



Alternatief van A naar Beter?

Wie tot woon-werkverkeer in de drukke Randstad is veroordeeld, weet dat de auto niet altijd het ideale vervoermiddel is. Maar wat zijn de alternatieven en wat zijn de voor- en nadelen daarvan? Zeven redactieleden kozen heel verschillende wapens in de Autovisie Mobility Battle.

TEKST REDACTIE AUTOVISIE FOTOGRAFIE JÉRÔME WASSENAAR



De wedstrijd

HOE STEL JE NOU VAST wat het slimste vervoermiddel is op zo'n druk woon-werktraject? Dat is niet eenvoudig en wetenschappelijk zijn er zeker gaten in deze Autovisie Mobility Battle te schieten, want verkeersdrukte en het weer zijn nog maar een paar variabelen die de uitkomst behoorlijk kunnen beïnvloeden. Zie dit dus niet als het ultieme vervoersmiddelonderzoek, maar vooral als avontuurlijk proberen en kennismaken met andere vormen van vervoer.

Maar hoe avontuurlijk ook, er waren wel een paar vaste waarden, spelregels en natuurlijk de verkeersregels. We startten allemaal gelijktijdig op de redactie en moesten allemaal een route rijden met daarin een aantal tussenstops die in een verplichte volgorde moesten worden aangedaan. Op die plekken moest een selfie gemaakt worden als eigentijdse ritregistratie. Hoe je exact van het ene naar het andere punt reed, was een vrije keuze. De start was op het parkeerterrein van De Telegraaf, stop 1 lag bij het Nationale Monument op de Dam, stop 2 bij het EYE filmmuseum aan de andere kant van het IJ en stop 3 bij de Arena in Amsterdam-Zuidoost. Daarna werd het landelijker op weg naar het eindpunt in Maarssen, Restaurant OpBuuren aan de prachtige rivier de Vecht. Het is het dagelijkse woon-werktraject van redactielid Mike Steenbakkers. Volgens Google Maps een afstand van 41 km, die met de auto in 43 minuten moet zijn af te leggen, in de praktijk doet hij er echter regelmatig 1,5 uur over. Met het openbaar vervoer zou je er 1 uur en 16 minuten over moeten doen en met de fiets 2 uur en 16 minuten, aldus Google Maps. Nog een spelregel was dat alle deelnemers een voertuig met elektrische aandrijving moesten kiezen. De enige uitzondering op die regel vormde de Ferrari. Die zetten we in bij deze politiek correcte race als een soort ultieme verzetsdaad van de petrolhead. Kijken wat er gebeurt. Kan je met zo'n supercar verslagen worden door iemand in de trein of in een stadskarretje?

Uiteindelijk meldden zich zeven deelnemers met heel uiteenlopende voertuigen aan de start. Voertuigen waarover je steeds meer lovende verhalen hoort. Zo zou de elektrische fiets op dit soort woon-werkafstanden een alternatief zijn voor de auto. Maar is dat echt zo? Het elektrische stadskarretje Birò, waarvan er al 150 rondrijden in Amsterdam, brengt je echt droog van deur tot deur omdat je er overal, behalve op autowegen en snelwegen, mee mag rijden. Ook op het trottoir. Of Wouter Spanjaart, die met het openbaar vervoer reisde, het droog kon houden, is de vraag. Hij moest hoe dan ook veel meer moeite doen om echt van deur tot deur te komen. Tja, en dan heb je behalve elektrische (deel) auto's inmiddels ook een paar razendsnelle elektrische motorfietsen, waarvan Werner Budding er eentje bemachtigde.



Elektrische motorfiets

merk/type	Energica Eva
bestuurder	Werner Budding
prijs	€ 30.734,-
topsnelheid	200 km/h
vermogen	95 pk/70 kW
gewicht	282 kg
spec.massa	2,9 kg/pk
actieradius	200 km
reistijd	1 uur, 34 minuten
afgelegde afstand	66,8 km

Gedoodverfde winnaar

SNEL, WENDBAAR EN GEEN HINDER VAN FILES. Bij voorbaat stond de overwinning voor mij en de Italiaanse Energica vast. Waarbij de credits met name voor de Energica waren, minder voor mij. Een zogenaamde 'buikschuiver', met een 170 Nm sterke elektromotor, vervaardigd in 'autostad' Modena, hoe toepasselijk. Maar u moet weten dat ik weliswaar beschik over het juiste rijbewijs, maar dat elke vorm van stuurervaring op een motorfiets ontbreekt. Na het behalen van mijn motorrijbewijs, ruim twintig jaar geleden, heb ik nog geen 500 kilometer op zo'n ding afgelegd. En nu hobbeld ik met zo'n 40 km/h tussen een file op de A2 door. Dat zie ik Peter Hilhorst in de 488 GTB nog niet doen. Mike Steenbakkers maak je niet zo gauw nerveus, maar ik denk evenmin dat hij de A2 kiest met zijn Birò. Ook Jaco Bijlsma is allesbehalve benauwd uitgevallen, maar ik zal hem met

zijn carbon fiets waarschijnlijk ook niet tegenkomen op de drukste verkeersader van Nederland. Zij tokkelen 'provinciaal' van Amsterdam naar Maarssen, hetgeen minder kilometers betekent, maar meer oponthoud. Filerijden op zo'n motorfiets is trouwens best spannend; nooit zo gereïsoleerd aan het stuur van een auto. Diverse keren wisselt een auto vlak voor me van rijbaan. Dat ik uiteindelijk als eerste over de meet ga, kon eigenlijk niet anders. Maar dat de Ferrari van Peter Hilhorst al binnen vijf minuten na mij arriveert, verbaast me wel degelijk. Uiteindelijk blijkt dat ik niet overal de meest optimale route heb gevolgd. De mogelijkheid om via m'n iPhone op Google Maps te kijken ontbrak. Oftewel, knoop een goed navigatiesysteem op het stuur van de Energica en de perfecte route zal resulteren in een afgetekende overwinning.

Eerste plaats
TESTCONCLUSIE
 De winnaar is stilletjes, wendbaar en alleen als je hem zakelijk rijdt betaalbaar. Bovendien is het ook een echte, snelle motorfiets. Met bijbehorende gevaren, want als bestuurder ben je kwetsbaar. Daarom is er veel rijervaring en beschermende kleding vereist. Op je werk is omkleden een vereiste.





Het zwarte paard

HET ZWARTE SCHAAP uit deze ecobattle, of eigenlijk, het zwarte paard. Hij stoot vrachten CO₂ uit, maar geeft er megaveel voor terug. Ik verdedig het familiewapen van de petrolhead. Dat is de Cavallino Rampante op het bloedrode koetswerk van de Ferrari 488 GTB. Ik wil winnen. Altijd. De tactiek is helder. In de stad dresseer ik hem rustig langs de plichtplegingen en houd ik de schade beperkt. Om buiten de bebouwd kom de Ferrari zijn edele benen te laten strekken. Met een aan arrogantie grenzende zelfverzekerdheid blaas ik het Autovisie-terrein af. Geïrriteerd ook, doordat de start opzettelijk is verlaat door samenzwerende, tweewielige collega's. Midden in de avondspits vertrekken zal hun voordeel vergroten. Ik sta dan ook al snel vast, terwijl de eerste triomfantelijke foto's in de redactie-app voorbijkomen. Budding met zijn motorfiets op de Dam en ook Jaco Bijlsma op zijn carbon ros met een vastberaden grijns op dezelfde plek. Die

pak ik terug! En de rest? Tja, volslagen kansloos toch tegen 670 pk? Een Ferrari is bloedsnel. En magisch. In no-time staat er op de Dam vijftig man omheen. Ik maak een praatje met de Ferrari-fans, totdat een politieagent me wegstuurt. Vanuit het centrum gaat het in galop naar Amsterdam-Zuidoost. Over de A1, A10 en A9. Allemachtig, wat gaat zo'n 488 GTB krankzinnig hard. Ik gebruik het asfalt maximaal en krijg de ruimte. Een Ferrari opent deuren en files. De elektrobrigade moet nu achterop raken met hun topsnelheid van 45 km/h. Bovendien klagen autorijdende collega's over drukte. Ik denk in Maarssen de zoete smaak van de overwinning te kunnen proeven. Totdat Werner Budding een foto van zijn verformfaaide hoofd op de finishplek stuurt. Helaas! Een paar minuten later knetter ik over de finishlijn, als tweede. Maar als eerste auto! Daarmee hoop ik de eer van de petrolhead gered te hebben.

Tweede plaats
TESTCONCLUSIE
De traditionele auto, een supercar nota bene, pakte de tweede plaats. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat je aan 670 pk op dit traject niet zoveel hebt. Genieten doe je vooral van hoge kijkcijfers en de finishplek heeft ook te maken met het hoge bekeuringrisico dat deze bestuurder durfde te nemen.

Personenauto (benzine)

merk/type	Ferrari 488 GTB
bestuurder	Peter Hilhorst
prijs	€ 259.765,-
topsnelheid	330 km/h
vermogen	670 pk/70 kW
gewicht	1490 kg
spec. massa	2,2 kg/pk
actieradius	686 km
reistijd	1 uur, 37 minuten
afgelegde afstand	62,7 km

* fabrieksoppgave



Car2Go elektrische deelauto

bestuurder	Joe van Burik
prijs	€ 0,31 per minuut/ € 14,90 per uur/ € 69,00 per dag
topsnelheid	125 km/h
vermogen	75 pk/55 kW
gewicht	900 kg
spec. massa	12 kg/pk
actieradius	145 km
reistijd	1 uur, 40 minuten
afgelegde afstand	64,5 km

Car to Joe

CARSHARING IS EEN OPKOMENDE VORM VAN MOBILITEIT, dus kan deelname per deelauto niet ontbreken: een elektrische Smart Fortwo van Car2Go. Die vinden we natuurlijk niet op het parkeerterrein bij onze redactie, maar wel middels de app op m'n smartphone. En zowaar: er staan verschillende exemplaren in de nabije omgeving geparkeerd, waaronder eentje op treinstation Amsterdam Sloterdijk. Met een vol occupakket! Ondanks m'n sprintje te voet naar de Smart lig ik gelijk minstens vijf minuten achter op de rest van de bestuurders. Langzaam rijdend verkeer langs de Houthavens helpt vervolgens ook niet mee, net als drukte op de Wallen om bij het monument op de Dam te komen. Toch kan ik daar zowaar aansluiten bij de Ferrari van collega Hilhorst. Achter elkaar snellen we door de IJtunnel naar EYE, waar ik hem via een sluiproute te vlug af ben

en pardoes aan de staart van Werner 'elektrische motor-muis' Budding terechtkom. Die laat me genadeloos achter zich als hij de stroomhendel opengooit op de A10 - met een top van 125 km/h zal mijn Smartje nooit een illegaal hoog tempo bereiken. Bij opdoemende file ter hoogte van Diemen neem ik de afrit om onder de Arena door naar Amsterdam Zuidoost te snellen. Nu nog slechts het home stretch - een lang stuk op de A2 tot de eindstreep in Maarssen. Er staat een file bij Abcoude, dus ik besluit weer een afrit te pakken en binnendoor te rijden. Verkeerd gegokt: de stroperigheid op de vijf banen richting het zuiden lost gelijk op en ik hoor Peter Hilhorst me voorbij blazen. Toch kom ik als derde aan. Naar tevredenheid, want hoe schandalig is het om met een elektrische deel-Smart op het podium te finishen achter een Ferrari?

Derde plaats

TESTCONCLUSIE
In feite verschilt de Smart als voertuig niet echt van de e-Golf: het zijn beide auto's die zich aan dezelfde verkeersregels moeten houden en dezelfde plaats op de weg innemen. Een deelauto betekent ook afhankelijkheid en de beschikbaarheid kan dan ook een probleem zijn. In Amsterdam en omgeving zit je wel goed.





Elektrische auto

merk/type	Volkswagen e-Golf
bestuurder	Walter van Sloten
prijs	€ 36.650,-
topsnelheid	140 km/h
vermogen	116 pk/85 kW
gewicht	1485 kg
spec. massa	12,8 kg/pk
actieradius	190 km
reistijd	1 uur, 47 minuten
afgelegde afstand	64,5 km

Spannende e-Golf

OKÉ. IK HEB DUS DE E-GOLF. Even snel mijn kansen inschatten: net zo flexibel als de Ferrari in het verkeer, maar veel minder snel. Smart: de chauffeur moet eerst een eind lopen, daar heb ik een voorsprong. Motorfiets: geen schijn van kans om daarvan te winnen. Elektrische fiets, Biro en openbaar vervoer: die pak ik wel. Beste tactiek voor deze rit: relaxed en comfortabel door de spits, past het best bij de elektrische Golf. Ik ga te wild van start, de volgeladen accu heeft volgens de computer een reikwijdte van 190 kilometer, maar de kilometers op het scherm verdampen sneller dan de werkelijke afstand. Airco uit dan maar en rijmodus op EcoPlus. Dan gaat-ie niet harder dan 90 km/h, maar daar kom ik toch amper bovenuit in deze met opstoppingen en ongelukken doordrenkte spits. Op het eerste stuk naar de Dam hebben de stadsvoertuigen

nog een voordeel in de drukte en arriveer ik zo'n beetje als laatste. De route naar het EYE filmmuseum is daarentegen goed te doen door de IJtunnel en eenmaal gearriveerd sta ik daar zowaar oog in oog met de Ferrari. Zover gelijk op dus. De route naar de Arena doen we anders, vanwege een ongeluk bij knooppunt Amstel schiet de Ferrari de A1 op om via de A9 Tesla te bereiken, maar ik rij het stuk binnendoor, onder de Arena door. Slecht idee, te veel tijd verloren. Dan naar Maarssen: de A2 rijdt aardig door, standje EcoPlus houdt de gang er maar net in, het is slalommen tussen de vrachtwagens door. De ramen beginnen inmiddels te beslaan. In Maarssen blijkt de Ferrari de voorsprong vooral met snelheid te hebben gepakt. Maar wanneer is die Smart ineens voorbijgekomen?



Speciaal bi(e)ro

IN HIP AMSTERDAM-ZUID is men er net als speciaal bier helemaal gek op: de Birò. Een zeer compact, elektrisch tweepersoons stadskarretje waarmee je letterlijk overal mag rijden in de stad. Deze in *black-on-black* gek uitzierende Birò is namelijk geclassificeerd als een invalidervoertuig. Daarom mag je ermee op de weg, op het fietspad én op de stoep rijden. Op mijn Instagram-tijdlijn zag ik 'm al veelvuldig voorbijkomen bij BN'ers als Nicolette van Dam en haar man Bas Smit. Maar hoe handig is hij echt in de stad? Bij de eerste aanblik van het ding schoot de lach direct op mijn gezicht. Een soort mini-Pausmobiel extra small. Het startsignaal klinkt. Concurrent Jaco Bijlsma zie ik direct als een stip aan de horizon verdwijnen. Op volle snelheid in de Birò over een hobbelige Amsterdamse grachtengordel rijden is geen pretje, kan ik u melden. Omdat je zo dicht op de voorruit zit voelt die 45 km/h rapper dan het gaat. Uit voorzorg regelmatig het

'gaspedaal' loslaten, de boel trilt en schudt flink. Bestemming 1, de Dam, is bijna bereikt en ik neem een shortcut via een voetpad door een smal steegje. Ik scheer langs een dame die buiten bij een koffientje van haar cappuccino geniet. Mensen lijken niet helemaal te begrijpen dat ik daar rijden mag. Maar handig is het wel. Toeristen en *locals* kijken allen op van het bijzonder ogende karretje. Ondertussen slinger ik continu van trottoir naar weg, fietspad en weer terug. Ondertussen neemt het batterijpercentage rap af. Nog maar 73 procent accu en ik ben de stadsjungle Amsterdam nog niet uit! Op bestemming drie is Werner me net voor, in de verte hoor ik een jankende Ferrari dichterbij komen. Die laatste etappe is een verloren strijd besef ik me. Binnendoor over provinciale wegen pruttel ik op mijn gemak verder. Ondertussen weet ik zelfs Bijlsma nog in te halen, plek vijf is *in the pocket* en 34 procent accu capaciteit is nog over!

Vijfde plaats
TESTCONCLUSIE
 Birò noemt dit stads-karretje een 'personal commuter', want de wettelijke status van invalidervoertuig wil je natuurlijk niet op zo'n hip en trendy ding plakken. Voordeel ten opzichte van de tweewielers is dat je altijd droog zit, maar de zitpositie is matig en op slechter wegdek zit je niet erg comfortabel te schudden en te trillen.

**Personal commuter/
 invalidervoertuig**

merk/type	Birò
bestuurder	Mike Steenbakkers
prijs	€ 10.980,-
topsnelheid	45 km/h
vermogen	5,5 pk/4 kW
gewicht	299 kg
spec. massa	54,3 kg/pk
actieradius	100 km
reistijd	1 uur, 57 minuten
afgelegde afstand	50,1 km

Vierde plaats
TESTCONCLUSIE
 Alle klassieke dilemma's die je in een Golf diesel of Ferrari hebt, dienen zich ook aan in de e-Golf: duik je de file in of probeer je het binnendoor? De actieradius is op dit en vele andere woon-werktrajecten voldoende. Rijden doe je in alle stilte en files worden bijna meditatiemomenten.





Waarheen, waarvoor?

DAT DEZE SONGTEKST van wijlen Mieke Telkamp op de avond voor de wedstrijd door mijn hoofd spookt, markeert vooral de *battle* met mezelf. Wat heb ik mezelf aangedaan, dik 45 km op een fiets! Waarom heb ik niet wat voor de hand liggend machtsmisbruik gedemonstreerd door de Ferrari te kiezen? Tot zover de excuses, want mijn enthousiasme is gebaseerd op een eerdere rit met mijn wapen: de Gazelle No 1. Een onbetaalbaar carbon ros waarvan er maar vijftig zijn gebouwd als ultieme demonstratie van Neerlands trots. En die testrit opende een wereld voor me, een fiets was opeens een spannende machine waarop ik met elektrische traphulp zomaar 45 km/h haalde. Een speed-pedeleech het dat in fiet-senland, in dit geval een futuristische e-bike. Fietsen op zo'n superfiets is als slalommen door een file met een Ferrari. Het superieure supercarveel op twee wielen. Extreem anticiperend en met de trapondersteuning op maximaal

(stand 5) zigzag ik tussen de overige fietsers door in een streep naar de Dam en kom als eerste aan. Dan doorknalen via de pont naar het EYE filmmuseum aan de overkant van het IJ. Net na mijn selfie daar kom ik Mike Steenbakkers tegen in de Birò, maar gelukkig haalt hij mijn pont terug niet meer. Dan vol op de pedalen door naar de Arena in Amsterdam-Zuidoost en ook die derde etappe sluit ik af als No. 1. Maar dan begint het landelijke deel, zie ik de Birò inlopen en uiteindelijk weet die me te passeren ter hoogte van Loenersloot. De rest ligt dan al verder voor. Ik finish met blaren op mijn kont, de besparende trapondersteuning op standje 3 en nog 4 procent accucapaciteit als één na laatste. Alleen Wouter Spanjaart met het openbaar vervoer finisht nog een half uur later.

Zede plaats
TESTCONCLUSIE
Een elektrische fiets is een alternatief voor een auto als het traject klopt. Hier won hij de eerste drie (stads) etappes en was hij tot 20 kilometer het snelst. Net als op een motorfiets moet je wel extreem anticiperen en je passend kleden. De 47,5 km haalden we net door met minder trapondersteuning te fietsen. Wie maximum snelheid wil, haalt ongeveer 30 km.

Elektrische fiets

merk/type	Gazelle No.1 concept
bestuurder	Jaco Bijlsma
prijs	niet te koop
top snelheid	45 km/h
vermogen	36V/20 Nm
gewicht	25,5 kg
spec. massa	n.b.
actieradius	180 km
reistijd	2 uur, 15 minuten
afgelegde afstand	47,5 km



Rennen, sprinters en de bus

HET ZAL VOOR VEEL TREINREIZIGERS een herkenbaar beeld zijn: een zitplaats is een groot goed in de spits. Eigenlijk reken je er al niet meer op als je staat te dringen voor de deuren van de trein. Na een snelle wandeling van tien minuten naar Station Sloterdijk staat de trein naar Amsterdam Centraal precies te wachten. Zitten kan op een scharnier van de deur, maar is eigenlijk overbodig voor deze korte rit. De tram naar de Dam staat precies klaar bij aankomst. Hoe snel het misschien ook voelde, ik kom gelijktijdig met Peter in de Ferrari aan. Niet snel genoeg dus. De volgende minuten voelen als uren. Elke meter die ik te voet maak, maken de anderen in meervoud. Terwijl Walter van Sloten me in de e-Golf voorbij zeilt, loop ik zo snel mogelijk naar de pont achter het Centraal Station. Na een snelle foto aan de overkant van het

IJ bij het EYE filmmuseum kan ik meteen retour en op naar de Arena, weer met de trein. Normaal gesproken is de metro sneller, maar door een kleine vertraging zegt 9292 me dat ik toch in de trein moet stappen. Niets is zo demotiverend als weten dat je verloren hebt, maar net als ik het perron op loop voor de trein naar Breukelen, krijg ik te horen dat Werner Budding inmiddels reeds is gefinisht. Ik heb hopenloos verloren, met nog ruim veertig minuten te gaan. Een ding staat echter vast: je komt wel aan je lichaamsbeweging met het openbaar vervoer. Inchecken, uitchecken, stevig lopen naar het volgende punt, het is in elk geval goed voor de kilocalorieën. Het is slechts een schrale troost.

Zevende plaats
TESTCONCLUSIE
Het openbaar vervoer kan prima werken als je traject klopt. Bij voorkeur woon en werk je pal naast het station, anders kan het een tijdrovende exercitie worden. In dit geval tonen de tussenstops aan hoe complex zo'n reisje kan worden. Droog van deur tot deur komen is dan ook een hele kunst.

Openbaar vervoer

vervoer	voetganger, trein NS, bus
reiziger	Wouter Spanjaart
prijs	€ 10,74
top snelheid	5-160 km/h
vermogen	n.v.t.
gewicht	n.v.t.
spec. massa	n.v.t.
actieradius	onbeperkt
reistijd	2 uur, 32 minuten
afgelegde afstand	43,5 km

