

4 Maatschappelijke trends en autodelen

Autodelen sluit aan bij diverse trends in de samenleving:

- opkomst deeleconomie
- opkomst participatiesamenleving
- verstedelijking en krimp
- jongeren en autobezit
- technologie
- nieuwe aanbieders en diensten

De deeleconomie: van bezit naar gebruik

Er is een trend waarneembaar van bezit naar gebruik. Een goed voorbeeld 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 ontlenen. Met Spotify is het niet langer nodig een cd-collectie te bezitten, omdat je toegang hebt tot een grote hoeveelheid muziek. Rachel Botsman, goeroe op het gebied van de deeleconomie, voorziet een enorme groei van bedrijven en organisaties die op deze trends inspelen.

In de deeleconomie maakt de ene partij (tijdelijk) gebruik van de bezittingen, faciliteiten of kennis van de andere partij (*ShareNL, 2013*). Daarmee snijd je de ongebruikte capaciteit aan en kunnen middelen efficiënter worden gebruikt. De deeleconomie gaat over toegang in plaats van bezit. Delen is van alle tijden. De Griekse wijsgeer Aristoteles merkte het al op: uiteindelijk ligt de rijkdom veel meer in het gebruik dan in het bezit. De opkomst van informatietechnologie maakt het gemakkelijker inzicht te krijgen in het

bestaande aanbod en helpt om er toegang tot te krijgen. Als je een ladder nodig hebt, weet je misschien niet wie er een wil uitlenen. Een oproep op *Peerby* lokt wellicht een reactie uit van een onbekende buur die graag wil helpen.

Effecten van de deeleconomie

De deeleconomie draagt bij aan sociale cohesie, een hogere kwaliteit van leven en duurzaamheid. Voor sommige sectoren is de deeleconomie een bedreiging: als mensen meer delen en minder kopen, daalt hun omzet. Aan de andere kant bevordert het de lokale economie. Ten gevolge van AirBnB stijgen de inkomsten uit het toerisme in buurten buiten het stadscentrum. Huishoudens die hun auto af en toe verhuren kunnen een zakcentje bijverdienen en mensen die slechts af en toe een auto nodig hebben, hebben een grotere kans dat ze in hun eigen wijk een deelauto kunnen huren. Ook de industrie heeft baat bij de deeleconomie. Zo is het probleem van illegale downloads van mp3's verminderd door de komst van Spotify.

Regelgeving

Ook de maatschappij heeft baat bij de deeleconomie. Regelgeving is echter nauwelijks gebaseerd op dit fenomeen en dat kan goede initiatieven in de weg zitten. Voor overheden is het van belang kritisch naar dergelijke regelgeving te kijken. De discussie rond Uber is boeiend: is Uber een dienst die beter in staat is in de behoeften van reizigers te voorzien en stimuleert de overheid zulke innovatie? Of beschermt de overheid bestaande belangen en branches?

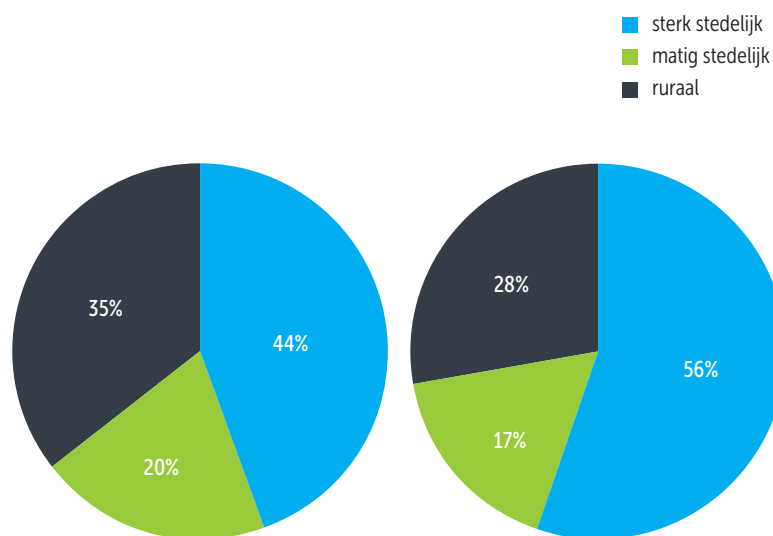
Een kritische houding is zinvol. Overheden die taxivervoer voor gehandicapten aanbesteden leggen soms veel eisen aan deze vervoerders op. Als een partij uit de deeleconomie dan hetzelfde product aanbiedt, maar niet aan deze eisen voldoet, is dat dan billijk? En mag iedereen gehandicapten vervoeren, ook als er geen afspraken zijn over basale veiligheidsaspecten, zoals het vastzetten van de rolstoel in het voertuig?

1 Bron: Koen Frenken, Toon Meelen, Martijn Arets en Pieter van de Glind, *Wat is nu eigenlijk deeleconomie?*, 27 maart 2015, MeJudice

Uber: deeleconomie of niet?

Er is veel verwarring over de positie van Uber en de diensten die deze multinational aanbiedt¹.

- UberBlack en UberLux biedt reguliere taxidiensten aan. Deze diensten vallen niet onder de deeleconomie, maar onder de op-afroep economie.
- Bij Uberpop rijden particulieren andere mensen van A naar B. Uberpop valt alleen onder de deeleconomie als de chauffeur de betreffende rit toch al zou maken, want alleen dan wordt onbenutte capaciteit benut.
- Bij de dienst UberPool delen onbekenden samen een taxi en delen ze ook de kosten. Het gaat hier om een mengvorm tussen de deeleconomie en de op-afroep economie (waarbij de chauffeur wordt besteld).



Veranderende woonomgeving jongvolwassenen. Bronnen OVG 1995/OviN 2010. Bron: KiM, Niet autoloos, maar auto later, 2014

Opkomst van de participatiesamenleving

Een belangrijke trend is de opkomst van de energieke samenleving: een samenleving van mondigere burgers, met een ongekennde reactiesnelheid, leervermogen en creativiteit. Deze energie is cruciaal bij een kanteling naar een duurzamere samenleving. (*Commissie Derksen*, perspectief voor de steden, 2014).

Verstedelijking en krimp

De verwachting is dat steden groeien en het platteland ontvolkt. Zonder maatregelen leidt dit in de stad tot meer verplaatsingen en meer geparkeerde auto's. Op het platteland verschaalt het openbaar vervoer. Beide ontwikkelingen zetten de leefbaarheid onder druk. Overheden hebben er baat bij dat mensen zich vaker op andere manieren verplaatsen dan alleen met de eigen auto.

Volgens het KiM (2014) heeft de trek van jongeren naar de stad een groot effect op de verplaatsingsafstand. In 2009 maakte de groep 18 tot 24-jarigen in de stad 26 procent minder kilome-

ters in vergelijking met 2009. Jongeren op het platteland maakten juist 5 procent meer kilometers. Bij de groep 25 tot 29-jarigen was er in de stad een daling van 14 procent en op het platteland een stijging van 15 procent.

Willen jongeren nog wel een auto?

Verliezen jongeren hun belangstelling voor de auto? Als dat zo is, dan heeft dit grote gevolgen voor ons mobiliteitsbeleid. Voor de behoefte aan wegen en infrastructuur, maar ook voor de manier waarop steden omgaan met bijvoorbeeld parkeren.

Al voordat de economische crisis begon, daalde het autogebruik in Nederland, Duitsland, de VS, Japan en veel andere ontwikkelde landen. Volgens het KiM is de automobilititeit onder jongeren de afgelopen jaren inderdaad afgenomen. Autobezit blijft echter aantrekkelijk. Er zijn geen aanwijzingen dat jongeren fundamenteel anders zijn gaan denken over bijvoorbeeld de status van de auto. Toch daalt de automobilititeit van jongeren tot 29 jaar. Die daling is al ingezet lang voordat de economische crisis begon.

Ook het autobezit neemt niet meer toe. Dat blijkt uit de CBS-cijfers over autobezit uit 2014. De afgelopen jaren zwakte deze groei af. Binnen de leeftijdscategorie 18 tot 30 jaar is de groei van het autobezit in 2006 gestopt en sinds 2010 daalt het. Sinds 2013 is het autobezit onder mensen van 80 jaar en ouder hoger dan dat van de leeftijdsgroep 18 tot 30 jaar (CBS, 2014). In een enkele gemeente daalt het autobezit zelfs (zie de *Klimaatmonitor*).

Stellen jongeren de aanschaf van een auto uit? Dat is maar de vraag. Terugblikken op het verleden betekent niet dat je de toekomst kunt voorspellen. Wie had er tien jaar geleden kunnen voorspellen dat we massaal aan de smartphone zouden gaan? En wie had de economische crisis, waar we nu langzaam uit op schijnen te krabbelen, voorspeld?

Waar vroegere generaties hard werkten om de levensstandaard te verhogen, staan jongeren meer open voor een combinatie van individuele en gezamenlijke inspanningen. Bezit is voor hen niet per se nodig; toegang ertoe op het door hen gekozen moment is voor hen veel slimmer (Trendrede 2014).

Peak car-theorie

De *peak car-theorie* veronderstelt dat de afgelegde afstand in auto's per hoofd van de bevolking een piek heeft bereikt en voortaan zal afnemen. Deze theorie is ontstaan nadat in diverse

2 Bron: Particuliere initiatieven in het personenvervoer, KpVV, 2013

Vrijwilligers Vervoersdienst Woej, Leidschendam-Voorburg²

Welzijn Oud en Jong heeft een eigen *vervoersdienst* voor oudere en gehandicapte inwoners uit Leidschendam-Voorburg. Woej biedt vervoer binnen Leidschendam, Voorburg en Stompwijk. Op aanvraag rijden de chauffeurs ook naar plaatsen buiten de gemeente. De vervoersdienst maakt gebruik van particuliere auto's en van rolstoelbussen en wordt geheel verzorgd door vrijwilligers. Het vervoer is in de eerste plaats voor sociale en recreatieve uitstapjes, zoals een bezoek aan vrienden/familie of aan winkelcentrum Leidsenhage of het wijkcentrum. De vervoersdienst mag ook worden gebruikt voor incidentele bezoeken aan de dokter of tandarts.

westerse landen het autogebruik bleek te dalen, terwijl de officiële prognoses ervan uitgaan dat het autoverkeer zal blijven groeien.

Er zijn voor- en tegenstanders van deze theorie. Volgens de *University of West England* bestaan er verschillende, tegenstrijdige trends naast elkaar. Landelijke gemiddelden verhullen de onderliggende trends:

- De afname vindt vooral plaats in steden. Op het platteland gaat de groei door.
- Bij jonge mannen vindt een afname plaats; bij vrouwen juist een groei.
- Treingebruik in Groot-Brittannië is gegroeid en het autogebruik nam af.
- Die afname begon eerder dan de economische crisis. Er heeft dus een ont koppeling plaatsgevonden tussen economische groei en verkeersgroei.
- Tegelijkertijd is de positie van lopen, fietsen en openbaar vervoer op veel plekken versterkt, terwijl congestie, parkeerproblemen en brandstofprijzen ongunstig uitpakten voor de auto. Het is mogelijk dat beleidsinspanningen een sterker effect hebben dan verwacht.

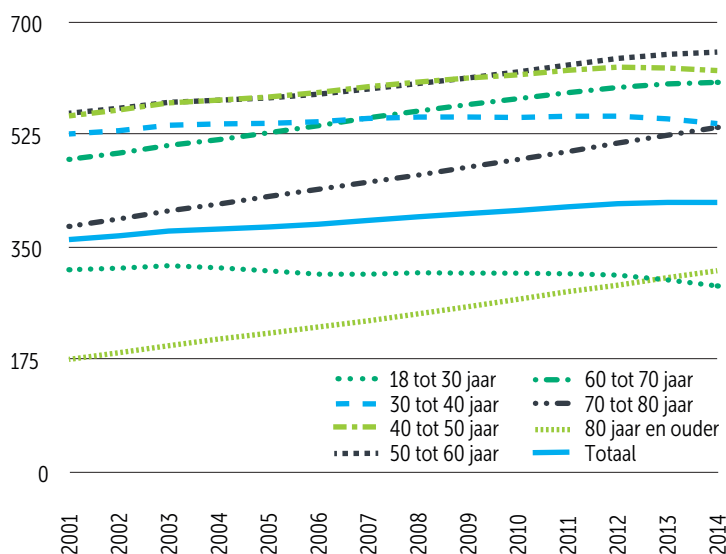
Het autogebruik per hoofd van de bevolking wordt beïnvloed door zowel economische als structurele factoren. Het is daarom niet mogelijk de te verwachten hoeveelheid verkeer alleen te bepalen op de omvang van de bevolking.

Er zijn meerdere toekomstige mogelijkheden en bij wetenschappers is er geen consensus over de te verwachten ontwikkelingen. Het is daarom zinvol rekening te houden met meerdere toekomstscenario's. Bij de nieuwe *WLO-scenario's* is voor het eerst naar autodelen gekeken.

Technologie

Technologische ontwikkelingen maken nieuwe vormen van autodelen mogelijk en leiden tot een explosie van nieuwe initiatieven rond het delen van voertuigen. Voorbeelden:

- De opkomst van smartphones maakt het boeken, reserveren, verlengen en betalen van gedeelde voertuigen gemakkelijker.
- Apps geven snel inzicht in de beschikbare auto's in de buurt en helpen om contact te leggen met onbekenden.
- Digitale sloten maken het gemakkelijker de voertuigen te openen.
- In-auto applicaties, zoals de *Sparc* met GPS, maken het gemakkelijk ritten en rijgedrag te tracken.
- Met behulp van (big) data krijgen werkgevers steeds betere informatie, aan de hand waarvan ze hun wagenpark optimaal kunnen inzetten.



Aantal personenauto's per 1000 inwoners (op naam van natuurlijke personen)
Bron: CBS Statline

Nieuwe aanbieders en diensten

Wereldwijd zijn er meer dan duizend aanbieders actief in steden en op het platteland. Het aanbod aan mobiliteitsdiensten groeit en de variëteit is groter dan experts voor mogelijk hielden. Er komen voortdurend nieuwe aanbieders en diensten bij rond gedeelde mobiliteit.

Nieuwe mobiliteitsdiensten combineren en integreren diverse vervoerswijzen en voegen met slimme diensten waarde toe voor klanten en eindgebruikers. Die worden zo in staat gesteld hun vervoersbehoefte veel flexibeler te organiseren. Met de technologie van nu is dit mogelijk. Mobiliteitsdiensten kunnen op een veel persoonlijkere manier worden aangeboden. Daarmee kunnen ze beter inspelen op individuele wensen en behoeften.

Zowel vanuit de auto-industrie, de autohuur, de leasesector en de openbaarvervoersector is er interesse voor gedeelde mobiliteit. In al deze sectoren wordt geëxperimenteerd met autodelen en worden slimme combinaties ontwikkeld. Het *Dashboard autodelen* geeft een zo compleet mogelijk overzicht van aanbieders.

Gevolgen voor autodelen

De genoemde ontwikkelingen hebben tot gevolg dat de belangstelling om te gaan autodelen toeneemt, terwijl marktpartijen een groeiende interesse hebben om nieuwe mobiliteitsconcepten te ontwikkelen waarin autodelen een rol speelt.

In de deeleconomie gaat het om toegang in plaats van bezit. Momenteel is bezit voor de

meeste mensen aantrekkelijker dan delen. Met het voorbeeld van Spotify in gedachten, is het wellicht een kwestie van tijd voordat er mobiliteitsdiensten doorbreken die zo aantrekkelijk zijn, dat autobezit aan interesse inboet.

Over CROW-KpVV

In opdracht van de gezamenlijke overheden voert CROW een KpVV-Meerjarenprogramma uit, met als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit. CROW-KpVV is actief op de volgende gebieden: Collectief Vervoer, Fiets (onder het merk CROW-Fietsberaad), Mobiliteit en Wegontwerp. In een breed netwerk met andere kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties is CROW-KpVV betrokken bij actuele ontwikkelingen in het decentrale beleid en verspreidt en borgt relevante kennis. CROW-KpVV signaleert nieuwe ontwikkelingen, geeft aan wat hun betekenis is en wat de gevolgen kunnen zijn.

Colofon

Maatschappelijke trends en autodelen

uitgave

CROW-KpVV, Ede

Deze uitgave is gefinancierd uit het KpVV-Meerjarenprogramma dat CROW uitvoert namens de gezamenlijke overheden.

CROW-KpVV heeft als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit.

tekst

Advier Mobiliseert

eindredactie

Imago Mediabuilders, Amersfoort

vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

productie

CROW Media

contact

CROW klantenservice:
klantenservice@crow.nl of (0318) 69 53 15

bestellen

Deze uitgave is gratis te downloaden/
bestellen via www.crow.nl/autodelen

**Praktische kennis
direct toepasbaar**

