

**Bijlage HAVO**  
**2011**

tijdvak 2

**Nederlands**

Tekstboekje

### Wij weten het beter

(1) Nederlandse rechters zijn bevooroordeeld en niet in staat om rapporten, opgesteld door deskundigen, te lezen. Het internationale klimaatbureau van de Verenigde Naties is een politiek vooringenomen club die onwaarheden verspreidt. Ministers zijn prutsers, ook al hebben ze in verschillende kabinetten gezeten en zijn ze lid van de Raad van State. Dit zijn zomaar een paar kwalificaties die gezagsdragers zich de laatste tijd hebben moeten laten welgefallen.

(2) Willekeurig is dit rijtje niet. Hoe verschillend deze incidenten ook lijken, ze wijzen allemaal naar hetzelfde verschijnsel: het gezag verkeert in een diepe crisis. De Britse socioloog Frank Furedi noemde die gezagscrisis het grootste probleem van onze tijd. “Dat gezag ter discussie gesteld wordt, is van alle tijden”, zegt hij. “Onze cultuur is zelfs een product van verzet tegen de kerk en de staat.”

(3) Toch is er volgens hem iets wezenlijk veranderd. “Kritiek op autoriteiten was altijd gericht tegen willekeur en onzinnige tradities: de macht van de adel boven de burgers of van mannen boven vrouwen. Nu staat het gezag en zelfs intellectueel gezag, gebaseerd op verworven kennis, ter discussie. Dit brengt het risico met zich mee dat uiteindelijk nergens meer een besluit over kan worden genomen; dat is zorgelijk.”

(4) Aanwijzingen dat het besluitvormingsproces ook in Nederland stukt, zijn er in overvloed. Neem het dossier rekeningrijden, dat zich nu al verschillende kabinetten voortsleept. Geen enkele minister lijkt het gezag te hebben om het erdoor te krijgen in het

45 parlement. Als een voorstel al tot een besluit komt, wordt het door de samenleving niet gedragen. Het door het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport uitgevaardigde rookverbod bijvoorbeeld, wordt massaal overtreden. Het elektronisch patiëntendossier wordt gesaboteerd bij het leven. Het is zelfs zo dat overheden elkaars gezag betwisten. Veel gemeenten weigeren namelijk kabinetsbesluiten uit te voeren. De crisis voltrekt zich op alle niveaus van de samenleving.

(5) De autoriteit op het laagste niveau moet het niet minder ontgelden: de ambulancemedewerker wordt gemolesteerd bij het uitoefenen van zijn taak, de buschauffeur krijgt klappen als hij naar een vervoersbewijs vraagt en de huisarts hoort steeds meer patiënten op hoge toon een recept eisen.

(6) De vraag is wat al die verschijnselen met elkaar te maken hebben. “Ik denk dat er niet één verhaal over te vertellen valt, maar dat er verschillende ontwikkelingen samenkomen”, zegt Paul Schnabel, universiteitshoogleraar en directeur van het Sociaal en Cultureel Planbureau. “In de eerste plaats zijn sociale afstanden veel kleiner geworden. Vroeger kwam de dokter uit de hogere kringen en stond hij op grote afstand van het volk. Dat is niet meer zo. De gemiddelde Nederlander is tegenwoordig veel hoger opgeleid. Verder speelt het internet een grote rol. Een patiënt weet hierdoor veel meer dan dertig jaar geleden, soms zelfs meer dan de dokter. Ten slotte is in de opvoeding veel nadruk komen te liggen op eigenwaarde. Ik merk het aan mijn

studenten. Die zeggen na een college:  
90 'Ja, dat is úw mening. Ik zie dat zelf  
anders'."

**(7)** Schnabel plaatst de oorsprong van  
de huidige gezagscrisis bij de  
protesten van de studenten uit de jaren  
95 zestig. "Hun kritische houding is nu  
neergedaald tot de onderste lagen van  
de bevolking en sluit daar mooi aan bij  
een al bestaand wantrouwen tegen de  
hoge heren." De houding van de  
100 gezagsdragers zelf draagt daar aan bij.  
Politici scoren niet door gezag te  
claimen, maar door zich er juist tegen  
af te zetten. Pim Fortuyn<sup>1)</sup> had het  
nooit over problemen, maar altijd over  
105 'gigantische problemen' en over de  
'puinhopen' van Paars<sup>2)</sup>. Een dergelijke  
houding is nu gemeengoed. Politici zijn  
voortdurend woedend op elkaar en  
verbijsterd. Dit komt hun geloof-  
110 waardigheid niet ten goede. Sommigen  
proberen het gezagsetiket van zich af  
te schudden door te zeggen dat ze  
machteloos staan tegenover  
internationale spelregels of door  
115 bijvoorbeeld in het dossier rekening-  
rijden het gezag in de Tweede Kamer  
in te ruilen voor draagvlak bij de  
burgers. Daarmee lopen ze weg voor  
hun verantwoordelijkheid.

**(8)** In de plaats van de autoriteit kwam  
wat Furedi 'de valse autoriteit' noemt.  
Tijdens de topconferenties van de G8-  
120 landen<sup>3)</sup> trekken al jaren twee popster-  
ren, Bono en Bob Geldof, alle aan-  
dacht naar zich toe. Een beroemdheid  
staat buiten de macht, is daarom  
onverdacht en kan bijvoorbeeld rustig  
roepen dat morgen de schuld van de  
125 derde wereld snel verdwenen zal zijn,  
zoals Bono deed. Geen mens die hem  
daarop zal afrekenen.

**(9)** James Kennedy, hoogleraar  
geschiedenis van Nederland aan de  
Universiteit van Amsterdam, betoogt  
135 dat de Nederlandse gezagsdragers in  
die zogenaamd revolutionaire jaren  
zestig voor een groot deel juist zelf

afstand deden van hun gezag. Daar-  
mee liepen ze in de wereld vooruit als  
140 het ging om een antiautoritaire  
houding. Bovendien kwam op autoritair  
gedrag en het geheven vingertje een  
taboe te liggen. Burgers mochten niet  
meer gemaand worden, maar  
145 hoogstens geleid. "Ik moet u helaas  
bekeuren", zegt de agent in het  
televisieprogramma *Wegmisbruikers*  
tegen iemand die met 190 kilometer  
per uur over de snelweg raast. Er volgt  
150 geen enkele vermaning. De agent  
heeft afstand gedaan van alle gezag.  
Als hij er al aan te pas komt, zegt  
Kennedy, want veel controletaken  
worden allang niet meer door mensen  
155 uitgevoerd. "Snelheidscontroles laten  
we over aan flitspalen. Dat is mis-  
schien efficiënt, maar er gaat geen  
enkele morele zeggingskracht van uit  
en ruimte voor uitzonderingen is er ook  
160 niet meer." Geen wonder dat we geen  
gezag meer accepteren als dat zich  
letterlijk en figuurlijk terugtrekt uit het  
openbare leven.

**(10)** "Vanaf de jaren negentig is de  
165 macht nog verder gedelegeerd", zegt  
Furedi. "Burgers stellen hoge eisen  
aan bestuurders en tegelijkertijd  
koestert de samenleving diepe  
argwaan jegens de uitvoering van  
170 gezag. Dit wantrouwen leidt ertoe dat  
de overheid aarzelt of ze haar invloed  
zal doen gelden. De overheid is dan  
ook maar al te zeer bereid haar gezag  
uit te besteden aan onderzoekers en  
175 consultants. Dat leidt tot nog hogere  
verwachtingen bij de burger, die  
zelden worden waargemaakt." Elk  
risico moet worden ingedamd met de  
schijnzekerheid van onafhankelijk  
180 onderzoek. Zo ontketenen de  
autoriteiten een informatieoorlog, want  
tegenover elk onderzoek kun je een  
tegenonderzoek plaatsen. Bij gebrek  
aan een positief gezagsverhaal  
185 probeert de overheid het gezags-  
vraagstuk dan maar te omzeilen: meer

regels, meer techniek, meer toezicht.  
Door deze ontwikkelingen wordt  
volgens Furedi het gezag steeds  
190 verder uitgehoud.

**(11)** Furedi vreest dat dit proces maar  
een kant op kan gaan. Hij haalt daarbij  
politiek filosoof Hannah Ahrendt aan,  
die zei dat autoriteiten hun gezag  
195 alleen kunnen ontlennen aan vrijwillige  
erkenning van hun deskundigheid. Als  
die erkenning wegvalt, is er geen  
sprake meer van gezag; dan blijft voor  
de gezagsdrager alleen het middel van  
200 de dwang over. Hoe tegenstrijdig het  
dus ook klinkt, naarmate mensen het  
gezag meer ter discussie stellen,  
omdat ze vrij willen zijn, worden ze  
meer blootgesteld aan dwang en zullen  
205 ze onvrij zijn.

**(12)** Mede onder invloed van de  
toegenomen welvaart, de verande-  
ringen in genoten opleiding en opvoe-  
ding alsmede de opkomst van internet,  
210 zijn burgers in korte tijd veranderd van  
volgzame schapen in gehaaide  
experts. Veel tussenpersonen zijn uit  
de samenleving verdwenen, want: 'we  
kunnen het zelf wel'. De verzekerings-  
215 en reisagenten hebben al hun glans  
verloren nu we onszelf online van een  
verzekering of ticket kunnen voorzien.  
Bij patiënten met een chronische aan-  
doening is de informatietoename  
220 dankzij het internet goed merkbaar. Zij  
kunnen vaak op behoorlijk niveau  
meepraten met de specialist. Maar die  
patiënten zijn het probleem niet,  
zeggen artsen, de eisende patiënten  
225 daarentegen wel. Die zeggen  
onomwonden: "Ik heb deze  
aandoening en ik wil dat u een  
verwijzing schrijft voor die specialist."  
Het idee dat de leek op hetzelfde  
230 niveau staat als de arts omdat hij veel

informatie over zijn ziekte heeft  
gegoogeld, is volgens Furedi een  
jammerlijke misvatting. "We noemen  
onzelf een kennismaatschappij, maar  
235 in feite zijn we een informatie-  
maatschappij. Veel van onze kennis is  
tijdelijke kennis die heel veel diepte  
mist. Een huisarts heeft niet alleen een  
complete kennis van de geneeskunde,  
240 hij heeft ook nog eens duizenden  
patiënten gezien en gesproken."

**(13)** "Als er al een uitweg is uit de  
gezagscrisis, dan zit die in ieder geval  
niet in het dichten van de kloof tussen  
245 burgers en politiek", zegt Furedi. De  
afstand tussen burgers en gezags-  
dragers – leraren, artsen, bestuurders  
– moet volgens hem juist groter  
worden. Autoriteiten dienen weer  
250 verantwoordelijkheid te nemen voor  
genomen beslissingen, in plaats van te  
luisteren naar de burger. Die burger wil  
een autoriteit met eigen ideeën, die  
zich niet verschuilt achter opinie-  
255 onderzoeken en deskundigen. Burgers  
moeten op hun beurt verantwoordelijk-  
heid voor hun eigen leven nemen en  
niet verwachten dat de overheid voor  
alles garant staat.

**(14)** Kennedy ziet al een omslag  
ontstaan in onze houding tegenover  
gezag. "Er is duidelijk behoefte aan  
meer gezag, aan meer blauw op straat,  
aan leiders die zeggen waar het op  
265 staat en aan scholen met strikte  
regels." Kennedy's constatering  
verklaart bijvoorbeeld de trend in Zuid-  
Nederland om kinderen naar strenge  
Belgische scholen te sturen. De vraag  
270 naar gezag is kennelijk groter dan ooit.  
We weten alleen nog niet goed hoe dat  
gezag vormgegeven moet worden op  
een manier die niet alleen fatsoenlijk,  
maar ook van deze tijd is.

*naar: Bart van Oosterhout  
uit: Intermediair, 18 februari 2010*

- noot 1 Pim Fortuyn was lijsttrekker van eerst Leefbaar Nederland en daarna zijn eigen Lijst Pim Fortuyn (LPF) in de aanloop naar de Tweede Kamerverkiezingen van 2002. Hij werd in mei 2002 vermoord.
- noot 2 Paars: een kabinet dat is samengesteld uit liberale partijen, bijvoorbeeld VVD (blauw) en sociaaldemocratische partijen, bijvoorbeeld PvdA (rood). Paars is namelijk de mengkleur van blauw en rood.
- noot 3 G8-landen: acht vooraanstaande industriële landen, die jaarlijks een bijeenkomst houden waar met name economische en politieke zaken besproken worden.

## Tekst 2

---

### De groene autorace

**(1)** De elektrische auto is een zeehondje. Het is onmogelijk om er niet verliefd op te worden. Dat gebeurt dan ook massaal. Overheden in diverse landen dragen hun ambitie uit om op het gebied van elektrische auto's een voortrekkersrol in Europa te vervullen. Het ministerie van Economische Zaken heeft de afgelopen zomer 65 miljoen euro uitgetrokken om van Nederland 'de internationale proeftuin voor elektrisch rijden' te maken. Amsterdam en Den Bosch wedijveren over welke stad binnenkort de meeste elektrische auto's heeft. Spanje wil er in 2014 één miljoen op de weg hebben, Nederland gaat voor één miljoen elektrische auto's in 2020, heel Groot-Brittannië zal binnen twintig jaar elektrisch rijden.

**(2)** De opwinding over de auto van morgen gaat verder dan bij andere nieuwe apparaten gebruikelijk is. Tot op zekere hoogte is dat rotsvaste geloof in de elektrische auto begrijpelijk. Het zou immers zo kunnen zijn dat de mens via CO<sub>2</sub>-uitstoot het klimaat opwarmt en dan is het verstandig om te zoeken naar vervoermiddelen die zo min mogelijk van dat zogeheten broeikasgas

produceren. Bovendien is het zeker waar dat binnen enkele decennia de aardolie schaars dan wel op is en dat we dus vóór dat moment aanbreekt een alternatief moeten hebben voor de verbrandingsmotor die ruim een eeuw geleden door de heren Otto en Diesel bedacht is en die de wielen van de auto van nu doet draaien. Ook is het onmiskenbaar zo dat de elektrische auto een zekere aantrekkelijkheid bezit. Wie er wel eens in heeft gereden, weet dat het geen pijn doet om afscheid te nemen van het oude vertrouwde vroem, vroem. Een elektrische auto rijdt sportiever dan de sportiefste sportwagen. Je moet zelfs uitkijken dat je niet uit de bocht vliegt, zo hard trekt hij op.

**(3)** Tot zover de voordelen. Want o, o, wat heeft de elektrische auto veel nadelen en o, o, wat is het daarom onbegrijpelijk dat de hele wereld er als een kip zonder kop achteraan hobbelt. Om te beginnen is hij duur in de aanschaf. Rijden op elektriciteit mag dan aanzienlijk goedkoper zijn dan rijden op benzine of diesel, de onderhoudskosten mogen lager zijn, omdat de elektromotor geen bewegende onderdelen kent, toch zal

de aanschaf altijd 10.000 tot 20.000 euro hoger zijn dan die van een vergelijkbare niet-elektrische auto. Zelfs dat is een optimistische voorstelling van zaken. De eerste elektrische auto's die nu op de markt zijn, kosten vaak meer dan 100.000 euro (de Lotus Elise en de Tesla). In Gelderland zit een bedrijfje dat een Volkswagen Golf ombouwt tot elektrische auto voor ruim 70.000 euro. Ter vergelijking: de goedkoopste niet-elektrische Golf kost 17.000 euro.

**(4)** Natuurlijk zal de consument die straks een elektrische auto koopt, niet veel extra hoeven te betalen. De prijs van een auto is, net als de prijs van elektriciteit, politiek bepaald en de huidige politici zijn even gecharmeerd van de elektrische auto als van de windmolen. Er zullen dus straks minstens zoveel subsidies en vormen van belastingaftrek naar de elektrische auto vloeien als nu al naar groene stroom. Al die geldelijke knipoogjes moeten echter wel worden betaald door de belastingbetaler. De koper van een elektrische auto zal daarvan straks weinig bij de aanschaf merken, maar des te meer als bij hem de jaarlijkse belastingaanslag op de deurmat valt.

**(5)** Het is niet mogelijk om door massaproductie de werkelijke kostprijs van een elektrische auto terug te brengen tot die van een niet-elektrische auto. Er zit immers voor een paar honderd kilo aan de meest geavanceerde batterijen in. Die zullen – zo zeggen zelfs de meest optimistische deskundigen – 10.000 euro duurder blijven dan de kleine accu die nu in een niet-elektrische auto zit. Pessimistische deskundigen komen uit op 20.000 euro.

**(6)** Voor de samenleving komen daar ook nog eens omvangrijke verborgen kosten bovenop. Als Nederland massaal aan de elektrische auto gaat, zullen er twee- tot driemaal zoveel

elektriciteitscentrales moeten verrijzen als er nu zijn. De huidige capaciteit zal tekortschieten. Het elektriciteitsnet zal hoe dan ook moeten worden versterkt. Dat kost al gauw een paar miljard euro.

**(7)** Verder zullen de uitgaven op het gebied van infrastructuur voor de gemeenschap zeer ingrijpend zijn. Slechts een klein deel van de Nederlandse bevolking bezit een garage waarin de auto 's nachts kan worden opgeladen. Er zullen dus ten behoeve van al die mensen die driehoog achter wonen, massaal oplaadpalen – vermoedelijk gekoppeld aan parkeervergunningen – langs de straten moeten worden geplaatst. Ook zullen de steden overhoop moeten worden gehaald en opengebrouwen voor de aanleg van nieuwe elektriciteitsleidingen. Er zullen bovendien tal van oplaadstations moeten worden gebouwd waar het mogelijk is de auto met een superdikke kabel in een half uur tijd op te laden, in plaats van in zes tot acht uur via het normale stopcontact. Ook dat zal allemaal miljarden kosten.

**(8)** Mede door al die ontplooidde activiteiten zullen de milieu- en CO<sub>2</sub>-voordelen van de elektrische auto deels teniet worden gedaan. Natuurlijk, de doelmatigheid van een elektromotor is hoger dan die van een verbrandingsmotor – er wordt minder energie verspild in de vorm van warmteverlies – en natuurlijk, de elektrische auto stoot nul komma nul CO<sub>2</sub> uit en veroorzaakt dus geen luchtvervuiling, maar de elektriciteit zal wel moeten worden opgewekt in centrales. Bij dat proces komt zowel veel vervuiling als CO<sub>2</sub> vrij.

**(9)** Vermoedelijk zullen niet alle nieuw te bouwen elektriciteitscentrales gebruikmaken van kernenergie voor het opwekken van elektriciteit. Windmolenparken kunnen de benodigde

elektriciteit ook niet leveren, al heeft de elektrische auto wel het voordeel dat hij windmolens een beetje minder onaantrekkelijk maakt: de wind die 's nachts waait, kan dan eindelijk worden benut<sup>1)</sup>. Er zullen dus kolen-centrales bij moeten komen. Daardoor zullen de voordelen van de elektrische auto veel minder groen blijken te zijn dan ze nu lijken.

**(10)** Onze afhankelijkheid van anti-westers gezinde landen (het Midden-Oosten met zijn aardolie, Rusland en Iran met hun aardgas) zal door de elektrische auto ook bepaald niet verdwijnen. De schaarse grondstof lithium, die nodig is voor de fabricage van oplaadbare batterijen voor elektrische auto's, komt vooral uit Bolivia, een land dat niet bepaald openstaat voor buitenlandse investeringen.

**(11)** De elektrische auto zal ook in psychologisch opzicht een andere auto zijn. Het is de vraag of al zijn bewonderaars dat beseffen. De vrijheid om te gaan en te staan waar je wilt, een eigenschap die de auto van nu zo aantrekkelijk maakt, zal minder zijn. Er komen vermoedelijk slimme elektriciteitsmeters in onze woning die met het openbare elektriciteitsnet zullen communiceren wat het beste tijdstip is om de auto op te laden. Hiermee wordt voorkomen dat straks iedereen die van zijn werk thuiskomt, om zes uur 's avonds zijn auto gaat opladen: dan knalt gegarandeerd in het hele land het stroomnet eruit.

**(12)** Als om één uur 's nachts je moeder belt dat ze het zo benauwd heeft en vraagt of je haar even naar het ziekenhuis kunt rijden, is er een gereede kans dat de auto niet

beschikbaar is, omdat hij dan net wordt opgeladen. Natuurlijk krijgen de meeste moeders niet elke nacht een hartaanval. Waar het om gaat, is dat het aureool van betrouwbaarheid dat de auto van nu heeft, straks minder zal zijn bij de elektrische auto. Die beperking zal zich ook doen gelden op een ander terrein. Er is straks geen sprake meer van een huisje op wielen, want de kans dat je met het hele gezin met je elektrische auto naar Zuid-Frankrijk op vakantie kunt, is miniem, gegeven het beperkte rijbereik: meer dan 200 kilometer – en dat is al optimistisch – zit er niet in. Door dit gegeven zal de elektrische auto hoogstwaarschijnlijk zelfs het tweedeautobezit sterk verhogen. Veel gezinnen zullen een kleine elektrische auto aanschaffen om door de week op en neer naar het werk te gaan en een mooi groot fossiel houden voor de weekeindjes, de wintersport en de zomervakantie.

**(13)** Met andere woorden: het wordt tijd om de zwaar overspannen verwachtingen ten aanzien van de elektrische auto te temperen. Het is een feit dat we opvolgers nodig hebben voor de benzine- en dieselauto's, maar er zijn meer alternatieven het bestuderen waard dan alleen de elektrische auto. Deze auto is een interessante optie, maar het is nog veel te vroeg om nu al beleidsmatig vast te leggen dat hij de groene auto van morgen en zelfs die van overmorgen is. Daarom zou het verstandig zijn als overheden nog even goed nadenken, voor ze met enorme investeringen en fiscale maatregelen gaan strooien. De groene autorace is nog lang niet gereden.

*naar: Simon Rozendaal  
uit: Elsevier, 31 oktober 2009*

noot 1 Elektriciteit uit windenergie wordt niet opgeslagen, maar meteen verbruikt door de consument. 's Nachts gaat de wind op grondniveau vaak liggen, maar op grote hoogte kan het juist extra hard gaan waaien. Op dat moment – als er relatief weinig vraag is – zou windenergie kunnen worden ingezet voor het opladen van de accu's van elektrische auto's.

*De teksten die voor dit examen gebruikt zijn, zijn bewerkt om ze geschikt te maken voor het examen. Dit is gebeurd met respect voor de opvattingen van de auteur(s). Wie kennis wil nemen van de oorspronkelijke tekst(en), raadplege de vermelde bronnen.*

*Het College voor Examens is verantwoordelijk voor vorm en inhoud van dit examen.*