

HITCHHIKING =(Ad-Hoc-Carpooling)= IN THE NETHERLANDS

door Frank Verhart

NL	Liften (ad-hoc-carpooling) in Nederland
UK	Hitchhiking (ad-hoc-carpooling) in the Netherlands
D	Trampen (ad-hoc-carpooling) in die Niederlande
F	Autostop (ad-hoc-carpooling) aux Pays Bas / en Holande
PL	Autostop (ad-hoc-carpooling) w Holandia

Definitie

1. gratis meerijden met een auto (Wolters' Koenen Woordenboek Nederlands, 1987);
2. een vorm van reizen waarbij de reiziger gebruik maakt van de goedaardigheid van voornamelijk autochauffeurs, door te proberen hen over te halen hem of haar voor korte of langere tijd mee te nemen (' een lift te geven') (Wikipedia, 2005).

Het is nog niet zo eenvoudig om de term liften precies te definiëren. In het algemeen gaat het er bij liften om zich te verplaatsen van een locatie naar een andere locatie met behulp van het vervoermiddel van een onbekende verkeersdeelnemer. In Nederland gebeurt de verplaatsing, het reizen, vrijwel zonder uitzondering met gemotoriseerde verkeersdeelnemers. Een belangrijk aspect bij het liften is dat de rit wordt verkregen tijdens de deelname aan het verkeer. De liftende reiziger verplaatst zich te voet, of met enig vervoermiddel, tot het moment waarop hij of zij besluit kenbaar te maken op zoek te zijn naar een mogelijkheid om mee te rijden met een gemotoriseerde verkeersdeelnemer. Het meerijden met onbekenden na een vergadering, een feest of een andere bijeenkomst kan worden gezien als een vorm van liften. Het meest essentiële verschil met het verkrijgen van een mogelijkheid om mee te rijden op de openbare weg is dat de "lift" niet werd verkregen door deelname aan het wegverkeer, maar binnen de sociale omgeving waarin de meerrijder zich bevond. In dit verband kan ook het meerijden met onbekenden na bemiddeling door een liftcentrale (waaronder webpagina's met interactieve "rideboards") worden beschouwd

als een vorm van liften, waarbij de rit echter wordt verkregen voor aangevangen wordt met de verkeersdeelname. Wanneer meegereden kan worden met een bekende, dan kan dit (alleen) als liften worden beschouwd wanneer de ontmoeting tot stand kwam op het moment dat de liftende reiziger bezig was met het verwerven van een lift. Anders kan beter worden gesproken van meerijden.

Vrij reizen

In Nederland is het liften evenals in de meeste Europese landen een vorm van reizen waar door de liftgevende ofwel liftverlenende chauffeur geen vergoeding uitgedrukt in geld voor wordt gevraagd. Redenen dat lifters niet wordt gevraagd om bij te dragen in de kosten van het vervoer zijn onder andere dat:

- de chauffeur de reis maakt los van de vraag of de lifter mee zal rijden;
- een financiële vergoeding voor de chauffeur geen belangrijke motivatie is om de lift aan te bieden of het verzoek om een lift te belonen;
- de chauffeur een goed hart heeft en/of belangstelling heeft voor zijn bijrijder(s);
- de chauffeur er zich ervan bewust is dat het liften aanmerkelijk meer tijd kan kosten dan het reizen per Openbaar Vervoer of per eigen vervoermiddel (bijvoorbeeld omdat de chauffeur zelf ook gelift heeft);
- liftende reizigers veelal een beperkt budget hebben;
- liftende reizigers voor een betaalde reis een betrouwbaar alternatief hebben (Openbaar Vervoer) en/of weten dat een volgende chauffeur bereid is de lifter zonder vergoeding mee te laten rijden.

Wanneer een chauffeur slechts op voorwaarde van betaling bereid is een lifter mee te laten rijden, dan dient hij of zij dat voor aanvang van de rit bekend te maken.

Beweegredenen

Uitdagend. Snel. Goedkoop (gratis). Leerzaam. Interessant. Spannend. Makkelijk. Rustgevend. Alternatief. Milieubewust. Grensverleggend. Grenzeloos. Sociaal. Praktisch. Rebels. Karaktervormend. Gezonder. Beeldverruimend. Op niveau.

Uitdagend. Liftend reizen kan een uitdaging zijn, omdat veel mensen van mening zijn dat er iets “mis” is met deze vorm van reizen. Echter, wie de regels van het spel kent kan in ieder geval voor zichzelf absoluut het tegendeel bewijzen.

Snel. Liftend reizen is de snelste vorm van vervoer na het vliegtuig, de trein en de auto. Afhankelijk van de route, de ervaring van de lifter en de mate van oponthoud door filevorming is liften een snellere vorm van reizen dan het Openbaar Vervoer. Op afstanden van enige honderden kilometers of meer kan een ervaren lifter zelfs sneller reizen dan een automobilist, omdat de lifter in tegenstelling tot de automobilist onderweg niet hoeft te pauzeren.

Goedkoop (gratis). Liften is de goedkoopste vorm van reizen. Het is kosteloos, en leidt niet eens tot het verslijten van schoenzolen.

Leerzaam. Lifters en chauffeurs kunnen leren van ieders unieke levenservaring en van ieders opvattingen en ideeën. Zowel voor de liftgever als voor de liftende reiziger geldt dat de gedeelde rit nieuwe kennis en inzichten kan opleveren.

Spannend. Liften mag niet van ouders, of er wordt negatief over gedaan door vrienden of collega's. Maar we doen het lekker toch! Iedere reis wordt uniek, omdat steeds met andere liftgevers wordt meegereden. Ook zijn de punten waar bij langere reizen onderweg van chauffeur wordt gewisseld (“verder liften”) vaak verschillend. Je weet nooit hoe laat je precies aankomt, hoe lang je zal wachten, of zal vragen, en of er veel tijd verstrijkt voor het verkrijgen van een lift.

Makkelijk. Er is een bushalte, maar voorlopig geen bus. Er is verkeer, en dat kan makkelijk stoppen op de bushalte. Al het verkeer rijdt naar of door de grote stad waar jij heen wil. Da's makkelijk!

Rustgevend. De onbekende omgeving (auto) en/of de chauffeur en zijn of haar eventuele bijrijders geven een specifiek gevoel aan de liftende reiziger. Liften is vaak een prima alternatief voor die doodsaaie reis in die bomvolle spitsstrein. Door een “kijkje” in de auto – veelal de mobiele woonkamer van de chauffeur – ben je als het ware op bezoek bij een nog onbekende medeburger.

Alternatief. Rebels. Liften wordt in de regel niet beschouwd als een reguliere vorm van vervoer (hoewel specifieke liftersplaatsen bestaan in zeven grote steden). Dit alternatieve karakter van deze vorm van reizen spreekt subgroepen aan die (bijvoorbeeld) het Openbaar Vervoer te massaal en de eigen auto te onpersoonlijk, te individualistisch en/of te duur vinden.

Milieubewust. Een lifter veroorzaakt door zijn manier van reizen geen milieuvervuiling, terwijl autorijden in principe een slechte zaak is voor natuur en milieu. Anderzijds ziet de lifter niet af van reizen, terwijl deze activiteit een belangrijke oorzaak is van het tegenwoordige natuur- en milieubederf. Door liften wordt het aantal inzittenden in een auto hoger. Een autobezitter voorkomt de aanwezigheid van een extra auto op de weg door in bepaalde situaties te liften.

Grensverleggend. Karaktervormend. Door het liften bij bepaalde situaties (bijvoorbeeld bij het reizen naar ouders of bepaalde vrienden) als een gewoonte te gaan gebruiken komt de lifter veelvuldig in intensief verbaal contact met chauffeurs. Mede hierdoor kan de lifter zijn of haar persoonlijke ontwikkeling verder invullen. De lifter, maar ook de chauffeur, kunnen hun intuïtie leren ontwikkelen.

Grenzeloos. De lifter kan gaan en staan waar hij wil, zolang hij of zij in staat is het verzoek om mee te rijden over te brengen. Dat betekent dat veel Nederlanders “op de duim” tenminste tot het zuiden van Frankrijk, het oosten van Duitsland en Oostenrijk en het noorden van Groot Brittanië kunnen reizen. Liftend reizen in gebieden waarvan de lifter de taal niet machtig is, en waarvan de lifter de gewoontes niet kent, vormt dan een nieuwe uitdaging.

Sociaal. Het meenemen van lifters biedt chauffeurs die gewoonlijk weinig in contact zijn met anderen, of die graag een praatje maken, de mogelijkheid het dagelijkse ritme op de weg af te wisselen. Liften verbetert de verstandhouding tussen voetgangers en automobilisten

Praktisch. De lifter hoeft niet altijd op zoek te gaan naar een bushalte of treinstation om aan zijn of haar reis te beginnen. De lifter hoeft niet te wachten op een bus of trein, hoewel deze een alternatief kunnen vormen in situaties waarin het niet lukt om liftend aan de reis te beginnen. De liftende reiziger heeft geen parkeerprobleem. Een autobezitter kan zich reis- en parkeerkosten en bezoeken aan de garage besparen door in bepaalde situaties liftend te reizen.

Gezonder. Liftend reizen is in principe gezonder dan alle reizen per eigen motorvoertuig maken. Een lifter zal van tijd tot tijd zekere afstanden te voet moeten afleggen om een geschikt startpunt te bereiken of om vanaf het eindpunt de eindbestemming te voet te bereiken. Liftend reizen is bijzonder goed te combineren met de liefhebberij wandelen. Op plaatsen of tijdstippen met langere wachttijden is de hoeveelheid verkeer vaak niet al te groot. De lifter komt meer puur in aanraking met de elementen lucht, neerslag, wind, warmte, zon, maan, sterren, landschap, de plaatselijke bevolking, de plaatselijke gebruiken en met planten en dieren.

Beeldverruimend. De liftende reiziger wordt op weg geholpen door mensen van alle rangen en standen. Het liften biedt daardoor een bijzondere mogelijkheid om op een laagdrempelige en persoonlijke manier in contact te komen met personen die gewoonlijk buiten beeld blijven. Transportmedewerkers. Vakantiegangers. Bankemployeés. Muziek liefhebbers. Accountants. Productiemedewerkers. Nieuwe Nederlanders. Taxichauffeurs. Gepensioneerden. Zzp-ers. Bedrijfsleiders. Sportfanaten. Hollanders. Agrariërs. Studenten. Polen.

Op niveau. Bij het reizen per auto heeft de chauffeur in de regel de “zwaarste” taak. Autorijden kan een vermoeiende bezigheid zijn. De lifter heeft – ervan uitgaande dat een lift wordt verkregen – een steeds wisselende “privéchauffeur”. Prinsheerlijk. De lifter kan zich daarom tot op zekere hoogte met andere zaken bezighouden tijdens de reis, en bespaart zich in ieder geval de energie die het kost om zelf een motorvoertuig te besturen (of het eindeloze gejengel van kinderen in de trein). De

geoeffende lifter kan er bij het vragen om een lift afhankelijk van tijd en plaats veelal voor “kiezen” alleen mee te rijden met chauffeurs met tenminste een middenklasse-auto.

Liftgebaren

Liftgebaren naar rijdend verkeer

In bepaalde situaties heeft het de voorkeur om de wens mee te rijden slechts kenbaar te maken aan rijdend verkeer. Dit is mede afhankelijk van de ervaring van de lifter. Liften met behulp van liftgebaren is laagdrempeliger. Soms is het de enige manier om de wens te kunnen uiten, omdat ieder motorvoertuig in de omgeving van de liftende reiziger in beweging is. Een belangrijk nadeel van het liften met gebaren ten opzichte van het vragen om een lift is dat de automobilist minder direct benaderd wordt. Het contact duurt korter, en er bestaat een (meestal kleine) kans op een ongeval bij het tot stilstand brengen van de auto. Een chauffeur die in de gelegenheid is de lifter mee te laten rijden is daardoor minder snel genegen dit ook daadwerkelijk te doen.

- opgestoken duim (West-Europa)
De opgestoken duim is een in West-Europa klassiek signaal van een voetganger om de wens met de aankomende automobilist mee te rijden kenbaar te maken. Vrijwel alle gemotoriseerde verkeersdeelnemers zijn bekend met dit gebaar. De duim dient schuin of recht omhoog te wijzen.
Het doel is de wens kenbaar te maken. In Nederland verwachten chauffeurs niet altijd (op deze manier) een verzoek te krijgen om mee te rijden. Het is daarom zaak bij het uitstrekken van de arm de aandacht te trekken van de nietsvermoedende passerende automobilist. Hierbij zijn onder andere lichaamshouding, uitstraling, positiekeuze op de gekozen liftplek en timing bij het uiten van het gebaar van belang. Op een rustige weg krijgt iedere naderende automobilist persoonlijk aandacht. Idealiter wordt de duim ongeveer vijf seconden voor het passeren van de automobilist uitgestoken. Alleen bij zeer rustig verkeer in een open landschap kan dit nog langer zijn.
De geoefende lifter hoeft dit gebaar alleen te gebruiken om een lift te krijgen naar een goede plek om door vragen een volgende, zo mogelijk lange, rit te verkrijgen.
- zwaaien met platte hand (o.a. Polen en de voormalige Sovjetunie)
In een aantal landen in Midden- en Oost-Europa is het meer gebruikelijk dat een voetganger verzoekt om mee te rijden door te zwaaien met een uitgestrekte, platte hand.
- met een liftbord (opgestoken duim en in de andere hand het bord, opgestoken bord, groot bord vastgehouden met twee borden)

Het gebruik van een liftbord is met name aan te bevelen op plekken waar het verkeer op een zekere afstand op de route van de liftende reiziger in diverse richtingen rijdt, als een langere lift wordt gezocht op een weg waar vrij veel lokaal verkeer rijdt, en soms ook als de lifter geen van de in Nederland gebruikelijke talen (Nederlands, Engels) beheerst. Het is verstandig de naam van een stad op het bord te schrijven waar relatief veel passerende chauffeurs langskomen. Soms komen ook andere teksten of symbolen van pas, bijvoorbeeld een landcode of een vlag (rood-wit-blauw) bij een internationale reis of “5 km” voor een korte rit (naar de andere kant van een dorp). Andere codes en teksten, zoals “kopspijkers”, “bob”, “neem mij mee”, “transit” of een evangelische vis zijn vaak minder effectief.

Onder lifters bestaat een langdurige discussie over de functionaliteit van liften met een bord. Hoewel een chauffeur die naar of langs plaats X rijdt kan worden aangemoedigd om te stoppen voor een lifter die naar stad X wil, is het in een aantal situaties de vraag of de reis op deze manier vlotter wordt afgelegd.

De geoefende lifter hoeft dit gebaar soms alleen te gebruiken om een lift te krijgen naar een tankstation langs de snelweg waar door vragen een volgende, zo mogelijk lange, rit kan worden verkregen.

Wanneer het verkeer niet al te talrijk is, en niet met een al te hoge snelheid passeert, kan de automobilist vaak reageren op het verzoek van de lifter om mee te rijden (zie hieronder). Wanneer een automobilist een gebaar maakt betekent dat veelal dat de lifter om uiteenlopende redenen niet mee kan rijden. Afhankelijk van de reactie van de automobilist kan de lifter hier op zijn of haar beurt weer reageren, bijvoorbeeld zwaaien of het met gespreide handen opsteken van de armen. Het gebruik van negatieve gebaren, zoals het opsteken van een gebalde vuist, is in het algemeen af te raden.

Gebaren van automobilisten

Veelal zijn automobilisten in de gelegenheid op een bepaalde manier te reageren op het met een gebaar geuite verzoek om mee te rijden. Hierna komen enkele van de meer gebruikelijke signalen aan de orde. Bij langzaam rijdend verkeer komt het overigens ook wel voor dat chauffeurs vanuit de auto spreken in de richting van de lifter.

- duim omlaag, wijsvinger omlaag, handen opzij
De auto is vol, de chauffeur laat uit principe geen onbekenden meerijden of er is een andere reden waarom het verzoek niet kan worden gehonoreerd.
- cirkelbeweging met wijsvinger
De automobilist rijdt niet ver en blijft binnen het dorp of binnen de stad.
- wijzen naar links of rechts
De chauffeur zal zeer spoedig links- of rechtsaf slaan. Het heeft daarom volgens hem geen zin om de lifter mee te nemen.
- maat aangeven met wijsvinger en duim
De chauffeur rijdt slechts een kort stuk over de doorgaande route. Het heeft daarom volgens hem geen zin om de lifter mee te nemen.
- recht vooruit wijzen
De chauffeur wijst de lifter erop dat een reeds gepasseerde chauffeur zojuist gestopt is en verderop staat te wachten op de lifter.
- duim omhoog, zwaaien
De chauffeur moedigt de lifter aan met een vriendelijk gebaar.
- wijsvinger naar voorhoofd
De chauffeur wijst liften (op deze plek) af.
- middelvinger, toeteren, wegscheuren, pretenderen te stoppen
De chauffeur is gefrustreerd en/of kan zich niet inleven in de liftende reiziger.
- richtingaanwijzer aan in de richting van de lifter
De chauffeur heeft besloten te stoppen om de lifter aan te bieden mee te rijden.

Met name wanneer een chauffeur met een hogere snelheid passeert kan het voorkomen dat hij of zij het voertuig pas een eind achter de lifter tot stilstand weet te brengen. Lifters kijken echter niet voortdurend achterom, om te zien of een chauffeur verderop is gestopt. Lifters hebben bovendien geen achteruitkijkspiegel! De chauffeurs claxoneren dan veelal om de aandacht van de lifter te trekken, of rijden weer achteruit.

Vragen om mee te rijden

Liftgebaren naar stilstand verkeer

In bepaalde situaties heeft het de voorkeur om de wens mee te rijden slechts kenbaar te maken bij stilstand verkeer. Dit is mede afhankelijk van de ervaring van de lifter. Het op deze manier verkrijgen van een lift vraagt om voldoende zelfvertrouwen en enige vaardigheden om het verzoek snel, enthousiast en overtuigend over te brengen. Een belangrijk voordeel van het liften met gebaren ten opzichte van het vragen om een lift is dat de automobilist zeer direct benaderd wordt. Een chauffeur die in de gelegenheid is de lifter mee te laten rijden is daardoor veelal meer gemotiveerd dit ook daadwerkelijk te doen. Daarnaast kan de lifter zelf kiezen aan wie hij zijn vraag stelt. De lifter kan bijvoorbeeld besluiten alleen chauffeurs aan te spreken met een bepaald uiterlijk of met bepaalde typen (luxueuze) voertuigen. Het is meestal, maar niet altijd, veel effectiever slechts een deel van de automobilisten bij verkeerslichten of op een tankstation aan te spreken, dan alle passerende chauffeur middels een gebaar om een lift te vragen. Op veel plaatsen is zoveel verkeer dat niet iedere chauffeur benaderd kan worden.

- het benaderen van een auto in een stilstaande rij auto's of bij verkeerslichten (bij voorkeur aan de zijde van de chauffeur)
Op veel plaatsen verwacht een chauffeur en/of eventuele bijrijders niet direct aangesproken te worden. Dit is op een parkeerterrein bij een tankstation langs de snelweg of bij verkeerslichten op bepaalde verkeerspleinen minder het geval dan bij verkeerslichten aan het einde van een oprit. In zijn algemeenheid is het in Nederland niet erg gebruikelijk dat op deze plaatsen contact wordt gezocht met de automobilist. Van een chauffeur die om één of andere reden moet wachten op het moment waarop hij of zij weg kan rijden kan met de juiste techniek eenvoudig de aandacht worden getrokken. Sta klaar op een plek waar auto's tot stilstand komen (stoplicht) en wel aan de zijde van de chauffeur. Dit kan alleen wanneer er aan die zijde geen rijstrook is voor verkeer in andere richtingen, bijvoorbeeld een strook gras, de rand van een plantsoen of een kleine verkeersheuvel. Benader de chauffeur van de voorzijde van de auto, zodat deze de lifter tijdig ziet. Kijk de chauffeur aan en loop vol vertrouwen naar het portier. Blijf de chauffeur aankijken. Mogelijk is dat voldoende om hem of haar het raam open te laten draaien.
- vraag of je iets mag vragen

Mocht de chauffeur slechts terugkijken, spreek hem of haar dan alvast aan met de vraag “mag ik u wat vragen?”. Deze vraag biedt uitsluitel. Ofwel de chauffeur besluit zijn of haar raam open te draaien, of de chauffeur weigert dat te doen. In dat geval bestaat geen mogelijkheid om het verzoek mee te rijden te uiten.

- het gebaar “verzoek om een vraag te stellen” met de rechter wijsvinger

Mocht de chauffeur slechts terugkijken, dan kun je ook het gebaar “verzoek om een vraag te stellen” met de rechter wijsvinger maken. Je wijst dan, zonder te prikken, in de richting van de hoek van de ruit van het portier. Dit gebaar wordt veelal beantwoordt met het open draaien van het raam.

Als de chauffeur door middel van zijn gebaren of reactie te kennen geeft niet in contact te willen treden met de lifter, dan vervalt de mogelijkheid de vraag te stellen. Het is verstandig een andere chauffeur te vragen. Er zijn vaak meer dan voldoende mogelijkheden. Blijf altijd hoffelijk.

Vragen om mee te rijden aan chauffeurs die zich niet in hun voertuig bevinden (niet mogelijk bij rijdend verkeer)

- op een tankstation
- op een parkeerterrein, een transferium of een winkelcentrum

Het vragen om een lift is heel eenvoudig. Uiteraard is het mogelijk een leuk verhaaltje te houden, maar in de praktijk blijkt het niet nodig te zijn om zoveel moeite te doen. Het belangrijkste is dat de lifter dezelfde taal spreekt als de chauffeur. In de regel kan worden volstaan met de volgende conversatie. Goedemiddag, ik ben op weg naar (y). Rijdt u (wellicht) richting (x) of naar (y)? (Ja). Zou ik met u mee kunnen rijden? (Ja). Hierbij kan (x) een plaats zijn die op of bij de route naar (y) ligt. Het is steeds verstandig je in te leven in de chauffeur.

Kentekens en opschriften: signalen over de bestemming van de automobilist

Uit een Nederlands kenteken blijkt niet waar een auto vandaan komt. Soms staat met grote letters een plaatsnaam vermeld op auto's van zakelijk verkeer, klusbedrijven en transportauto's. Bij vrij veel auto's staat op de zwarte omranding van de kentekenplaat de naam en de

vestigingsplaats van de autodealer vermeldt. Dit is vaker aan de achterzijde dan aan de voorzijde van de auto het geval. Deze naam kan bij stilstaande auto's vaak worden gelezen door onopvallend langs te lopen. Deze techniek is vooral bij het vragen om een lift op tankstations langs snelwegen bruikbaar. Bij onder meer Duitse, Franse en Poolse chauffeurs is de herkomst van de auto op ten hoogste vijftig meter afstand te herkennen aan een letter- of cijfercombinatie in het kenteken. Bij Belgische en Britse chauffeurs is dit niet het geval. Luxemburg is in oppervlakte beperkt, zodat dit kenteken in het algemeen voldoende informatie geeft om te bepalen of het interessant kan zijn om met een Luxemburger mee te rijden.

Regionale verschillen

In Nederland zijn geen regio's te vinden waar liften meer gebruikelijk is dan elders. In het hele land is het openbaar vervoer redelijk tot goed ontwikkeld. In veel steden zijn wel gebieden te vinden waar veel passerende chauffeurs in hoofdzaak reageren op basis van zakelijk instinct. In dergelijke omgevingen van high tech, informatietechnologie en telecom kan het geduld van de liftende reiziger op de proef worden gesteld. Het zoeken naar een mogelijkheid om mee te rijden in het centrum van de grootste steden is af te raden, omdat het aandeel lokaal verkeer zeer hoog is, en het verkeer in zeer uiteenlopende richtingen rijdt. Nederlandse chauffeurs zijn over het algemeen vriendelijk.

Met meerdere mensen liften

Liftend reizen is het meest efficiënt wanneer de groep uit één of twee personen bestaat. Een eenling heeft daarbij het voordeel dat wanneer hij of zij een goed inzicht heeft in het verkeer en in de ligging van “strategische punten” direct kan besluiten of een aangeboden rit interessant is. Een nadeel van het liften als eenling is dat de (geringe) risico’s die met deze vorm van reizen verbonden zijn groter kunnen zijn. Liften in een koppel is een goed idee en kent enkele voordelen. Vrijwel onafhankelijk van de samenstelling van de groep (man-vrouw, vrouw-vrouw of man-man) kan snel gereisd worden. Liften met een vriend, vriendin, collega of familielid kan interessanter zijn dan alleen meerijden. De gemiddelde tijd voor het verkrijgen van een lift verschilt niet veel met die van het als eenling reizen. De potentiële risico’s worden bij het liften met een groep door verschillende oorzaken nog aanmerkelijk beperkt. Met drieën liften is mogelijk, maar leidt vaak tot langere wachttijden. Bij liften in een groep van vier of meer personen is het meestal – zeker op wat langere afstanden – noodzakelijk om de groep te splitsen (en een goed bereikbaar punt af te spreken om elkaar weer te treffen).

Risico’s

Het reizen “op de duim” kent bepaalde risico’s die bij andere vormen van reizen veel kleiner zijn. Deze risico’s zijn in het algemeen nog altijd gering, en mede afhankelijk van de houding van de liftende reiziger. Het is hier tevens van belang op te merken dat iedere activiteit en iedere vorm van reizen een zeker risico behelst. Een matige tot slechte chauffeur reist veiliger door te liften, dan in de eigen auto op pad te gaan.

Er zijn twee groepen te benoemen voor wie de risico’s hoger zijn. De eerste groep bestaat uit kinderen en jongvolwassenen in de leeftijd tot ongeveer 20 à 22 jaar. Deze groep overtuigt zichzelf soms makkelijker van de voordelen van het liftend reizen. Tegelijkertijd zijn relatief veel jongeren nog niet volledig “weerbaar” tegen bedreigingen die een onwelwillende chauffeur kan uiten. De tweede groep bestaat uit vrouwen. In het bijzonder gaat het om vrouwen met een zeker “appeal”. Naast het feit dat er in het verkeer meer mannelijke dan vrouwelijke chauffeurs zijn, geldt ook dat mannelijke liftgevers beduidend vaker “in de fout” gaan dan vrouwelijke chauffeurs, en dus om oneigenlijke redenen een lift verlenen.

De algemeen heersende opvatting dat liften “gevaarlijk” zou zijn kan echter door de aan het begin van de 21^{ste} eeuw liftende reiziger niet worden bevestigd. In films waarin gelift wordt komt het liftend reizen vaak over als “angstaanjagend” of “levensgevaarlijk”. Media rapporteren veelal uitgebreid over incidenten waarbij lifters betrokken waren. In werkelijkheid worden de risico’s van het liftend reizen echter sterk overtrokken. Vele andere algemeen heersende opvattingen die niet direct met het liftend reizen te maken hebben dragen mede bij aan het “angstgevoel”. Hierdoor wordt de risicoperceptie ten aanzien van liften – in veel gevallen onterecht – groter.

Afzien van liften juist omdat het gevaarlijk zou zijn is in het algemeen een slechte reden. Voor jongvolwassenen en vrouwen kan dit anders liggen, hoewel ook zij afhankelijk van de juiste persoonlijke intuïtie (verstand en gevoel) vrij kunnen reizen met een betrekkelijk gering risico.

Over leeftijd

Het vrije reizen (liften) is in principe niet gebonden aan bepaalde leeftijden. In zijn algemeenheid spreekt deze vorm van reizen vooral jongeren in de leeftijd van 16 tot 25 jaar aan. Volgens de Europese liftersgids (1996) hebben chauffeurs in Nederland de neiging liftende reizigers boven ongeveer 30 jaar geen lift aan te bieden. Daarover kan worden gezegd dat de meeste lifters jonger zijn. In de praktijk hangt het succes bij het liften vooral af van de techniek, de uiterlijke verzorging en de communicatieve vaardigheden van de lifter. Een lifter met wat meer levenservaring heeft volop kansen gehad om vaardigheden voor het verkrijgen van een lift te ontwikkelen. Lifters tot ongeveer 20 à 22 jaar, en in het bijzonder tot 16 à 18 jaar, zullen vaker en sneller worden geholpen door passerende automobilisten.

Volwaardige verkeersdeelnemer

De lifter is een volwaardige verkeersdeelnemer. De lifter dient zich aan de verkeersregels te houden. De lifter dient zich ook te gedragen als een volwaardige verkeersdeelnemer. Een belangrijke regel is daarbij “breng het overige verkeer niet in gevaar”. Wegen gesloten voor voetgangers zijn in principe ook voor lifters gesloten. Op sommige plaatsen en in sommige

situaties kan een lifter zekere “verkeersovertredingen” maken, wanneer hij of zij loopt op een plaats waar dit niet is toegestaan. Het doel is dan een veilige en veelal legale locatie te bereiken vanwaar het verkeer benaderd zal worden voor het verkrijgen van een lift. In sommige situaties kan overwogen worden om met opzet een lift te verkrijgen op een locatie die gesloten is voor voetgangers. Hiertoe moet de lifter beschikken over het vermogen om mogelijk “gevaar” juist in te schatten. De argumentatie dat liften op de vluchtstrook van een autosnelweg gevaar oplevert, omdat het in alle situaties levensgevaarlijk zou zijn zich aldaar te bevinden is onjuist. De vluchtstrook, en alle overige delen van de snelweg, zijn gesloten voor voetgangers. De gevaren zijn in het algemeen klein op momenten waarop er zeer weinig verkeer is, bijvoorbeeld minder dan zes auto’s per minuut, of wanneer sprake is van een file waarin de automobilisten zich steeds met minder dan 40 kmh verplaatsen. Op deze wijze beschouwd is ook het vragen om een lift bij verkeerslichten een methode die zeker niet in alle situaties “gevaarlijk” is.

Goede plaatsen om een lift te verkrijgen: algemeen

Goede plaatsen om een lift te verkrijgen

- tankstations langs autosnelwegen (bij voorkeur met restaurant) (bij 24-uurs openstelling ook 's nachts)

Tankstations zijn zeer goede plekken om een lift te verkrijgen. Op deze plaatsen tanken of pauzeren automobilisten die grotere afstanden rijden. Bij de pomp, en indien aanwezig ook op een bijbehorend parkeerterrein, kunnen de automobilisten worden aangesproken. Daarbij kan de lifter, met name wanneer het druk is op het tankstation, een keuze maken. Hij kan er bijvoorbeeld voor kiezen vooral echtparen met tenminste een middenklasse-auto aan te spreken of vooral automobilisten met een buitenlands kenteken, omdat deze vrijwel altijd over langere afstanden rijden. Het is van belang automobilisten rustig te benaderen, en te voorkomen dat "irritatie" wordt gewekt bij het personeel van het tankstation. Dat kan door geen opvallend gedrag te vertonen en niet steeds voor de shop langs te lopen. Als de lifter dorst heeft is er uiteraard geen probleem om even de shop in te lopen voor een kop thee of een versnapering. Het is niet nodig alle chauffeurs aan te spreken. Liften bij tankstations is over het algemeen snel en efficiënt. Veel chauffeurs zijn even vriendelijk als degene die vraagt om mee te kunnen rijden. Sommigen laten uit principe niemand meerijden. Anderen hebben de auto vol bijrijders en/of bagage. Een andere methode om een lift te verkrijgen is door achter het tankstation of aan het einde van het parkeerterrein de "opgestoken duim" of een liftbord te tonen. Een liftbord is dan veelal aan te bevelen.

- officiële liftersplaatsen (overdag)

Een bijzondere voorziening in Nederland zijn de officiële liftersplaatsen, die in de steden Amsterdam, Den Haag, Enschede, Groningen, Maastricht, Nijmegen (2) en Utrecht (2) aanwezig zijn. De liftplekken zijn meestal gunstig

gesitueerd op (opritten van) uitvalswegen. Relatief veel chauffeurs weten dat op deze plekken vaker dan gemiddeld liftende reizigers te verwachten zijn. De beste methode om een lift te verkrijgen is door de "opgestoken duim" of een liftbord te tonen. De wachttijd op een liftersplaats is onzeker.

- autosnelwegopritten met vluchtstrook of bushalte (overdag)
Veel autosnelwegopritten zijn voorzien van een vluchtstrook. Dit zijn bij steden en grote dorpen meestal zeer geschikte plaatsen om een lift te verkrijgen. Een korte lift kan voldoende zijn om een eerste tankstation langs de autosnelweg te bereiken. Als de automobilisten niet of te kort stil staan is de beste methode om een lift te verkrijgen het tonen van de "opgestoken duim" of een liftbord. Op de snelweg is het niet toegestaan om een lift te verzoeken. Opritten horen in feite bij de autosnelweg. Echter, hier kan men wel een lift verwerven, als de plek veilig vanaf voor voetgangers opengestelde wegen en paden (en bermen) te bereiken is en een veilige stopplaats aanwezig is (vluchtstrook aan het begin van de oprit). Het is mogelijk dat de verkeerspolitie (KLPD) het niet "eens" is met de gekozen liftplek, maar in het algemeen is liften op autosnelwegopritten geen punt. In dit verband bestaat voor een chauffeur die besluit te stoppen voor een lifter (bijrijder) op een oprit een zeker risico hiervoor beboet te worden, omdat het in- en uit laten stappen van bijrijders er niet toegestaan is (sanctie: enige honderden Euro's). Dit risico is op veel plekken verwaarloosbaar klein.
- grotere tankstations aan de rand van steden en grotere dorpen (bij 24-uurs openstelling ook 's nachts)
Evenals bij de tankstations langs autosnelwegen kunnen de automobilisten aangesproken worden met het verzoek om mee te rijden. Het is op kleinere tankstations waarschijnlijker dat het personeel de lifter benadert en hem of haar verzoekt niet te spreken met de klanten. De persoonlijke eerste ervaring van de auteur was echter dat de kassamedewerker

- van een kleiner tankstation karton en een viltstift aanbod om een liftbord te maken (Esso, Velperbroekcircuit, Velp).
- op de vluchtstrook van de autosnelweg bij file (alleen overdag, wettelijk niet toegestaan)
- Op bepaalde autosnelwegen is het verkeersaanbod veelvuldig zo groot dat de snelheid van het verkeer afneemt tot 40 kmh of minder. Op deze momenten kan de vluchtstrook als een doeltreffende plek worden beschouwd om een vervolglift te vinden. Het kan ook gaan om een eerste rit, wanneer de snelweg ter plaatse te voet bereikbaar is. Hoewel het zich als voetganger op de autosnelweg, inclusief de vluchtstroken en berm, bevinden niet is toegestaan, leidt deze techniek bij langzaamrijdend en stilstaand verkeer in principe niet tot een verkeersonveilige situatie. Het grootste risico bestaat uit het krijgen van een bekeuring. Ook moet rekening worden gehouden met verkeer dat gebruik maakt van de vluchtstrook. Het boetebedrag voor “wandelen” op de snelweg bedraagt ongeveer 25 Euro.- parkeerstroken langs N-wegen (alleen overdag, wettelijk niet toegestaan op autowegen)
- sommige verkeerspleinen en sommige rotondes met – bij voorkeur na het plein – een stop- of parkeerstrook, een bushalte, een invoegstrook met weinig verkeer of (wettelijk niet toegestaan) een verdrijvingsvlak
- grotere pontveren over de rivieren Maas, Waal en Rijn, en parkeerterreinen bij de veerhavens Lauwersoog, Holwerd en Harlingen (vanaf de Waddeneilanden, met uitzondering van Texel) (alle richtingen, inclusief Duitsland)
- op Texel op de wachtplaats voor het pontveer naar Den Helder (alle richtingen, inclusief Duitsland)
- tolpoorten op autosnelwegen in diverse Europese landen, waaronder Frankrijk, Italië en Polen. Op de autosnelweg bevinden zich tolpoorten waar al het verkeer korte of langere tijd stilstaat. Liften is op deze plaatsen wettelijk niet toegestaan. Het risico bestaat dat de politie verzoekt de weg hier te verlaten, of te wachten bij een bij de tolpoorten

gelegen parkeerterrein. In Spanje is liften bij tolpoorten op de snelweg en bij opritten strikt verboden!

- tankstation Jabekke langs de ... (België) is vanuit Nederland gezien de beste locatie om een lift via Calais naar het Verenigd Koninkrijk te verwerven. Chauffeurs mogen zonder extra kosten maximaal vier bijrijders meenemen op de veerboot en in de Eurotunnel. Rijdt hier tenminste mee tot een tankstation langs een snelweg in het VK. Bij Calais, Dover en Folkestone is het in het algemeen lastig een lange lift te krijgen, omdat er geen goede overstapplaatsen zijn.
- grensovergangen waar identiteitscontroles worden uitgevoerd. Aan de buitengrens van het Schengen-gebied wordt in de regel het bezit van een paspoort of identiteitskaart gecontroleerd. Veelal is het geen probleem om juist na of voor deze grenzen te liften (Polen, Tsjechië, Slowakije, Slovenië). Het zijn vaak uiterst goede plekken om een lange en snelle lift te verkrijgen. Dit geldt echter niet voor de streng bewaakte grens met het Verenigd Koninkrijk.

Technieken om een langere reis in een zo kort mogelijke tijd te volbrengen

- de optimale locaties kennen om een vervolglift te accepteren
- vragen om lifts op tankstations
- de optimale afweging maken tussen het verkeersaanbod en de acceptatie van een rit
- bij voorkeur meerijden in voertuigen waarvan een hoge gemiddelde snelheid kan worden verwacht

Dank aan

Autofabrikanten

Skoda – Volkswagen – Porsche – Renault – BMW – Citroen – Mercedes – Peugeot – Fiat – Volvo – Scania – Audi – DAF

Brandstofleveranciers

Shell – Esso – BP – Q8 – Texaco – Avia

Gemeenten

Amsterdam – Den Haag – Enschede – Groningen – Maastricht – Nijmegen – Utrecht

Enkele persoonlijke ervaringen van de auteur

Langste lifts

1. Swiecko (PL) – Lierop (NL) 700 km, wait 7 mins., border pass, cardboard, 5,5 h., Renault 25, PL
2. Frechen (D) – Michendorf (D) 550 km, wait 20 mins., petrol station, ask, 5 h., Mercedes, D (PL)
3. Chemnitz (D) – Piotrków Trybunalski (PL) 480 km, wait 10 mins, petrol station, ask, 6 h., Mercedes van, PL
4. Auetal (D) – Michendorf (D) 300 km, wait 15 mins., petrol station, cardboard / ask, 3 h., Volvo, NL/D (NL)
5. ... (D) – Aachen (D) 280 km, wait 15 mins., petrol station, ask, 2,5 h., Skoda, PL
6. Maastricht (NL) – Staphorst (NL) 265 km, cardboard, wait 50 mins., official hitchhiking site, Volkswagen, NL
7. ... (PL) – ... (D) 224 km, thumb, wait 8 mins., junction, Polonez, PL
8. Berchem (L) – Maastricht (NL), 223 km, cardboard, wait 5 mins., petrol station, NL
9. Maastricht (NL) – Diemen (NL) 215 km, cardboard, wait 30 mins., official hitchhiking site, Citroen, NL
10. Capellen (L) – Maastricht (NL), 206 km, cardboard, wait 5 mins., petrol station, NL

Praktische informatie

Het deel van de reis dat liftend wordt afgelegd zal veelal meer dan 80% van de voorgenomen reis bedragen. Bij reizen van meer dan 100 km kan dat percentage vaak oplopen tot boven de 90%, omdat een goed startpunt en een goed en makkelijk bereikbaar eindpunt vrijwel altijd op minder dan 5 km van de vertrekplaats cq. aankomstplaats te vinden zijn. Vaak is deze afstand minder dan 2 km.

Bij het liften bestaat vaak geen standaardoplossing. Er zijn bijna altijd betere en minder goede manieren om het einddoel te bereiken. Het is van belang flexibel te zijn bij de reis. Het is vaak goed om een aanbod mee te rijden te accepteren, als de chauffeur daarbij langs een plek rijdt waar verder gelift kan worden.

Om efficiënt te liften moet de liftende reiziger anders tegen het verkeer aankijken dan de automobilist, de treinreiziger of de fietser. Veelal kunnen automobilisten die een lift aanbieden zich in zekere mate inleven in de beslissingen die de lifter tijdens zijn reis hoort te maken. Soms kan de automobilist een hele goede suggestie doen voor een mogelijk punt om verder te liften. Dit is echter niet altijd het geval. Het is altijd van belang een reis goed voor te bereiden, en bij voorkeur van tevoren punten op de route te kennen waar “overgestapt” kan worden.

De gemiddelde snelheid van de liftende reiziger is vrijwel altijd lager dan die van automobilisten. Uitzonderingen zijn mogelijk, omdat soms vrijwel direct meegereden kan worden met chauffeurs die een hoge kruissnelheid aanhouden, bijvoorbeeld 130 à 140 km/u. Op veel routes kan liftend reizen, afhankelijk van de ervaring van de lifter, concurreren met de reistijden van het openbaar vervoer. Dat geldt vooral wanneer het eind- en of het beginpunt niet in de buurt van een treinstation zijn gelegen. Een geofende sportfietser doet over een afstand van 30 kilometer ongeveer even lang als een liftende reiziger (één uur). Bij reizen van meer dan 100 km kan een ervaren lifter in Nederland veelal een gemiddelde snelheid halen van 60 à 70 km/u en soms ook hoger, inclusief wachttijden. De gemiddelde snelheid hangt ook bij het liften sterk samen met de hoeveelheid verkeer op de weg (files). Een minder ervaren lifter moet altijd rekening houden met de mogelijkheid dat de reis veel langer duurt. Dit geldt met name wanneer de lifter alleen gebruik maakt van liftborden en

niet vraagt om mee te kunnen rijden, of wanneer inzicht in goede plekken om een vervolglift te verkrijgen ontbreekt of beperkt is. Op deze wijze had de auteur eens zes uur nodig om van Amsterdam naar Maastricht te komen (220 km).

Het “tijdsverlies” bij liftend reizen kan over een langere afstand (meer dan 100 km) relatief gering zijn. Hetzelfde geldt op korte afstand wanneer er een geschikt startpunt in de buurt is, en als relatief veel verkeer tot aan of tot nabij de bestemming rijdt.

Wanneer de lifter een lift wil krijgen op tijdstippen met (zeer) druk niet-stilstaand verkeer met behulp van liftgebaren, dan is de gemiddelde wachttijd soms hoger dan bij (zeer) rustig verkeer. Dit klinkt opmerkelijk, maar kan op twee manieren worden verklaard. Chauffeurs hebben door het drukke verkeer minder tijd om de lifter waar te nemen en minder gelegenheid om te stoppen. Daarnaast is de motivatie om te stoppen kleiner, omdat de chauffeur vaak verwacht dat de lifter bij zoveel verkeer niet lang op een lift hoeft te wachten.

Een nog onervaren lifter doet over een reis normaal gesproken 2 à 3 keer zo lang als een chauffeur die de route kent. Een lifter met enige ervaring kan de reis in 1,5 à 2,0 keer zoveel tijd voltooien als een automobilist. De zeer ervaren lifter heeft soms minder dan 1,5 keer zoveel tijd nodig.

Een ervaren en uiterst fanatieke lifter kan op lange afstanden (> 500 km) zelfs sneller reizen dan de gemiddelde automobilist! Dit is onder andere mogelijk doordat deze lifter een uiterst fijn gevoel heeft voor de keuze van chauffeurs en de auto's waarin meegereden wordt, doordat hij precies weet waar snelle chauffeurs pauzeren, uiterst hoffelijk is richting de automobiele weggebruiker, en doordat hij, anders dan een chauffeur (en zijn permanente bijrijders) geen pauze hoeft te nemen tijdens de reis. Wanneer een chauffeur besluit te tanken in een land met lagere benzineprijzen, zoals Luxemburg, en daarvoor bereid is een half uur of langer in een rij te staan, kan deze lifter besluiten de auto te verlaten om een vervolglift te verwerven aan de andere kant van de wachtrij. Ook bij landsgrenzen met lange rijen stilstaand verkeer is dat soms mogelijk.

In principe kan op iedere dag liftend worden gereisd. In de praktijk blijkt het dag-in-dag-uit eenvoudig om een lift te verkrijgen. Alleen tijdens enkele feestdagen – Kerstmis en Oud & Nieuw – is het verkeersaanbod op bepaalde tijdstippen zo gering dat de wachttijden duidelijk langer kunnen zijn dan normaal. Voor een langere reis kan vaak het best in de ochtend of

in de middag worden gestart. Tussen globaal 10:00 en 14:00 is er in Nederland, vooral door de week, iets minder langeafstandsverkeer.

In Nederland kan ook bij donker worden gelift. Het is dan op veel plaatsen veel minder makkelijk een lift te verkrijgen met het signaal “uitgestoken duim” of een liftbord. Vragen om mee te kunnen rijden bij verkeerslichten is bij donker minder effectief dan overdag, omdat veel chauffeurs dan meer angstgevoelens hebben. Tankstations langs autosnelwegen zijn in het donker de beste punten om een rit te verkrijgen. Daarbij is alleen de methode van vragen om een lift redelijk effectief. Er moet rekening worden gehouden met langere wachttijden. In de avond is er tot ca. 22:00 uur in het algemeen voldoende verkeer op de grotere tankstations. In de avond ligt de gemiddelde snelheid hoger en is het iets makkelijker een chauffeur te vinden die een lange afstand rijdt. In de nacht is een deel van de tankstations gesloten (hoewel soms benzine getankt kan worden door betaling via een automaat). Liften bij nacht kent iets hogere risico's, omdat de sociale controle dan minder sterk is, chauffeurs in de nacht eerder hun zelfbeheersing verliezen en doordat de kans dat chauffeurs onder invloed zijn van alcohol of “medicijnen” groter is.

Vertrek, startpunt, overstapplaats, eindpunt en bestemming.

Iedere reis die liftend wordt volbracht kan uniek zijn. Onder andere vanwege het grote verkeersaanbod is de kans vrijwel nihil dat regelmatig met dezelfde chauffeur wordt meegereden. Op vrijwel alle routes liggen punten die geschikt zijn om aan de liftreis te beginnen, of om een chauffeur te vinden voor een volgend deel van de reis. De reis bestaat veelal uit meerdere van de volgende onderdelen:

- verplaatsing te voet, per openbaar vervoer, met een eigen vervoermiddel en/of met een vervoermiddel van familie, vrienden of andere bekende personen naar een geschikt bevonden startpunt om met anderen mee te reizen.
- het deel van de reis dat liftend wordt afgelegd. Onderweg kunnen zich één of meerdere punten bevinden waar de lifter “overstapt” op een andere auto.
- verplaatsing te voet, per openbaar vervoer, met een eigen vervoermiddel en/of met een vervoermiddel van familie, vrienden of andere bekende personen vanaf een voor de liftende reiziger geschikt punt in de omgeving van de bestemming.

1. Een “zuivere” liftreis begint met een verplaatsing te voet naar een startpunt. Dat is veelal een geschikte autosnelwegoprit, een officiële liftersplaats of een bushalte of tankstation langs een uitvalsweg (kleinere steden, dorpen). Regelmatig bestaat overigens de mogelijkheid in de nabijheid van dit punt te komen door gebruik te maken van openbaar vervoer.

2. Van het startpunt wordt de eerste lift verworven. Relatief vaak kan dat eenvoudig met het signaal “uitgestoken duim” of met behulp van een liftbord. Bij tankstations en stoplichten kan soms om een lift worden gevraagd. Afhankelijk van het verkeersaanbod en de afstand tot het einddoel wordt op een liftbord de naam van een stad geschreven waarvan kan worden verondersteld dat deze op of langs de route ligt van een deel van de passerende chauffeurs. Het gebruik van een bord is zeker niet altijd nodig, maar kan anderzijds vaak handig zijn. Idealiter voert de eerste lift direct naar het einddoel. Echter, de wachttijd voor een directe lift ligt veelal (veel) hoger dan die van een lift tot een plaats dat tussen het begin- en eindpunt ligt. Anderzijds kan het zeer aantrekkelijk zijn een lange reis met slechts één of enkele chauffeurs te volbrengen. Wanneer een lift kan

worden verkregen waarmee de lifter naar een punt komt waar hij of zij (zeker) een volgende lift kan krijgen, kan het aanbod worden geaccepteerd. Vaak moet daarbij snel een beslissing worden genomen, omdat chauffeurs vaak direct willen weten of de lifter mee wil rijden. Het is daarom van belang met behulp van onder andere kaarten te bepalen waar het eerste goede punt is om de reis liftend voort te zetten.

3. Overstappunten tussen het begin- en het einddoel. Op reizen van meer dan 25 km zijn in Nederland vaak één of meerdere geschikte punten te vinden om een vervolglift te vinden. Op reizen van meer dan 50 km is dat altijd het geval. Goede overstappunten zijn vooral de langs de autosnelwegen gelegen tankstations. Op deze punten vullen chauffeurs brandstof aan, pauzeren zij tijdens een langere reis of ondernemen zij andere activiteiten, zoals bureauwerk vanachter het stuur. Soms worden tankstations gebruikt om te overnachten, maar dit is niet erg gebruikelijk. Parkeerterreinen zonder voorzieningen langs de snelweg zijn aanmerkelijk minder geschikte punten om een volgende lift te verkrijgen.

4. Een “zuivere” liftreis eindigt met een rit tot op het eindpunt, of tot op een punt vanwaar de lifter zich te voet naar dit eindpunt verplaatst. Geschikte plaatsen zijn onder andere een bushalte, een tankstation, een bus- of treinstation, een straat of weg in de plaats van de eindbestemming, en soms ook een op- of afrit van een autosnelweg of een wegberm.

Soms bestaat de mogelijkheid enkele stappen over te slaan. Wanneer men terugkeert van een bijeenkomst, bijvoorbeeld een feest, een vergadering of familiebezoek, kan een mogelijkheid gezocht worden om met anderen, die per auto zijn gekomen, mee te rijden tot een geschikt punt om liftend verder te reizen naar de bestemming. Dat kan bijvoorbeeld een tankstation aan de autosnelweg zijn. Op dezelfde manier kan je, als een vriend of familielid die per auto reist elders woont, naar een goed punt liften en vervolgens vanaf dit punt samen reizen.

Enkele praktische voorbeelden

Bij de onderstaande praktische voorbeelden geeft de auteur aan op welke wijze de liftreis kan worden volbracht. De voorbeelden dienen ter inspiratie, en om inzicht te geven in het type beslissingen die de lifter dient te nemen om de reis te voltooien. Er zijn vrijwel altijd andere methodes (flexibiliteit!). Bepaal eerst met behulp van een goede kaart de meest logische route, en bepaal waar zich mogelijke overstapplaatsen bevinden, zoals tankstations langs autosnelwegen.

1. Je woont op het Paleis op de Dam in Amsterdam. Je wilt naar je weekendverblijf Paleis Ten Bosch in Soest liften. Hoe pak je dat aan?

De optimale route volgt grotendeels:

- eerst per tram naar station Amsterdam CS
 - per trein of per metro naar station Amsterdam Amstel
 - te voet naar de nabijgelegen officiële liftersplaats (.....)
 - toon een liftbord Utrecht
 - rijdt mee tot aan het tankstation ... tussen afrit .. en ... van de A2 tussen Amsterdam en Utrecht
 - vraag om een mogelijkheid mee te rijden richting (Hilversum), of toon (eventueel) een liftbord Hilversum (H'sum)
2. Je woont bij de Martinitoren in Groningen en wil naar de Sint Servaasbrug in Maastricht liften. Hoe pak je dat aan?
- In de route is variatie mogelijk. Enkele mogelijke routes zijn: ... Welke route genomen wordt hangt voor een deel af van de door de chauffeurs aangeboden ritten.
- eerst te voet naar de officiële liftersplaats van Groningen aan de Emmabrug
 - toon een liftbord Assen
 - rijdt tenminste mee tot aan het tankstation ... tussen afrit .. en ... van de A28 tussen ... en ...

- vraag, wanneer je tot aan dit tankstation meerijdt, om een mogelijkheid mee te rijden richting Zwolle, Arnhem of Utrecht, of toon (eventueel) een liftbord Arnhem of Utrecht
- verlaat de auto steeds op het laatste tankstation langs de snelweg op jouw route voor de plaats waar de chauffeur een andere richting volgt of de snelweg verlaat.
- (wanneer je mee kan rijden via de A73 naar Venlo dan kun je eventueel ook liften met een bord "Maastr." op de parkeerstrook langs de N273 kort na het eerste verkeerslicht bij Blerick)

3. Van Nijmegen (centrum) naar Arnhem (centrum). Hoe pak je dat aan?

De route is zeer eenvoudig. De steden worden met elkaar verbonden via de A325.

- eerst te voet naar de officiële liftersplaats van Nijmegen op het verkeersplein bij de Waalbrug.
- toon het signaal "uitgestoken duim" of een liftbord Arnhem
- sla iedere aangeboden rit die niet naar het centrum van Arnhem voert, maar bijvoorbeeld naar Arnhem-Zuid, vriendelijk af
- in de regel ben je binnen 10 minuten op weg

4. Van Arnhem (centrum) naar Nijmegen (centrum). Hoe pak je dat aan?

De route is zeer eenvoudig. De steden worden met elkaar verbonden via de A325. Liften is minder eenvoudig dan in voorbeeld 3.

- eerst te voet naar ... nabij het Muis Sacrum en de parkeergarage ...
- neem plaats op de aparte rijstrook voor bussen en toon een liftbord Nijmegen (stap opzij wanneer een bus in de buurt komt – op dat moment is het erg vervelend als een automobilist stopt op de busstrook)
- eventueel kun je ook beginnen op de bushalte tussen het Airborneplein en de John Frostbrug (direct per bus bereikbaar vanaf Arnhem CS), of vanaf het startpunt van de A325 bij het

Gelredome (per bus bereikbaar vanaf Arnhem CS komt in de buurt), of gebruik het startpunt van de A325 als tussenpunt.

5. Van Rotterdam (centrum) naar Enschede (centrum). Hoe pak je dat aan?

De optimale route is als volgt:

- eerst te voet naar oprit ... van de ... (...). Vanaf station Rotterdam CS loop je ... langs ...
- eventueel kun je met tram ... naar de halte ..., of met bus ... naar de halte De bushalte ligt op de oprit!
- neem plaats op de op de oprit gelegen bushalte en toon een liftbord Utrecht
- rijdt mee tot aan het tankstation ... tussen afrit .. en ... van de ... tussen ... en ... of rijdt mee tot aan het tankstation Bijleveld tussen afrit .. en ... van de ... tussen ... en ...
- vraag om een mogelijkheid mee te rijden richting Apeldoorn, Deventer of Enschede, of toon (eventueel) een liftbord Apeldoorn (A'doorn)
- ...

Keuze van goede locaties om een lift te verkrijgen.

Voor het verkrijgen van een lift is het noodzakelijk een plaats te vinden waar contact kan worden gezocht met passerende of stilstaande chauffeurs. In eerste instantie komen daarvoor alleen punten in aanmerking waar zowel de chauffeur als de lifter een mogelijkheid zien om elkaar te benaderen, en om het voertuig in te stappen. Als de liftende reiziger bereid is om een rit te vragen op locaties waar het verkeer tot stilstand komt is dit aantal locaties veel groter. Dit geldt vooral in steden. Hier staat het verkeer vaak enige tijd te wachten bij onder andere stoplichten of verkeerspleinen. In veel steden zijn niet zoveel punten om te reageren op een lifter die langs een weg met rijdend verkeer staat. Eén goed punt is echter voldoende; het gaat er echter om te weten waar dit punt zich bevindt.

Niet alle punten zijn geschikt om een bepaalde lift te verkrijgen. Iedere weg kent een ander "type" automobilisten. In wijkstraten en in stadscentra is het

aandeel plaatselijk verkeer hoog. Aan de randen van steden is op alle uitvalswegen meer regionaal verkeer te verwachten. Op de grotere uitvalswegen, die naar autowegen of naar autosnelwegen leiden, komt meer landelijk verkeer. Het is meestal weinig zinvol om in een kleine straat in een woonwijk te bezien of meegereden kan worden naar een andere stad. Over het algemeen zijn er in steden maar enkele punten bijzonder geschikt om een lift te verkrijgen. Deze locaties kunnen "strategische punten" worden genoemd.

Of een punt geschikt is om te liften hangt voor een kleiner deel af van de grootte van de groep, van de beheersing van de landstaal en van de hoeveelheid bagage. Zo is er bij een verkeerslicht vaak juist genoeg tijd om een lift te vragen en om in te stappen voor een eenling met makkelijk mee te nemen bagage. Tenminste, als er bij het verkeerslicht voldoende ruimte is om te lopen aan – bij voorkeur – zijde van de bestuurders. Met zijn tweeën vraagt dat om een hele goede samenwerking tussen de beide lifters, en met een groep van drie of meer wordt het lastig om bij verkeerslichten om een lift te vragen.

Copyright. Het is toegestaan dit document per e-mail te verspreiden. De auteur is daarvan een groot voorstander. Ook het maken van een afdruk voor persoonlijk en ander niet-commercieel gebruik is toegestaan. Het is echter zonder toestemming op schrift of per e-mail niet toegestaan de inhoud van dit document gedeeltelijk of geheel over te nemen in andere informatiebronnen, waaronder worden begrepen onder andere televisie, radio, gedrukte media, het internet en online nieuwsgroepen.