoeksgegevens. "Je moet onderscheid maken tussen de feiten en de lijn doortrekken die we nu hebben. De gedachte van de 'deeleconomie' is grotendeels gebaseerd op wensdenken: dat we naar een maatschappij van delen gaan, zou de nieuwe toekomst zijn." Ook kijken naar voor ons relevante landen, zoals de Verenigde Staten en Duitsland, wekt niet de indruk dat het autodelen zo'n vaart zal lopen. "De hoofdtendens is dat het gedrag van een kleine elitaire hoog stedelijke groep wordt veralgemeniseerd", aldus De Zeeuw.

Volgens De Zeeuw zal de invloed van autodelen op parkeren niet al te indrukwekkend zijn. "Je ziet al dat in parkeergarages en op straat plekken worden gereserveerd wanneer gemeentebesturen het autodeelgebruik willen bevorderen. Net zoals er nu speciale plekken zijn voor elektrische auto's. Prima, maar je moet de invloed niet overdrijven."

Marco Maréchal is auteur van het boek 'Mobiliteit in de toekomst (2030), eindelijk de burger aan het woord'. Zoals de titel al doet vermoeden, staat de burger in dit boek centraal. "Er is eigenlijk nog nooit echt onderzoek gedaan naar wat de burger wil", zegt Maréchal, "We vergeten weleens dat we het ergens voor doen. Dan is het handig dat we de mensen erbij betrekken en niet alleen maar over ze praten." In zijn onderzoek wordt ook autodelen behandeld. "De Nederlandse bevolking is niet snel geneigd om de auto te delen en al helemaal niet met mensen die ze niet kennen. Uitzondering hierop is Amsterdam." De groep die het overweegt is wel groot maar de actie blijft uit. Volgens Maréchal wordt autodelen alleen gedaan met de tweede auto van een huishouden, deze wordt beschikbaar gesteld. De mensen die hun autodelen maken vaak ook gebruik van andere vervoersmobiliteiten, zoals de fiets en het OV daarbij staat ketenmobiliteit (reizen van deur tot deur) centraal.

## **Opkomst zelfrijdende auto**

Volgens Van Ommeren zou het autodelen zeker een oplossing voor het parkeerprobleem, maar wel pas op de lange termijn. "Ik denk dat wanneer auto's automatisch gaan rijden, de vraag naar autodelen zal stijgen, omdat het makkelijker en toegankelijker wordt. Nu moet je nog naar de deelauto toe lopen. Tegen die tijd zal er een app zijn, kun je je locatie doorgeven en zeggen: 'ik wil over tien minuten een auto', en dan komt er gewoon een auto voorrijden", verklaart Van Ommeren. Hij vergelijkt dit mogelijke toekomstbeeld met de handelswijze van taxibedrijf Uber. Doordat een zelfrijdende auto geen gebruik maakt van een chauffeur, zou daar in de kosten op bespaard kunnen worden. "Mensen die minder dan ongeveer 15.000 km per jaar rijden, zijn hierdoor goedkoper uit. De meeste Nederlanders behoren tot die groep. Zij hoeven namelijk alleen voor de rit te betalen en niet meer voor onderhoud of belasting."

## **Belemmering**

Met het autodelen komt ook de angst of de auto wel beschikbaar is. Volgens verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen is dit een belemmering voor het gebruik: "Mensen zijn bang om dingen kwijt te raken, ook al komt er iets anders voor in de plaats." Van Ommeren denkt echter niet dat er problemen zullen zijn met betrekking tot de beschikbaarheid van deelauto's. "Dat risico is 0. Met name in de dichtbevolkte gebieden. Nadat jij klaar bent met je rit, parkeer je de auto namelijk niet, maar kan deze doorgaan naar een volgende gebruiker", legt van Ommeren uit.

## **Glamour van eigen auto**

Om zo'n vorm van autodelen te laten slagen, zullen mensen hun autobezit moeten opgeven. Maar zijn ze daar wel toe bereid? Volgens De Zeeuw hechten veel mensen nog aan de glamour van een eigen auto. Tertoolen herkent dit. "Autobezit is superbelangrijk voor mensen. Het geeft de vrijheid om te doen en laten wat je wilt. Je kunt je houden aan de patronen die je gewend bent, zoals de kinderen naar school brengen en naar je werk rijden", aldus Tertoolen.

Tertoolen denkt niet dat hierbij een duidelijk onderscheid te maken is tussen jongeren en ouderen: "Ik geloof niet in generatieverschillen. Wel in gewenning en gewoonte. Ouderen zijn gewend om de auto overal voor te kunnen gebruiken. Jongeren nog niet. Vanwege financiële redenen hebben zij vaak nog geen auto", verklaart de verkeerspsycholoog. Daarmee zouden zij de ideale doelgroep kunnen zijn. "Je moet de huidige autobezitter niet willen bekeren. In plaats daarvan moet je je richten op de groep die nog geen auto heeft en het moment voor zijn dat ze er eentje willen kopen, want mensen die autodelen als een alternatief zien, zijn vaak al autodelers."

Het opgeven van autobezit lijkt daarmee ook de valkuil voor het autodelen te zijn. Want zolang mensen nog waarde hechten aan een eigen auto voor de deur, zal het autodelen niet goed van de grond komen en daarmee zullen de effecten beperkt blijven.