

Nationaal verkeerskundecongres 2018

Het Klimaatakkoord is ongeloofwaardig zonder afschaffing 130 km-limiet en aanpak van onzuinig rijgedrag

Martin Kroon

Oud-projectleider snelheidslimieten en rijgedrag (VROM/DGM)

Promotor/instructeur Het Nieuwe Rijden

Samenvatting

De verhoging van de snelheidslimiet in 2012 naar 130 km/uur, verkiezingsstunt van de VVD, is funest voor milieu, verkeersveiligheid en klimaat gebleken. Nu ingevolge het Klimaatakkoord binnen de sector Verkeer 7,3 miljoen ton CO₂ bespaard moet worden is verlaging van rijsnelheden en van de 130 km-limiet effectief, praktisch uitvoerbaar, noodzakelijk en urgent, win-win voor klimaat en verkeersveiligheid. Als tegelijk Het Nieuwe Rijden (de enige praktische energie-efficiënte rijstijl) als klimaatmaatregel gerevitaliseerd wordt, is een totale brandstofbesparing van 10% (1,4 miljard liter/jaar!) en 3 Mton CO₂ op korte termijn haalbaar. De ervaring met dergelijk gedragsgericht beleid tot 2012 toont aan dat die maatregelen veel kosten-effectiever zijn dan de andere, wel geplande klimaatmaatregelen die miljarden kosten of die tot 2030 weinig CO₂-reductie opleveren. De Mobiliteitstafel van het Klimaatakkoord moet dus voorstellen om de snelheidslimiet te verlagen en Het Nieuwe Rijden met kracht promoten. Aan Marc Rutte de taak het stokpaard '130' op stal te zetten!

Trefwoorden

Klimaatakkoord, snelheidslimiet, Het Nieuwe Rijden, klimaat, verkeersveiligheid

Het Klimaatakkoord is ongeloofwaardig zonder afschaffing 130 km-limiet en aanpak van onzuinig rijgedrag

Inleiding

Ter uitvoering van het Klimaatverdrag van Parijs is een CO₂-reductie van 49% per 2030 (t.o.v. 1990-emissies) in het Regeerakkoord het beleidsdoel geworden. Ingevolge het voorlopig Klimaatakkoord moet de sector Mobiliteit **7,3 miljoen ton (Mton/ jaar) CO₂** besparen, het equivalent van **3,8 miljard liter benzine/diesel**. Iedere burger gaat dit merken en moet eraan bijdragen. Jaarlijks verbruiken de ruim tien miljoen Nederlandse motorvoertuigen circa **14 miljard liter** brandstof met een totale uitstoot van ruim 31 Mton CO₂. In 1990 was dat 25% minder. In dat jaar was 10% CO₂-besparing tot 2010 het beleidsdoel. Dat (relatief bescheiden) doel is nooit gehaald en de facto losgelaten. Dus moet nú echt 'alles uit de kast' om de nieuwe, veel strengere klimaatdoelen (Nederland in 2050 nagenoeg fossielvrij) te halen. Daarvoor moeten we massaal van benzine en diesel over op de elektrische auto, en nog meer fietsen en OV gebruiken. Ook de industrie en landbouw moeten van fossiele brandstoffen af, en alle gebouwen van het aardgas af, wat tienduizenden euro's per woning kan gaan kosten. Welke maatregelen zijn het meest kosten-effectief, en wat pak je dan het eerst aan binnen elke sector?

Voorstel Mobiliteitstafel

Voor het Klimaatakkoord heeft de '**Mobiliteitstafel**' (waarin organisaties uit de sector verkeer en vervoer en de milieubeweging) een miljarden kostend pakket maatregelen opgesteld, die momenteel doorgerekend worden. Het is de vraag of 7,3 Mton reductie daarmee gehaald kan worden, want de meeste CO₂-reductie moet komen van elektrische auto's, biobrandstoffen en vermindering van het autogebruik. Maar techniek en mobiliteitsgedrag verbeteren niet radicaal binnen een paar jaar. Zonder oliecrisis of betalen-naar-gebruik kun je het autogebruik niet radicaal verminderen, leert het politieke pijnpunt 'Rekening-Rijden'. Hoeveel CO₂ elektrische auto's netto besparen hangt af van de *full cycle CO₂-footprint* van accuproduktie en -recycling, en van de brandstofmix van de laadstroom. Eigen zonnepanelen maken nog geen groene laadstroom; het gaat om het aandeel niet-fossiel in de totale stroomproductie. Dat is nu minder dan 20% en pas na 2030 is >70% haalbaar. Anders dan in Noorwegen met bijna volledig 'witte' waterkrachtstroom, rijden de Nederlandse (zogenaamd 'emissieloze') Tesla's vooralsnog grotendeels op steenkool en gas. Nederlandse EV besparen dus *full-cycle*, dankzij het lage stroomrendement, tot 2030 nauwelijks CO₂. Moeten we daar nu al verplicht miljarden in stoppen?! Wat werkt dan wel snel?

Verkeersemissie = gr/km x kms x V-factor

Brandstofverbruik en emissies kun je reduceren volgens **drie sporen**: 1) bronbeleid (motortechneik), 2) vermindering automobilititeit (voertuigkilometers), 3) verbetering rijgedrag (snelheid, doorstroming/afstelling verkeerslichten, Het-Nieuwe-Rijden). Van oudsher is bronbeleid, met katalysators, roetfilters en zuiniger motoren succesvol gebleken – zolang fabrikanten en tuners de boel niet belazeren. Daarmee verminderde de luchtverontreiniging

(CO/HC/NO_x/PM) sterk, maar de verbeterde brandstof-efficiëntie wordt deels tenietgedaan door steeds snellere, dikkere en dus zwaardere auto's (SUVs, cross-overs), hogere snelheidslimieten en dynamischer rijgedrag. Hoe sneller, hoe onzuiniger, dat weet elke automobilist. Daarom is het derde spoor nodig, maar die kosten-effectieve aanpak - via gedragsbeïnvloeding - blijft in het voorlopige Klimaatakkoord onderbelicht. Tussen 1988 en 2010, voordat het **anti-klimaatbeleid van Rutte-1** begon, was dat juist wel een belangrijk en concreet onderdeel van het toenmalige Kamerbreed gesteunde klimaatbeleid. Welk Kamerlid heeft daar nog weet van, waarom zien de Mobiliteitstafel, klimaatbeleidsmakers en verkeerskundigen de potentie ervan niet in?! Wat verklaart dit massale beleidsgeheugenverlies en het negeren van bewezen effectief beleid sinds 1987?

Snelhedenbeleid vanaf 1987

Vanaf 1987 hebben toenmalige (VVD-)ministers Nijpels (VROM/Milieu), Kroes (Verkeer&Waterstaat) en Korthals Altes (Justitie) juist vanwege milieu en klimaat de te hoge rijnsnelheden aangepakt en effectief verminderd. Met een gedifferentieerd 100/120 km-stelsel (op de drukste snelwegen bleef de limiet 100 km/u) en met sterk verbeterde politiehandhaving werden de rijnsnelheden beheerst. Snelheidsbegrenzers in vrachtwagens en **trajectcontroles** (N.B. door VROM uit het klimaatbudget betaald!) maakten snelheidshandhaving nog effectiever. Dat beleid heeft, in combinatie met de succesvolle Het-Nieuwe-Rijden-campagne (met de *Doeks-uit-Hasselt* spotjes) tussen 1988 en 2012 cumulatief naar schatting **honderden verkeersdoden, 10 miljard liter brandstof en circa 20 Mton CO₂ bespaard**. Als dat geen reden is om zulk beleid voort te zetten.....?

Snelhedenbeleid vanaf Rutte-1

Desondanks kwam er een breuk met dat beleid door de VVD-campagne voor '130' voor de verkiezingen van 2010. Rutte-1 verhoogde met steun van CDA en PVV in 2012 de algemene 120-limiet naar 130 km/u. Ook op 80- en 100 km-wegvakken (bijv. de A2) ging de limiet omhoog. Zo zette minister Schultz van Infrastructuur en Milieu(!) met één pennenstreek (niet bij wet maar bij AmvB) **25 jaar effectief snelhedenbeleid** bij het grofvuil. Als belangrijkste ratio van nut-en-noodzaak van 130=☺ noemde zij: 'lekker doorrijden', tijdwinst en 'de beleving van de automobilist'. Zelden werd beleidsvernietiging zo lichtvaardig en zonder wetswijziging doorgedrukt en zo flinterdun onderbouwd. De berekende tijdwinst valt in de praktijk sterk tegen en is evenals rijplezier **geen grondwettelijke overheidstaak**, mag geen beleidsdoel zijn (i.t.t. bereikbaarheid). Bovendien is 'de overheid geen geluksmachine' (ref. Rutte), toch? De negatieve effecten op brandstofverbruik, kosten, milieu en verkeersveiligheid werden door Rijkswaterstaat afgezwakt met apert te gunstige aannames in de effectberekeningen. Verkeerskundigen maakten gehakt van de ambtelijke onderbouwing van dit politieke stokpaardje van de VVD. Snelheidsverhoging zorgt wetmatig voor meer slachtoffers en emissies, die q.q. vermijdbaar zijn en strijdig met het **voorzorgsbeginsel**: vermijdbare vervuiling moet je voorkomen. Gemiddeld stoten auto's die 130 rijden 10% meer CO₂ uit dan bij 120 en relatief nog meer NO_x. Minister Schultz verzweeg consequent de strijdigheid met het **Kyoto-protocol** en het tot dan geldende klimaatbeleid. Haar argument, dat auto's schoner en zuiniger geworden zijn, rechtvaardigt niet de (door EU-beleid afgenomen) vervuiling te laten toenemen. Dat is **opvulling van de norm**, voor een milieuminister een doodzonde, en bij het klimaatbeleid (vanwege het sociaal dilemma) potentieel een reden voor andere sectoren om zich minder in te spannen.

Gevolgen verkeersveiligheid

De gevolgen voor de verkeersveiligheid waren bijkans nog erger, doordat het aantal verkeersdoden toenam van **570 in 2014 tot 621 in 2015**. Juist op de 'veilige' autosnelwegen en op de 130-wegvakken steeg, anders dan door RWS voorspeld, het aantal verkeersdoden. Daar vielen in 2011 43 doden, terwijl dat aantal in 2015 tot 81 is gestegen (met **32 doden op de 130 km-wegvakken**). Zonder nader onderzoek wijten ministerie en het **Manifest Verkeersveiligheid** die trendbreuk vooral aan bejaarde e-bikers en appende automobilisten, maar zwijgen ze over de desastreuse snelheidsverhogingen als oorzaak. Deze trendbreuk is nog niet hersteld, evenmin als de groei van het aantal botsingen en accidentele files. Dat probleem is ongetwijfeld mede gevolg van de verhoogde verkeersdynamiek, maar wordt genegeerd, want die file-oorzaak los je niet op met asfalt maar met een gerichte gedragsaanpak, ergo snelheidsverlaging. Als er één (*no regret*) kosten-effectieve verkeersveiligheids- en klimaatmaatregel is die om meerdere dwingende redenen snel uitgevoerd moet worden, dan is het dus de **verlaging van de 130 km-limiet naar 120 km/u**. De Mobiliteitstafel schat de winst daarvan op 1 tot 1,5 Mton maar durft geen voorstel te doen, ondanks dat het als 'technisch realiseerbaar sterk, maar afhankelijk van draagvlak' ingeschat wordt. Nota bene: dat 'draagvlak' betreft vooral de politieke onwil van de VVD om dit stokpaardje op stal te zetten! Inclusief hervatting van Het-Nieuwe-Rijden-campagnes is met snelheidsverlaging 10% brandstofbesparing en **3 Mton CO₂-reductie haalbaar en uitvoerbaar** (= 1,4 miljard liter/jaar met all-in ca. 3 miljard euro besparingen).

No regret

Snelheidsverlaging is dus win-win-win; in andere sectoren en met aardgasvrij + warmtepompen kost eenzelfde CO₂-reductie miljarden euro's! Helaas stelt het huidige Regeerakkoord dat de limieten niet worden gewijzigd. Daar zal de Mobiliteitstafel geen rekening mee kunnen houden nu het hier om een aanzienlijke en uiterst kosten-effectieve CO₂-reductie gaat. Het Klimataakkoord is hét moment om de 120 km-limiet te reanimeren.

Hoe heeft het zo ver heeft kunnen komen dat de politiek de systematische uitholling van 25 jaar succesvol verkeersmilieubeleid met open ogen liet gebeuren? Hoe konden alle organisaties die verkeersveiligheid nastreven zo falen de snelheidsverhogingen aan de kaak te stellen in hun Manifest Verkeersveiligheid? Welke rol speelde het ministerie hierin?! Met '130' als verkiezingsstunt en kroonjuweel stelde de *Vroemvroem*-partij (Rutte) partijbelang boven landsbelang, mensenlevens, milieu en klimaat. Vastgesteld kan worden dat de VVD haar hobby horse effectief vanuit een aanvankelijke minderheidspositie binnen enkele jaren, met (afgedwongen) instemming van andere partijen, tot concreet regeerakkoord en verkeerspraktijk heeft weten te maken. De incorporatie van VROM/Milieu binnen het machtige Verkeer en Waterstaat heeft hier onmiskenbaar een rol gespeeld. Tussen 1987 en Rutte-1 had VROM een gelijkwaardige zeggenschap over snelheidslimieten als milieu-instrument. DG-Milieubeheer werd in 2012 – anders dan voorheen – ambtelijk buiten de politieke 'onderbouwing' gehouden. Toenmalig staatssecretaris van Milieu, Atsma (CDA) tekende bij het kruisje zónder de (te verwachten kritische) ambtelijke expertise en inbreng vanuit DG-Milieubeheer. T.b.v. Rutte-2 'gunde' PvdA-leider Samson de VVD dit kroonjuweel, en de meeste oppositiepartijen die jarenlang tegen 130 waren (bijv. D66 en SP) slikten de **framing door minister Schultz, die alleen de verbeterde PM/NO₂-luchtkwaliteit**

als (lokaal) criterium presenteerde en klimaat/CO₂ volledig negeerde. Hier manifesteerde zich een ontstellend gebrek aan beleidsgeheugen bij de betreffende (vaak beginnende) Kamerleden. Deze voldongen feiten-politiek werkt anno 2018 helaas door in het Klimaatakkoord. En binnen het milieuministerie-zonder- Milieu-in-de-naam (!) is momenteel geen expertise of vrijheid van denken of beleidsontwikkeling meer aanwezig om op eigen initiatief voor te stellen de snelheidslimieten te verlagen. Vanwege het Regeerakkoord van Rutte-3 is er dus geen Kamermeerderheid denkbaar die zonder een kabinetscrisis te veroorzaken (met name door voormalige tegenstanders D66 en CU) de 130-limiet kan verlagen. Binnen de Klimaatakkoord-partners (o.a. VNO-NCW, RAI, BOVAG) en in de Mobiliteitstafel is er daarentegen geen organisatie die zich ooit **pro 130-limiet** heeft uitgesproken. Dat gegeven is hoopgevend nu minister Schultz vertrokken is en CO₂-emissiereductie de hoogste urgentie heeft. **De Mobiliteitstafel kan en moet dus het initiatief nemen om de snelheidsverlaging als urgent korte termijn actiepunt in het Klimaatakkoord op te nemen.** ANWB,RAI, BOVAG, TLN en de Lease- en Auto-assuradeurenbranche (die lijden onder stijgende claims en schades) zouden met VVN en de milieubeweging dit initiatief snel, overtuigend en geloofwaardig kunnen nemen. De enige instantie die op gezworen posities zou moeten terugkomen is de VVD. Rutte heeft bij de hypotheekrenteaftrek en bij de Griekse schuldenkwesitie getoond dat te kunnen. Dan wordt zijn claim '**groenste kabinet ooit**' ook geloofwaardiger.

Het Nieuwe Rijden revitaliseren

Vanaf 1990 is verbetering van rijgedrag - om brandstof te besparen en emissies te verminderen - onderdeel geweest van het verkeersmilieubeleid van VROM en V&W. In de Nationale Milieubeleidsplannen en in SVV2 werden daarvoor taakstellingen en maatregelen geconcretiseerd. In de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid (1999) waren snelheidsbeheersing en zuinig rijgedrag prominent aanwezig met actiepunten, een budget en gekwantificeerde doelen. Die actiepunten waren gebaseerd op een reeks onderzoeken van o.a. TNO Automotive naar **het verband tussen snelheid en rijgedrag en emissies en verbruik.** Zoals elke automobilist weet, leidt sneller en dynamisch ('sportief') rijgedrag tot een hoger verbruik. Minder bekend is dat het ook tot hogere maar 'onzichtbare' emissies van NO_x/NO₂ leidt, wat recent met de sjoemeldiesel-affaire weer naar buiten kwam. Zuinig rijgedrag is dus gunstig voor alle milieudoelen – en voor de verkeersveiligheid, en het is met gepaste maatregelen organiseerbaar en praktisch haalbaar. Net als snelheidsovertredingen alcoholgebruik vergt rijgedrag een permanente aanpak en attentie, zoals bij de BOB-campagne. Met '**Het Nieuwe Rijden**' als **meerjarig communicatie-programma van V en W en VROM** kreeg rijgedragverbetering vanaf begin deze eeuw een serieus budget (ca. 1 Miljoen/jaar), genoeg menskracht, meerjarenplanning en een effectieve content-verspreiding. Zeer succesvol werden de '*Doeks uut Hasselt*' radio- en TV-spotjes, die zowel de naamsbekendheid vergrootten als de concrete HNR-tips met humor aan de man brachten. Het HNR-programma werd uitgevoerd op basis van gedragsonderzoek en effect-evaluatie en in nauwe samenwerking met relevante doelgroep-organisaties (zoals ANWB, RAI, BOVAG). Het programma bleek buitengewoon kosten-effectief met 7 á 10 euro kosten per bespaarde ton CO₂, een fractie van de kosten in andere sectoren. Internationaal werd HNR voorbeeld voor andere landen die '*Ecodriving*' nastreven, hoewel Duitsland en Zwitserland al eerder een '*Ökofahren*' programma hadden. Nederland onderscheidde zich door de polderende aanpak, de professionaliteit en grootschaligheid, de creatieve spotjes en door de stevige onderzoeksbasis, met als voorlopig resultaat een reductie van ca. 0,6 Mton CO₂ per jaar. **HNR**

(in essentie: rijden met lage toeren en matige dynamiek) incorporeert elementen van 'defensief' rijden, en is de enige zuinige en veilige rijstijl die voor iedereen praktisch toepasbaar is. Voor particulieren is 10 – 20% brandstofbesparing makkelijk haalbaar, voor wie een dagcursus gevolg heeft zelfs 30%, fleetowners halen gemiddeld circa 10%, maar de meeste winst voor bedrijven zit in de potentieel forse (ca. 40%) reductie van schades en van slijtage van banden en remmen. HNR zit al jaren in de rijopleiding en rijexamen, is win-win voor milieu, klimaat, veiligheid en autokosten, is dus een rationele rijstijl, maar wordt door de meerderheid (circa 75%) van de automobilisten nog niet of zeer gebrekkig toegepast. Hoe komt dat?!

Zelfbeheersing

Autorijden is de moeilijkste combinatie van multitasken en zelfbeheersing. HNR vergt zelfbeheersing doordat er minder gas gegeven moet worden en minder toeren gemaakt moeten worden dan men meestal gewend is - of zou willen vanuit de (mannelijke) snelheidsbeleving. Oudere automobilisten bijvoorbeeld, die gewend zijn op het gehoor bij 3000 á 4000 toeren op te schakelen, schakelen veelal routinematig en onbewust, maar denken toch zuinig te rijden – ze scheuren immers niet. De meeste automobilisten geven te veel gas en trekken te snel op, de meest verspillende rijconditie, die tot tijdelijke verhoging van het verbruik (tot 1 op 3 á 5) leidt. Agressief of sportief rijgedrag – veelal door jongemannen – kan het gemiddeld verbruik zelfs verdubbelen. Toepassing van HNR lukt beter met bewust alert rijgedrag, met gebruik van feedback via toerenteller, schakelindicator en boordcomputer (op actueel verbruik!) en met kennis van de concrete gedragshandelingen die brandstofverspilling veroorzaken. Zoals langdurig nodeloos stationair draaien, wat algemene praktijk is – vooral bij vervuilende diesels – evenals het 's winters met draaiende koude motor ruiten krabben. Gemiddeld wordt er nodeloos in een te lage versnelling gereden (bijv. 50 km/u in 3 i.p.v. in 4, 80 km/u in 4 i.p.v. 5) dus met 500 – 1000 RPM te veel, en vaak met te lage bandenspanning. Dat gegeven verklaart grotendeels het **verschil van 40% tussen praktijkverbruik en EU-testcyclus verbruik**. Ten onrechte wordt – zelfs door de milieubeweging - dat meerverbruik uitsluitend aan de geconditioneerde laboratorium-rollentest en voertuigpreparatie geweten. Afgezien van sjoemeldiesels, kunnen in de meeste auto's met consequente toepassing van HNR de theoretisch gunstige EU-testresultaten wel in de praktijk gehaald worden. Ook de door de Algemene Rekenkamer gesignaleerde, extreem lage kosteneffectiviteit van de miljarden aan fiscale stimulering van plug-in hybrides is deels te wijten aan niet-toepassen van HNR en het ontbreken van HNR-instructie 'after-sales'. Alleen al daarom is het te betreuren dat het HNR-programma vanaf 2012 werd uitgekleed en - zonder de beeldbepalende Doeks-campagne - verder moest onder regie en op kosten van de autobranche. HNR verdween door deze bezuiniging en privatisering als enige massamediale overheids campagne voor zuinig rijden uit beeld en sindsdien uit het bewustzijn van de meeste automobilisten. Dat moet anders nu er 7,3 Mton CO₂ af moet.

HNR 3.0

HNR 3.0 staat nu wel in het lijstje actiepunten van de Mobiliteitstafel, maar ontbeert een budget en concrete invulling. Wel gaat er een groot bedrag naar '*de-beste-band*' campagne. Daarvan wordt m.i. te veel verwacht qua CO₂-besparing en het tempo van implementatie. Massale toepassing van zuinige banden en hogere bandenspanning kan hooguit enkele procenten brandstof besparen – bandenspanning was daarom altijd al onderdeel van HNR. Helaas zijn de markttrends (steeds grotere en bredere banden en onnodige toepassing van

winterbanden) contraproductief; daar zou eerst actie tegen moeten komen en daarin moet de autobranche initiatief tonen. Mijn voorstel is, dat de **Mobiliteitstafel bevordert dat HNR een stevig budget krijgt**, deels met gebruik van dat voor de bandencampagne, om de HNR-tips en de bekendheid met HNR als enige klimaatvriendelijke rijstijl breed en langdurig te communiceren. Alle ingrediënten voor effectieve communicatie zijn beschikbaar en direct toepasbaar, op basis van ruim 20 jaar praktijkervaring. Een HNR 3.0 programma moet door alle relevante doelgroep-organisaties, voorop de ANWB, i.s.m. RAI, BOVAG en VVN, gerealiseerd worden. Elke euro die in HNR gestopt wordt is CO₂-rendabel en *no regret*. Het is moeilijk te begrijpen dat de overheid wel vele miljoenen investeert in onderzoek naar zelfrijdende auto's maar geen cent stopt in verbetering van het rijgedrag hier en nu! Alleen al de stijging van ongevallen en slachtoffers rechtvaardigt een investering daarin, maar nu vormt de klimaatverandering daarnaast een nog dringender noodzaak. Een **gemiddelde brandstof- en CO₂-besparing van 10% (1,4 miljard liter, 3 Mton CO₂ per jaar)** is met een meerjarige inzet van middelen op het niveau van de periode tot 2012 en met verlaging van de 130-limiet op korte termijn haalbaar. Er is geen zinnige reden om deze maatregelen niet in het Klimaatakkoord op te nemen.

Bronnen:

- 1) Nota Rijsnelheden (TK 1987, nr. 20366), Uitvoeringsnota Klimaatbeleid (TK 1999, nr. 26603), NMP3, SVV2
- 2) Artikel 21 RVV 1990
- 3) Koos Spee en Martin Kroon: <https://www.nrc.nl/nieuws/2012/09/08/vaker-op-het-asfalt-sterven-12382201-a134457>
- 4) 3) Prof. Bert van Wee <https://www.tudelft.nl/2016/tbm/bert-van-wee-in-diverse-media-over-snelheidsverhoging-naar-130-km/>
- 5) Verantwoordingsonderzoeken Algemene Rekenkamer
- 6) Martin Kroon: Zelfrijdende auto: panacee of fata morgana? NVC 2016



Het Nieuwe Rijden, de bespaartips

Iedereen kan 10% - 30% brandstof besparen door:

1. **Motortoerental tussen 1200 – 3000 RPM houden**
2. **Opschakelen bij 2000 – 2500 RPM > 50 in z'n 4!**
3. **Rustig accelereren, max. half-gas, anticiperen!**
4. **Snelheidslimieten naleven, 120 km/u is genoeg**
5. **Banden op spanning houden en + 0,3 bar erbij**
6. **Airco [5%-10% meerverbruik] minder aan of >21° C**
7. **Motor uit bij > 1 min. wachten (eerst krabben, dan starten!)**
8. **Gebruik je toerenteller, boordcomputer, cruise control**
- **Korte ritten....op de fiets vervuil je niets!**