

## 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 openbaarvervoernet kunnen gebruiken”, schreef de Jonge Klimaatbeweging<sup>1)</sup> onlangs.

(2) In ‘autopische’ bespiegelingen over de auto van de toekomst is de 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 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 minder auto’s nodig, waardoor het beslag op grondstoffen en ruimte afneemt. “Bij ons wordt een auto gemiddeld door dertig klanten gebruikt. Daardoor verdwijnen elf auto’s van de straat: acht worden er weggedaan, 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-lof-fase  
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

### Tekst 3 Zal de deelauto ooit de privéauto van de troon stoten?

*Stel, jouw school gaat meedoen aan een debatwedstrijd over de stelling 'De eigen auto moet plaatsmaken voor de deelauto'. Jij zit met enkele medeleerlingen in een team dat voorstander is van deze stelling. Samen bereiden jullie het debat voor. Als hulpmiddel bij de voorbereiding krijgen jullie tekst 3 van de docent Nederlands.*

- Je maakt eerst een analyse van de globale opbouw van tekst 3.
- 1p 22 Hoe kun je alinea 1 in je analyse het best typeren?  
Als een alinea die
- A een samenvatting geeft van de belangrijkste thema's uit de tekst.
  - B een toekomstverwachting bevat die door de tekstinhoud wordt ondersteund.
  - C het onderwerp van de tekst introduceert met een prikkelende bewering.
  - D het standpunt laat zien dat in de tekst nader wordt onderbouwd.
- Een teamgenoot wil als argument voor de stelling inbrengen dat de deelauto nu al in populariteit toeneemt.
- 3p 23 Noteer drie kanttekeningen uit alinea 4 die aantonen dat dit geen sterk argument is. Nummer je antwoorden en geef antwoord in volledige zinnen.
- Uit tekst 3 kunnen voordelen van de eigen auto worden afgeleid. Je verwacht dat een tegenstander deze voordelen zal inbrengen als argument tegen de stelling.
- 3p 24 Noem drie voordelen van de eigen auto. Baseer je antwoord op alinea 5 en 6. Nummer je antwoorden.
- "Zal een nieuwe generatie de auto van zijn sokkel stoten?"  
(regels 127-128)  
Je verwacht dat het antwoord op deze vraag in het debat als argument genoemd zal worden.
- 1p 25 Wat is het beste antwoord op deze vraag, gelet op alinea 7 tot en met 10?
- A Ja, want de eigen auto wordt door de huidige generatie niet meer gezien als noodzakelijk bezit.
  - B Ja, want de huidige generatie krijgt te maken met alle nadelen die een eigen auto met zich brengt.
  - C Nee, want de jongeren van nu zullen weer meer gebruik gaan maken van het openbaar vervoer.
  - D Nee, want de kans is groot dat de jongeren van nu later in hun leven alsnog een auto kopen.

Je wilt voor het debat een goed overzicht hebben van de verschillende gevolgen van de deelauto voor het milieu, de gebruiker en de stad.

- 4p 26 Beschrijf deze gevolgen. Neem de letters over uit onderstaande tabel en zet je antwoord daarachter. Baseer je antwoorden op tekst 3. Zorg ervoor dat er correcte Nederlandse zinnen ontstaan. Eén element is al gegeven.

De deelauto is goed voor het milieu, want ...	(a)
Een mogelijk negatief gevolg voor het milieu kan optreden wanneer men de deelauto ...	(b)
De gebruiker van de deelauto verliest ...	(c)
De deelauto biedt de stad een oplossing voor ...	(d)
en kan uitkomst bieden wanneer de eigen auto ...	(e) zijn ecologische grens heeft bereikt.

Bij het debat zullen verschillende typen autobezitters aanwezig zijn.

- 1p 27 Welke autobezitters zullen waarschijnlijk het meest gevoelig zijn voor argumenten die pleiten voor de deelauto, gelet op alinea 7 tot en met 11?
- A alle autobezitters die minder dan tienduizend kilometer per jaar rijden
  - B alle autobezitters, ongeacht het aantal kilometers dat zij per jaar rijden
  - C autobezitters in de stad die minder dan tienduizend kilometer per jaar rijden
  - D autobezitters op het platteland die minder dan tienduizend kilometer per jaar rijden

In de tekst doen verschillende mensen uitspraken over de toekomst van de deelauto:

- a Andrew Berkhout
- b Carlo van de Weijer
- c een vertegenwoordiger van de Jonge Klimaatbeweging
- d Peter Jorritsma
- e Toon Zijlstra

Om goed overzicht te krijgen, maak je twee groepen: personen die optimistisch zijn over de toekomst van deelauto's en personen die daar pessimistisch over zijn.

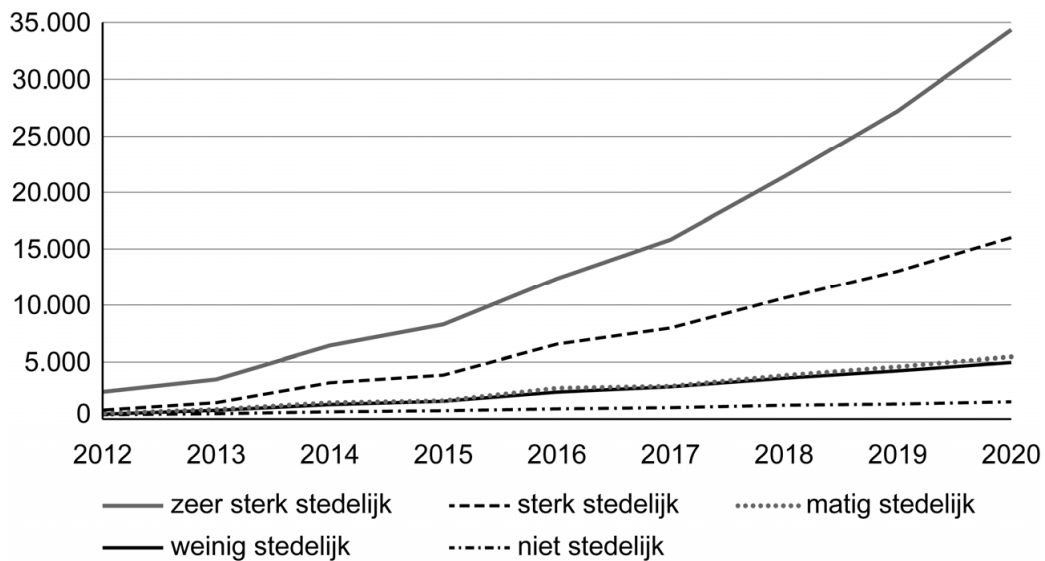
- 2p 28 Geef aan welke persoon tot welke groep behoort. Noteer de termen 'optimistisch' en 'pessimistisch' en zet de letter van de persoon achter de juiste term.

Let op: je houdt één letter over.

Je wilt een feitencheck doen op een deel van de informatie uit tekst 3.  
Je gebruikt hiervoor bron 1 en bron 2.

Bron 1 geeft de ontwikkeling weer van het aantal deelauto's in Nederland. Hierbij is onderscheid gemaakt in de mate waarin gebieden stedelijk zijn. Op de x-as staan de jaartallen en op de y-as staat het aantal aanwezige deelauto's.

### bron 1



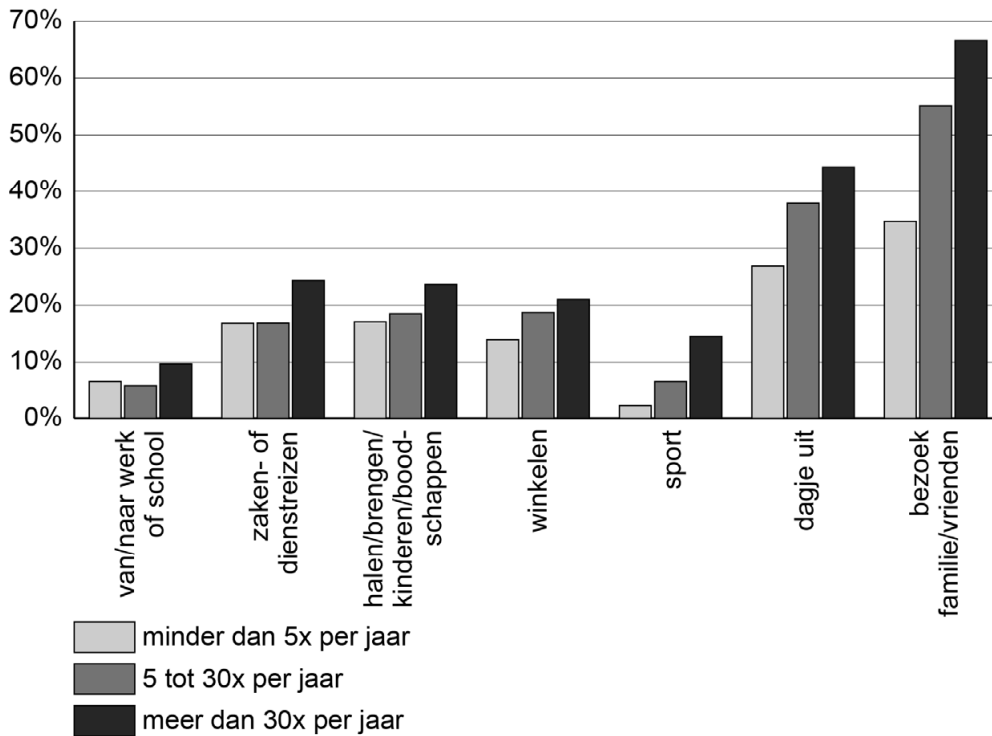
bron: Kennisplatform CROW (2021), Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland

Uit de bovenste en de onderste lijn in bron 1 blijkt een verschil tussen het aantal deelauto's in zeer sterk stedelijke gebieden en niet-stedelijke gebieden.

1p 29 Citeer de zin uit alinea 7 tot en met 10 die het best een verklaring geeft voor het verschil tussen deze twee lijnen.

In bron 2 staan de resultaten van een onderzoek naar de redenen voor het gebruik van deelauto's. Op de x-as staan de verschillende redenen en op de y-as de percentages die laten zien hoeveel respondenten deze redenen hebben genoemd. Deelnemers aan het onderzoek mochten meerdere redenen noemen.

## bron 2



bron: Kennisplatform CROW (2021), *Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland*

2p 30

In alinea 6 van tekst 3 wordt de indruk gewekt dat een deelauto niet geschikt is om het netwerk van vrienden en familie bij elkaar te houden. Beargumenteer waarom deze indruk **wel** of **niet** wordt ondersteund door de gegevens in bron 2. Neem de nummers uit de onderstaande zin over en zet je antwoord daarachter. Gebruik voor je antwoord niet meer dan 25 woorden.

Deze indruk wordt (1) (kies uit: *wel/niet*) ondersteund door de gegevens in bron 2, want ...(2)...

### Bronvermelding

Een opsomming van de in dit examen gebruikte bronnen, zoals teksten en afbeeldingen, is te vinden in het bij dit examen behorende correctievoorschrift.