



COLUMN 4 december 2021 - Deelauto

De gemiddelde mens houdt niet van delen. Ja, drankrekening of schulden. De gemiddelde mens leeft van hype naar hype. Het onderzoek deelauto's in twee zinnen.

Ik nam met gretigheid het artikel tot me. Vertel, vertel, waarom worden deelauto's nauwelijks gebruikt? Wie is schuldig? Is er een soort van Sywert van Lienden betrokken?

Er is sprake van een luchtkasteel, of eigenlijk meer een opblaasauto. Een Pop-Up zo u wilt. In de Greendeal Autodelen II van 2018 bleek dat overheid en bedrijfsleven vonden, dat deelauto's voor 20% van de automobilisten interessant zou zijn. Maar hoe vaak is dat nu echt een match? Overheid en bedrijfsleven. De overheid wil het altijd graag, betrokkenheid van het bedrijfsleven. Immers innovatief en creatief. Het bedrijfsleven zegt geen nee. Immers, invloed en gratis geld. Overheid is het collectief, dat wat we samen willen. Het bedrijfsleven daarentegen, is marktdenken en targets halen.

Waar overheid en bedrijfsleven elkaar vinden, is in cijfers. Het ministerie ging beleid maken, om onwelgevallige klimaatplannen te verpakken als cadeautje. De eigenlijk boodschap: minder autobezit. Er moest rekeningrijden worden ingevoerd. Dat is als vloeken in de kerk. Geen normaal denkende partij, neemt dát in zijn verkiezingsprogramma op. Kijk, en daarmee ga ik meteen de mist in. Een normaal-denkende-politieke-partij. Alstublieft, bel mij, wanneer er een gesignaleerd is.

De oplossing? Ambtenaren en overheden. Die laten de hete brei afkoelen. Beleid maken heet dat. Komt in de praktijk neer op knaken schuiven en draagvlak kopen. Het bedrijfsleven pikt graag een graantje mee, zolang de overheid daarbij vooral niet in de weg loopt.

Via thema's ging men aan de slag met resultaten delen. Met pakkende namen als 'GoodMoovs, Emodz, Juuve, en POP-UP-CAR'. U ziet het Pop-Up, een opblaasauto, ik verzin het niet!

Een van die thema's: "het stimuleren van consistent gemeentelijk beleid". Bij voorbaat kansloos! Een deel van de data, was het inventariseren van interesse in deelauto's. In de praktijk: gratis inschrijven, geen betaald lidmaatschap, dus geen enkele prikkel tot gebruik

Het plan was, minder auto's. Kleiner en lichter, vanwege minder materiaalgebruik. En elektrisch, dus met een stekker. Sinds 2015 is er héél véél reclame voor stekkerauto's. Van die gelikte. De SUV-stekkerauto is geboren. Loodzwaar, groot, hybride, maar ook met stekker. Elektrisch rijden, delen met benzinemotor.

In plaats van 100.000 deelauto's, kwamen er sinds 2015, 915.000 personenauto's bij. Om verwarring te voorkomen: die genoemde 915.000 personenauto's waren dus geen deelauto's. Het enige dat het deelt is box 3 bij de belastingdienst.

Natuurlijk werkt de deelauto niet. Het is niet goedkoper en praktischer dan eigen autobezit. Een eigen auto geeft status en aanzien. Een deelauto is sinds Greta Thunberg niet langer sexy. Dat onderschrijft zelf CROW. (kennispartner voor (de) centrale overheden).

Volgens hen wordt de deelauto alleen weer populair, wanneer het praktischer is om geen eigen auto te hebben. Vertaald: wanneer de parkeertarieven fors omhooggaan. En parkeerplaatsen schaars goed zijn.

De inwoners hebben de deelauto's niet omarmt. Dat kunnen we niet zeggen van de projectontwikkelaars. Zij zijn dol op deelauto's. En kennen dan ook alle hiaten van het niet consistente gemeentelijke beleid.

In veel wijken is de parkeerdruk hoger dan 90%. Om die reden mogen er geen bouwlagen worden toegevoegd of woningen worden gesplitst. Dan moet men immers voldoen aan POET. Dat is geen Bargoens voor geld. Maar staat voor 'Parkeren Op Eigen Terrein'. Een projectontwikkelaar wiens naam ik niet noem - hij wilde naast de club, vooral ook het parkeerterrein bij het ADO-stadion kopen - heeft de deelauto ontdekt. Een ontwikkelaar die iets wil delen?

In alle bouwplannen in Regentes Valkenbos, zegt hij - wanneer hij niet voldoet aan de parkeernorm - dat hij van de deelauto is. Bij aanvraag bouw, wordt immers niet gevraagd om contracten, of echte parkeerplekken. Hij weet, dat er geen toezicht op vergunningen is. En dat er niet gehandhaafd wordt. Het systeem wie wel of geen parkeervergunning mag aanvragen, is zo lek als een mandje. Een beetje schuiven met huisadressen en nummers is voor een beetje ontwikkelaar een tweede natuur.

Hebben overheid en bedrijfsleven elkaar toch maar mooi weer gevonden. De deelauto niet populair? Het is maar hoe je het bekijkt.