

(10) Er staat veel op het spel. Onze
115 democratie is gebaseerd op een
hoogontwikkeld taal- en begrips-
vermogen. Het vereist begrip van
moeilijke concepten als tolerantie,
algemeen belang en rechtsstaat. Het
120 veronderstelt dat burgers vertrouwd
zijn met argumentatie en conceptuele
verbanden.

(11) Het leren hanteren van het
woord is daarom een van de moei-
125 lijkste, maar belangrijkste onderdelen

van ons onderwijs. Zoiets als het
essay, of in bredere zin de
humaniora⁴⁾ die daarop zijn geba-
seerd, blijven noodzakelijk. Daar
130 moet wel een nieuwe vorm voor
worden gevonden. Bijvoorbeeld het
mondeling, of het ter plekke schrijven
van een essay zonder hulpmiddelen.
Wat in elk geval centraal moet blijven
135 staan, is het zélf leren denken en dus
formuleren in taal.

naar: Ariën Voogt

uit: NRC, 15 december 2022

*Ariën Voogt is filosoof aan de Protestantse Theologische Universiteit en
bestuurslid bij stichting Algorithm Audit.*

noot 1 AI: artificiële intelligentie, de mogelijkheid van een machine om menselijke
vaardigheden te vertonen

noot 2 chatbot: een geautomatiseerde gesprekspartner

noot 3 Plato: Griekse filosoof en schrijver

noot 4 humaniora: de studie van taal, geschiedenis en cultuur

Tekst 3

Zal de deelauto ooit de privéauto van de troon stoten?

(1) “In 2040 hebben we zelf geen
auto’s meer voor de deur staan. De
auto van de toekomst is de groene
deelauto, die we naast een uitgebreid
5 openbaarvervoernet kunnen gebrui-
ken”, schreef de Jonge Klimaat-
beweging¹⁾ onlangs.

(2) In ‘autopische’ bespiegelingen
over de auto van de toekomst is de
10 deelauto een vertrouwde klant. De
eigen auto is een ouderwets concept,
zeggen de voorstanders. In de
toekomst willen mensen geen auto
meer, maar kopen ze mobiliteit als
15 een dienst: soms nemen ze een

deelauto, soms de trein, soms een
deelfiets.

(3) De voordelen van de deelauto zijn
evident: door autodelen zijn er
20 minder auto’s nodig, waardoor het
beslag op grondstoffen en ruimte
afneemt. “Bij ons wordt een auto ge-
middeld door dertig klanten gebruikt.
Daardoor verdwijnen elf auto’s van
25 de straat: acht worden er wegge-
daan, drie niet aangeschaft”, zegt
directeur Andrew Berkhout van
Greenwheels, sinds 1995 aanbieder
van deelauto’s in Nederland.

30 **(4)** Wie in steden als Amsterdam
over straat loopt, krijgt de indruk dat
het hard gaat met de deelauto. Over-
al zie je de auto's van Greenwheels,
MyWheels, SIXT Share, SHARE
35 NOW en andere aanbieders. Maar
vorig jaar bracht het Kennisinstituut
voor Mobiliteitsbeleid (KiM), gelieerd
aan het ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat, een ontvullend
40 rapport uit. Slechts 2 procent van de
Nederlanders maakt gebruik van een
deelauto. Samen zijn ze goed voor
precies 0,02 procent van het totale
aantal autoritjes. Bovendien wordt de
45 deelauto ook gebruikt als vervanging
van het openbaar vervoer en de fiets.
Volgens Greenwheels geldt dit vooral
voor de zogeheten freefloatingauto's,
auto's die geen vaste parkeerplaats
50 hebben en op een willekeurige plek
kunnen worden achtergelaten. Het
KiM constateert ook dat het moeilijk
is om winst te maken met deelauto's,
zeker met freefloatingauto's.

55 **(5)** Een doorbraak van de deelauto
vereist een breuk met een geschie-
denis van anderhalve eeuw waarin
de eigen auto individuele vrijheid
beloofde. Volgens onderzoeker Toon
60 Zijlstra van het KiM hechten auto-
mobilisten nog altijd veel belang aan
het idee van 'instantmobiliteit': het
idee dat die auto gewoon voor de
deur staat als je dochtertje ziek
65 wordt. De eigen auto is te goed om
van zijn sokkel te stoten, zegt auto-
expert Carlo van de Weijer, directeur
van het AI Systems Institute van de
Technische Universiteit Eindhoven.

70 "Door de toename van de koopkracht
is de auto relatief goedkoper gewor-
den. De Golf van nu is in verhouding
veel goedkoper dan de Kever uit de
jaren zestig. En hij is beter dan de
75 Rolls-Royce van 25 jaar geleden." Je
kunt nog zo'n slim systeem met apps

bedenken, zegt hij, maar een deel-
auto is nooit zo goed als je eigen
auto voor de deur.

80 **(6)** Bovendien zit de auto "diep in ons
sociale weefsel gebakken", zegt
Zijlstra. Veel mensen wonen en wer-
ken op verschillende plaatsen, hun
familie en vrienden zitten door heel
85 Nederland. Dit netwerk wordt door de
auto bij elkaar gehouden. Zo blijven
velen gehecht aan hun eigen auto,
het liefst voor de deur geparkeerd.
Zijlstra: "Een huis met een carport is
90 21 duizend euro meer waard dan een
vergelijkbaar huis zonder carport of
garage."

(7) Toch is directeur Andrew
Berkhout van Greenwheels hoopvol.
95 De afgelopen jaren is het klanten-
bestand van Greenwheels met 20 tot
30 procent per jaar gestegen, ook
omdat veel mensen tijdens de
coronapandemie het openbaar
100 vervoer meden. Vooral in de stad ziet
hij mogelijkheden voor verdere groei.
"Steden zien steeds meer in hoe
schaars de ruimte is. Ze kunnen de
groei van het wagenpark niet meer
105 aan en zijn steeds meer aan het
reguleren", zegt hij. Parkeertarieven
gaan omhoog, parkeerplaatsen
worden opgeheven en straten
worden afgesloten voor auto's.

110 Daardoor wordt de eigen auto in de
stad duurder en minder aantrekkelijk.

(8) In Amsterdam beschikt een huis-
houden gemiddeld over 0,5 auto, in
Staphorst over 1,5. "In Amsterdam,
115 Den Haag en het centrum van
Utrecht is het aantal auto's afgeno-
men. In de Achterhoek zie je juist
een stevige groei van het autobezit.
Het contrast tussen stad en platte-
land wordt groter. In Amsterdam kun
120 je prima zonder auto, maar op het
platteland verschaalt het aanbod
aan voorzieningen en ben je juist

meer aangewezen op de auto”, zegt
125 onderzoeker Peter Jorritsma van het
KiM.

(9) Zal een nieuwe generatie de auto
van zijn sokkel stoten? Jongeren zijn
opgegroeid in een digitale cultuur,
130 waarin de auto als toppunt van
moderniteit is verdrongen door de
smartphone. Ze maken iets minder
gebruik van de auto dan aan het eind
van de vorige eeuw. Volgens

135 Jorritsma is er sprake van uitstel-
gedrag: “Tussen studie en gezins-
vorming is een nieuwe levensfase
ontstaan. Een lang-leve-de-lofphase
waarin je de wereld ontdekt, naar
140 Australië gaat om jezelf uit te vinden,
nog veel uit eten gaat. Veel mensen
schaffen toch weer een auto aan als
ze een relatie krijgen en de gezins-
vorming begint. Vaak trekken ze dan
145 ook weer weg uit de stad.”

(10) Zo blijft de eigen auto op zijn
voetstuk staan, als koning van de

consumptiemaatschappij. Hoe moe-
ten bedrijven als Greenwheels daar-
150 tegen opboksen? Enerzijds door
autodelen steeds gemakkelijker te
maken met goede apps, zegt
directeur Berkhout. Anderzijds zal de
auto steeds meer tegen zijn
155 ecologische grenzen aanlopen,
vooral in de stad. Mensen gaan
anders naar hun auto kijken als de
kosten hoger worden, een parkeer-
plaats moeilijker te vinden is en de
160 straten verstopt raken.

(11) Daarom gelooft hij in de groei
van het autodelen: “Het zal nooit voor
iedereen zijn. Als je tien- tot vijftien-
duizend kilometer per jaar rijdt, of
165 meer, is een eigen auto goedkoper.
Maar volgens een onderzoek van
TNO staat ruim twintig procent van
de Nederlanders open voor auto-
delen. Dan hebben we nog best een
170 eind te gaan.”

naar: Peter Giesen

uit: de Volkskrant, 16 augustus 2022

Peter Giesen is redacteur Europa en commentator bij de Volkskrant.

noot 1 Jonge Klimaatbeweging: een Nederlandse jongerenorganisatie, bestaande uit
vrijwilligers die zich inzetten voor een duurzame wereld