

WEEK 20

Stelling van dinsdag 18 mei 2010

"Reizigers gaan Schiphol mijden vanwege de aswolk uit IJsland"

Vorige week was ik op IJsland en heb daar de werkende vulkaan van dichtbij gezien. Prachtig gezicht; wat een natuurgeweld! In het gebied waar de aswolk heen waait lijkt het wel gesneeuwd te hebben: het landschap, huizen en auto's, alles zit onder een dikke laag witte as. Van de andere kant (uit de wind) kun je de vulkaan vrij dicht naderen.

Maar helaas, toen ik weer naar huis wilde was de wind richting Keflavik (internationaal vliegveld van IJsland) gedraaid en werd er niet gevlogen. Het gevolg: in de nacht vijf uur met de bus naar Akureyri, een stadje in het Noorden. Daar nog eens vier uur in een loods wachten en een uur inchecken. 's Avonds opgestegen in een te groot vliegtuig voor een te klein vliegveld tussen de bergen; ging maar net goed. Toen naar Glasgow gebracht; aansluitende vlucht gemist en dus nog een dag in Schotland moeten wachten.

Leuk is het allemaal niet. Maar de meeste reizigers begrijpen wel dat niemand er veel aan kan doen. Gelatenheid troef. En ik denk niet dat mensen minder voor het vliegtuig zullen kiezen. Of de vertragingen moeten wel heel lang worden.

WEEK 18

Stelling van maandag 3 mei 2010

"Voertuigen begrenzen op 150 kilometer per uur belachelijk"

De huidige korpschef van Flevoland Bert Wijbenga pleit ervoor dat alle technieken worden onderzocht om het onmogelijk te maken te hard te rijden in de auto. Daarbij denkt hij in het bijzonder aan een snelheidsbegrenzer op 150 km/u.

Uiteraard is snelheid een bepalende factor bij de ernst van ongelukken, toch ligt de oorzaak van ongelukken meestal op een ander gebied (geen voorrang geven, bellen in de auto, etc). Neemt niet weg: hoe harder je rijdt, hoe harder de klap. Of dat nou opgelost moet worden met snelheidsbegrenzers is echter de vraag. Om te beginnen richt je je met een grens van 150 alleen op de snelweg. En dit is nu net verhoudingsgewijs helemaal niet zo'n onveilige plek. Als je al snelheid wil gaan begrenzen, doe het dan in woonerven. Dat kan met systemen als ISA waar in Tilburg mee geëxperimenteerd is. Dan wordt via een gps-ontvanger van buitenaf tijdelijk de snelheid geblokkeerd. Hier zullen ook veel minder mensen tegen zijn (daar spelen onze kinderen immers).

De grens van 150 lijkt ook een beetje onzinnig. Je kan dan nog steeds veel te hard, alleen 'heel erg veel te hard' kan dan niet meer. Aan zulke extreme snelheden maken zich - gelukkig - maar weinig mensen schuldig. Dus wat win je er nou echt mee? Het lijkt meer op een excuus om te laten zien dat men wat aan onveilig rijgedrag wil doen, zonder er echt wat aan te doen.

Uit onderzoek dat ik zelf heb laten uitvoeren (en dat maandag 3 mei aan de minister is aangeboden; [Raad voor Verkeer en Waterstaat](#)) komt dat mensen steeds meer behoefte krijgen om zelf hun gedrag te bepalen en steeds minder aan betutteling van de overheid. Uit dat zelfde onderzoek blijkt ook dat er een grotere acceptatie van geweld ontstaat, men neemt minder aanneemt van bevoegd gezag, steeds individualistischer wordt en alsnar sneller en sneller wil. Dat kan voor extra korte lontjes zorgen! Er moet wel wat gedaan worden dus. Maar de oplossing zit hem niet in een snelheidsbegrenzer bij 150 km/u!

WEEK 15

Stelling van dinsdag 13 april 2010

"Ik ga de file in voor goedkope brandstof?"

Duizenden automobilisten hebben afgelopen zondag getankt bij de zelfbedieningsstations van Tango, dat die dag het 10-jarig bestaan vierde door tussen twee en vijf de brandstofprijzen van tien jaar geleden te rekenen. Bij alle 121 filialen stonden rijen met wachtende automobilisten, met bij elkaar over een lengte van ongeveer 350 kilometer, vergelijkbaar met een gemiddelde maandagochtendspits.

Dit lijkt op het eerste gezicht typisch Nederlands. Als er ergens een voordeel te halen is, komt men er massaal op af. Wonderbaarlijk eigenlijk: de hele week klagen over de files en er dan op je vrije dag vrijwillig in gaan staan. Sommige mensen gingen er al om 9 uur 's ochtends staan, terwijl de korting van 14.00 uur tot 17.00 uur gegeven werd. Als er een paar dubbeltjes betaald moeten worden om de files te verminderen, dan klaagt men steen en been. Als er geld 'te halen' is, creëert men de files desnoods met opzet.

Betekent dit dat belonen beter werkt dan straffen? Die conclusie is op basis hiervan niet te trekken. Om goedkoop een volle tank te bemachtigen hoeft men het vervoersgedrag niet te veranderen. Sterker nog: misschien motiveert het mensen wel om tijdelijk meer te gaan rijden. Het was immers zo goedkoop! En dan waren er nog andere mensen die hun kans schoon zagen. Gewapend met kannen koffie trokken zij langs de wachtende rijen en verkochten hier en daar hun bakkies leut. Gezellig was het dus wel. Maar de halve zondag in de rij voor maximaal een paar tientjes?! Zo erg is de file dus waarschijnlijk ook weer niet.

WEEK 14

Stelling van dinsdag 6 april 2010

"De uitslag van de ANWB-peiling is de definitieve doodsteek voor de kilometerheffing"

De ANWB-peiling werd in eerste instantie uitgelegd als een steun in de rug van de kilometerheffing. Als je wat meer in detail naar de uitkomsten kijkt, zie je echter hetzelfde optreden als in het onderzoek waarmee XTNT al in 2008 [de wetenschapsprijs op het CVS](#) heeft gewonnen, namelijk:

- Veel mensen zijn het eens met het principe 'wie meer rijdt moet meer betalen'. Maar daar hebben we de benzineaccijns al voor.
- Veel mensen zijn het eens met het principe 'wie meer vervuult moet meer betalen'. Om dit te regelen zijn andere manieren dan de kilometerheffing nodig (zoals milieubelasting bij aanschaf auto en hogere prijzen voor vervuilende brandstoffen).
- Veel minder mensen zijn het eens met heffingen in de spits en op drukke wegen. Dit geeft een gevoel van onrechtvaardigheid. In de Randstad is zo'n spitsheffing ook minder populair dan in het achterland.

Het lijkt erop dat naar mate maatregelen meer ingrijpen in het leven van mensen, het draagvlak minder wordt. Door politieke ontwikkelingen zal het invoeren van de kilometerheffing overigens nog wel even op zich laten wachten. En aan de vorm zal ook nog wel flink gesleuteld worden. Positief is in ieder geval dat door alle aandacht de discussie niet langer achter de schermen plaatsvindt. En dat is mijn inziens de grote winst van de ANWB-peiling.

WEEK 13

Stelling van maandag 28 maart 2010

"Het uurtje dat ik door de zomertijd mis, kost me moeite tijdens het autorijden"

Wij mensen hebben een biologische klok. Dat is een soort ritme dat je lichaam aanhoudt, voornamelijk gebaseerd op licht en donker. Er is een aantal manieren om die biologische klok in de war te brengen. Dit gebeurt bijvoorbeeld als je een tijdje in ploegendienst werkt of als je naar een andere tijdzone vliegt (de bekende jetlag).

Ook de zomertijd gooit ons ritme in de war.

De een heeft daar meer last van dan de ander. Zo hebben avondmensen er bijvoorbeeld meer last van dan ochtendmensen. Het heeft allemaal te maken met minder en lichter slapen, wat weer invloed heeft op het humeur en op vermoeidheid. Maar het kan soms verder gaan. Symptomen kunnen zijn: geheugenverlies, desoriëntatie, gezwollen handen en voeten, hoofdpijn, spijsverteringsproblemen en draaiierigheid. Er is aangetoond dat er 's ochtends meer ongelukken gebeuren als de zomertijd net is ingevoerd. Maar dat komt ook omdat het 's ochtends later donker is. In ieder geval: oppassen dus vandaag!

Tot slot nog een paar tips voor volgend jaar. Hoe kun je de negatieve invloed van de zomertijd minimaliseren?

Tip 1: Zet je horloge niet pas 's nachts vooruit, maar al om een uur of zes de dag ervoor. Dan wen je er wat beter aan in het weekend.

Tip 2: Drink geen alcohol de dagen rond het ingaan van de zomertijd.

Tip 3: Eet licht en gezond deze dagen. Proteïnen houden je wakker, vet eten maakt je traag.

Tip 4: Je kunt melatonine kopen als voedingssupplement. Dit is een natuurlijk hormoon dat helpt bij slaapstoornissen en tegen een jetlag.

En dan de beste tip van allemaal:

Tip 5: Neem maandag vrij om langzaam te wennen.

WEEK 11

Stelling van dinsdag 16 maart 2010

"Spitsstroken? Topidee!"

In totaal kent Nederland zo'n 2400 km² snelweg. Daarmee staan we in de Europese Unie op de tweede plek qua kilometers snelweg per 1000 km². Alleen België is ons voor.

Over de hele dag genomen zouden er veel meer auto's over al die snelwegen kunnen dan er daadwerkelijk overheen rijden! Alleen in de spits is dit precies omgekeerd: dan zijn er op veel plaatsen meer auto's dan er overheen kunnen rijden. File is het gevolg. Nadeel van asfalt bijsmeren is dat er dan buiten de spits nog meer asfalt maar half gebruikt wordt. Het is daarom slim om op drukke plaatsen in de spits, waar de veiligheid het toelaat, de vluchtstrook als spitsstrook te gebruiken. Ook zijn er speciale spitsstroken aan de linkerkant van de weg aangelegd (ook wel plusstroken genoemd). Daarbij zou je als automobilist kunnen denken: gooi ze toch gewoon de hele dag open! Maar omdat ze wat smaller zijn is dat als het niet druk is en er hard gereden wordt gevaarlijk. Ook zijn er allerlei voorschriften voor het uitbreiden van wegen, waardoor ze niet de hele dag opengesteld kunnen worden.

Denk niet dat spitsstroken een tijdelijke oplossing zijn totdat de weg helemaal verbreed wordt. Het is gewoon een slimme manier om in de spits wat meer capaciteit te creëren. En op die manier eigenlijk best een topidee!

WEEK 10

Stelling van vrijdag 12 maart 2010

"Dode hoek, doodeng!"

Ondanks de zogeheten dodehoekspiegel en veel voorlichting en lesprogramma's, vallen nog elk jaar doden en ernstig gewonden in het verkeer door de dode hoek. Vooral bij vrachtwagens is het een probleem. Jaarlijks overlijden er 17 mensen nadat zij door een rechtsafslaande vrachtwagen over het hoofd zijn gezien. Er is zelfs een website voor in het leven geroepen: www.dodehoek.nl met tips en trucks (in plaats van tips en trucs). Daar kun je lezen dat je als fietser eigenlijk niet naast een vrachtwagen moet gaan staan en dat je moet proberen oogcontact te maken met de chauffeur. Maar dat valt natuurlijk niet mee in het dagelijkse verkeer. En het blijft een

ongelijk strijd. Onbeschermd op een fiets van pak 'm beet 10 kilo versus een stalen vrachtwagencombinatie van zo'n 25 ton. Dode hoeken blijven dus doodeng en levensgevaarlijk, helaas!

Stelling van donderdag 11 maart 2010

"Blackberry en iPhone, je beste vrienden in de auto"

Blackberry en iPhone zijn zogenaamde smartphones. Daar kun je heel wat meer mee dan met een doorsnee mobieltje. Je kunt er filmpjes mee afspelen en muziek mee luisteren. Je kunt er zelfs verbinding mee leggen met een bedrijfsnetwerk. Ook hebben ze een gps-ontvanger. Lijkt allemaal heel leuk, maar weet dat bij 80% van alle ongelukken afleiding een rol speelt. En probeer je aandacht in zo'n 'rijdend kantoor' maar eens volledig op de weg te houden. Lastig dus: aan de ene kant is het gevaarlijk en aan de andere kant hebben moderne communicatiemiddelen en multitasking de toekomst.

Er is bovendien nog een hele andere toepassing mogelijk. In 1997 bestuurde James Bond in Tomorrow Never Dies een auto met zijn mobiele telefoon. Nu was dat slechts in de film, maar in 2009 slaagden studenten van de Universiteit van Berlijn er echt in om met een iPhone een auto te besturen. Wie weet kun je dus ooit als een echte Nightrider je auto met de smartphone vanaf het parkeerterrein naar je voordeur laten komen. 'Come and get me, K.I.T.T.' voor degenen die dat nog kunnen herinneren. Al blijft dat voorlopig nog even toekomstmuziek.

Stelling van woensdag 10 maart 2010

"Noord/Zuidlijn? Dichtgooien die put!"

Een grote stad heeft goed openbaar vervoer nodig. Door de hoge frequentie is vooral de metro erg populair, zelfs bij veel fervente automobilisten. Metrosystemen in onder andere London, Kopenhagen en Moskou worden dan ook terecht geroemd om hun snelheid en gemak. Ook Amsterdam zou dus best mogen investeren in een optimaal metronet. Maar ja, een project dat oorspronkelijk in 2011 klaar zou zijn en op 1,46 miljard euro geraamd is, blijkt pas op zijn vroegst in 2017 klaar en gaat veel meer dan 2 miljard euro kosten. Bovendien werd het hele plan in 1997 in een referendum verworpen, maar dat referendum werd niet bindend verklaard. Tot overmaat van ramp beginnen er nu ook nog allerlei panden te verzakken. Dichtgooien dan maar? Op zich ben ik te vinden voor de stelling: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Maar er is al een miljard uitgegeven, dus dat is wel kapitaalvernietiging. Laten we maar hopen dat hieruit lessen geleerd worden en dat zoiets niet nog een keer voorkomt! Of bent u daar net als ik niet zo zeker van?

Stelling van dinsdag 9 maart 2010

"Alle stadsbussen moeten binnen vijf jaar hybride zijn"

Wie met het openbaar vervoer reist, is groen bezig. Dat kun je lezen in de treinen van de NS. Maar openbaar vervoer is natuurlijk niet alleen maar de trein. Daar horen ook bussen bij. Ooit gefietst of gelopen achter een optrekkende dieselbus? Dan is 'milieuvriendelijk vervoer' niet het eerste dat in je opkomt. Het imago van het openbaar vervoer is al niet zo goed bij veel mensen en als een van de sterkste kanten ervan (milieuvriendelijkheid) ook nog onder druk komt, wordt het er niet beter op. De stank- en geluidsoverlast van stadsbussen moet dus snel worden aangepakt. Dat kan het beste met hybride bussen. Deze zijn 30% stiller en 30% zuiniger dan de dieselbus. In drukke woonwijken kan de uitstoot van schadelijke stoffen dan zelfs helemaal naar nul. Bedenk wel dat hybride bussen bijna twee keer zo duur zijn als normale bussen, maar goed...dan heb je ook wat!

Stelling van maandag 8 maart 2010

"Verkeerslichten zorgen voor minder ergernis als duidelijk is hoe lang je moet wachten"

Twee minuten is twee minuten, zou je zeggen. Maar toch is dat niet waar. Twee minuten bij de tandarts duren veel langer dan twee minuten in een pretpark. Dat heet 'subjectieve tijd'. Het betekent zoveel als 'het is maar net hoe je het beleeft'. Het hangt ervan af of je wat leuks te doen hebt of niet. Ook van belang voor de beleving van tijd is of je controle over de situatie denkt te hebben. Als je bijvoorbeeld van tevoren weet dat je nog een kwartier op de trein moet wachten, kun je er voor kiezen even een broodje te halen. Bij het verkeerslicht werkt het net zo. Onzekerheid over de wachttijd maakt onrustig. Ben ik nou nog niet aan de beurt? Als je weet hoe lang je moet wachten lijkt het of je wat controle hebt. Je kunt nog even een cd verwisselen of de frequentie van Trafficradio opzoeken bijvoorbeeld. Dat maakt het staan voor het verkeerslicht ietsje aangenamer, maar echt leuk wordt het nooit.

WEEK 9

Stelling van vrijdag 5 maart 2010

"Nieuwe werkers vertrouwen? Eerst zien dan geloven!"

Eerst een paar uur thuiswerken en pas na de file de weg op, het lijkt ideaal. Maar veel werkgevers vertrouwen het niet. Als iemand niet op kantoor is, dan is het maar de vraag wat hij uitvreet. Hoe controleer je dat? Gedoe met een webcam of met online registratie tijdens het thuiswerken lokt fraude eerder uit dan dat dit het tegengaat.

Het is allemaal wel een beetje kortzichtig natuurlijk. En ook niet meer helemaal van deze tijd. Neem nou de prikklok. Ik ken mensen die altijd op kantoor zijn, maar minder doen dan collega's die regelmatig thuiswerken. Op kantoor kan men immers ook de tijd nemen voor een potje patience of voor het uitzoeken van een nieuwe auto of het boeken van een vakantie. Het zou dan ook beter zijn om werknemers op prestaties af te rekenen dan op aanwezigheid. Als iemand dan besluit om uit te slapen in plaats van vroeg te gaan werken, dan zal hij gewoon die avond langer door moeten. En wat is er trouwens op tegen als iemand zijn werk goed doet in minder tijd dan dat de baas van hem verwacht?

Stelling van donderdag 4 maart 2010

"Ik wil best uit de file als ik daarvoor wordt beloond"

Belonen werkt beter dan straffen, dat is uit de psychologie bekend. Mensen die voor goed gedrag een beloning krijgen, zijn meer gemotiveerd om dat gedrag te vertonen, dan mensen die voor slecht gedrag bestraft worden. En het leuke is dat als je ergens voor beloond wordt, je ook eerder gaat denken dat dit gedrag echt goed is. Automobilisten belonen als ze buiten de spits gaan rijden, blijkt dan ook echt te werken. Zowel in Nederland als daarbuiten is dat herhaaldelijk aangetoond (onder andere in het project Spitsmijden, waarin mensen eerder of later van huis gingen voor een paar euro per dag).

Of dit bij de kilometerheffing ook zo werkt is echter maar de vraag. Er wordt gezegd dat je een hoop geld kan uitsparen door dan buiten de spits de weg op te gaan. Maar ik denk dat dit eerder als een bestraffing dan als een beloning wordt ervaren.

Uit dit verhaal blijkt dat eenzelfde hoeveelheid geld heel verschillend kan worden beleefd. Mensen die geld van de belasting terugkrijgen blijken dit vaak op een spaarrekening te zetten, terwijl mensen die hetzelfde bedrag in de loterij winnen, er eerder leuke dingen mee gaan doen. Zo zie je maar, zoiets zakelijks als geld kan toch onderwerp van de psychologie zijn.

Stelling van woensdag 3 maart 2010

"Eten in de auto? Levensgevaarlijk!"

Er is een theorie in de psychologie die de constant-risico theorie wordt genoemd. Het principe is heel simpel: mensen voelen zich lekker bij een bepaalde hoeveelheid spanning. Als het risico van autorijden toeneemt, bijvoorbeeld door heel slecht weer, gaan mensen automatisch langzamer rijden. Zo blijft het risico dus constant.

En als het autorijden veiliger wordt gemaakt, dan blijken mensen juist weer wat gevaarlijker rijgedrag te gaan vertonen. Al die regeltjes wat wel en wat niet mag tijdens het rijden, kunnen dus wel eens veel minder uithalen dan men denkt. Nu is handsfree bellen best wel verstandig. Bij het bedienen van een telefoon en tijdens sms-en kan de aandacht wel eens te ver afglijden. Maar roken, eten en drinken gaan verbieden? Als het autorijden te eentonig wordt, kan dat ook risico's opleveren. Mensen kunnen dan indommelen, dagdromen of op zoek gaan naar die 'extra uitdaging'. Laat die boterham dus maar gewoon gegeten worden tijdens de rit, wat mij betreft. En een drankje erbij moet ook kunnen. Wel alcoholvrij natuurlijk.

Stelling van dinsdag 2 maart 2010

"Ik ga de deur niet uit zonder navigatie"

Gemak dient de mens. Onderzoek naar hoe onze mentaliteit zich de komende jaren gaat ontwikkelen, wijst uit dat gemak alleen nog maar belangrijker wordt. Waar het niet per se noodzakelijk is, denken we het liefst zo min mogelijk na. Navigatiesystemen passen prachtig in die ontwikkeling. Terwijl je je geheel kunt concentreren op de rijtaak, vertelt een rustige stem in de buurt van je dashboard je waar je heen moet. Dat is gemakkelijk, veilig en zelfs nog een beetje een soort van gezellig. Maar dat geldt niet voor iedereen. Er zijn mensen die er niets van moeten hebben en die er juist onzeker van worden. Die beginnen te zweten bij de instructie 'over vijfhonderd meter rechtsaf'. Waar is dat 'vijfhonderd meter'? Is dat hier al of pas bij de volgende afslag? Plotselinge stuurbewegingen of onverwacht remmen kunnen het gevolg zijn. En dat is natuurlijk weer niet zo veilig. Misschien dat die mensen nog maar even moeten vasthouden aan het 'ouderwetse kaartlezen' en de ruzies met de partner over links- of rechtsaf nog maar even voor lief moeten nemen. Voor alle andere mensen geldt: ik ga de deur niet uit zonder navigatie!

Stelling van maandag 1 maart 2010

"Dynamische verkeerslichten leiden tot lagere uitstoot en een betere doorstroming"

Vrijwel alle verkeerslichten zijn al een beetje dynamisch. Een lus onder het wegdek reageert magnetisch op het metaal van passerende auto's. Toch zijn er op de meeste kruispunten vaste volgordes en tijden waarop de lichten rood en groen worden. Irritant natuurlijk als je moet wachten terwijl er verder geen auto te zien is. Ook irritant als je juist in die lange rij staat en het na vier auto's al weer rood wordt.

Het kan allemaal een stuk dynamischer. Er zijn verkeerslichten die reageren op al het aankomende verkeer. Is het wat drukker aan die ene kant, dan blijven ze daar wat langer op groen. De totale doorstroming gaat dan met sprongen vooruit, maar of je het als automobilist nou leuk vindt dat je langer moet wachten omdat het aan de andere kant drukker is, is natuurlijk een andere vraag. Wachten voor een verkeerslicht wil je trouwens hooguit twee minuten, toont onderzoek aan. Dat is de grens waarna een hoop automobilisten geneigd zijn door rood te gaan rijden.

Dynamische verkeersmaatregelen zorgen voor een betere doorstroming. En minder stilstaande auto's betekent minder luchtvervuiling, zo lijkt het. Op de korte termijn klopt dat ook wel. Maar als het verkeer veel beter gaat doorstromen, zul je zien dat er op den duur weer auto's bijkomen op die weg. En dat zorgt uiteindelijk dan toch weer voor meer uitstoot. Het kan verkeren dus: werkt zo'n maatregel eens helemaal goed, kan het uiteindelijk toch weer averechts uitpakken.

WEEK 8

Stelling van donderdag 25 februari 2010

"Winterbanden? Zonde van je geld!"

In België en Luxemburg laten jaarlijks twee keer zo veel automobilisten hun banden verwisselen dan in Nederland. Een gebrek aan heuvels en aan sneeuw haalt in Nederland weinig mensen over de streep. Maar

goed, deze winter was natuurlijk weer wat kouder dan de vorige jaren. Als onderzoek echter uitwijst dat gewone zomerbanden bij nat wegdek en temperaturen rond en net onder het vriespunt zelfs beter presteren, zitten de winterbanden in zwaar weer.

De term winterbanden is overigens nog niet zo oud. Daarvoor heetten ze sneeuwbanden. Bij echte sneeuw zijn de rijtaken ook beter uit te voeren met deze banden. Maar of we ons na deze ene wat strengere winter weer massaal gaan instellen op donkere maanden vol sneeuw en ijs, zal de toekomst uit moeten wijzen.

Stelling van woensdag 24 februari 2010

"Binnen nu en tien jaar stappen we allemaal over op elektrische auto's"

'Elektrische auto's zijn lelijk, traag en je blijft aan het opladen.' Dat is wat veel mensen denken, maar is eigenlijk niet waar. In principe kunnen alle auto's elektrisch gemaakt worden. En menige testtraces met auto's wordt door een elektrische gewonnen. Maar of we echt massaal overstappen, hangt van een hoop dingen af. De auto-industrie en de overheid moeten er dan echt voor kiezen. Er moeten oplaadpunten komen en de auto's moeten in grote hoeveelheden en in aantrekkelijke modellen gemaakt gaan worden. En vergeet ook niet dat het voor het milieu een goede zaak zou zijn, maar dat de files er niet korter door worden.

Stelling van dinsdag 23 februari 2010

"Autoruitschade door gaten in het wegdek moet bekostigd worden door de overheid"

De overheid brengt soms schade toe aan burgers. Kunnen de gedupeerde burgers dan een schadeclaim indienen? Soms wel, soms niet. Volgens schattingen worden er bij de overheid zo'n 1500 tot 2000 schadeverzoeken per jaar ingediend. Of het wel of niet wordt toegekend hangt vooral af van of de schade te voorzien was. Als er bij een heel slecht stuk weg geen waarschuwborden staan, lijkt het er op dat er schuld bij de overheid kan liggen. Maar bewijzen dat die steen niet van een vrachtwagen kwam kan nog best lastig zijn. En denk eraan dat overheidsgeld uiteindelijk ook bij burgers vandaan komt via belastingen. Dat vergeten bijvoorbeeld mensen die heel hard roepen om gratis openbaar vervoer ook wel eens. Uiteindelijk moet het toch allemaal betaald worden en gaat voor niets alleen de zon op.

Stelling van maandag 22 februari 2010

"Gecombineerde auto- en OV-informatie helpt mij de spits niet door"

Autogebruik – en zeker woon-werkverkeer – is gewoontegedrag. Daar denk je niet elke keer opnieuw over na. Als je gewend bent met de auto te gaan, moet er heel wat gebeuren om daar vanaf te stappen. Als iemand zegt dat je beter met het OV kunt gaan, is dat in veel gevallen tegen dovemansoren gericht.

Toch zijn er wel mensen die de ene keer het OV en de andere keer de auto willen nemen. Keuzereizigers noemen we die mensen. Voor deze mensen is gecombineerde auto- en OV-informatie heel handig. En wie weet, als de files steeds langer worden en het OV steeds beter wordt, komen er op den duur steeds meer keuzereizigers bij.

WEEK 7

Stelling van vrijdag 19 februari 2010

"Ik check mijn bandenspanning minimaal vier keer per jaar"

Iedereen weet dat het goed is om regelmatig je bandenspanning te checken. Het scheelt je in de brandstofkosten en in de slijtage van je banden. En het is nog veiliger ook. Toch doen maar weinig mensen het. En dat heeft alles met gemak te maken. Het kost tijd en het is geen leuk karwijtje. En je denkt al snel: 'ach, dat doe ik de volgende keer wel'. Ook is er verontwaardiging dat je bij sommige pompen – en dat worden er steeds meer – moet betalen voor een beetje lucht.

Er wordt wel eens gezegd dat de auto een verlengstuk van onszelf is. Dan zou je er toch eigenlijk goed voor moeten zorgen. Maar ja, zeg eens eerlijk: zorgen we nou allemaal zo goed voor ons eigen lichaam? Als je er moeite voor moet doen, zijn we al snel geneigd het voor ons uit te schuiven. En uitstel is vaak afstel

Stelling van donderdag 18 februari 2010

"Parkeerautomaten zijn een ramp"

Het is natuurlijk nooit leuk als je moet betalen voor de openbare ruimte. En al helemaal niet als je ook nog eens het gevoel hebt te veel te moeten betalen. En bij parkeerautomaten betaal je niet achteraf per minuut, dus meestal gooi je er voor de zekerheid maar iets te veel in. En als je nog met muntjes betaalt en je hebt geen kleingeld bij je is er nog meer ergernis.

Toch heeft het betalen per parkeermeter niet alleen maar negatieve kanten. Net als dat je bij de spoorwegen ziet dat bij lange vertragingen onbekende mensen ineens heel aardig tegen elkaar gaan doen, zo zie je dat bij parkeermeters ook. Er is dan een gemeenschappelijke vijand. Bij de spoorwegen is dat de NS en bij parkeermeters is dat vaak de gemeente. Mensen vinden elkaar als het gaat om het mopperen op die parkeerwachters die je al een boete geven als je een minuut te laat bij je auto bent. En helemaal mooi is dat je regelmatig ziet dat mensen die al vertrekken terwijl ze nog parkeertijd hebben hun bonnetje doorgeven aan de volgende parkeerder. "Dat zal ze leren, die geldwolven van de parkeerheffing!" Parkeerautomaten kunnen dus ook verbreederen.

Stelling van woensdag 17 februari 2010

"'s Ochtends om 9.00 uur vergaderen is verloren tijd"

Gerard: "Het is natuurlijk heel raar dat in een tijd dat er in vrijwel ieder huis een computer staat waarmee de hele wereld te bereiken is, iedereen zich 's ochtends met auto en trein de ene kant op beweegt, om aan het eind van de dag allemaal weer de andere kant op te bewegen. Vergaderingen plannen om 9.00 uur maakt het er niet beter op. Als zo'n vergadering wat later op de agenda staat, zouden werknemers eerst thuis kunnen werken voor ze op pad gaan."

"Waarom komt telewerken en televergaderen dan toch niet echt van de grond? Ten eerste zijn er veel te ingewikkelde regels voor. Werkgevers moeten aan allerlei lastige regeltjes voldoen. Ten tweede zijn er werkgevers die hun werknemers simpelweg niet vertrouwen. Eerst thuiswerken? Dat zal wel uitslapen worden, denken ze dan. En televergaderen? Technisch kan het. Maar vergaderen is niet alleen maar spreken en luisteren. Bewegingen en gezichtsuitdrukkingen van mensen en de sfeer van een vergaderruimte zijn ook heel belangrijk. Vergaderen via webcam en computerscherm werkt dan toch niet echt."