

## 'Zelfrijdend' opmaat naar slimme mobiliteit

Raar eigenlijk dat Nederland geen rol speelt of ambiëert in de autoindustrie. Brandstofprijzen zijn hier zo'n beetje het hoogst van heel Europa. Ruimte is beperkt en de files navenant groot. Emissies zijn een factor van belang in een land waar mensen zo dicht op elkaar leven. Wat in Nederland speelt, speelt ook elders op de wereld. Je zou zeggen een 'mooie basis' om op gebied van mobiliteit in de wereld een prominentere rol te kunnen spelen.

### Asfalt kun je niet exporteren

Van werken aan de 'auto van de toekomst' kan Nederland als geheel baat hebben in de zin van banen, innovatie, een beter milieu, maar ook export. Het levert veel meer op dan meer wegen aanleggen, iets waar overheden meestal hun toevlucht toe zoeken om de economie te stimuleren. In een 24uurseconomie komen 5 werkdagen maal 4 uur spits-verkeer over een hele week gemeten neer op 12 procent. Zonde om voor dat percentage alleen te denken aan meer asfalt om files het hoofd te bieden.

### Zelfrijdende auto een extra motief

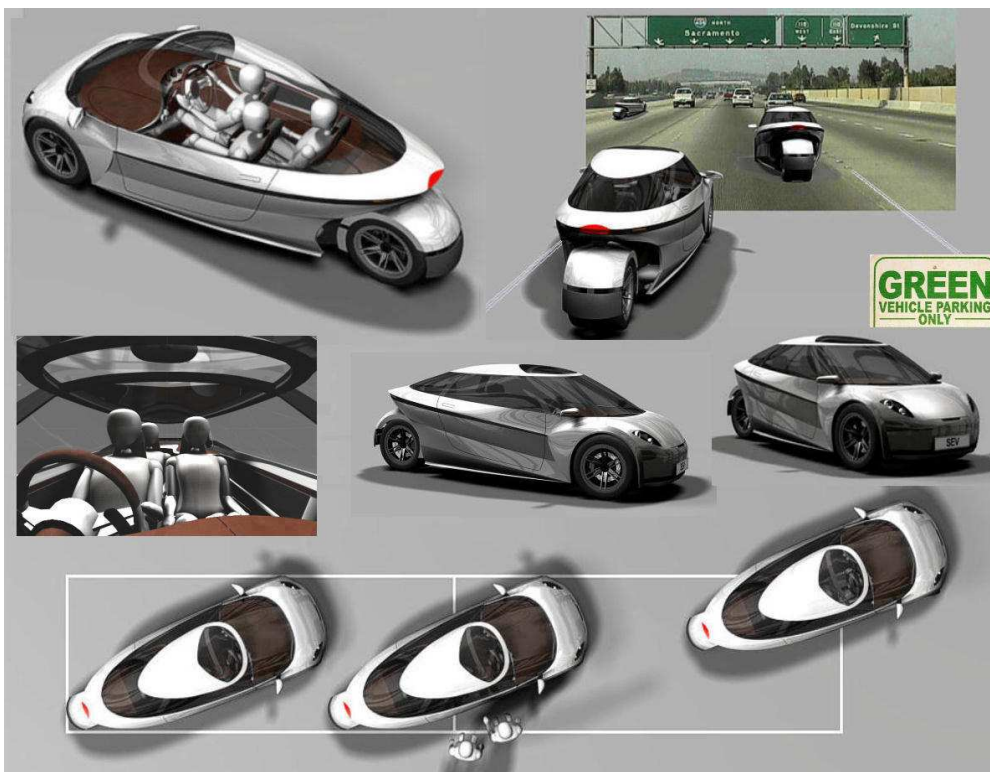
Energie-, ruimte- en gebruiksefficiëncy kunnen samenkomen, laatstgenoemde door *car & ride sharing* programma's. De EU zet met 'zelfrijdend' vooral in op meer verkeersveiligheid. Maar betere benutting van de bestaande infrastructuur kan zeer zeker meespelen. Hoe compacter (vooral slanker) de auto, des te meer opties er zijn voor een betere benutting. Dat komt weer mooi overeen met het verkeersergonomisch aspect dat al door de Carnegie Mellon University (één van de voorlopers op gebied van zelfrijdend) is onderkend. De controle overlaten aan de auto is gemakkelijker in een auto waar de inzittende gevoel heeft voor de (slanke) buitenmaten en beschikt over een uitstekend overzicht. Niet voor niets heeft Google zijn robocar bescheiden geproportioneerd. Zie foto rechts.

### Werk maken van slimme auto

Waarom weegt praktisch iedere auto 15 tot 25 keer zoveel als de vaak(!) enig inzittende, en is deze even breed als diezelfde chauffeur lang is. De meeste energie (met een nota hoger dan dat van een woonhuis), gaat zitten in het heen en weer bewegen van het vervoersmiddel zelf. Van éénpersoonsbezetting is het vaakst sprake als de wegen het drukst zijn met woon-werkverkeer. Met files als gevolg. De auto kan lichter, economischer, smaller, en dat zonder de veiligheid van de inzittenden in gevaar te brengen. Neemt de auto minder ruimte in, dan kan dat op diverse manieren bijdragen aan een betere benutting van snelwegen en parkeerruimtes.

### iPhone On Wheels

Als de gevestigde autoindustrie talmt om met *true Next-Generation personal mobility modes* te komen, kunnen nieuwe initiatieven welkom zijn. Het EU Green Car programma is hier in wezen op gericht. Aardige is dat de *Lightweight + Low Drag = Energy / Space Efficiency* wordt gedeeld door initiatiefnemers in meer landen. Het is een formule die past in het gapende gat tussen fiets automobiel, en van twee kanten benaderd kan worden. Het Groningse Drymer doet dat bijv. van de kant van de fiets. Het Britse Naro Car Co. doet dat van de kant van de auto. New iSetta verpakt de efficiëncy gedachte in een slim effectief en onderscheidend 'jasje'. Meer van hetzelfde zit niemand op te wachten, nietwaar?



Ralph Panhuyzen  
newisetta.com  
tel. 06 1743 4661  
sevehicle@gmail.com

For assessment  
purposes only.  
Auteursrecht en model-  
recht van toepassing.