

Reactie op het Ontwerp-beleidsprogramma Klimaat

Voorstellen om met korte termijn maatregelen bij wegverkeer 3 Mton CO₂ te besparen

- 1) **Uitbreiding van de tijdelijke 100 km-limiet tot 24 uur per dag (24/7) met toepassing van trajectcontrole op alle doorgaande autowegen;**
- 2) **Herintroductie van Het Nieuwe Rijden (HNR3.0) als enige echte zuinige rijstijl waarmee elke automobilist netto 10% - 20% brandstof (liters/kWh) kan besparen;**
- 3) **Prioriteit geven aan vermindering van de zeer vervuilende korte ritten in de communicatie over minder autogebruik door particulieren.**

Inleiding

Tussen 1986 en 2010 hebben ondergetekenden binnen de ministeries van VROM en V en W meegewerkt aan verschillende succesvolle milieumaatregelen voor het wegverkeer om de toen geldende (NMP/SVV2) doelstelling: 10% brandstofbesparing via gedragsverandering tussen 1990 en 2010 invulling te geven. Dit doel komt neer op circa 3 megaton CO₂-reductie. De focus in het beleid lag toen, naast voertuigtechnische normering en innovaties, ook op (rij)gedragsverandering en bewustwording, zowel t.a.v. minder autogebruik als snelheidsbeperking en zuiniger rijgedrag. Helaas ontbreekt die bredere focus in het huidige beleid rond klimaat en oliecrisis.

Immers de **totale emissies van het wegverkeer** worden bepaald door technische factoren maar ook door mobiliteits- en rijgedrag, via drie sporen:

- 1) de emissie per voertuig cf. emissie-eisen in gram per km (techniek);
- 2) het totale aantal voertuigkilometers per jaar (gedrag);
- 3) de snelheid en het rijgedrag, waardoor er meer of minder per km wordt geëmitteerd.

In de huidige beleidsvoorstellen ontbreken voorstellen voor maatregelen via het tweede en derde spoor, hoewel die potentieel zeer effectief zijn en praktisch uitvoerbaar. Daarom doen wij, vanuit onze ervaring en de indertijd bereikte resultaten, onderstaande voorstellen, die alle gebaseerd zijn op: **a) het algemene beleidsprincipe: vermijdbare emissies moeten als eerste aangepakt worden, en b) de motortechnische wetmatigheid: lagere snelheden en toerentallen zorgen voor lagere emissies en minder brandstofverbruik.**

Prioriteit nr.1: Snelheidslimitering met 100 km/uur gedurende de gehele dag (24/7)

Na de oliecrisis van 1973 is er een algemene snelheidslimiet van 100 km/uur ingevoerd vanwege verkeersveiligheid en energiebesparing. Vanaf 1 april 1988 is die limiet verhoogd naar 120 km/uur met continuering van 100 als limiet op de drukste snelwegen en 80 op de zwaarst belaste (NO_x/geluid) wegvakken. Daarmee werden milieudoelstellingen (voor NO_x, CO₂, PM en geluidhinder) richtinggevend voor het snelhedenbeleid. Dat slaagde erin m.b.v. gerichte handhaving de tot 1988 opgelopen rijnsnelheden, emissies en ongevallen te reduceren. Daardoor zijn **cumulatief tussen 1988 en 2012 tientallen megatonnen CO₂ bespaard**. In 2012 echter is de 120 km-limiet om politieke redenen door Rutte-I verhoogd naar 130 km/uur op het merendeel van de snelwegen. Daardoor zijn zowel de emissies van CO₂ en NO_x als de aantallen ongevallen en verkeersdoden aanmerkelijk gestegen. De voor dat beleid aangevoerde argumenten (tijdwinst en rijplezier) vallen niet onder de **grondwettelijke doelen van milieu- en verkeersbeleid** waaraan snelheidslimieten moeten beantwoorden, namelijk veiligheid, gezondheid, leefmilieu, energiezekerheid en bereikbaarheid. Tijdwinst van hardrijden is een privé belang (en verwaarloosbaar c.q. hoogst onzeker in druk verkeer) en geen wettelijk belang; rijplezier is a fortiori geen staatszaak maar privé bate, dat dus nooit over een wettelijk doel of algemeen belang mag prevaleren.

Een staatsrechtelijk correcte afweging zien we wel terug bij de tijdelijke verlaging van de limiet naar 100 km/uur t.b.v. de stikstofdoelen. Uit praktijkverbruik-tests door *Autoweek* blijkt dat er door automobilisten die veel snelwegkilometers maken al 10% -30% brandstofbesparing (en navenante CO₂/NO_x-emissiereductie) bereikt wordt sinds de 100 km-limiet geldt. Die limiet ligt dichtbij het optimum (90 km/uur) waar doorstroming het hoogst is en verbruik, emissies en ongevalsrisico's het laagst.

In Nederland kan op grond van **artikel 86a van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens** tijdens "ernstige verstoring van de olie-aanvoer" de algemene snelheidslimiet tijdelijk worden verlaagd tot 90 km/uur. Na de tijdelijke verlaging tot 100 km/u overdag vanwege stikstof is er nu vanwege de oliecrisis en de klimaatdoelen geen rationeel argument meer tegen **100 km/uur dag-en-nacht en definitieve afschaffing van de 130-km limiet** als klimaat-, stikstof- én crisismaatregel. De handhaafbaarheid van een 100 km-limiet is met uitbreiding van het aantal trajectcontroles technisch oplosbaar. Gezien de maatschappelijke baten (minder olie-import, afname CO₂/NO_x-emissies, minder ongevallen, files, geluidhinder) en de enorme kostenbesparingen voor automobilisten, moet een 24/7 100 km-limiet snel ingevoerd worden. Ook de *European Transport Safety Council* stelt een snelheidslimiet van 100 km/u voor. De IEA (*International Energy Agency*) en de Europese Commissie adviseren ook om de snelheidslimieten (met 10 km) te verlagen vanwege de (olie)crisissituatie en de hoge prijzen t.g.v. de oorlog in Oekraïne. Meer argumenten zijn er niet nodig, lijkt ons.

Prioriteit nr.2: Herintroductie van Het Nieuwe Rijden (HNR3.0)

De reden dat de overheid (primair EZ, later V en W en VROM) eind jaren '80 wederom oog kreeg voor het brandstofverbruik in het wegverkeer was het gegeven dat uit de rijopleiding voor beroepschauffeurs en uit autotests bleek dat er in de praktijk gemiddeld 20% tot 30% meer brandstof verbruikt werd dan technisch mogelijk was. Latere elektronische tankpas-registraties bevestigen nog steeds dat gegeven. Los van het feit dat de toenmalige EUDC testcyclus soms erg gunstige fabriekscijfers produceerde, blijkt het rijgedrag naast het aandeel korte ritten beslissend voor het meerverbruik. Doel van (NMP/SVV2)beleid werd dus om **tussen 1990 en 2010 10% brandstofbesparing via zuiniger rijgedrag** (en snelheidsbeheersing) te bereiken. Daartoe werd uitgebreid onderzoek gedaan (o.a. door SenterNovem) naar de factoren die zuiniger rijgedrag bevorderen, en werd een actieplan opgesteld om zuiniger rijgedrag met steun van de Automotive branche (w.o. de ANWB) te bevorderen. Zuinig rijgedrag kent ruwweg vier hoofdregels: lagere toerentallen, minder dynamiek en rustiger acceleratie, lagere snelheden, en gerichte *in-car feedback*, instrumentatie en bewustwording.

Uitgaande van deze elementen kreeg "*Het Nieuwe Rijden*" als overheidsprogramma voor brandstofbesparing wegverkeer vanaf medio jaren '90 gestalte met een relatief bescheiden budget en menskracht. De kern van het programma waren zeven tips om brandstof te besparen en de succesvolle massa-mediale campagne voor radio en tv met de "*Doeks uut Hasselt*". Het doel van een besparing van 1 Mton CO₂ werd in 2009 vrijwel behaald.

Onderzoek toonde aan dat HNR, naast snelheidsbeperking, met **<10 euro/ton CO₂ de meest kosten-effectieve CO₂-maatregel** vormde en vormt (exclusief besparingen voor de consument zelf). Zuiniger rijden blijkt dus uitvoerbaar als overheidsprogramma mits het met de juiste (communicatie)middelen en partners wordt uitgevoerd.

Het Nieuwe Rijden 3.0 (HNR3.0)

Helaas werd het HNR-programma, ondanks de bewezen effectiviteit, naamsbekendheid en goodwill, vanaf 2010 als overheids-klimaatprogramma gestopt en verder aan de markt overgelaten. Omdat de Automotive branche wel achter HNR staat maar er geen verdienmodel in ziet en de milieubeweging weinig op heeft met autorijden sec, verwaterde HNR daarna als algemeen toepasbare 'groene' praktijk. Het blijft wel deel van de rijopleiding.

Vanwege de bewezen effectiviteit als klimaatmaatregel en het *no-regret* karakter ervan als vrijwillige (dus niet gedwongen) gedragsverandering, hebben ondergetekenden in juni 2018 het project 'HNR3.0' t.b.v. het Klimaat-akkoord voor de Klimaattafel Mobiliteit opgesteld, met concrete actiepunten en organisatorische uitwerking. De Klimaattafel vond HNR echter zo vanzelfsprekend ("iedereen doet het toch al") dat alleen het onderdeel 'bandenspanning' in het Klimaat-akkoord werd opgenomen. Aangezien naar schatting slechts één op de vier automobilisten HNR in voldoende mate toepast, was dat een gemiste kans. Daarom hebben wij bij brief aan toenmalig minister voor EZK dhr. Wiebes voorgesteld om HNR3.0 in te zetten in het kader van het Urgenda-vonnis. Dat voorstel vond wél gehoor. In zijn brief van 28 juni 2019 aan de Tweede Kamer geeft hij aan: "Er wordt een aanvullende campagne gestart voor Het Nieuwe Rijden, gericht op energie-efficiënter rijgedrag". Een bedrag van € 2 miljoen werd eenmalig uitgetrokken voor een communicatiecampagne voor twee jaren. Het ministerie van IenW werd belast met de uitvoering. Dat begon met vertraging eerst met het geven van een onderzoekopdracht naar de bekendheid van HNR. Die studie mondde uit in het opzetten van een website onder het motto "*Lekker op weg*", waarin enkele HNR-tips worden gepromoot. Vanwege corona is er geen communicatiecampagne uitgevoerd. Al met al zijn sinds 2010 twaalf jaren onbenut gebleven waarin automobilisten op geen enkele wijze over brandstofbesparing via de HNR-tips geïnformeerd zijn of bewust gemaakt zijn van deze praktische manier van CO₂-reductie.

Het programma Het Nieuwe Rijden 3.0 (HNR3.0) levert een geschatte reductie van 1 Mton CO₂/jaar bij een investering in een communicatiecampagne van tenminste € 1 miljoen per jaar. Met meer inzet, bijvoorbeeld € 2 miljoen per jaar, is meer effect mogelijk, gezien de besparingspotentie. De set maatregelen die deze reductie bewerkstelligen zijn in de bijlage HNR3.0 aangegeven. Om bij te dragen aan de oliecrisisdoelen op korte termijn en aan de klimaatdoelen voor 2030 en daarna, vraagt een dergelijk gedragsprogramma om een langjarige inzet zodat de potentiële effectiviteit die indertijd met HNR1.0 al bereikt werd, ook nu gerealiseerd wordt. Let wel, een dergelijke gedragsverandering komt niet "zomaar" tot stand maar vergt een professionele aanpak en organisatie, en een *frapper toujours*, zoals met andere overheids campagnes bij verkeersveiligheid (zie de BOB-campagne) bewezen is. Gedacht wordt aan een **periode van 10 jaar, waarmee de cumulatieve inzet op tenminste € 10 en bij voorkeur € 20 miljoen komt.**

HNR3.0 betekent een continuering van de (nog te bescheiden) communicatie onder het motto "*Lekker op weg*" van het Ministerie van I en W. Uitbreiding als door ons geschetst vergt een verdere professionalisering van de regiefunctie van I en W en inschakeling van de Automotive branche en mogelijk van de ANWB als uitvoerende instantie en als 'zender' in de (broodnodige) publiekscampagne – die nog niet massa-mediaal van de grond gekomen is. N.B.: Voor de automobilist is een reductie van 10% - 20% brandstofverbruik een meer dan welkome bijdrage in het bestrijden van de hoge brandstofkosten. Uitgaande van de circa 13 miljard liter benzine, diesel en LPG die het Nederlandse wegverkeer jaarlijks verbruikt, zorgt **10% besparing voor 1,3 miljard liter en 3 megaton CO₂-reductie**, tegen zeer beperkte overheidskosten en met enkele miljarden euro's macro-economische besparingen. De combinatie van 100 km 24/7 en HNR3.0 is de enige maatregel die deze besparing op korte termijn kan bereiken, mits ingevuld conform bovenstaande voorstellen. Zonder deze concrete gedragsgerichte acties blijft 3 Mton besparing onbenut

Ons voorstel is dus om HNR3.0 gedurende 10 jaar in te zetten om daarmee een **CO₂-reductie van 1 á 2 Mton per jaar** te bereiken. De jaarlijkse kosten bedragen **€ 1 á 2 miljoen**.

Prioriteit nr.3: Vermindering korte ritten

Van de meer dan 100 miljard voertuigkilometers wordt een aanzienlijk deel 'geconsumeerd' voor een paar miljoen dagelijkse korte ritten (tot 10 km) met koude start, veelal richting school, winkel of werk. Goed dat het klimaatbeleid al stevig inzet op meer fietsen en OV-gebruik.

Weinig automobilisten zijn zich bewust van de kwalijke gevolgen van dit type autogebruik, waarvoor de meeste Nederlanders immers met onze 22 miljoen fietsen ofwel de benenwagen meestal een praktisch en *zero-emission* alternatief hebben. Zeker bij lagere temperaturen vormt de koude start de meest vervuilende emissie-conditie bij benzine- en dieselauto's en zorgt voor extreem hoog brandstofverbruik.

Zo verbruikt een typisch ritje van 2 x 3 km naar de supermarkt in een 150 pk middenklasse-auto al gauw 1 liter benzine, en veroorzaakt 2 kg CO₂ en extra emissies van CO/HC/NO_x en PM. Gezien de beschikbare alternatieven en de zwaardere milieu-effecten vormen korte ritten bij uitstek het aangrijpingspunt voor elke campagne voor selectiever autogebruik, zeker waar het de particuliere automobilist betreft. Daarom stellen bij voor om dit accent in elke komende mobiliteitscampagne verder uit te werken en extra aandacht te geven. Als er ergens vermijdbare autokilometers te vervangen zijn, dan juist bij de korte ritten met koude start! Vandaar ons voorstel nr. 3 als actiepoint voor realiseerbare gedragsveranderingen.

Mr. Martin Kroon, oud-projectleider snelheidslimieten en rijgedrag (VROM/Milieubeheer)

Ir. Henk Wardenaar, oud-projectleider Het Nieuwe Rijden (HNR, ministerie Verkeer en Waterstaat)

13 juli 2022