



De tweede mobiliteitsrevolutie

Op 1 januari 2002 krijgen we de euro. Opeens kost een auto van een ton nog maar 45 duizend euro. Op 6 mei van dat jaar wordt Pim Fortuyn vermoord. Later die maand gaat Paars ten onder en Jan Peter Balkenende komt als grote winnaar uit de stembus. Dat jaar verkochten samen 510 duizend eenheden. Opel was marktleider met 55 duizend auto's, Alfa deed er 6.100, KIA 4.600 en Saab 3.700. Hybride auto's werden vergeleken met alcoholvrij bier: niemand wilde zo'n ding. Maar met onze branche ging het goed: de NDA had 3.200 leden. Grote dealers verzamelden een canasta van automerken; je zag steeds meer verschillende merken in één showroom. De eerste grote dealergroepen tekenden zich af. En Mario Monti loodste de BER door het Europe Parlement. Er is dus in die eerste 100 van de automobiel jaar weinig veranderd: je had importeurs en je had dealers en ze verdienden allebei geld.

Nu is het 2016. De moordenaar van Pim Fortuyn loopt alweer vrij rond. Jan Peter Balkenende koos eieren voor zijn geld en is al jaren hoogleraar aan de Erasmus Universiteit. Dit jaar komt de automarkt uit op zo'n 400 duizend eenheden; 110 duizend minder dan in 2002. Opel wil 29 duizend auto's verkopen (26 duizend minder dan

in 2002) Alfa Romeo 1.800 (4.300 minder) en Saab bestaat niet meer. KIA gaat voor 20 duizend eenheden (15 duizend meer dan in 2002) en Tesla gaat 4.500 liefhebbers voor elektrische auto's vinden. Zo'n beetje ieder merk heeft hybrides. Elektrisch rijden is helemaal ingeburgerd en binnen de EU loopt Nederland ermee voorop. De Top-100-dealergroepen doen 2/3 van alle registraties in Nederland. Vergeleken met 2002 heeft de Bovag Afdeling Autodealers 1/3 van haar leden verloren. En Tesla ziet niets in een lidmaatschap van de Bovag of RAI Vereniging. Het zijn de eerste tekenen van een structurele verandering.

De sjoemelsoftware brengt de populariteit van elektrische auto's in een stroomversnelling - elk nadeel heeft zijn voordeel, nietwaar? Ondanks de lage olieprijs stijgt de vraag naar elektrische auto's. En overheden wereldwijd stimuleren milieuvriendelijker rijden. Er komen nieuwe toetreders op de markt. Naast Google en Apple zijn dat Faraday Future, Future Mobility Corp. en Dyson. Zou er in 2030 nog wel een autobranche zijn?

De Auto van het Jaar 2030 wordt volledig elektrisch en loopt op energie uit de nieuwste generatie accu of een brandstofcel. Een soort iPad op wielen: het omhulsel gaat vier jaar mee, de

Het omhulsel gaat vier jaar mee, de hardware en het interieur twee jaar en de software is binnen een jaar al verouderd.

hardware en het interieur twee jaar en de software is binnen een jaar al verouderd. In de reclame gaat het al lang niet meer over pk's en acceleratie. Het gaat voornamelijk over: h6e auto-noom kan mijn auto rijden. Deze i-mobile gaat het gedrag van de klant, de retailprijs en de distributie radicaal veranderen. Want zo'n i-mobile maakt auto-ontwikkeling en productie toegankelijk voor nieuwe toetreders. En dat komt mede omdat de complexe brandstofmotor met zijn kostbare aandrijflijn is verdwenen. De huidige autodealer verdient zijn brood met de in- en verkoop van nieuwe en gebruikte auto's, onderhoud en reparatie en garantie-werkzaamheden aan deze conventionele machines. Dat zijn nu net de dingen die de i-mobile niet meer nodig heeft. En de restwaarde van een i-mobile is minimaal, net als bij een gebruikte iPhone of iPad: niemand wil zo'n verouderd ding.

De nieuwe toetreders openen hun eigen distributiekanaalen, waarmee ze enorme besparingen realiseren op de cost of retail. En daarmee helpen die nieuwkomers het oude distributiekanaal radicaal om zeep. Er is maar één conclusie mogelijk: de opmars van de digitale showroom is niet meer te stoppen. I-mobiles zijn mechanisch gezien veel minder complex en hebben een minimale restwaarde. Geluksvogels worden Local Experience Delivery and Service Center, kortweg E.D.S.C. van een grote fabrikant. Merkdealers moeten dus géén onnodige investeringen meer doen in dure panden en corporate identity. Want deze investeringen zijn nooit meer terug te verdienen. Wist u dat er in het jaar 1900 alleen paardenkoetsen door New York reden? Tien jaar later reden er alleen maar auto's. Daarmee was de Eerste mobiliteitsrevolutie een feit: zo snel kan het dus gaan. Sommigen van u denken nu misschien dat het zo'n vaart niet zal lopen. Dat dachten de strategen van Kodak en Nokia ook. Dus open uw ogen: we staan aan de vooravond van de Tweede mobiliteitsrevolutie. Zorg dat ú daar niet het slachtoffer van wordt.

ARJEN DE JONG, VOORMALIG CEO BMW GROUP NEDERLAND, SENIOR ADVISOR BOYDEN GLOBAL EXECUTIVE SEARCH, ARJENWDEJONG@GMAIL.COM

> Deze column sprak De Jong uit tijdens het Nationaal Automotive Congres op 19 mei, met het thema 2020.