



AFLEVERING 4: HET NIEUWE RIJDEN

Zuiniger, schoner, sneller

Fietsen is natuurlijk het beste voor het milieu, maar mocht dat geen optie zijn, probeer dan Het Nieuwe Rijden: dat is portemonnee- en milieuvriendelijker (en heus niet suf).

DE TOEKOMST: ELEKTRISCH

100 procent klimaatneutraal rijden lijkt vooralsnog onmogelijk, maar je komt een heel eind met de elektrische auto. Al kleven er nog wel wat nadelen aan. Opladen duurt lang (tot acht uur via een gewoon stopcontact) en er zijn nog niet genoeg oplaadpunten. Daarbij komt dat je geen lange afstanden kunt rijden omdat de accu daar niet genoeg energie voor op kan slaan. En als je de auto's met groene stroom laadt, zijn ze natuurlijk pas echt klimaatneutraal. Maar het grootste probleem: ze zijn nog niet te koop! De Mitsubishi i-MiEV, de Nissan Leaf en de C-Zero van Citroën komen hier op z'n vroegst eind dit jaar op de markt. Greenwheels, de organisatie van deelauto's, heeft op dit moment één elektrische auto in Den Bosch en wil de komende jaren in 80 steden minimaal één elektrische auto aanbieden.

Vijf jaar geleden kocht ik mijn eerste echte grote-mensen-auto.

De Volvo kwam tegelijk met mijn eerste kind en hoort (met inmiddels twee kinderen) bij ons – onze initialen zitten zelfs in zijn nummerbord. Maar hij is een wolf in schaapskleren. Als ik hem weg zou doen, zou ik per jaar vier ton minder CO₂ uitstoten, bijna de helft van wat de gemiddelde Nederlander per jaar uitstoot. Er zijn nieuwe auto's die veel minder gulzig zijn, hybride en binnenkort zelfs elektrische. Maar daar hangt een prijskaartje aan. Ik wil mijn auto niet kwijt, kan geen zuinige nieuwe betalen, maar wil wél milieuvriendelijker gaan rijden. Er zit niets anders op: ik moet opnieuw op rijles.

Op een maandagmiddag stap ik in mijn Volvo voor een cursus. Wat ik tot nu toe van Het Nieuwe Rijden kende, was die reclame van de 'doeks uut Hasselt', een jolige parodie op de tv-serie *The dukes of Hazzard* waarin twee nep-Dukes in een knaloranje bak door Overijssel scheurden en tóch het milieu spaarden – en hun portemonnee. Bij het hoofdkantoor van het Verkeers en Veiligheid College Rijssen wachten directeur Patrick Hekkert en rij-instructeur Henk Jan Elbert me op om me de milieuvriendelijke kneepjes van het rijden bij te brengen.

Even later stap ik in de knaloranje auto uit de tv-reclame.

Henk Jan zit naast me en in het dashboard zit een computertje dat de details van mijn rijstijl opslaat. Ik moet een route van een half uur rijden in mijn eigen stijl. Er komen gevoelens terug uit de tijd van mijn rijexamen. Met klamme handen rij ik zo netjes mogelijk het terrein af. Als we terugkomen, leest Henk Jan de gegevens van de computer uit en is het tijd voor het theoriegedeelte. 'Laten we vooropstellen dat niet rijden het best is voor het milieu', begint hij streng, 'maar als je toch rijdt, doe het dan goed. Wie zich aan de regels van Het Nieuwe Rijden houdt, kan tot 20% minder uitstoot van schadelijke stoffen komen en tot op de lange >

Erg leuk om Het Nieuwe Rijden geleerd te hebben in de auto uit de tv-reclame, maar die staat in Rijssen. Andere plekken waar je de cursus kunt volgen, vind je op www.hetnieuwerijden.nl. Of je kunt contact opnemen met VVCR via www.vvcr.nl. Minder effectief, maar wel makkelijker is de ANWB app 'zuinig rijden' voor de iPhone (als je die hebt natuurlijk). Bij elke tankbeurt vul je in dit programma gegevens in over de kilometerstand en het aantal getankte liters. Na een paar keer tanken krijg je in een aantal grafieken te zien hoe zuinig je hebt gereden. Er zit ook een zelftest in de app waarmee je Het Nieuwe Rijden kunt oefenen.

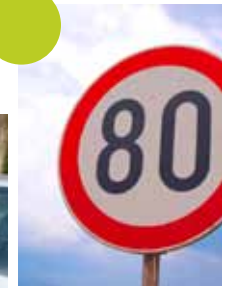


Wat ooit begon met de term 'ecologisch' (een mix van ecologisch en economisch) rijden heet inmiddels 'ecodriving'. Daarmee rij je veiliger, gaat je motor langer mee en verbruik je minder benzine. Maar **waarom passen zo weinig mensen die rijstijl toe?** Hekkert: 'Onze methode is wel een vast onderdeel van het rijexamen, maar het hangt af van je instructeur of je er veel mee oefent. Bedrijven laten hun personeel de cursus wel volgen omdat ze merken dat het inderdaad veel oplevert, maar particulieren lopen er nog niet warm voor.' Ik heb wel een idee waarom: wie het milieu wil sparen, moet inleveren. En dat willen autorijders niet, die hebben het met alle files al zwaar genoeg. Bij termen als ecologisch rijden en ecodriving denk ik bovendien niet aan een lekkere coureur uit *The dukes of Hazzard*, maar aan een biologisch-dynamische wereldverbeteraar die het gaspedaal aait met gezondheidssandalen. Hekkert lacht: 'Wacht maar, na afloop van de rijles denk je daar heel anders over.'

206 gram per kilometer, dat stoot mijn tweedehands Volvo uit aan CO₂. Ter vergelijking: een nieuwe Volkswagen Passat stoot maar 136 gram per kilometer uit. Op de site van de Rijksdienst voor Wegverkeer (www.rdw.nl/Ovi/Paginas/Default.aspx) kun je je kenteken invoeren en zien hoeveel gram CO₂ je auto uitstoot. Dat getal wordt steeds belangrijker, omdat dit jaar een nieuwe belastingregeling is ingevoerd waarbij we **op den duur geen wegenbelasting meer betalen, maar CO₂-belasting**. Benzine-auto's die minder dan 110 gram per kilometer uitstoten, hoeven bijvoorbeeld geen belasting meer te betalen. Het loont dus om groener te rijden. Voor een overzicht van zuinige auto's kun je naar de sites van Stichting Natuur en Milieu en de ANWB, zij stellen elke twee maanden een nieuwe lijst samen.

Met pijn en moeite leverde ik hem na een week testen weer in: de Prius van Toyota. De Prius is de zuinigste middenklasser van Nederland volgens Stichting Natuur en Milieu en de ANWB. Het is een hybride auto, wat wil zeggen dat hij **deels elektrisch en deels op benzine** rijdt. Optrekken tot ongeveer 50 km/u gebeurt meestal elektrisch (geruisloos!), daarna schakelt de motor over op benzine. Tijdens het rijden wordt de accu automatisch opgeladen. Op je dashboard zie je precies hoe zuinig, of niet-zuinig, je rijdt. En zuinig is-ie: de Prius kan als je het goed doet wel 1 op 27 km/u rijden. Ter vergelijking: mijn Volvo rijdt 1 op 11 km/u.

Als ik na de cursus naar huis rij, schakel ik gelijk naar z'n twee en bij 80 kilometer zit ik al in z'n vijf. Ik check mijn airconditioning en achterrautverwarming die tot mijn schrik allebei aanstaan. **In mijn kofferbak ligt een vouwfiets van dik tien kilo die ik voor niets 100 kilometer heb meegezeuld.** Die gaat er meteen uit bij thuiskomst. En bij het tankstation controleer ik, voor het eerst in zeker zes maanden, mijn bandenspanning. Het is druk op de weg, maar ik merk dat ik minder geprikkeld raak door het verkeer dan op de heenweg. Een uur later parkeer ik tevreden mijn auto voor de deur. Bij het dichtslaan van het portier voel ik een milde vertedering opkomen. Mijn trouwe Volvo, die wolf in schaapskleren, mag nog even blijven.



Ik ben er sneller en heb 23% minder benzine verbruikt

> termijn gemiddeld 15% brandstof besparen. Wist je dat je met de airco of climatecontrol zeker 10% meer brandstof verbruikt? Met de achterrautverwarming aan komt daar nog eens 4% bij. En elke tien kilo bagage in je auto is goed voor 0,1 liter brandstof per 100 kilometer. De bandenspanning zou je elke maand moeten controleren, dat kan tot 6% brandstofverbruik schelen. Schakelen moet altijd tussen de 2000 en de 2500 toeren. Hoe sneller je schakelt, hoe minder brandstof je verbruikt. En de eerste versnelling is de duurste. Zodra de auto rolt, schakel je meteen naar z'n twee. Bochten kun je vaak ook in de derde versnelling nemen. Rij 50 kilometer per uur in de vierde versnelling en 80 in de vijfde. Schakel niet terug, maar laat de auto zo lang mogelijk uitrollen, dan verbruik je geen benzine. En anticipeer op het verkeer. Hoe verder je vooruitkijkt, des te beter weet je wat je moet doen.' Na de theorie moet ik dezelfde route weer rijden. Ik start de motor en trek rustig op. Voor mijn gevoel rij ik nog niet eens, maar van Henk Jan moet ik al schakelen. En meteen weer. Voor ik het weet, zit ik in de zesde versnelling terwijl ik nog geen 90 rij. Bij elke bocht en rotonde krijg ik dezelfde aanwijzingen: 'Sneller naar die 2000 toeren optrekken, schakelen, nu!' Het lijkt wel of ik opnieuw leer rijden, zo ongemakkelijk voelt het. Ik dacht dat ik na zestien jaar wel aardig reed, maar na een kwartier valt me op dat ik nu veel beter rij. Na de rit leest Henk Jan de gegevens uit het dashboard opnieuw uit. Wat blijkt: ik heb er sneller over gedaan en 23% minder benzine verbruikt! De gedachte dat ik als een suffe sok moest gaan rijden om aan het Het Nieuwe Rijden te voldoen klopt dus niet, integendeel. Nu is het ook weer niet zo dat ik scheurend het milieu kan redden, ik stoot immers nog steeds CO₂ uit, maar met deze nieuwe rijstijl rij ik wel stukken zuiniger. ❧

Henk Jan geeft nog meer tips om zuiniger te rijden: 'Wat doet je vriend als jij gaat pinnen terwijl hij in de auto blijft zitten? Precies, dan laat hij de motor draaien. Wist je dat daar in Zwitserland een boete op staat? Je moet hem gewoon even uitzetten. En niet eerst gas geven als je hem start, maar meteen wegrijden. **Veel mensen rijden nog op een manier die bij oude auto's past**, toen moest je inderdaad gassen of de handchoke gebruiken om de auto aan te krijgen.'

RIJTIPS VAN DE WEEK

- > Gebruik je aico (tot 10% meer brandstof) en achterrautverwarming (4% meer) alleen als het echt nodig is
- > Vervoer geen onnodige dingen: 10 kilo bagage kost 0,1 liter per 100 kilometer
- > Laat je bandenspanning elke maand controleren: verkeerde spanning kan leiden tot 6% meer verbruik
- > Schakel zo snel mogelijk door (tussen de 2000 en 2500 toeren)
- > Zodra de auto rijdt, schakel je van de 1e naar de 2e versnelling
- > Rij 50 km/u in de 4e en 80 km/u in de 5e versnelling
- > Laat de auto zo lang mogelijk uitrollen in plaats van terug te schakelen
- > Laat de motor nooit onnodig draaien
- > Meteen wegrijden als je start

volgende keer

Marie-Claire reist haar afval achterna: 'Heeft plastic scheiden wel echt zin? En waarom moet het helemaal naar Duitsland voor de verwerking?'