

Statussymbolen

Citation for published version (APA):

Tilanus, C. B. (1993). Statussymbolen. *Nieuwsblad Transport*.

Document status and date:

Gepubliceerd: 01/01/1993

Document Version:

Uitgevers PDF, ook bekend als Version of Record

Please check the document version of this publication:

- A submitted manuscript is the version of the article upon submission and before peer-review. There can be important differences between the submitted version and the official published version of record. People interested in the research are advised to contact the author for the final version of the publication, or visit the DOI to the publisher's website.
- The final author version and the galley proof are versions of the publication after peer review.
- The final published version features the final layout of the paper including the volume, issue and page numbers.

[Link to publication](#)

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

If the publication is distributed under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license above, please follow below link for the End User Agreement:

www.tue.nl/taverne

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at:

openaccess@tue.nl

providing details and we will investigate your claim.

Statussymbolen

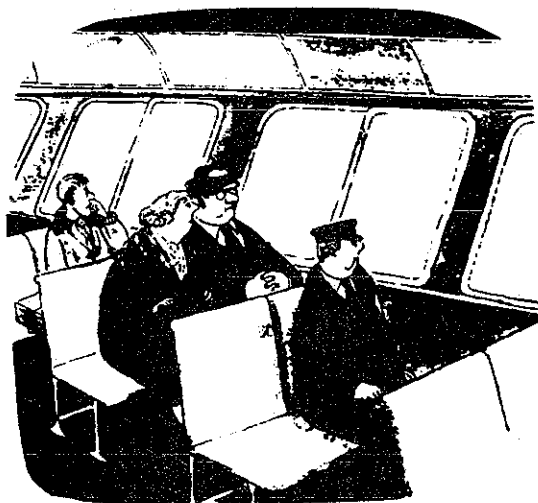
door C.B. TILANUS "

Hoe is het mogelijk dat een auto nog steeds een statussymbool is?

Wij deden eens een vergelijkend onderzoek naar softwarepakketten voor routeplanning. De uitkomst was niet gunstig voor een bepaald pakket, waarvan de commercieel vertegenwoordiger heel boos opbelde omdat hij vond dat zijn pakket niet eerlijk beoordeeld was. Niet alle mogelijkheden van het pakket waren tot hun recht gekomen. Onze test was een te simpele test geweest. Hij zei:



„Ich fahre 2.2“, bedoelden ze dat ze 220 kilometer per uur reden. Met de 'adviesnelheid' van 130 en de volte op de Autobahnen is dat ook grotendeels verleden tijd.



*"Now that we've given up the car,
I wonder if we still need Orkins."*

„In de file rijdt een Porsche ook niet sneller dan een eend."

In die uitspraak zit een kern van waarheid, niet alleen figuurlijk maar ook letterlijk. Toen in Nederland de snelheidslimiet op de autowegen ingevoerd werd, leek het echte harde rijden afgelopen te zijn. In Duitsland heb ik nog meegemaakt dat ze hun snelheid vermeldden in honderden kilometers per uur. Als ze zeiden:

Ik dacht dat, met het harde rijden, het ook afgelopen zou zijn met de sportwagens, bolides en andere buitenmodellen. Niets is minder waar, want de auto is nog steeds een statussymbool.

Hoe kunnen we ooit de mensen de trein in krijgen als ze voor hun status nog in een (dure) auto willen rijden? Ik ben in het algemeen geen voorstander van dwangmaatregelen - liever schakel ik het prijsmechanisme in -, maar het voorstel van C. le Pair (Nieuwsblad Transport, 12/9/1992) om vanaf 1998 te verbieden dat auto's meer dan 1 liter benzine op 20 km verbruiken lijkt me een goed idee.

Zou het dan afgelopen zijn met de auto als statussymbool? Of zouden de mensen dan in super-de-luxe turbo-naaimachines gaan rijden, volgestopt met elektronica en installaties? Ach, aan die zwarte kistjes met zilveren sprietjes kun je de status moeilijk aflezen.

De overheid subsidieert nu het openbaar vervoer, in de hoop de groei van het autoverkeer af te remmen. De overheid zou misschien beter een handje kunnen helpen door alternatieve statussymbolen te subsidiëren.

Verhuizen

Welke alternatieve statussymbolen komen in aanmerking? Een monument van een huis omringd door eeuwenoude bomen? Voldoet niet, want een statussymbool moet mobiel zijn en op een zakenreis getoond kunnen worden. Gouden hangers op de buik? Voldoet niet, want een buik biedt niet voldoende plaats. Kleding van Dior? Daar doen mannen niet aan.

Een heel ander punt is - maar dan is een huis geen statussymbool meer - subsidie op de overdrachtskosten van een huis. Dat zou de automobilitéit terugdringen. Waarom? Veranderen van koophuis (één verkoop en één koop) kost nu ongeveer 12 procent van de waarde van het huis (6 procent overdrachtsbelasting, 2 procent makelaarskosten, 2 procent notariskosten, 2 procent hypotheek- en bankkosten, etc.). Iemand die in een huis woont ter waarde van (vuistregel) vier maal zijn jaarsalaris, ziet bij verandering van koophuis een half jaarsalaris door de gootsteen gaan, en dat nog exclusief de verhuiskosten en de herinrichtingskosten. Iemand die ergens anders een andere baan krijgt zal zich dus wel twee keer bedenken voor hij gaat verhuizen. Zo lang mogelijk rijdt hij op en neer. Een subsidie (in plaats van een belasting) op de overdracht van zijn huis zou hem ertoe kunnen bewegen dicht bij zijn werk te gaan wonen en minder auto te gaan rijden.

In het verleden zijn velen met werk in de stad ver van hun werk in een dorp gaan wonen, voor de goedkoopste, omdat de woonkosten zoveel lager waren. Het dorpsleven zegt hun niets en van de natuur houden ze ook niet. In de toekomst zouden vele spijtoptanten weer dicht bij hun werk in de stad moeten gaan wonen, voor de goedkoopste, omdat de vervoerskosten zo hoog worden. Een subsidie op de overdrachtskosten van hun huis zou daar een handje bij helpen

Chauffeur

Terug naar de statussymbolen. Als alternatief voor een auto als statussymbool kom ik uit op een chauffeur als statussymbool. Een chauffeur is milieuvriendelijk (als hij geen chauffeur was zou hij ook eten). Een chauffeur kan zelfs nuttige bezigheden verrichten. Een zwager van mij, organisatieadviseur, rijdt 60.000 km per jaar. Dat is 15 werkweken à 40 uur of bijna vier maanden werk alleen aan autorijden. Als hij een werkstudent als chauffeur nam,

- a) Had hij een alternatief statussymbool;
- b) Kon hij die vier maanden werk aan zijn eigenlijke vak besteden;
- c) Kon hij een Golfje nemen (rijdt even hard en 1 op 20);
- d) Kon die student gedurende de tijd dat mijn zwager nu werkt, studeren, en dan zou die student meer studeren dan de gemiddelde student doet.

In de naoorlogse film 'La Belle Américaine' koopt een Parijse sloeber voor een prikje een prachtige Amerikaanse auto van een boze weduwe, die de opbrengst van die auto aan de maitresse van haar overleden man moet afdragen. Als de sloeber met deze droom van een wagen door de nauwe straatjes van de Rive Gauche rijdt, ziet een corpulent heer van de oude stempel dat aan, werpt zich in zijn eend en roept tegen zijn chauffeur: „Verschrikkelijk wat een proletenwagens hier tegenwoordig rondrijden! Naar het Elysée!”

Het zou mooi zijn als iedereen in een miniwagentje met chauffeur rondreed. Nog mooier zou zijn: met chauffeur de trein in (zie de bijgaande cartoon; bron: New Yorker).

**) Prof. dr. C.B. Tilanus is hoogleraar in de distributielogistiek aan de Technische Universiteit Eindhoven*