



Slimmer rijden, de vergeten optie

Verbetering van rijgedrag is lange tijd onderdeel geweest van integraal verkeers- milieubeleid. Logisch, want het is de eenvoudigste en goedkoopste manier om de emissies van het autoverkeer substantieel te verminderen. Maar zo'n zes jaar geleden verdween de aandacht hiervoor. Zelfs in de recente voorstellen van de Klimaattafel Mobiliteit ontbreekt de meest voor de hand liggende optie om verkeersemissies te verminderen. Onbegrijpelijk, want klimaatwinst van slimmer rijden kan oplopen tot wel 3 Mton CO₂-reductie per jaar.

Zuinig rijden vereist permanente aandacht. Snel, dynamisch rijgedrag kost immers veel brandstof, met als gevolg hogere emissies (CO₂, PM/NOx) en meer geluidhinder. Vanaf 1999 kregen snelheidsbeheersing en zuinig rijgedrag daarom prioriteit, met een budget en gekwantificeerde doelen. Dit gebeurde onder de noemer 'Het Nieuwe Rijden' (HNR). HNR betekent minder toeren maken bij elke snelheid en dus minder gas geven dan men gewend is. Particuliere automobilisten kunnen zo gemakkelijk 10 – 20% brandstof-

besparing halen, na een HNR-dagcursus zelfs 30%. Voor bedrijven komt daar een forse schadereductie bij, tot wel 40%, plus verminderde slijtage van motoren, banden en remmen. HNR is dus win-win voor milieu, verkeersveiligheid en autokosten.

Bewustwording concretiseren

Het programma was buitengewoon kosteneffectief en na een paar jaar campagne boekte HNR een reductie van 0,6 Mton CO₂ per jaar. Het is de meest rationele rijstijl, maar

wordt door de meeste automobilisten nog niet of zeer gebrekkig toegepast. Dit komt onder meer doordat het ministerie, ondanks de aantoonbare effectiviteit, in ultieme kortzichtigheid het HNR-programma vanaf 2012 heeft wegbezuinigd. Sindsdien is het 'geprivatiseerd' naar de autobranche en verdween de enige massamediale overheids-campagne voor zuinig=veilig rijden uit beeld. Onbegrijpelijk, want net als alcoholgebruik (de BOBI), vereist zuinig rijden permanente aandacht. Ervaren automobilisten bijvoor-

beeld zijn gewend op het gehoor bij 3000 á 4000 toeren op te schakelen, veelal routinematig en onbewust. Toch denken velen, meestal zonder het te meten, 'zuinig' te rijden – ze scheuren immers niet – maar vergeten dat moderne 150 pk-turboauto's met half-gas al vooruit spuiten. De meeste automobilisten (ook 'groene') geven dus teveel gas en trekken te snel op, met 1-op-5 de meest verspillende rijconditie. Stedelijke ritten en 'sportief' rijgedrag – doodsoorzaak nr. 1 bij jongemannen – verdubbelen zelfs het gemiddeld verbruik.

Praktijkverbruik 40% te hoog

Toepassing van HNR lukt beter met 'driver feedback' via toerenteller, schakelindicator en/of boordcomputer (op actueel verbruik!), met cruise-control en met kennis van de gedragingen die brandstofverspilling voorkomen, zoals anticiperen. Nodeloos stationair draaien daarentegen is algemene praktijk, vooral bij diesels; bij vorst met draaiende motor ruiten krabben is extreem vervuילend: alsof je thuis de thermostaat op 23 graden zet met een raam open. Automobilisten rijden grosso modo nodeloos in te lage versnelingen (bijv. 50 km/u in 2 of 3 i.p.v. in 4) dus met 500 – 1000 toeren te veel, vaak met te lage bandenspanning. Dat gegeven verklaart grotendeels het verschil van 40% tussen praktijkverbruik en EU-testcyclus. Geen politicus die daar wakker van ligt! Ten onrechte wordt dat meerverbruik door de milieubeweging aan de fabrikanten geweten. Behalve bij sjoemeldiesels, kunnen de (geoptimaliseerde) EU-testresultaten met consequente toepassing van HNR in de praktijk wél benaderd worden. Ook de, door de Algemene Rekenkamer gesignaleerde, extreem lage kosteneffectiviteit van de fiscale stimulering van plug-in hybrides is mede te wijten aan onzuinig rijgedrag en het ontbreken van HNR-instructie aan zakenrijders.

Stroperig deeladvies

HNR is dus hét middel om verkeersemisies substantieel en 'low cost' te verminderen. In het kader van de Urgenda-uitspraak en het Klimaatakkoord kan promotie van zuinig

rijden tot 2030 substantiële emissiereductie opleveren. Bijkomend effect is een vermindering van ongevallen en schades en van verkeersdoden. Toch ontbreekt deze kansrijke optie in de voorstellen van de Klimaat Tafel Mobiliteit. De tafel kwam na maandenlang praten met een uiterst gedetailleerd, stroperig geformuleerd deeladvies binnen het concept-Klimaatakkoord. Het document bevat een mîr-à-boire aan klimaatacties voor uitvoerende ministeries, gemeenten, burgers, transport- en autobranche en milieubeweging, in totaal meer dan honderd stuks. De uitvoering daarvan kan al spaaklopen op gebrek aan (kundige) ambtenaren en expertise bij de overheden.

Kernpunt van de voorstellen is een versnelde elektrificatie van het wagenpark. Dat gaat tot 2030 overheid en automobilist enkele miljarden kosten. Ook de fiets, OV, selectief autogebruik en bandenspanning krijgen aandacht. Bandenspanning was altijd al onderdeel van HNR. Over de contra-productieve markt-trends (bredere banden, winterbanden) zwijgt het advies. Lekkende auto-airco's met HFK's? Geen actiepunten. Ook tegen de klimaatvijandige, autonome trends naar meer pk's en topsnelheden boven 200 km/uur ontbreekt elke actie. Zelfs de woorden 'snelheid' en 'rijgedrag' komen niet voor in het hoofdstuk Mobiliteit! Dat is meer dan een gemiste kans, het is onbegrijpelijk gezien de potentiële klimaatwinst van 3 Mton CO₂-reductie en het vroegere effectieve klimaatbeleid daarvoor.

Niet 'anti-auto'

In het deelakkoord is duidelijk de hand van de VVD voelbaar, die verlaging van de 130 km-limiet taboe verklaard heeft. De overmatige nadruk op EV-techniek riekt naar een vlucht-naar-voren ter vermindering van problemen voor de coalitie. HNR is daarentegen politiek-neutraal en onweersproken (niet 'anti-auto'). Omdat de Mobiliteitstafel concrete voorstellen voor een nieuw

HNR-programma had ontvangen (HNR3.0), is het gissen naar de redenen van dit manco. Feit is: onzuinig rijgedrag heeft geen 'probleem-eigenaar'. De vroegere programmapartners ANWB, RAI en BOVAG hebben HNR na 2012 'low key' passief voortgezet. Zij zullen zich als klimaatpartners dus actiever moeten opstellen. En het ministerie zal budget moeten vrijmaken – HNR3.0 kost een schijntje en is per euro duizend maal klimaat-effectiever dan Tesla's stimuleren!

Direct starten

Binnen het Klimaatakkoord geldt dat HNR3.0 het enige programma is dat 1) automobilisten geld bespaart, 2) de verkeersveiligheid vergroot, en 3) de jaarlijkse CO₂-emissies (circa 34 Mton!) van 10 miljoen 'fossiele' (vracht)auto's snel en substantieel kan verminderen. Dat lukt niet met EV, niet met OV en niet met de fiets!

'Het Nieuwe Rijden is per euro duizend maal klimaat-effectiever dan Tesla's stimuleren'

Anders dan de meeste actiepunten van de Mobiliteitstafel kan HNR3.0 met bescheiden budget (1 miljoen euro) direct van start gaan.

Alle elementen voor effectieve communicatie zijn op basis van twintig jaar praktijkervaring immers beschikbaar.

Elke euro die in HNR3.0 gestopt wordt, is CO₂-rendabel. Het valt niet te rijmen dat de overheid wel vele miljoenen investeert in zelfrijdende auto's, maar geen cent in verbetering van veilig/zuinig rijgedrag hier-en-nu! Alleen al de stijging van verkeersongevallen en -slachtoffers rechtvaardigt investeringen daarin, maar de klimaatdoelen vormen een even dringende noodzaak. Een gemiddelde CO₂-besparing van 10% (1,4 miljard liter, 3 Mton CO₂ per jaar) is met professionele middelen en programmering en met verlaging van de 130-limiet op korte termijn haalbaar. Dat automobilisten met HNR jaarlijks honderden euro's kunnen besparen, kan bovendien het afbrokkelende draagvlak bij coalitie en burgers vergroten. De politiek is nu aan zet!

Martin Kroon en Henk Wardenaar