

Q&A's bij agendapunt Het Nieuwe Rijden3.0 (HNR3.0) voor de commissie EZK van de Tweede Kamer op 17 april 2019

Aanbeveling

Om via zuiniger rijgedrag binnen afzienbare tijd een CO₂-reductie van 1 Mton per jaar te bereiken, verdient het aanbeveling dat de Tweede Kamer er bij de regering op aandringt om HNR3.0 in het klimaatbeleid c.q. Klimaatakkoord op te nemen, en daar het benodigde budget van € 1 miljoen per jaar aan te koppelen.

Om de uitvoering van HNR3.0 te realiseren is het nodig een uitvoeringsorganisatie te benoemen, binnen of buiten de overheid. De slaagkans is des te groter wanneer de uitvoerder zijn taak gedreven en voortvarend ter hand neemt en gebruik maakt van de met HNR1.0 opgedane ervaring. Tevens is het van belang om de uitvoering zoveel mogelijk bij partner-organisaties neer te leggen in de vorm van concrete acties en doelen

1. Wat is Het Nieuwe Rijden (HNR)?

In essentie is HNR het toepassen van de thermodynamica regel: gebruik niet meer kracht en energie dan nodig is om de gewenste massa-versnelling of snelheid te bereiken. Moderne auto's hebben overmatig veel (turbo)power; als die 'overtollige' pk's worden gebruikt, leidt dat tot energieverspilling. Gebruik van de benodigde motorkracht bij zo laag mogelijk toerental (dat het minste energie verbruikt) levert dan het hoogste rendement. In de praktijk betekent dit: rijden met lage toerentallen (rond de 2000 RPM) in de hoogst mogelijke versnelling (moderne automaten doen dat vanzelf in de eco-stand).

2. Wat is dan 'het oude rijden' ('HOR') en wat is het verschil in effect?

'HOR' is nog steeds normaal bij ruwweg driekwart van de automobilisten, die veelal onbewust uit routine, met teveel toeren en gas autorijden. Dat blijkt bij trainingen en uit tankpas-metingen, die een verschil aangeven van circa 40% tussen technisch optimaal (test)verbruik

en het praktijkverbruik. Voor ruwweg 30% verschil is rijgedrag de oorzaak, vooral door te veel gas geven (meer dan half-gas) en opschakelen bij >3000 RPM. Veel automobilisten die hun verbruik niet meten, denken toch zuinig te rijden. Een aangetoond verschil tussen 'HOR' en HNR is de grotere verkeersveiligheid door vermindering van stress, ongevallen en dus verkeersslachtoffers (>40% reductie na een ééndaagse HNR-cursus). Gemiddeld wordt er dus te dynamisch gereden. HNR is de enige rijstijl die én zuinig én veilig is.

3. Effectiviteit HNR: die is toch onzeker want het gaat om gedrag?

Tijdens HNR1.0 is in opdracht van de ministeries herhaaldelijk professioneel en betrouwbaar onderzoek gedaan door Goudappel-Coffeng naar de effectiviteit van HNR. Dat toonde een bijzonder hoge kosteneffectiviteit van 7 – 10 euro per vermeden ton CO₂ aan en een hoogste reductie van circa 0,7 Mton CO₂ per jaar. Tevens bleek na vermindering van de campagne-inzet dat het effect evenredig met de inzet afnam. Verder blijkt bij HNR-trainingen dat hoge, individuele verbruiksreducties (tot 30%) mogelijk zijn en 10% reductie zelfs makkelijk haalbaar is, wat de effectiviteit bewijst van de HNR-instrumenten feedback en rijgedrag-tips. Transportbedrijven die zuinig rijden bevorderen met feedback en beloningsmaatregelen, bewijzen al decennia dat HNR werkt.

4. Heeft HNR ook nadelen?

Ja, voor de overheid is het nadeel dat de accijnsopbrengst vermindert door het afgenomen verbruik. HNR is niet toepasbaar bij invoegen op de snelweg en in de bergen, waar meer gas gegeven en toeren gemaakt moeten worden. HNR vergt bewuster autorijden, het kan verflauwen als men niet intrinsiek gemotiveerd is of nooit meer met HNR-tips in aanraking komt. Als gedragsmaatregel is HNR niet afdwingbaar of verplicht, wat psychologisch een voordeel is. HNR heeft meer effect bij mensen die gevoel voor techniek of geen haast hebben. HNR kan door iedereen toegepast worden. HNR wordt succesvol met de maatregelen die in HNR1.0 aantoonbaar effectief zijn gebleken en gedragsmatig acceptabel.

5. Zijn er ook andere voordelen behalve CO₂-reductie?

Behalve minder ongevallen [door rustiger en alerter rijden en minder inhalen] is er minder slijtage van de motor, onderstel, remmen en banden. Verder heeft TNO aangetoond dat rijden met lagere toeren minder geluidhinder en luchtverontreiniging (minder PM/NO_x/NO₂-uitstoot) veroorzaakt. Het grootste voordeel is besparing van honderden euro's per automobilist per jaar als je HNR toepast.

HNR leidt tot minder stress achter het stuur en tot een rustiger verkeersbeeld met minder harmonica-remfiles. Gezien alle voordelen is inzetten op HNR3.0 'no-regret' en effectiever naar gelang er meer acties worden uitgevoerd die HNR bij de automobilist 'tussen de oren' terugbrengen. Als alle automobilisten en beroepschauffeurs via HNR 10% besparen, bespaart dat 1,3 miljard liter brandstof, 3 miljoen ton CO₂ en circa 2 miljard euro.

6. Wanneer werd HNR1.0 uitgevoerd?

De eerste campagne voor zuinig rijden werd vanaf begin jaren '90 gevoerd onder de naam "Koop Zuinig, Rij Zuinig". Vanaf eind jaren '90 werd die campagne op basis van NMP3 en de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid opgeschaald en geprofessionaliseerd onder de merknaam "Het Nieuwe Rijden". Dat kreeg een budget van ruim 1 miljoen euro/jaar en werd uitgevoerd door SenterNovem samen met een groot aantal doelgroep-organisaties rond verkeer en vervoer (ANWB, RAI/BOVAG, EVO, Shell etc.). Onder Rutte 1 (2009) is HNR beëindigd als overheidsprogramma en overgedragen aan 'de markt'. In het Energie-akkoord werden ANWB en RAI/BOVAG als trekkers aangewezen. Dat besluit betekende kapitaalvernietiging doordat de opgebouwde bekendheid met HNR verminderde. Anders dan bij de BOB-campagne, ontbrak binnen de overheid het besef dat ook zuiniger rijgedrag permanente (overheids)aandacht vraagt.

7. Wat hield HNR1.0 in?

In NMP/SVV2 (1990) was 10% CO₂-reductie in 2010 via zuiniger rijgedrag beleidsdoel voor Verkeer. Daartoe heeft HNR1.0 met enkele tientallen

doelgroep-organisaties een reeks activiteiten ontwikkeld voor de verschillende doelgroepen. De meest zichtbare waren de humoristische en succesvolle HNR-spotjes voor radio en TV met *“de Doeks-uut-Hasselt”*. Die hebben de ‘merkbekendheid’ van HNR gevestigd onder een groter publiek. Verder werd HNR onderdeel van de rijopleiding. Op velerlei manieren werden de HNR-tips verspreid en in communicatiemiddelen (o.a. de Kampioen) verwerkt, onder andere met free publicity. Met onderzoek door TNO Automotive werden de effectiviteit van HNR bevestigd en de gedragstips technisch correct geformuleerd. Met BPM-kortingen werden ‘in-car feedback’ instrumenten als standaard uitrusting bevorderd, zoals de econometer, cruise control en boordcomputer, die belangrijke hulpmiddelen zijn om HNR toe te passen. Die zitten nu standaard in bijna alle auto’s.

8. Waarom werd HNR1.0 beëindigd en wat was het effect?

Politieke desinteresse en marktdenken waren verantwoordelijk voor de overdracht aan de markt in 2009. BOVAG-RAI en de ANWB werden de trekkers van HNR2.0. Een website werd in de lucht gebracht en een aantal projecten is uitgevoerd. Resultaten in termen van CO₂-reductie zijn niet bekend. Door het ontbreken van massa-mediale campagnes nam de naamsbekendheid van HNR af en vervielen veel automobilisten weer in “het oude rijden”. Binnen de overheid verdween de expertise op dit gebied en elk besef van de urgentie om rijgedrag blijvend aan te pakken vanuit klimaatoptiek. Binnen de milieubeweging ontbrak het bewustzijn dat hier veel potentiële milieuwinst ligt. De autobranche heeft weliswaar belang bij betere milieuprestaties per auto maar heeft geen ‘selling argument’ met HNR.

De commerciële HNR-trainingen voor beroepschauffeurs en zakenrijders (door o.a. de ANWB) zijn de enige activiteiten die zakelijk rendabel en voortgezet zijn. Zo bleef zuiniger rijgedrag als beleidsdoel na Rutte 1 zonder trekker en ‘probleemeigenaar’.

9. Waarom is HNR3.0 nu nodig?

Ingevolge het Klimaatakkoord en Parijs moet ‘alles uit de kast’ wat effectief is om de klimaatdoelen te halen. Veel maatregelen uit het

Klimaatakkoord zijn onzeker en hebben een twijfelachtig CO₂-rendement. Anders dan technologische innovaties is HNR bewezen effectief, buitengewoon kosteneffectief, simpel en direct toepasbaar. Tussen nu en 2030 en ook na 2030 is het gros van het wegverkeer ‘fossil-fuelled’. Voor de circa 32 miljoen CO₂-uitstoot van het wegverkeer van vandaag zijn nauwelijks maatregelen (behalve voor banden) vastgesteld, en technologische vlootvervanging vergt veel tijd. Indien HNR3.0 snel wordt opgepakt en met toepassing van de tot 2009 opgedane ervaring pragmatisch wordt uitgevoerd, is een snelle en meetbare CO₂-reductie van 1 miljoen ton per jaar mogelijk, die kan oplopen tot 10% en circa 3 miljoen ton (equivalent van kleine kolencentrale). Verlaging van de 130 km-limiet tot 120 km per uur zou helpen om dat doel te bereiken. Voordeel van HNR is dat de auto- en transportbranche altijd partner zijn geweest, en dat HNR niet ‘anti-auto’ is en automobilisten louter voordelen biedt. HNR3.0 vergt geen miljarden investering, maar slechts enkele miljoenen als ‘investering in gedrag’. Overigens is zuinig rijgedrag ook voor plug-in hybrides en elektrische auto’s onmisbaar, omdat snelheid en rijgedrag direct invloed hebben op stroomverbruik en actieradius.

10. Waarom is HNR3.0 niet in het Klimaatakkoord opgenomen?

Misschien is HNR wel te vanzelfsprekend. Bij de Klimaattafel Mobiliteit is het onderwerp aan de orde geweest. De gedachte leefde dat het niet nodig is deze maatregel te nemen, omdat “iedereen het toch al doet”. Dit is echter een grote misvatting, zoals verbruikscijfers aantonen. Doordat er de laatste 10 jaar nauwelijks publieke aandacht was voor zuinig rijgedrag werd de automobilist er niet op geattendeerd en is het brandstofbewustzijn verflauwd. Gedragsverandering bereik je alleen door voortdurend de aandacht op het handelingsperspectief (de tips!) te richten: zie de BOB-campagne, die al meer dan 20 jaar consequent en succesvol gevoerd wordt.

11. Wat is er voor HNR3.0 nodig, hoe verder?

Om te beginnen moet de overheid zich weer ‘probleemeigenaar’ maken van de energieverspilling door onzuinig rijgedrag. Momenteel is er geen

instantie die daarin de regie heeft. Ook komt HNR3.0 niet van de grond en zullen de markt- c.q. partnerorganisaties niet actief meedoen als er geen budget beschikbaar komt (tenminste € 1 miljoen/jaar). Dat budget zal meteen effectief kunnen zijn want de communicatie van de HNR-tips kan meteen beginnen.

Een uitvoeringsorganisatie, binnen of buiten de overheid, is nodig om de uitvoering van het programma HNR3.0 te realiseren. Van alle oorspronkelijke partnerorganisaties is de ANWB het meest geschikt - met de nodige kennis van de autoconsument en ervaring in (training in) zuinig rijgedrag - om de regie en uitvoering ter hand te nemen. Wel is gewenst dat ook VVN en de milieubeweging nu actief bij HNR betrokken worden, evenals de experts die ervaring met HNR1.0 hebben.

Het uitgebreide projectvoorstel HNR3.0 bevat een veelheid aan concrete acties die direct door de doelgroep-organisaties uitgevoerd kunnen worden richting verschillende doelgroepen. Hoofddoel is om alle automobilisten gericht en regelmatig met de HNR-tips in aanraking te brengen op alle mogelijke plekken en situaties waar automobilisten komen (tankstations, garages, billboards etc.). Sociale media zullen een belangrijke rol kunnen spelen. Benutting van free publicity is daarbij onmisbaar en beter realiseerbaar (dan bij HNR1.0) nu het klimaatprobleem en de betaalbaarheid van de maatregelen zoveel aandacht krijgen.

mr. Martin Kroon, oud-projectleider snelheidslimieten en rijgedrag bij VROM/DGM

ir. Henk Wardenaar, oud-projectleider Het Nieuwe Rijden bij het ministerie V en W.