

Automotive Industry en Gezonde Mobiliteit

Standpunten van de sectie Automotive Industry NL, RAI Vereniging

Augustus 2022

Inleiding

RAI Automotive Industry NL is de autoriteit in de Nederlandse Automotive productie- en supply chain-industrie, en richt zich op wereldwijde Automotive- en mobiliteitsoplossingen door de krachten te bundelen met branchegeenoten en belanghebbenden en op te treden als katalysator op het gebied van innovatie en onderwijs.

De wereldwijde auto-industrie verandert snel en in toenemende mate. De belangrijkste onderwerpen die verandering en innovatie aanjagen, zijn precies de onderwerpen waarin de Nederlandse industrie een sterke uitgangspositie heeft. Met gerichte investeringen kan de Nederlandse Automotive sector een belangrijke bijdrage leveren aan het oplossen van maatschappelijke vraagstukken op het gebied van duurzaamheid en mobiliteit.

Clusterorganisatie RAI Automotive Industry NL faciliteert een netwerk van bedrijven, actief in de Nederlandse Automotive Industrie, die hun internationale innovatieve voorsprong behouden en versterken door onderlinge samenwerking en samenwerking met overheid en kennisinstellingen. Een belangrijke basis wordt gevormd door het nationale ecosysteem dat onderdeel is van de innovatieve Topsector High Tech Systemen & Materialen (HTSM), waarin bedrijfsleven, onderwijs, wetenschap en overheden actief samenwerken. Deze standpuntennotitie ligt in het verlengde van de HTSM roadmap om overheidsbeleid te bewerkstelligen dat de weg naar gezonde mobiliteit voor Automotive industry NL faciliteert. De sectie streeft naar drie doelstellingen binnen gezonde mobiliteit:

- Zero emission
- Zero accidents
- Zero congestion

Aan deze doelen dragen wij bij met een aantal thematische programma's vanuit de kracht van de Nederlandse Automotive sector:

- [Smart Mobility](#)
- [Green Mobility](#)
- [Manufacturing & Materials](#)
- [Human Capital](#)
- [International business Development](#)

Bovendien streeft de sectie samen met haar leden naar een voordelig vestigingsklimaat in Nederland door het business innovatie-ecosysteem samen met de overheid continu te versterken. RAI Automotive Industry NL ondersteunt de innovatieve Nederlandse Automotive sector door de sector nationaal en internationaal te profileren en te vertegenwoordigen.

Mede hierdoor is Nederland een van de meest innovatieve landen ter wereld. Onze positie als voorloper wordt gestaafd door de Global Innovation Index (PwC), Automotive Disruption Radar (Roland Berger) en Autonomous Vehicles Readiness Index (KPMG).

Automotive Industry NL verenigt meer dan 170 leden. Vanuit onze locaties op de Automotive Campus in Helmond en de RAI Vereniging in Amsterdam, onder andere het CLEPA-lidmaatschap, wordt landelijk een breed netwerk onderhouden dat varieert van clusterorganisaties, de kenniswereld en de landelijke en regionale overheden (binnen en buiten Europa).

De standpunten van RAI-NL zijn verdeeld onder de RAI pijlers duurzame, betaalbare en veilige mobiliteit.

Standpuntenoverzicht inhoudsopgave

1. Duurzaamheid

- Het Europese klimaatbeleid is leidend
- Internationale samenwerkingsprogramma's voor innovatie moeten van structurelere aard worden
- Vereenvoudig het landschap van innovatieregelingen
- Het proces voor aanvraag IPCEI status moet eenvoudiger
- Nederland moet actief het innovatie-ecosysteem voor accu's versterken via R&D instrumentarium en een duidelijke publiek-private strategie
- De tank- en laadinfrastructuur in Nederland moet worden versterkt
- Er moet een overzichtelijk subsidiesysteem voor zero-emissie¹ en zeer zuinige voertuigen gecreëerd worden
- Invoering van een gebalanceerd, technologie neutraal klimaatbeleid is essentieel om de milieudoelstellingen te bereiken
- De inzet van waterstof als alternatieve zero-emissie technologie verdient een actiever overheidsbeleid
- De introductie van de zonneauto versnellen via een subsidieregeling
- Emissiearme, hernieuwbare brandstoffen moeten worden gestimuleerd
- Actief innovatiebeleid voor lichtgewicht materialen draagt bij aan de klimaatdoelstelling

2. Betaalbaarheid

- Er moet een overzichtelijk subsidiesysteem voor zero-emissie en zeer zuinige voertuigen gecreëerd worden
- Huidige fiscale regelgeving vormt een belemmering voor nieuwe mobiliteitsconcepten als Mobility as a Service
- Zonder technisch personeel staat heel Nederland stil (en ook de verduurzaming)

3. Verkeersveiligheid

- ADS en wetgeving voor kunstmatige intelligentie dat veiligheid en privacybescherming biedt zonder innovatie een halt toe te roepen
- Verbetering van de verkeersveiligheid vergt een geïntegreerd beleid

¹ In de categorie zero-emissie voertuigen vallen zowel volledig elektrische voertuigen als waterstof voertuigen. Onder volledig elektrische voertuigen worden in dit kader batterij-elektrische voertuigen verstaan die gebruik maken van een laadinfrastructuur en onder waterstof voertuigen worden waterstof-elektrische voertuigen verstaan die gebruik maken van een tankinfrastructuur.

Uitwerking van de standpunten onder de drie pijlers

1. Duurzaamheid

Wij pleiten voor duurzame mobiliteit. Dat betekent dat wij vol inzetten op een realistische overgang naar volledig emissievrij vervoer. De stip aan de horizon is een emissieloos en fluisterstil voertuigenpark. Daarmee draagt de mobiliteitsindustrie bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit door de uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof te verminderen, geluidshinder zoveel mogelijk te beperken en werken wij aan het klimaatprobleem door de uitstoot van CO₂ omlaag te brengen naar 0.

Innovatie is de basis van de transitie. Om de klimaatdoelstellingen te behalen zijn alle CO₂ reductieopties nodig. Wij zijn ook voorstander van haalbaarheid en betaalbaarheid in de transitie. Dat wil zeggen dat plug-in hybride, waterstof-elektrische aandrijflijnen en hernieuwbare brandstoffen ook hun rol spelen. Momenteel is de toepassing van deze oplossingen te vinden in personenauto's, stadsvervoer en zware voertuigen. Ontwikkelingen in digitalisering, zoals deelmobiliteitsconcepten dragen ook bij aan duurzame mobiliteit. Bovendien heeft de automotive industrie ook de opdracht om het gebruik en de verwerking van de li-ion accu te verbeteren.

De standpunten van RAI Vereniging op het gebied van duurzaamheid zijn als volgt:

▪ Het Europese klimaatbeleid is leidend

De Automotive industrie opereert internationaal. RAI Vereniging is daarom voorstander van een streng, doch realistisch Europees klimaatbeleid waarbij naast de klimaatdoelstellingen ook gekeken wordt naar de consequenties voor het leefklimaat, de werkgelegenheid, de betaalbaarheid en de economie. RAI Vereniging is geen voorstander van verscherpt nationaal beleid omdat dit in de meeste gevallen marktverstrend werkt.

Wij zijn er wel voorstander van dat Nederland als lidstaat binnen de Unie een voortrekkersrol oppakt ter behoeve van een ambitieus EU beleid.

▪ Internationale samenwerkingsprogramma's voor innovatie moeten van structurelere aard worden

Er zijn bilaterale samenwerkingsverdragen en programma's binnen de Automotive industrie met onder andere Duitsland, Frankrijk en andere landen. Het doel is om de transitie van het mobiliteitssysteem te faciliteren in nauwe samenwerking met clusters en private stakeholders uit Nederland en partnerlanden. De bilaterale samenwerking met Duitsland verloopt via verschillende gremia:

- Het meerjarig programma "Publiek-Private-Partnerschap" in samenwerking met het ministerie van Buitenlandse Zaken en de ministeries van Economische Zaken en Infrastructuur en Waterstaat.
- Het Duits-Nederlandse Innovatie- en Technologiepact.
- Strategisch Meerjarige Marktbewerking (SMM) waarin gemeenschappelijke projecten plaatsvinden met Duitsland, die zich tot 2024 richten op: (1) laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer en (2) het gebruik van waterstof voor zware voertuigen.

De RAI Vereniging pleit ervoor dat deze meerjarige programma's na de eerste evaluatie een langere doorlooptijd toebedeeld krijgen. Zo worden deze programma's van structurelere aard, en kunnen ze resultaten bieden op de lange termijn. Op dit moment worden deze programma's (zoals de SMM) elke 2-3 jaar geëvalueerd en moet er een besluit plaatsvinden of men het programma doorzet. De innovatiecyclus loopt echter langer. Als het besluit wordt genomen het programma te veranderen of te stoppen heeft dat mogelijke gevolgen voor de technologieën onder ontwikkeling en de bedrijven die hebben geïnvesteerd in de projecten.

- **Vereenvoudig het landschap van innovatieregelingen**

RAI Vereniging is van mening dat door de verscheidenheid aan innovatieregelingen het innovatiebeleid van de overheid onbegrijpelijk is geworden voor het bedrijfsleven. Veel regelingen zijn niet vindbaar voor bedrijf, branche noch RVO ambtenaar. In juni 2022 is er een motie aangenomen (nr. 33009-115) die de regering verzoekt te onderzoeken of innovatieregelingen drastisch kunnen worden versimpeld door deze terug te brengen tot hooguit enkele regelingen. De RAI Vereniging wil graag vervolg geven aan deze motie en input leveren zodat het landschap van innovatieregelingen herzien kan worden op een manier die aansluit op de behoeften van het MKB en het grootbedrijf in de sector

- **Er moet een overzichtelijk subsidiesysteem voor zero-emissie en zeer zuinige voertuigen gecreëerd worden**

De klimaatambities die Nederland heeft, kunnen vooralsnog alleen bereikt worden met financiële steun van de overheid. De zero-emissie techniek is namelijk voorlopig nog niet kostencompetitief met de conventionele aandrijflijnen. Financiële stimulering is eveneens in lijn met de afspraken uit het Klimaatakkoord.

RAI Vereniging pleit er daarom voor dat de huidige subsidieregelingen voor zero-emissie voertuigen zoals de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) en de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) budgetneutraal worden samengevoegd met regelingen als MIA/VAMIL en dat hiermee één subsidieregeling voor zero-emissie en zeer zuinige voertuigen wordt ingericht.

Een stabiele begrijpelijke en eenduidige subsidieregeling, die duidelijk gecommuniceerd kan worden en die gelijke voordelen biedt aan zowel particuliere als zakelijke kopers van voertuigen.

- **Het proces voor aanvraag IPCEI status moet eenvoudiger**

De aanvraag van Important Project of Common European Interest (IPCEI) status voor projecten sluit niet aan bij de realiteit van het bedrijfsleven. Het proces tot aanvraag duurt lang (in de praktijk twee jaar) en vraagt om veel informatie aan te leveren vanuit bedrijven. De IPCEI status geeft lidstaten de mogelijkheid om projecten actief te stimuleren voorbij wat mogelijk is binnen de staatsteunkaders. Bij het krijgen van de status is het nog niet een gegeven dat er daadwerkelijk ook overheidssteun voor het innovatieproject beschikbaar komt. Veel bedrijven kunnen niet 3+ jaar wachten op overheidssteun voor een idee of innovatie waar ze nu al mee aan de slag willen gaan.

De RAI Vereniging pleit voor een eenvoudiger proces dat bedrijven eerder perspectief bied op voortgang van hun innovatieprojecten.

- **Nederland moet actief het innovatie-ecosysteem voor accu's versterken via R&D instrumentarium en een duidelijke publiek-private strategie**

De accu is het meest waardevolle onderdeel van de (waterstof-)elektrische wagen. Als Nederland een elektrische automobiel industrie wil blijven behouden zullen we recycling capaciteit moeten

hebben. Europese wetgeving vraagt namelijk om vanaf 2030 al 50% van de accu te produceren uit gerecycled materialen, in 2040 wordt dat 70%.

De ambitie van de Nederlandse industrie en overheden is tevens om onafhankelijk(er) te worden van wereldwijde leveringsketens via het gebruik van lokaal beschikbare grondstoffen, lokale productie, lokaal hergebruik en recycling. Het is van belang om een Nederlandse en Europese batterij-industrie te hebben die die beschikking heeft over grondstoffen, die bovendien in Nederland recyclet kunnen worden.

Nederlandse bedrijven hebben de kennis om dit samen met Europese partners en de keten te bewerkstelligen. Denk hierbij aan de ontwikkeling van complexe productieprocessen en machines, maar ook aan de expertise op het gebied van dunnefilmtechnologie en plasmachemie die nodig is om een nieuwe generatie batterijcellen te ontwikkelen.

Om dit te bewerkstelligen moeten een aantal zaken geregeld worden met de overheid:

- Actieve overheidssteun aan het Battery Competence Center via uitbreiding van het R&D instrument voor de mobiliteit. Het Battery Competence Center is een uniek samenwerkingsverband waarin kennis wordt gedeeld om te werken aan de ontwikkeling van batterijpakketten voor bussen, vrachtwagens en schepen.
- Ontwikkeling en uitbreiding van een nationaal programma voor de batterij en een batterij strategie die invulling geeft aan alle componenten van deze ontwikkeling (nieuwe generatie batterijsystemen ontwikkelen, productie en assemblage, hergebruik en recycling).
- Toekenning van financiering via het Groeifonds om recycling capaciteit op te bouwen voor voertuigaccu's in Nederland.
- Binnen dit kader is het niet mogelijk om een battery-check te ontwikkelen zoals de overheid wil volgens het Klimaatakkoord. Fabrikanten kunnen een garantie afgeven voor het gebruik in het voertuig waarvoor een accu is gemaakt, maar kunnen niet de kwaliteit testen en garanderen voor hergebruik via de voorgestelde battery-check.

▪ De tank- en laadinfrastructuur in Nederland moet worden versterkt

RAI Vereniging beschouwt de aanstaande herziening van de AFID-wetgeving (Alternative Fuels Infrastructure Directive, EU richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen) van cruciaal belang om de Europese doelstellingen op het gebied van CO₂-reductie in de transportsector te bereiken.

Er moet een stabiel en smart elektriciteitsnetwerk komen dat aan de sterk groeiende vraag naar elektriciteit kan voldoen. RAI Vereniging staat op het standpunt dat de tank- en laadinfrastructuur nooit een beperkende factor mag zijn voor de groei van duurzame mobiliteit in Nederland. Om de transitie naar zero-emissie vervoer niet te hinderen moet de aanleg van de laadinfrastructuur voorlopen op vraag naar elektrische energie.

Om bovenstaande te bereiken zijn drie trajecten noodzakelijk:

- De uitbreiding van het (semi) publieke laad- en tanknetwerk voor personen- en lichte bestelwagens
- De opzet van een laad- en tankinfrastructuur voor de stadslogistiek (lichte en zware bedrijfswagens)
- De uitwerking en opzet van een high power laadinfrastructuur (High Power Charging for Commercial Vehicles, HPCCV) voor lange afstandsvervoer tenminste langs de TEN-T corridors.

Hierbij zijn er verschillende aandachtspunten. Onder andere kan de compatibiliteit van het voertuig met de laadinfrastructuur worden verzekerd door aan te sturen op de in de Europese wetgeving opgenomen standaarden. Het volgen van de Europese standaarden is ook van belang voor het mogelijk maken van smart charging, waarborging van cybersecurity, voldoende laadvermogen, reserveringssystemen voor de logistiek. Daarnaast moet Nederland de in de Europese Unie opgenomen HPCCV-standaards overnemen voor zware bedrijfswagens die op het lange afstandsvervoer worden ingezet en laden tegen een zo laag mogelijk tarief.

Sectie RAI-NL werkt ook samen met haar leden om waterstoflaadinfrastructuur en laadinfrastructuur te ontwikkelen. RAI Vereniging vindt dat het Nederlandse overheidsbeleid hierin beter en sneller kan. De aanleg van 50 waterstoftankstations die in 2025 zijn toegezegd in het Klimaatakkoord laat te lang op zich wachten.

Verder is RAI Vereniging van mening dat de tankinfrastructuur meer moet worden aangepast op de steeds grotere behoefte aan CO₂-arme hernieuwbare brandstoffen, niet alleen voor het Nederlands wagenpark maar ook voor buitenlands voertuigen die Nederland bezoeken. De huidige tankinfrastructuur is nu nog vooral gericht op fossiele brandstof.

- **Invoering van een gebalanceerd, technologieneutraal klimaatbeleid is essentieel om de milieudoelstellingen te bereiken.**

RAI Vereniging pleit voor de invoering van een realistisch, gebalanceerd technologieneutraal milieu- en klimaatbeleid, waarin CO₂-besparing voorop staat. In dit beleid moeten alle duurzame aandrijflijnen en voertuigen gestimuleerd worden. De Nederlandse overheid moet in aansluiting op het Europese klimaatbeleid de CO₂-reductie centraal stellen in plaats van het percentage nieuw verkochte elektrische voertuigen.

- **De inzet van waterstof als alternatieve zero-emissie technologie verdient een actiever overheidsbeleid**

RAI Vereniging pleit voor een gebalanceerd technologieneutraal beleid waarin alle technologieën gelijke kansen krijgen. Binnen dit beleid heeft waterstof grote potentie. Studies benadrukken dat juist bij de uitrol van waterstof de wetmatigheid van schaalvoordelen zwaar weegt. De prijs van brandstofcellen daalt als deze in grote hoeveelheden worden geproduceerd voor personenauto's.

Sterker nog, de stimulering van waterstof-elektrische mobiliteit heeft positieve afgeleide effecten voor de gehele waterstofeconomie. De prijs van waterstof als energiedrager zal dalen naarmate er meer mee wordt gereden. Waterstofmobiliteit faciliteert de opschaling van waterstofproductie opdat de reiziger aan de pomp bereid is om een hogere prijs te betalen voor waterstof dan wat betaald wordt door de industrie. De voordelen zijn het grootst als alle waterstof-elektrische toepassingen ontwikkeld worden: de waterstof-elektrische personenauto, bestelauto, bus en truck.

RAI Vereniging vindt dat het Nederlandse overheidsbeleid hierin beter en sneller kan. De aanleg van 50 waterstoftankstations die in 2025 zijn toegezegd in het Klimaatakkoord laat te lang op zich wachten.

- **De introductie van de zonneauto versnellen via een subsidieregeling**

De zonneauto is een belangrijke Nederlandse innovatie die het risico loop achter te blijven in het fiscale beleid voor de stimulering van elektrische vervoer. De zonneauto kan met name geen aanspraak doen op de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) omdat er een grens is gesteld aan de catalogusprijs van de auto waarover de aanvraag wordt ingediend. Er is wel een korting in de bijtelling van toepassing.

De kansen in zonnevoertuigen nemen toe, het beleid blijft achter op de ontwikkelingen. Naast de zonneauto van LightYear is er ook de zonnebus en de zonnepanelen op de trailer in een trekker-trailer combinatie.

Aangezien de volledig elektrische personenwagen zonder zonnepaneel in een ander ontwikkelingsstadium is dan de zonnevoertuigen is het van belang om zonnevoertuigen als aparte categorie in duurzame mobiliteit fiscaal te ondersteunen met een gedifferentieerde benadering in de regelgeving.

Tijdens het commissiedebat bedrijvenbeleid op 17 juni 2021 is het kabinet verzocht te onderzoeken welke mogelijkheden er bestaan om de introductie van zonneauto's te versnellen. D66 heeft daarvoor ook een motie ingediend.

RAI Vereniging pleit voor een industriebeleid voor duurzame mobiliteit die binnenlandse bedrijven stimuleert om duurzame mobiliteitsproducten zoals het zonnevoertuig op de markt te kunnen brengen.

- **Emissiearme, hernieuwbare brandstoffen moeten worden gestimuleerd**

RAI Vereniging vraagt extra aandacht voor fossiele emissiearme brandstoffen, de zogenaamde hernieuwbare brandstoffen. RAI Vereniging pleit er voor om de inzet van schonere en/of CO₂-arme, hernieuwbare brandstoffen te stimuleren door middel van een lagere accijns op deze brandstoffen.

Het grote voordeel van deze brandstoffen is dat ze, mits ze voldoen aan de vrijgegeven brandstofsamenstellingen voor de betreffende motor, direct toepasbaar zijn in het huidige wagenpark en dat ze relatief eenvoudig inpasbaar zijn in de bestaande tankinfrastructuur. Hierdoor kunnen ze van grote waarde zijn binnen de totale energietransitie.

In deze brandstofcategorie vallen niet alleen duurzame biobrandstoffen, maar ook synthetische brandstoffen waarbij bijvoorbeeld duurzaam opgewekte waterstof gebonden wordt met CO₂ uit de lucht en daarmee een volwaardig alternatief voor fossiele brandstof wordt. Naast duurzame waterstof zijn er andere veelbelovende ontwikkelingen zoals HVO-diesel, Gas To Liquid (GTL) diesel, e-fuels, synthetische brandstoffen en alkylaatbrandstoffen.

- **Actief innovatiebeleid voor lichtgewicht materialen draagt bij aan de klimaatdoelstelling**

Het gebruik van materialen heeft een belangrijke impact op doelstellingen voor klimaat, milieu en circulariteit. Nieuwe, natuurlijke en lichtere materialen, maar ook intensiever gebruik van bestaande materialen, zoals hoogwaardig staal, aluminium en slimme verwerking hiervan zijn de belangrijkste ingrediënten om de gewenste CO₂-reductie te realiseren. Het gebruik van de juiste materialen faciliteert ook de circulaire inrichting van de keten.

De overheid kan de ontwikkeling van nieuwe circulaire lichte materialen voor de Automotive industrie nog beter stimuleren via groeifondsprojecten. De Nederlandse overheid kan meer doen door samen met de industrie een strategie, kennisuitwisselingsprogramma's en financieringsprogramma's te ontwikkelen voor lichtgewicht design, grondstof-efficiënte en circulaire materialen. Landen zoals Duitsland zijn hier al verder in dan Nederland.

2. Betaalbare Mobiliteit

- **Er moet een overzichtelijk subsidiesysteem voor zero-emissie en zeer zuinige voertuigen gecreëerd worden**

De klimaatambities die Nederland heeft, kunnen vooralsnog alleen bereikt worden met financiële steun van de overheid. De zero-emissie techniek is namelijk voorlopig nog niet kostencompetitief met de conventionele aandrijflijnen. Financiële stimulering is eveneens in lijn met de afspraken uit het Klimaatakkoord.

RAI Vereniging pleit er daarom voor dat de huidige subsidieregelingen voor zero-emissie voertuigen zoals de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) en de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) budgetneutraal worden samengevoegd met regelingen als MIA/VAMIL en dat hiermee één subsidieregeling voor zero-emissie en zeer zuinige voertuigen wordt ingericht. Een stabiele begrijpelijke en eenduidige subsidieregeling, die duidelijk gecommuniceerd kan worden en die gelijke voordelen biedt aan zowel particuliere als zakelijke kopers van voertuigen.

- **Huidige fiscale regelgeving vormt een belemmering voor nieuwe mobiliteitsconcepten als Mobility as a Service**

Nieuwe mobiliteitsconcepten zoals Mobility as a Service, waarbij de reiziger gebruik maakt van verschillende transportmiddelen via één abonnement zullen naar verwachting in de komende jaren een belangrijke impuls geven aan de duurzame mobiliteit en bereikbaarheid van Nederland. De (zakelijke) reiziger kan met één mobiliteitsabonnement naar believen gebruik maken van openbaar vervoer, (deel)auto, (deel)fiets en taxi. Het huidige fiscale stelsel is echter nog niet aangepast aan de veranderende omgeving. De bijtelling voor een lease-auto loopt bijvoorbeeld gewoon door op de dagen dat er geen gebruik van de auto wordt gemaakt en forensen die gebruik willen maken van een leasefiets lopen het risico hun woon-werkvergoeding kwijt te raken voor de dagen dat zij niet met de fiets naar het werk gaan. RAI Vereniging pleit voor aanpassing van de fiscale regelgeving op een manier dat nieuwe mobiliteitsconcepten worden gestimuleerd in plaats van tegengewerkt.

- **Zonder technisch personeel staat heel Nederland stil (en ook de verduurzaming)**

Het tekort aan technisch personeel in de sector is enorm. De grootste uitdaging in de branche is het rekruteren en opleiden van technisch personeel, zowel bij onderzoekcentra als bij carrosserie, personenwagens en trucks. In de huidige VMBO opzet is er geen stimulans meer voor het kiezen van een technische opleiding en dat maakt het ondersteunen van de scholen door onze branche moeilijk. Wil Nederland transportland niet stilvallen en geen vertraging in de energietransitie oplopen, dan is inzet op technische personeel cruciaal.

Overheidsbeleid moet actief technische studies onder de aandacht brengen bij potentiële studenten. Via privaat-publieke samenwerking kan de overheid ook opleidings- en heropleidingsprogramma's faciliteren zodat er een grotere instroom is van technisch personeel in deze en andere kritische sectoren in de maatindustrie.

3. Veilige Mobiliteit

Ons doel is 0 verkeersdoden in 2050. Maar minstens zoveel aandacht, gaat uit naar de inmiddels meer dan 20.000 jaarlijkse gewonden in het verkeer. Want het leed dat gepaard gaat met verkeersongevallen is met geen pen te beschrijven.

Veiligheid staat voorop in de mobiliteitsoplossingen die wij voor ogen hebben. Brede inzet van nieuwe veiligheidstechnologieën kunnen levens redden. Rijtaakautomatisering is belangrijk om het aantal ongevallen op de weg sneller en effectief te verminderen. Het delen van data uit voertuigen is daarbij van groot belang. Voertuigen zijn zo in staat om met hun omgeving te communiceren, zodat bijvoorbeeld voertuigen tijdig gevaarlijke situaties kunnen herkennen, de berijder hierop alert maken en eventueel zelfstandig kunnen anticiperen.

Standpunten met betrekking tot Veilige Mobiliteit

- **ADS en wetgeving voor kunstmatige intelligentie dat veiligheid en privacybescherming biedt zonder innovatie een halt toe te roepen**

Kunstmatige intelligentie (AI) wordt steeds vaker toegepast in voertuigen: geautomatiseerd rijden is het bekendste voorbeeld, maar er zijn ook andere vormen, zoals voertuigveiligheidsfuncties, comfortfuncties, geavanceerde rijhulpsystemen, connectiviteitssystemen, infotainment, etc.

De RAI Vereniging is van mening dat een wetgevend kader dat aansluit op EU wetgeving de ontwikkeling en acceptatie van deze technologie kan bevorderen. Passende wetgeving biedt marktdeelnemers namelijk meer zekerheid en versterkt het vertrouwen van de consument.

De RAI Vereniging is voorstander van een risico-gebaseerde benadering voor wetgeving die zorgt draagt voor privacy en veiligheid en ruimte laat aan bedrijven om te innoveren door bijvoorbeeld het testen van prototypes. De wetgeving moet volgens de vereniging definiëren wat acceptabele veiligheidsstandaarden zijn.

Vanwege de aard van technieken voor machinaal leren (machine learning) heeft het geen nut om bepaalde technologie voor te schrijven of fabrikanten de details van het algoritme en de details van het programma open te laten stellen.

- **Verbetering van de verkeersveiligheid vergt een geïntegreerd beleid**

Tot slot zet RAI Vereniging in een geïntegreerde aanpak van de veiligheid, waarbij verdere verbeteringen van de intelligente voertuigtechnologieën worden gecombineerd met een betere opleiding van de bestuurder, een beter ontwerp en onderhoud van de wegen en de handhaving van de bestaande verkeersregels. Voortdurende investeringen in bestaande en nieuwe technologieën voor een digitale infrastructuur maken veilig geautomatiseerd vervoer mogelijk.