

Samen Werken, Samen Leven, Samen Rijden?

Het kabinet wil met het project 'schoon en zuinig' de energie-efficiëntie van de Nederlandse economie laten toenemen met 2 procent per jaar. De mobiliteitssector zal hieraan ook haar bijdrage moeten leveren. Dit betekent dat de Nederlandse automobilist meer kilometers per liter brandstof moet rijden. Na honderd dagen kwam het kabinet met de volgende maatregel om dit te realiseren: "Het kabinet wil zuinige auto's en zuinig rijden bevorderen met belastingmaatregelen"¹⁾. Het blijft de vraag waarom het kabinet na honderd dagen nadenken niet verder kijkt dan deze voornamelijk prijsverhogende en weinig effectieve maatregel.

door **Warner ten Kate***

Wanneer het bevorderen van zuinig rijden met belastingmaatregelen beperkt blijft tot het duurder maken van mobiliteit (een verhoging van de benzineprijs) staat de reactie reeds vast: "De arme automobilist wordt weer gepakt". Het is juist deze reactie die het algemene belang van energie-efficiëntie schade toebrengt, op een moment dat onze benzineprijzen de hoogste van Europa zijn²⁾. De huidige prijs heeft bovendien nog geen wezenlijk effect op het rijgedrag gehad, aangezien de automobilist vaak geen alternatieven voor de auto heeft, doordat werk (kantoren) rond de snelweg wordt gecreëerd. Het is dus maar de vraag of een verdere prijsverhoging een daling van het verbruik zal hebben.

Rijgedrag

Ook het aankoopmoment van de auto is niet altijd een effectief moment gebleken om energie-efficiëntie te stimuleren. Hoewel via de BPM de zuinigste auto nog goedkoper gemaakt kan worden (en de niet-zuinige duurder), is de consument voornamelijk geïnteresseerd in een auto die aangepast is aan zijn of haar gebruikswensen. In het geval van gezinnen is dit vaak een ruime, veilige auto met veel (energieverslindende) opties zoals een airco. Kosten zijn hiermee slechts één van de factoren waarmee rekening wordt gehouden

bij de aanschaf van een auto. Het zuiniger gebruik van het wagenpark op de Nederlandse wegen zal voornamelijk behaald moeten worden in het rijgedrag van de automobilist. Hoe zuinig een auto bij aanschaf ook mag lijken, vaak herbergt deze veel meer vermogen dan strikt noodzakelijk. En dat weet de automobilist in zijn rijgedrag vaak goed te gebruiken. Een zuinige auto kopen betekent hiermee nog niet zuinig autorijden. Energie-efficiëntie zal moeten worden bereikt in de periode ná aanschaf van de auto en niet alleen óp het moment van aanschaf.

De huidige initiatieven van 'Het Nieuwe Rijden' dat tijdens het rijexamen wordt getoetst, zijn een aanzet tot het bewust maken van de automobilist. Het Nieuwe Rijden traint een automobilist om zijn rijgedrag aan te passen, zodat hij of zij 15 á 20 procent minder brandstof kan gebruiken (door bijvoorbeeld eerder te schakelen). Het blijft hierbij een groot probleem dat de automobilist al snel in zijn oude gewoonten vervalt. Het geven van verplichte her(opvoed)examens zal niet als positief door de automobilist ervaren worden. De automobilist is namelijk gesteld op zijn vrijheid en inperking van deze vrijheid zal vrijwel altijd een negatieve reactie op het gestelde hoofddoel (energie-efficiëntie) te weeg brengen. Probeer tenslotte maar aan de man/vrouw te brengen dat snelheidsbeperkingen op snelwegen goed zijn voor de doorstroming en een beter milieu: heel



De auto-industrie ontwikkelt volop nieuwe, zuinige en schonere modellen.



waar, maar vrijwel geen automobilist vindt het écht leuk.

Auto-industrie

Meer heil kan gevonden worden in het verplichten van de auto-industrie een prominent aanwezige verbruiksmeter te instal-

leren. Het lichtend voorbeeld blijft hierbij de Toyota Prius die door middel van een groot kleurenscherm de bestuurder in heldere kleurenplaatjes laat zien hoe zijn verbruik zich ontwikkelt. Veel Prius-rijders ervaren dit als een directe motivatie om zuiniger te rijden. Een mogelijke optie voor de toekomst is dat per bestuurder van de auto (vader, moeder, kind) gemiddelden kunnen worden bijgehouden, zodat er competitief bespaargedrag tussen bestuurders wordt uitgelokt.

Het lerende vermogen van de auto kan zo worden aangewend om de in het rijexamen geleerde vaardigheden te blijven gebruiken, zonder dat de automobilist het idee heeft hiertoe gedwongen te worden. De automobilist hoeft zich dan niet 'gepakt' te voelen door belastingen of andere overheidsmaatregelen. Het zou voor de Nederlandse overheid een goede zaak zijn om (ook in Europees verband) te streven naar het installeren van een verbruik feedbackfunctie in elke nieuwe auto.

Dit streven zou complementair zijn aan de fiscale maatregelen die onder het project 'Schoon en Zuinig' worden voorgesteld om de automobilist te bewegen een zuinige auto te kopen, zodat deze ook zuinig gebruikt blijft worden. Met 'Samen Werken, Samen Leven' in gedachten betekent dit dat automobilist én auto samen bij het project betrokken moeten worden.

1. Dit artikel is een reactie op 'Samen werken, Samen Leven: Beleidsprogramma kabinet Balkenende IV 2007-2011'.

2. Benzineprijs in Nederland is hoogste in Europa' RTLZ 26 juni 2007. [http://www.rtl.nl/\(/financien/rtlz/nieuws/\)/components/financien/rtlz/2007/weken_2007/26/0626_1500_tanken.xml](http://www.rtl.nl/(/financien/rtlz/nieuws/)/components/financien/rtlz/2007/weken_2007/26/0626_1500_tanken.xml)

* Warner ten Kate is als onderzoeker verbonden aan het Clingendael International Energy Programme.



COLUMN

Zuinigheid met vlijt



Jan Paul van Soest

Ruzie in autoland. De autofabrikanten lopen te hoop tegen de CO₂-eisen die de Europese Commissie wil stellen. De gemiddelde CO₂-uitstoot van het jaarlijks nieuw verkochte autopark moet terug van 160 (nu) naar 140 gram per kilometer in 2008. Dat valt ook niet mee, moet worden vastgesteld. De consumentenwensen gaan immers in de richting van zwaarder en sneller (SUV's en andere rijdende paleizen), en naar veiliger, wat ook weer vaak zwaarder betekent.

Kijk voor de lol eens even mee in de actuele cijfers. Een stevige Range Rover 4.4 litermotor, populair om in Amsterdam-Zuid de straatstenen mee uit de weg te rijden, doet dik 350 gram/km. 't Kan natuurlijk altijd nog meer, maar voor emissies van een halve kilo CO₂ per kilometer moet je wel in de klasse Ferrari en omstreken zitten. In het gemiddelde nieuw verkochte wagenpark tellen de Ferrari's natuurlijk nauwelijks mee, maar wat betreft de SUV's weet ik het zo net nog niet.

De middenklassers, waarvan er natuurlijk veel meer verkocht worden, zijn meteen een stuk zuiniger. Toch, een Opel Astra stationwagon doet nog altijd 187 gram per kilometer. Gaan we naar de zuiniger jongens, met nieuwe motoren die op de Europese wensen vooruitlopen, dan kom je bij bijvoorbeeld een VW Golf nieuwe stijl toch altijd op 120-130 gram/km. Wil het gemiddelde naar 140 gaan, dan zal het aandeel van de auto's met een nieuwe zuinige generatie motoren dus behoorlijk hoog moeten liggen.

U voelt wel aan: dat gaan ze niet redden, die autofabrikanten, volgend jaar. We kunnen het ook anders bekijken. Gemiddeld over de afgelopen elf jaar daalde de CO₂-uitstoot van de nieuw verkochte automobielen met bijna 2,3 gram per jaar. Het zal nu misschien iets sneller naar beneden gaan door alle aandacht die er voor is, de conclusie is dezelfde: 140 g/km in 2008, vergeet het maar. En 130 g/km in 2012 zit er ook niet in, bij het huidige ontwikkeltempo. Ik voel met de fabrikanten mee, kan er niets aan doen. Ze zitten in een hopeloze spagaat: de consumenten die steeds meer, sneller, luxer en veiliger vragen (ook wel zuiniger, maar slechts als afgeleide), en de Europese regelgevers die eisen stellen aan het gemiddelde park, zonder rekening te houden met marktposities en andere kenmerken van de markt en marketing.

De bal moet dus naar de veroorzaker: de au-

tomobilist zelf. Verreweg de elegantste oplossing is verkeer en vervoer onder het systeem van verhandelbare emissierechten brengen. Liefst geen individuele rechten per auto-gebruiker, dat wordt door de veelheid van spelers natuurlijk een zootje. Nee, graag een systeem zoals door CE Delft, milieuorganisaties en vakbeweging beschreven in Green4Sure: via de motorbrandstoffen, die immers gemakkelijk in CO₂ zijn om te rekenen. Daar komt dan gewoon een plafond op, net als voor de industrie. Plafond en verhandelbaarheid, en verder zoekt iedereen het maar uit. Zo worden zowel de autofabrikanten geprikkeld tot de beste technische oplossingen, en de automobilisten worden beïnvloed in hun voertuigkeuze én in hun rijgedrag. Dat is met normstelling alléén niet te realiseren. Zuinigheid met vlijt geeft auto's als kamelen.

Uit de krantenberichten van de laatste weken, die rapporteren over de ruzies tussen autofabrikanten en de Europese Commissie, en over de ruzies tussen de fabrikanten onderling, heb ik niet het idee gekregen dat de dames en heren autobedrijven Green4Sure kennen. Een lobby vanuit die hoek voor een klimaatbudget voor motorbrandstoffen zou de fabrikanten sterk kunnen helpen om uit de huidige impasse te komen. Ik hoop het binnenkort te mogen zien, een monsterverbond van de autobedrijven, milieuorganisaties en automobilistenclubs dat een effectief en efficiënt alternatief voor normstelling voorbereidt en bepleit. We houden ze in de gaten...