



RAI Vereniging - Jaaroverzicht 2021



Mobiliteitsbranche Fit-for-55



JAAROVERZICHT 2021

Is een uitgave van RAI Vereniging
Postbus 74800
1070 DM Amsterdam
Telefoon (020) 504 49 49
www.raivereniging.nl

Productie	Markant Media
Eindredactie	Floris Liebrand (RAI Vereniging)
Redactie	Menno Timmer
Fotografie	Ton van Til
Vormgeving	MB voorheen VMTB



Het hoofdbestuur in 2021
pagina 4



Sectie Scooters
pagina 18



Inleiding
pagina 5



**Sectie Zware
Bedrijfswagens**
pagina 21



Sectie Fietsen
pagina 6



Sectie RAI CarrosserieNL
pagina 24



**Sectie Personenauto's en
Lichte Bedrijfswagens**
pagina 9



Sectie RAI Aftermarket
pagina 27



Sectie Motoren
pagina 12



Sectie RAI Equipment
pagina 30



**Sectie RAI Automotive
IndustryNL**
pagina 15



Team Strategie
pagina 34

Het hoofdbestuur van RAI Vereniging in 2021



Algemeen Voorzitter - Steven van Eijck

Steven van Eijck is sinds december 2014 algemeen voorzitter van RAI Vereniging. Van Eijck vervult en vervulde een groot aantal functies bestuursfuncties bij maatschappelijke organisaties, zoals de Mobiliteitsalliantie, New Mobility Foundation, de Maatschappelijke Alliantie, de Stichting

Verantwoord Alcoholgebruik. In het eerste kabinet Balkenende was Steven staatssecretaris Financiën. Sinds september 2018 is Steven Kroonlid van de Sociaal Economische Raad.



Lid: Ron Snoeks - Snoeks Automotive B.V.

Ron Snoeks is CEO van Snoeks Beheer. Snoeks Automotive is toeleverancier aan de auto-industrie met het leveren van inrichtingsmodules aan vrijwel alle bestelwagenfabrikanten. Het hoofdkantoor is gevestigd in Nieuw-Vennep. Snoeks produceert over de hele wereld en beschikt in Tsjechië over een eigen

assemblage- en distributiecentrum.



Lid: Maurice Geraets - NXP Semiconductors

Maurice Geraets is Managing Director NXP Nederland en vanuit NXP betrokken bij diverse automotive en smart mobility initiatieven in Nederland en Europa. Vanuit die context draagt hij belangrijke kennis aan op het gebied van smart mobility en ICT. Een terrein

waarop de ontwikkelingen in de mobiliteit razendsnel gaan.



Lid: Janus Smalbraak - Pon Holdings B.V.

Janus Smalbraak is CEO van Pon Holdings, een van Nederlands grootste familiebedrijven. Pon levert hoogwaardige producten en oplossingen, ontwikkelt en produceert fietsen en heeft engineering oplossingen in diverse marktsegmenten. De onderneming opereert in een groot aantal markten,

van personen- en bedrijfswagens en fietsen, tot vorkheftrucks, banden, wegenbouw- en grondverzetmachines, generatoren en totaaloplossingen voor de scheepvaartindustrie. Het merkenportfolio bestaat uit onder andere Gazelle-fietsen, MAN trucks en een groot aantal automerken als Volkswagen, SKODA, Audi, SEAT, maar ook Porsche, Lamborghini en Bentley. Daarnaast is hij lid Raad van Commissarissen IMCD, lid Raad van Advies Gilde Buy Out Partners en lid Raad van Advies CVC Capital Partners.



Penningmeester: Eric Louwman - Louwman Group B.V.

Eric Louwman is de penningmeester binnen het hoofdbestuur. In het dagelijks leven is hij President van de Louwman Group, die onder andere importeur is van Toyota, Lexus en Suzuki in Nederland. Daarnaast is de Louwman Group actief op een breed

scala van mobiliteitsinitiatieven en diensten.



Lid: Paul Zekhuis - AutoBinck Group NV

Paul Zekhuis is CEO van AutoBinck Group. Het omvormen van deze van oudsher auto-importeur tot een brede speler op het gebied van mobiliteit en mobiliteitsdienstverlening is wat hem dagelijks bezighoudt. Bij zijn aantreden als hoofdbestuurslid gaf hij aan een sterke parallel te zien in de ambities van RAI Vereniging en de innovatie- en verbredingsambities van AutoBinck.

Op weg naar een bereikbaarder en leefbaarder Nederland

In de afrondingsfase van dit Jaaroverzicht bevindt Nederland zich opnieuw in een volledige lockdown en in een vijfde golf. Dit roept bij algemeen voorzitter Steven van Eijck direct de vraag op: 'wanneer stopt dit en hoe ziet onze toekomst er uit?' Hij zegt diep respect te hebben voor de ondernemers in de mobiliteitswereld waar in dit verslagjaar een nog groter beroep op hun weerstandsvermogen werd gedaan. 'Zij moesten telkens noodgedwongen hun deuren al dan niet gedeeltelijk sluiten en hun productieprocessen omgooien.'

Was er in het eerste coronajaar nog sprake van enig perspectief, zoals het kunnen interen op eigen vermogen, het open zetten van kredietlijnen en het gebruik maken van NOW-regelingen om het personeel te kunnen blijven doorbetalen, zo langzamerhand is de rek er volgens Van Eijck een beetje uit en zijn veel reserves opgedroogd. 'De overheid blijft weliswaar haar verantwoordelijkheden nemen, maar het bedrijfsleven wil vooral ongehinderd kunnen blijven ondernemen, innovatieve producten op de markt brengen en zaken kunnen doen in binnen- en buitenland zonder dat het voortbestaan van hun bedrijf in gevaar komt.'

Directeur Olaf de Bruijn voegt hier aan toe dat inmiddels alle geleidingen binnen de mobiliteitsbranche de remmende werking van de aanhoudende coronapandemie ondervinden. 'Zij hebben met name last van de negatieve bijeffecten die dit met zich mee brengt: het tekort aan grondstoffen, stagnatie in de toeleveringsketen, oplopende inflatie met prijsstijgingen tot gevolg, hogere transportkosten en een schrijnend tekort aan arbeidskrachten.'

De complicerende factoren zijn dus toegenomen, concludeert Van Eijck. 'Dit betekent dat ondernemen op dit moment echt topsport is. Onze achterban heeft het grosso modo zwaar te verduren. Iedere coronagolf brengt weer nieuwe beperkingen en maatregelen met zich mee en heeft vaak een rollercoaster aan emoties tot gevolg.'

De Bruijn: 'RAI Vereniging beweegt uiteraard voortdurend mee met deze dynamiek. We zetten ons, samen met VNO-NCW, de SER, het kabinet, Kamerleden tot en met de Europese koepels maximaal in om er voor te zorgen dat fabrieken, showrooms en werkplaatsen zo veel mogelijk open kunnen blijven, dat online verkoop door kan blijven gaan etc.'

De kracht van RAI Vereniging is, vervolgt Van Eijck, om juist in deze hectiek de meerwaarde te laten zien. Wat dat betreft is het naar zijn oordeel bijzonder wrang dat RAI Amsterdam nog steeds zo goed als gesloten is, omdat juist de participatie in RAI Amsterdam het mogelijk maakt de leden net iets meer te kunnen bieden dan uitsluitend op basis van de inkomsten uit contributie mogelijk zou zijn. Positief noemt hij het dat de intensieve belangenbehartiging in het verslagjaar op alle fronten goed heeft gewerkt. 'Er is nog nooit een Regeerakkoord geweest waarin het woord mobiliteit zo vaak en prominent naar voren kwam. De politiek ziet mobiliteit nu echt als een oplossing en niet als een veroorzaker van problemen. Er worden bovendien flinke stappen gezet naar een gezonde mobiliteit en dat biedt de mobiliteitsindustrie volop kansen.'

Tot een van de belangrijke elementen uit het Regeerakkoord behoort de beoogde invoering van een systeem van betalen naar gebruik. Iets waarvoor RAI Vereniging jarenlang heeft gepleit en samen met ANWB, BOVAG, Natuur en Milieu en VNA een alternatieve autobelastingplan heeft gepresenteerd.

De Bruijn voegt hier aan toe dat er extra budget is vrij gemaakt voor het beheer en onderhoud van infra en de ondersteuning van bijvoorbeeld Mobility as a Service (MaaS).

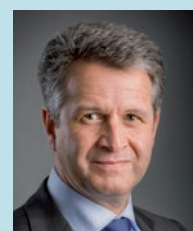
Beiden noemen het verheugend dat de vergroeningsambities van het kabinet voor de langere termijn per saldo nog verder reiken dan het Fit-for-55 pakket. RAI Vereniging is vertegenwoordigd in allerlei gremia – o.a. in VNO-NCW – om de implicaties van dit ambitieuze Europese plan te vertalen naar een praktisch uitvoeringstraject.

Anders gezegd: wie is waarvoor verantwoordelijk? Zij achten het vanzelfsprekend dat de expertise en de innovatiekracht van de brede achterban waarover RAI Vereniging beschikt, een substantiële bijdrage kan leveren aan het realiseren van deze CO2-doelstellingen. In de verschillende sectiehoofdstukken wordt duidelijk welke rol de mobiliteitssector in dit proces kan spelen. Daarbij is, benadrukken zij, ondersteuning van de overheid cruciaal. Te denken valt aan adequate en consistente wet- en regelgeving, voldoende (laad)infra en een optimaal vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.

Samenvattend stellen Van Eijck en De Bruijn vast dat RAI Vereniging met alle relevante externe stakeholders voortdurend intensieve contacten onderhoudt en aan tafel zit om de mobiliteitsopgaven waar de samenleving voor staat op te lossen. 'We gaan met de nieuwe regeringsploeg graag vol enthousiasme aan de slag om de mobiliteitsindustrie te ondersteunen en stappen te zetten naar een bereikbaarder en leefbaarder Nederland.' ●



Dr. Steven R.A. van Eijck
Algemeen voorzitter



Olaf de Bruijn
Algemeen directeur

Fietsbranche houdt koers in een onvoorspelbare markt

Hoewel het de fietsbranche nog altijd voor de wind gaat heeft het 'hagedrukgebied' zich enigszins verplaatst en is vervangen door een economisch klimaat met meer turbulentie. Sectievoorzitter Huub Lamers spreekt over 2021 in termen van een 'taai, onrustig en onvoorspelbaar jaar', voor zowel fietsfabrikanten, retailers als consumenten. Lockdowns in Azië, het oplopende inflatiecijfer en de stagnatie in de toeleveringsketen, speelden de sector parten. Niettemin heeft de sector in zijn algemeenheid financieel een prima jaar achter de rug, stelt hij vast.

Markontwikkelingen

In het begin van 2021 tijdens traditionele uitreiking van de Fiets Awards kwalificeerde Lamers alle cijfers in de fietsbranche als 'knettergroen' en noemde hij de verkoopplus van 9 procent in 2020 tot 1,1 miljoen fietsen als 'een enorme stap' voorwaarts. De omzet uit fietsverkoop groeide met meer dan 30 procent tot een absoluut record van 1,65 miljard euro. Vooral de e-bike, die met 547.000 exemplaren (+30,1%) inmiddels de helft van het totale verkoopvolume vertegenwoordigt, gaf de markt naar zijn oordeel een flinke boost. Consumenten waren bereid om gemiddeld 2.259 euro voor een e-bike neer te tellen.

'Mixed feelings'

Inmiddels is met de aanhoudende corona perikelen het geopolitieke speelveld iets veranderd. De supply chain is ernstig in onbalans, verduidelijkt hij. 'Containers arriveren niet op tijd en keren ook niet op tijd terug. Azië, waar veel leden hun producten betrekken, kampt met lock-downs en fabrikanten schreeuwen om halfgeleiders. Weliswaar is iedereen blij hoe de fietsmarkt er op dit moment voor staat, maar er is sprake van 'mixed feelings': het had allemaal beter kunnen zijn dan nu het geval is.'

Volgens Lamers is 2021 absoluut een beter jaar dan 2020. 'Alleen gaat het door het zich voortslepen van COVID-19 voor velen met meer stress gepaard. De kwaliteit van werken lijdt hier onder. Wat niet echt helpt is dat het inflatiecijfer sinds 40 jaar nog niet zo hoog is geweest. In combinatie met de hogere kosten van (moeilijk leverbare) materialen en onderdelen zal zich dit onvermijdelijk vertalen in oplopende prijzen.

Deze ontwikkelingen werden in de tweede helft van het verslagjaar al zichtbaar en leidden er toe dat de markt in de laatste twee kwartalen van 2021 behoorlijk is afgezwakt.'

Bijdrage klimaatprogramma

Hoewel de fiets zo ongeveer de meest groene

en milieuvriendelijke vervoersmodaliteit is, en 70 procent van de CO2-uitstoot plaats vindt in het traject voordat het product de verschillende spelers in de markt bereikt, ontslaat dit de branche niet van de plicht om een steentje bij te dragen aan het Europese Fit-For 55 programma, vindt de sectievoorzitter. Er is naar zijn zeggen nog voldoende CO2-reductie te bereiken door het verduurzamen van productie/verkooplocaties, kantoren en door bijvoorbeeld te kijken naar het verpakkingsmateriaal, zoals het recyclen van plastic. 'Om in de hele keten klimaatwinst te realiseren door zaken slimmer te organiseren zullen alle partijen meer met elkaar moeten samenwerken. Gelukkig gebeurt dat ook en vinden er tal van goede initiatieven plaats.'

Groeipotentieel fiets

Sectiemanager Remco Tekstra noemt het in dit verband wel teleurstellend en een gemiste kans dat de fiets in het Fit-For 55-programma nauwelijks voorkomt. 'Als gezond en duurzaam vervoermiddel dient de fiets een veel prominentere rol in dit klimaatprogramma te krijgen. Om dit te bewerkstelligen trekken wij samen op met de Europese koepelorganisatie CONEBI. Zeker in een tijd dat de vraag naar individueel vervoer exponentieel is toegenomen zouden de

lichamelijke en geestelijke gezondheidsbatens van de fiets bij beleidsmakers, zowel in Den Haag als in Brussel, scherp op het netvlies moeten staan. Iedere minuut die je fietst, leef je langer!' Hoe groot de populariteit van de fiets in Nederland is blijkt onder meer uit actuele cijfers. In totaal fietsen Nederlanders gezamenlijk zo'n 15 miljard kilometer per jaar, waarmee de fiets goed is voor bijna een kwart van alle verplaatsingen. Naar schatting telt ons land inmiddels 23 miljoen fietsen, waaronder 1,8 miljoen e-bikes en 14.000 speed pedelecs. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft becijferd dat het fietsgebruik de komende jaren flink blijft toenemen en in 2026 naar raming 9 procent hoger zal liggen dan in 2019. Een belangrijke drijfveer voor de toename van de per fiets afgelegde afstand is de groei en het aantal e-bikes. In 2026

'Nederland faciliteert de fietsleaseregeling wel, maar stimuleert niet'



Huub Lamers, voorzitter
sectie Fietsen:
'De vooruitzichten
zijn voor de fietsbranche
onverminderd positief'



zou het aandeel van de e-bike in het totale fietsgebruik bijna kunnen zijn verdubbeld van 24 procent in 2019 tot 46 procent in 2026.

Fietsleaseregeling

Tegen deze achtergrond is het opmerkelijk en jammer dat de in 2020 opgetuigde fietsleaseregeling niet echt van de grond komt, zeggen Lamers en Tekstra. De doelstellingen die bij de invoering van de regeling zijn gesteld worden bij lange na niet gehaald. 'Dat

heeft vooral te maken met de complexiteit er van en de administratieve rompslomp die deze bijtellingsregeling, in veel individuele gevallen door het (deels) wegvallen van de belastingvrije woonwerk-vergoeding van 19 cent per kilometer, met zich mee brengt. Duitsland en België kennen een vergelijkbare regeling die zo plat als een dubbelte is geslagen en bovendien een stimuleringscomponent kent, waardoor die wel succesvol is. Nederland faciliteert wel, maar stimuleert niet.'

De sectie zet zich er voor in om hier, op basis van gezondheidsargumenten, veranderingen in aan te brengen.

Lamers: 'laten we niet vergeten dat ook hier het gezondheidsaspect zwaar mee weegt, want de afstand die iemand bereid is om met een e-bike naar het werk af te leggen is tweemaal zo groot als die met een conventionele fiets.'

Bevorderen verkeersveiligheid

De beleidsonderwerpen waar sectie Fietsen jaarlijks mee te maken krijgt en op acteert, zoals verkeersveiligheid, wet- en regelgeving, fiscaliteit en duurzaamheid, hebben veelal een looptijd van meerdere jaren. Initiatieven leiden in veel gevallen tot gezamenlijke campagnes ter bevordering van het gebruik van goed werkende verlichting, het veilig gebruiken en opladen van accu's of hebben ten doel handvatten aan te reiken die een veiliger gebruik van voer-



tuigen moeten bevorderen. Op een groot aantal terreinen wordt nauw samengewerkt met de Europese koepel CONEBI. Verder onderhoudt de sectie intensieve contacten met Den Haag, waarbij RAI Vereniging als 'trusted partner' onder andere de rol van onafhankelijke informatiebron vervult.

Het thema veiligheid loopt min of meer structureel als een rode draad door het activiteitenprogramma van de sectie heen. Lamers: 'dat vraagt soms om zorgvuldig laveren. Denk daarbij aan de discussie over de invoering van een helmplicht voor fietsers die regelmatig de kop opsteekt. Natuurlijk promoten wij actief het dragen van een fietshelm onder ouderen en bij kinderen tot 12 jaar. Maar een generieke helmplicht schiet naar ons oordeel het doel voorbij. Dat zou betekenen dat mensen minder de fiets pakken.' Een ander actueel onderwerp dat speelt zijn de wettelijke eisen voor de toelating van lichte elektrische voertuigen, de zogeheten LEV's. Dit LEV-kader gaat naar verwachting in op 1 januari 2023. Dit kan van grote invloed zijn op het groeipotentieel van e-cargobikes, die een steeds grotere rol spelen in de zogenaamde last-mile. Sectie Fietsen tracht met de overheid tot een eisenpakket te komen waarbij e-cargobikes nog veiliger worden, zonder dat dit innovatieprocessen blokkeert en de nationale en Europese opmars doet stagneren.

Campagne 'Kijk verder!'

Om fietsers bewust te maken over het belang van goede fietsverlichting is de sectie al in 2019, via het onafhankelijke RAI Keurmerk Fietsverlichting (RFK), de vernieuwde campagne 'Kijk verder!' gestart. Fietsverlichting draagt op twee manieren bij aan de verkeersveiligheid, licht Tekstra toe. 'Allereerst zorgt het uiteraard voor betere zichtbaarheid in het verkeer en bovendien ziet een fietser met goede fietsverlichting zelf ook beter.'

Uit recent publieksonderzoek komt naar voren dat ca. 82 procent van alle respondenten fietsverlichting in het donker gebruikt. Het merendeel (80%) maakt gebruik van vaste verlichting en zo'n 15 procent gebruikt losse lampjes. Verder valt op dat het gebruik van fietsverlichting toeneemt naarmate mensen ouder worden. Dat heeft waarschijnlijk te maken met de opmars van het aantal e-bikes die veelal zijn voorzien van hoogwaardige en duurzame fietsverlichting. Tekstra noemt het opvallend dat bijna een kwart van de ondervraagden aangeeft dat fietsverlichting niet langer dan een jaar meegaat. 'Ongeveer de helft van de respondenten (45%) spreekt de wens uit dat de kwaliteit en levensduur van verlichting verbetert en bijna 60 procent zegt bereid te zijn 15 euro of meer uit te geven aan goede fietsverlichting. Een meerderheid (51%) vindt

Behaalde resultaten

- Sectie zet zich in voor een transparantere en minder complexe fietsleaseregeling;
- Vernieuwde fietsverlichtingscampagne 'Kijk verder!' gestart;
- Bevorderen fietsveiligheid in brede zin;
- Leveren van een actieve bijdrage aan nationaal kader Light Electric Vehicles (LEV).

dat fietsen standaard zouden moeten zijn voorzien van verlichting die automatisch bij schemering aangaat. Een optie die bij de aanschaf van een nieuwe fiets gelukkig steeds vaker mogelijk is.'

Uitreiking Fiets Awards

Een bijzonder moment om de innovatiekracht van de fietsbranche in de spotlights te zetten en media-aandacht te genereren betreft de uitreiking van de Fiets Awards, die op initiatief van de sectie jaarlijks plaats vindt. Vanwege de coronamaatregelen gebeurde dit in het eerste kwartaal van 2021 online. Tijdens dit event werd de Batavus Dinsdag Exclusive Plus verkozen tot Fiets van het Jaar 2021. In de categorie E-bike van het Jaar ging de Stella Morena MDB FI er met de prijs vandoor. Speed E-bike van het Jaar werd de Gazelle NO.1. De Trek Emonda SL 6 Pro en de Merida Ninety-Six RC XT werden uitgeroepen tot respectievelijk Racefiets en MTB van het Jaar. Daarnaast werden het RheoLight Lakadditief, de Schwalbe Aerothan binnenband en de Urban Proof shopper fietstas verkozen tot Fiets Innovaties van het Jaar.

Rooskleurig perspectief

Ondanks de huidige disruptie in de supply chain, die tijdelijk een remmende werking heeft op de fietsbranche als geheel, zegt Lamers onverminderd positief te oordelen over het perspectief op de wat langere termijn. 'Vrijwel iedereen die ik spreek verwacht dat de aanhoudende groei in Europa zich tot 2030 voortzet. In veel landen werd de fiets de afgelopen periode herontdekt. Een groot aantal EU-lidstaten investeert volop in fietsinfra. In het verleden vormde dat de bottleneck voor een doorbraak in de verkopen en het gebruik. Destijds was het best risicovol om je per fiets door Londen, Parijs of Madrid te bewegen. Dat is nu voorbij. En de Nederlandse fietsindustrie, met veel internationale spelers, plukt hier nu de vruchten van. We kunnen dus, om in fietsjargon te blijven, nog even vooruit.' ●



'Dat de fiets in het Fit-For 55 programma nauwelijks voorkomt is een gemiste kans'

Remco Tekstra, Sectiemanager Fietsen

'Ons autobelastingplan preludeert al op de Fit-for-55 doelstellingen'

Hoewel het aantal registraties, mede door het tekort aan halfgeleiders en vertragingen in de uitlevering, achterbleef bij de verwachtingen, beschikt de Nederlandse automarkt volgens sectievoorzitter Huub Dubbelman nog over voldoende veerkracht. 'Er komen nieuwe spelers bij, occasions zijn nauwelijks aan te slepen en de vraag naar individueel vervoer blijft booming.' Een belangrijk wapenfeit van de sectie, dat beoogt bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen, betrof de ontwikkeling van een alternatief integraal autobelastingplan. 'Dit voorstel werd maatschappelijk breed omarmd en speelde het gehele jaar een cruciale rol in de dialoog met de ministeries.'

Markontwikkelingen

Dubbelman stelt vast dat de automarkt zich in een 'uitdagende' periode bevindt en een gecompliceerd beeld laat zien. Zowel de registraties als de beschikbaarheid worden volgens hem nog altijd beheerst door de effecten van de coronacrisis, met als grootste exponent het tekort aan computerchips. Het tekort aan onderdelen zorgde voor een flinke vertraging in het leveringsproces van nieuwe auto's en resulteerde in 322.831 registraties (-9,2%) in 2021. De

sectievoorzitter zegt wel een duidelijk onderscheid te willen maken tussen registraties en verkopen. 'Een nieuwe auto wordt immers pas geregistreerd nadat deze is geleverd aan de klant. Op dit moment ijlen de registraties na vanwege de stagnerende logistieke processen en tekorten aan halfgeleiders. De leveringsproblematiek voor nieuwe auto's in combinatie met de hoge belastingdruk deed een aantal consumenten besluiten om dan toch maar voor een (jonge) occasion te kiezen. Met als gevolg dat de importmarkt naar een absoluut record van 294.119 eenheden groeide. Dat is weliswaar een doekje voor het bloeden voor de handel, maar voor de ver-



'Versneld afbouwen van de BPM is de enige oplossing als de politiek het Fit-for 55 pakket serieus neemt'

duurzaming van het wagenpark natuurlijk minder gewenst.' Hij wijst er op dat de gemiddelde CO2 uitstoot van parallel geïmporteerde auto's aanzienlijk hoger ligt dan nieuw verkochte exemplaren. 'Willen we de klimaatdoelstellingen bereiken dan moet de nieuwverkoop worden gestimuleerd, niet de parallelimport.'

Aandeel e-bestelwagens verdubbeld

De registraties van lichte bestelwagens lieten een stabiel beeld zien. Die eindigden met een plus van 13,3 procent op het niveau van 68.443 voertuigen. Ook dit segment krijgt de komende jaren, mede onder invloed van 30 tot 40 steden die al vanaf 2025 zero

Huub Dubbelman: 'Het belastingplan staat voortdurend centraal in de dialoog met ministeries, topambtenaren, kamerleden en beleidsadviseurs'



emissie zones invoeren, in sterke mate te maken met de transitie van diesel naar zero emissie. Dat de markt in de startblokken staat om hier op in te spelen, blijkt volgens sectiemanager Sacha Boedijn uit de Monitor Lichte Bedrijfswagens die de sectie in samenwerking met adviesbureau Insight in het verslagjaar presenteerde. 'Vooral

bedrijven met een groot wagenpark zijn bewust bezig met verduurzaming van vervoer. Hoe groter de vloot, des te beter zij bekend zijn met Zero Emissie Stadslogistiek en hoe groter de verwachte invloed daarvan op de samenstelling van het wagenpark.' Veelbelovend is wat dat betreft het aandeel van elektrische bedrijfswagens dat in 2021 verdubbelde tot 3 procent. Dat komt overeen met een kleine 1.000 voertuigen. Dubbelman zegt er als sectie voor te blijven pleiten dat de komst van zero emissie steden gepaard gaat met uniforme richtlijnen. Tegelijkertijd spreekt hij zijn zorg uit over de laadinfra. 'Die is op dit moment ontoereikend om het snel toenemend aantal elektrische bestelwagens te accommoderen.'

Beleidskoers sectie

De effecten van de coronapandemie hadden niet alleen allerlei ongewenste effecten op de automarkt, maar hadden tevens hun weerslag op het secretariaat van RAI

Vereniging. De herijking en reorganisatie van het secretariaat per ultimo 2020 trok in het verslagjaar een zware wissel op de sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens, licht Boedijn toe. Zij volgde Wijnand de Geus als sectiemanager op met Huub Dubbelman als nieuwe sectievoorzitter a.i. Samen met de leden is dit jaar de basis gelegd voor het zogeheten 'RAI Akkoord', waarin de beleidskoers van de sectie is verankerd en die stoelt op een drietal cruciale pijlers: fiscaliteit, duurzaamheid en ITS & connectivity. Boedijn: 'De kracht van onze organisatie is niet alleen kennis delen, maar er eveneens voor zorgen dat alle bij de sectieleden aanwezige expertise beschikbaar komt voor de collectieve doelen die we nastreven.'

Coalitieplan autobelastingen

De resultaten van die nieuwe koers werden onder meer manifest in het coalitieplan autobelastingen dat de weg moet plaveiden naar autoverkeer zonder uitstoot.

Dubbelman beklemtoont dat het huidige Nederlandse Klimaatakkoord te kort schiet om de aangescherpte 'Green Deal' ambities te kunnen realiseren. Samen met ANWB, BOVAG, VNA en

Behaalde resultaten

- Alternatief integraal autobelastingplan gepresenteerd;
- Nadelige effecten parallelimport politiek geagendeerd;
- Er toe bijgedragen dat het autonoom vergroeningssysteem voor de komende 4 jaar is vastgesteld;
- Beleidskoers sectie verankerd in het 'RAI Akkoord', gebaseerd op drie pijlers: fiscaliteit, duurzaamheid en ITS & connectivity

Natuur & Milieu ontwikkelde de sectie daarom een alternatief plan om tot een structurele CO2-reductie te komen, het wagenpark versneld te vergroenen en gedragsverandering te stimuleren. Centraal staat een herziening van het autobelastingstelsel door de invoering van een systeem van Betalen naar Gebruik. Met de uitkomsten van dit voorstel, vervolgt de sectievoorzitter, kan een nieuw kabinet direct aan de slag. 'Bij de totstandkoming van dit brede pakket aan maatregelen dat de maatschappelijke coalitie aanreikt vervulde RAI Vereniging, samen met de leden, een voortrekkersrol. Het staat voortdurend centraal in de discussie met ministeries, topambtenaren, Kamerleden en beleidsadviseurs. Het is in mijn perceptie de eerste keer dat er een dergelijk plan is gepresenteerd met zo'n solide basis, zowel qua doorrekeningen als de diversiteit van de ondertekenaars.' Het coalitievoorstel houdt naar zijn oordeel namelijk rekening met stabiele overheidsinkomsten, draagt bij aan de vergroening van het wagenpark, creëert rust in de markt en omvat alle voertuigtechnologieën: waterstof, plug-in hybrides, hybrides en EV's. 'Het dient als richtsnoer in de politieke besluitvorming. Je zou kunnen zeggen dat met dit coalitievoorstel al werd geanticipeerd en voorgesorteerd op het 'Fit-for-55' programma. Het is er in feite een vertaling van.'

Einde BPM discussie

Boedijn wijst op het belang om daarnaast de markt voldoende bij de beleidsprocessen te betrekken. 'Denk daarbij om Mobiliteit as a Service (MaaS)-achtige oplossingen die de consument kunnen verleiden op een fiscaal vriendelijke wijze voor de meest geschikte (emissiearme) vervoersmodaliteit te kiezen. Er zijn nu al lease-maatschappijen die zogeheten 'zes wielen contracten' aanbieden, waarbij zowel de auto als de fiets onderdeel vormen van het mobiliteitspakket.' Dit impliceert, vult Dubbelman aan, dat er nu eindelijk eens een einde moet komen aan die eeuwige discussie over de BPM. Je kunt als overheid niet aan de voorkant roepen dat de samenleving verder moet verduurzamen als er aan de achterkant geen instrumentarium voorhanden is dat de consument het goede gevoel geeft en stimuleert om de juiste keuzes te maken. Wanneer

de politiek de duurzaamheidsagenda 'Fit-for 55' serieus neemt, dan is het versneld afbouwen van de BPM de enige oplossing.'

Veel bereikt

Alles overziend concluderen beiden dat er het afgelopen jaar veel is bereikt. Dankzij intensief lobbywerk is er inmiddels politieke aandacht voor de nadelige effecten van de parallel import. Verder is het vaststellingsmoment van de BPM gewijzigd, het autonome vergroeningssysteem (de basis van de BPM-toename) is voor de komende vier jaar vastgelegd en komt meer geld om de particuliere aanschaf van EV's te subsidiëren (71 miljoen euro in 2022). Tegelijkertijd zeggen zij zich hard te blijven maken voor een meer stabiele en voorspelbare automarkt gebaseerd op een consistent overheidsbeleid. Een ander belangrijk agendapunt op de beleidsagenda van

de sectie is dat waterstof een prominentere rol dient te krijgen in de energietransitie en er meer aandacht nodig is voor de laadinfra en het onderliggend netwerk.

Vooruitblik

Dubbelman toont zich optimistisch over 2022. De meeste economische indicatoren staan op

groen, oordeelt hij. 'De rentestand is en blijft laag, er is een toenemende behoefte aan individueel vervoer om de automarkt weer een extra impuls te geven en niet in de laatste plaats zal een groot aantal aankopen die per ultimo 2021 werden gedaan pas in het eerste kwartaal van 2022 worden geleverd. Dat zorgt direct voor een positieve start.'

Naar verwachting zal de teller voor de personenautoregistraties in 2022 eindigen op 390.000 stuks en voor de lichte bedrijfswagens uitkomen om zo'n 67.000 voertuigen.

Een andere gunstige ontwikkeling noemt hij het aantal nieuwe toetreders die met volledige elektrische auto's de Europese markt willen betreden. Het gaat om tenminste 3 tot 5 Aziatische spelers die met Amsterdam als vestigingsplaats in Europa voet aan de grond proberen te krijgen. 'Onze sectie onderzoekt momenteel of wij deze partijen binnen boord kunnen krijgen om hen de bij RAI Vereniging aanwezige expertise ten dienste te kunnen stellen.' ●

'Om de klimaatdoelstellingen te bereiken dient de nieuwverkoop te worden gestimuleerd, niet de parallelimport'



'De markt van e-bestelwagens staat in de startblokken om te elektrificeren'

Sacha Boedijn, Sectiemanager Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens

Vaker met de motor goed voor realiseren klimaatambities

Met ruim 1,5 miljoen rijbewijsbezitters en meer dan 770.000 motorfietsen op de weg vormt de motorfiets een integraal en onmisbaar onderdeel van het mobiliteitssysteem. Als meer mensen vaker de motorfiets pakken zorgt dit voor een betere doorstroming, minder uitstoot en een betere bereikbaarheid. Daarmee brengt de flexibele inzetbaarheid van de motorfiets de klimaatdoelstellingen dichterbij. Volgens Martin Mulder en Tom Crooijmans, respectievelijk voorzitter en vice-voorzitter van de sectie, kan een verschuiving van 4 naar 2 wielen zelfs een enorme boost geven aan het bereiken van de CO2-reductietargets zoals opgenomen in het Europese Fit-For 55 pakket. 'Doe meer met minder wielen' luidt hun credo.

Markontwikkelingen

Evenals veel andere sectoren kampte de motorfietsbranche in 2021 met stagnaties in de toeleveringsketen. Mede door het tekort aan containers liep de transporttijd vanuit het Verre Oosten naar Europa op van gemiddeld 40 naar 100 dagen, zegt Mulder. Dat belemmerde de opmars van de motorfiets, uitgedrukt in registratiecijfers, overigens niet. De verkoop van nieuwe machines liet een plus zien van 4,9 procent en de teller voor het hele jaar eindigde op 15.337 eenheden. Tegen de achtergrond van de leveringsproblematiek noemt de sectievoorzitter dit een 'topprestatie.' Om aan de aanhoudende vraag, mede veroorzaakt door een grotere behoefte aan individueel vervoer, te kunnen blijven voldoen lag er volgens Crooijmans wel meer focus op de gebruikte markt. 'Veel dealers gingen actief aan de slag om extra motorfietsen in te kopen om zo hun voorraadniveau op peil te houden. Met als resultaat dat ook 2021 de verkoop van gebruikte motorfietsen wederom een mooie groei doormaakte.'

Maart MotorMaand

Om meer mensen te -stimuleren de motorfiets te pakken, de beeldvorming rondom deze flexibele vervoersmodaliteit te verbeteren en de voordelen van motorrijden te benadrukken, heeft de sectie verschillende (langjarige) campagnes ontwikkeld. Zo wordt direct al in het voorjaar de aftrap gegeven voor de opening van het motorfietsseizoen met de campagne Maart Motor Maand (MMM). Met als voornaamste doel om iedere (toekomstige) motorrijder te inspireren de eerste zonnestralen en vitamine D vanaf de motorfiets te pakken. Uit onderzoek dat RAI Vereniging het bureau Direct Research heeft laten uitvoeren blijkt dat motorrijden hét ideale

vervoermiddel is om het hoofd volledig leeg te maken en te ontspannen.

Gebruik groeit

Bijna de helft van de respondenten (46%) geeft daarbij aan sinds de coronacrisis meer behoefte te hebben om motor te rijden dan daarvoor. Daar waar bijna de helft van alle respondenten zegt meer behoefte te hebben om met de motor te ontspannen en ontstressen (46%), is bijna een kwart (23%) van de motorrijders ook daadwerkelijk 'meer' en zelfs 'veel meer' gaan rijden. Met als belangrijkste motivatie dat motorrijden ontspant (78%), het hoofd leeg maakt (66%) en een gevoel van (vrijheids)beleving biedt (78%).

Eén op de vijf ondervraagden (19%) laat weten regelmatig de motor te pakken. Bijna 60 procent zegt gemiddeld zes tot zelfs 12 maanden per jaar te rijden. Dat is een ongekend lange periode.

Dit cijfer is in lijn met de uitkomsten van een eerdere studie, die RAI Vereniging begin 2021 liet uitvoeren, naar motorrijden in de winter. Ruim de helft (52%) van de motorfietsbezitters gaf daarbij aan in de winter gewoon te blijven doorrijden.

Wetgeving emissie-beheerssysteem

Met de jaarlijkse campagne 'De slimme rijder is een motorrijder', die zich richt op zowel de actieve, de inactieve en de toekomstige motorrijder en vooral de positieve aspecten van het motorrijden benadrukt, tracht de sectie eveneens meer mensen enthousiast te maken voor het motorrijden. Om de jaarlijks oplopende discussie over geluidsoverlast die sommige motorrijders veroorzaken in te dammen is er een actieplan ontwikkeld dat uit diverse onderdelen bestaat.'

'Er dient een stimulerings-regeling te komen voor de aanschaf van elektrische motorfietsen'

Crooijmans: 'Motorrijders moeten zich meer bewust worden van de gevolgen die hun gedrag heeft op mens en omgeving en er dient een einde te komen aan een cultuur waarbij een beperkte groep rijders motorgeluid verheerlijkt. De boodschap is dan ook: houd de motor origineel, houd rekening met medeweggebruikers en geef geen onnodig gas.'

Sectiemanager Martijn van Eikenhorst laat weten de mogelijkheden te inventariseren voor de invoering van wetgeving die het aanpassen of omzeilen van een emissiebeheerssysteem verbiedt. 'Dit moet voorkomen dat eigenaren aan een uitlaat sleutelen met als doel het geluidsniveau te verhogen of te veranderen en zo de emissiewaarden negatief beïnvloeden.'

Kilometerregistratiesysteem

Een maatregel die mede dankzij de inspanningen van de sectie, de BOVAG en de RDW tot stand kwam is de invoering van een kilometerregistratiesysteem voor motorfietsen per 1 juli 2021. Manipulatie met kilometerstanden bij motoren was de branche al

jarenlang een doorn in het oog, zegt Van Eikenhorst. 'Een machine waarbij de teller is teruggedraaid kan immers onveilig zijn, is duurder in aanschaf en zadelt de koper op met hogere onderhoudskosten. Ramingen gaan er van uit dat ongeveer 10 tot 20 procent van de kopers te veel betaalt voor zo'n gebruikte machine.'

De schade die dit consumenten jaarlijks oplevert bedraagt naar schatting zo'n 110 miljoen euro. De wetgeving behelst een verplichte kilometerregistratie bij alle reparatie-, onderhouds- en bandenwisselbezoeken voor alle bestaande motorfietscategorieën. Tot dan toe gold die verplichting uitsluitend bij reparaties boven de 150 euro. Daarnaast geldt er nu een verplichte tellerregistratie voor motorfietsen bij onder andere de overschrijving van het kenteken.



Martin Mulder, voorzitter sectie Motoren, en Tom Crooijmans, vice-voorzitter sectie Motoren: 'De overheid moet zich er veel meer van bewust zijn dat de motorfiets juist een deel van de mobiliteitsoplossing is en geen probleem'

Bijdrage Fit-For 55

Omdat de motor een onmisbare schakel vormt binnen het totale mobiliteitspalet, de verkeersdoorstroming bevordert, op praktisch iedere afstand flexibel inzetbaar is, vanwege de compactheid een uitstekend alternatief vormt voor binnenstedelijk vervoer en bovendien een aanzienlijk lagere CO₂-uitstoot heeft dan een auto, wil de sectie meer mensen bewegen om op de motor te stappen. Onderzoek van Transport en Mobiliteit Leuven toonde eerder al aan dat als 1 op de 10 automobilisten overstapt op de motor, het aantal files met 40 procent afneemt en dat dit vergeleken met de auto een gemiddelde tijdswinst van zo'n 20 procent oplevert, vervolgt Mulder. 'Dit heeft dus niet alleen een positief effect op het verminderen van de files, maar tevens op de luchtkwaliteit en draagt daarmee bij aan het Fit-For 55 programma.'

Stimuleer overstap elektrische motorfiets

De huidige transitie naar elektrisch zou dit proces nog meer kunnen versnellen. Crooijmans plaatst daarbij wel een kanttekening. 'Het elektrificeringstraject verloopt anders dan bij personenauto's. We moeten niet vergeten dat er voor de aanschaf van elektrische motorfietsen, anders dan voor elektrische auto's, überhaupt geen fiscale stimuleringsregeling bestaat. Die moet er, vinden wij, wel komen. Bovendien hebben fabrikanten veel meer lead-time nodig aangezien een motorfiets simpelweg minder accugewicht met zich kan meemaken. Dit maakt het technisch veel complexer.' Van Eikenhorst voegt hier aan toe dat de branche al in een rap tempo is opgeschaald van Euro 3, Euro 4 naar Euro 5 en Euro 5+. 'Iedere Euro klasse levert nieuwe technische uitdagingen op en gaat gepaard met enorme investeringskosten.' Voor een versnelde transitie naar elektrisch gelden naar zijn zeggen drie randvoorwaarden: het moet technisch haalbaar zijn, maatschappelijk aanvaardbaar (er moet een

Behaalde resultaten

- Diverse campagnes gelanceerd ter promotie van het motorrijden en ter verbetering van de beeldvorming motorfiets, zoals: 'MaartMotorMaand (MMM)' en de 'De slimme rijder is een motorrijder';
- Mede initiatiefnemer van de invoering van een kilometerregistratiesysteem voor motorfietsen;
- Bewustwordingsproces in gang zetten bij de overheid, waarbij de motorfiets wordt gezien als mobiliteitsoplossing en niet als probleem.
- Mobiliteitsladder ontwikkeld die laat zien dat het complete palet aan tweewielervarianten een oplossing biedt voor praktisch iedere afstand;
- Activiteiten/mediakalender opgesteld met onder andere onderzoek naar het dragen van verantwoorde kleding.

markt voor zijn) én het moet passen in de politieke context (lees: er moet ruimte zijn voor een fiscale stimuleringsregeling).

Nieuwe doelgroep

Voor de korte en middellange termijn liggen er voor de motorfietsmarkt volop kansen en mogelijkheden, oordelen Mulder en Crooijmans. Naast de traditionele recreatieve rijders is er volgens hun een compleet nieuwe doelgroep ontstaan die de motorfiets niet als louter hobbyproduct omarmt, maar juist beschouwt

als praktische en functionele mobiliteitsoplossing om van A naar B te reizen. Dat maakt het, beklemtonen beiden, des te belangrijker de huidige rijbewijsrichtlijn te herzien. 'Dit verlaagt immers de drempel om op een lichte motorfiets te stappen. Hiervoor dient het theorie-examen voor een lichte 125cc motor (A1 motorrijbewijs) onder voorwaarden komen te vervallen voor iedereen die in het bezit is van een B-rijbewijs. In 13 andere EU-lidstaten, waaronder Duitsland en België, is dit al realiteit.'

Bewustwordingsproces politiek

Met het aantreden van een nieuwe kabinetsploeg achten zij de tijd rijp om de politiek in Den Haag er nog meer van te door-dringen dat de motorfiets een cruciale schakel vormt in de mobiliteitsketen en dat het potentieel gigantisch is. 'De overheid moet zich er veel meer van bewust zijn dat de motorfiets juist een mobiliteitsoplossing is en geen probleem. Dit zou zich moeten vertalen in het bieden van extra faciliteiten aan motorrijders, zoals bijvoorbeeld het gebruik van spitsstroken, extra parkeerfaciliteiten in de stad, meer ruimte op de weg etc. Het veranderen van die politieke mindset staat komend jaar centraal op de agenda van de sectie Motoren.' ●



'We pleiten voor wetgeving die het weigeren of omzeilen van een emissiebeheerssysteem verbiedt'

Martijn van Eikenhorst, Sectiemanager Motoren

Overheid moet technologische Innovatie automotive Industrie structureel aanjagen

Om slimme mobiliteit te stimuleren en de innovatiekracht van de maakindustrie te bevorderen heeft de sectie RAI Automotive Industry NL begin 2021 om ondersteuning gevraagd. Met als resultaat dat het ministerie van Economische Zaken 150 miljoen euro beschikbaar heeft gesteld voor investeringen in innovatie en R&D. Sectievoorzitter Henri Koolen zegt verheugd te zijn met de regeling die hij als 'tijdelijk' kwalificeert. 'Om er voor te zorgen dat het noodzakelijk technologisch ecosysteem rond vergroening en digitalisering – mede opgelegd door het Europese Fit-for-55 pakket - ook voor de langere termijn op peil blijft, is echter geen eenmalige maar een structurele impuls nodig.'

RAI Automotive Industry NL vertegenwoordigt als clusterorganisatie van de automotive (maak)industrie zo'n 200 ondernemingen die werk bieden aan in totaal 55.000 mensen en die op jaarbasis gezamenlijk goed zijn voor een omzet van 20 miljard euro. Daarvan heeft 90 procent betrekking op export. De activiteiten van de sectie spitsen zich vooral toe op het stimuleren van innovatie en technologie, het met elkaar verbinden van de leden onderling én het creëren van netwerken in binnen- en buitenland. Dat laatste gebeurt volgens het Triple Helix model dat vooral stoelt op de samenwerking met drie partijen: industrie, kennis/onderwijs instellingen en de overheid.

HTSM Automotive Roadmap

Met de 150 miljoen euro die het kabinet tot 2024 heeft toegezegd om het innovatieproces van de maakindustrie na de coronapandemie niet te laten stilvallen is volgens Koolen een eerste stap gezet. Hij legt uit dat dit bedrag zonder schotten verdeeld gaat worden over de sectoren automotive,

Henri Koolen, voorzitter sectie RAI Automotive Industry NL: 'Het noodzakelijke technologische ecosysteem rondom vergroening en digitalisering vraagt om een structurele in plaats van een eenmalige impuls'

luchtvaart en maritiem. Het geld moet ten goede komen aan tal van technologische projecten uiteenlopend van elektrificatie van voertuigen, rijden op waterstof, autonoom rijden tot en met laadinfra. Allemaal zaken die zijn opgenomen in de Road Map voor de auto-industrie tot 2030 die de sectie, samen met het 'Top-consortium voor Kennis en Innovatie (TKI) HTSM', mede heeft opgesteld. In deze 'route naar de toekomst' zijn de uitdagingen van de sector op het gebied van kennis en innovatie, vergroening (green and smart transport delta) en digitalisering (nul-emissie, nul-ongevallen en nul-congestie) vastgelegd.

Ondersteun consortia

Albie van Buel, Managing Director van de sectie, laat weten dat er binnen de Road Map Mobiliteit inmiddels 26 projecten zijn ingediend overeenkomend met een gezamenlijke subsidievraag van 315 miljoen euro. 'Een dergelijke project-omvang, die het aangevraagde subsidiebedrag met bijna 200 miljoen euro overschrijdt, maakt duidelijk dat de behoefte aan ondersteuning om al die innovatie-plannen te verwezenlijken substantieel groter is. Onze oproep aan de overheid luidt daarom: blijf de huidige en nieuwe consortia die er op dit moment zijn, ook na 2024 ondersteunen.'

Soevereine Europese supply chain

Hij wijst er op dat er vanuit het Europese herstellfonds, oftewel het Recovery and Resilience Fund (RRF), onder andere zo'n 6,5 miljard euro voor Nederland beschikbaar komt. 'Dat bedrag zou eveneens ingezet moeten worden om technologische mobiliteitsprojecten van de grond te krijgen.' Daar komt bij, vervolgt Van Buel, dat een innovatieve injectie in de huidige 'tekortecconomie' de afhankelijkheid van partijen buiten Europa in de toeleveringsketen kan beperken. 'Bijvoorbeeld door in Nederland een eigen OEM-industrie op te tuigen, waardoor er uiteindelijk een meer onafhankelijke Europese supply chain zou kunnen ontstaan. Dit draagt bij aan de onafhankelijkheid van Europa én het geeft een boost aan technologische ontwikkeling, werkgelegenheid en niet te vergeten aan de economie in het algemeen.'

Koolen voegt hier aan toe dat het Nederlandse mobiliteitsland-schap met een compacte en moderne infrastructuur – denk aan het 5G netwerk en de snel elektrificerende mobiliteitsmarkt –

uitermate geschikt is om al die geavanceerde technieken verder te ontwikkelen, te testen en te valideren, voor zowel de OEM-partijen in eigen land als de Europese spelers. 'Met name het unieke samenspel tussen overheid, kennis- en onderwijsinstellingen en de industrie dragen bij aan die sterke uitgangspositie die Nederland heeft.'

Drie marktfasen

Op de vraag in hoeverre de verstoringen in de productie- en logistieke keten en aanvoerlijnen nadelig (blijven) beïnvloeden zegt de sectie-voorzitter een duidelijk onderscheid te willen maken in tijdelijke en mogelijk structurele tekorten. De markt maakte volgens hem de afgelopen twee jaar een drietal fasen door: 1) de coronapandemie in 2020 met lockdowns en het deels of gedeeltelijk stilleggen van fabrieken; 2) een periode van herstel, al dan niet met steunmaatregelen en 3) een door corona veroorzaakte dis-

ruptie met langetermijneffecten die een verstoring in de logistieke keten en tekorten tot gevolg had. Die zijn naar zijn oordeel tijdelijk. 'De oorzaak van de chiptekorten is echter van een geheel andere orde en eerder structureel van aard. De elektrificatie van voertuigen heeft tot een explosieve vraag naar chips geleid. Het aantal chips in een e-car is namelijk een factor 10 groter dan in een brandstofauto: 3.000 versus 300. Ons eerder genoemde streven naar een meer soevereine supply chain zou die afhankelijkheid van toeleveranciers buiten Europa kunnen indammen.'

Hightech oplossingen versus regels

Van Buel zegt genuanceerd te oordelen over het Fit-for-55 pakket dat de Europese Commissie eerder dit jaar heeft gepresenteerd. 'De doelstellingen in dit programma worden naar mijn mening echter niet gehaald door meer regels op te leggen, maar juist door het op de markt introduceren van hightech oplossingen. Dan gaat het binnen de automotive industrie om een breed palet dat zich uitstrekt van elektrificatie, de toepassing van alternatieve brandstoffen tot en met de opwekking van elektriciteit, het produceren van waterstof, de distributie er van en de laadinfra.'

Hij blijft er op hameren dat daarom ondersteuning vanuit een Nederlands innovatiebudget of Europees herstellfonds zo belangrijk

'De elektrificatie van voertuigen heeft tot een explosieve vraag naar chips geleid'



'Met het optuigen van een eigen OEM-industrie kan een soevereine Europese supply chain ontstaan'

Albie van Buel, Managing Director RAI Automotive Industry NL



is. Koolen vult aan dat in het kielzog hiervan eveneens verstedelijking een cruciale rol speelt. 'Wat betekent het immers voor de mobiliteit en ondernemingen die daarin actief zijn als er de komende tien jaar één miljoen woningen in ons land moeten worden bijgebouwd? Dit verklaart automatisch onze samenwerking met de sectoren luchtvaart en maritiem. Zij hebben met dezelfde vraagstukken te maken en het is evident dat we elkaar daarin kunnen ondersteunen.'

Strategische Meerjarige Marktbewerkingsprojecten (SMM)

Beiden omschrijven de transformatie die de automotive industrie doormaakt als gigantisch en met ingrijpende gevolgen voor de samenleving. Tegelijkertijd stellen zij vast dat de verantwoordelijkheid voor de verschillende onderwerpen gefragmenteerd is en verdeeld over meerdere departementen. Als oplossing om meer structuur en uniformiteit in het beleid te realiseren vinden zij dat het hoog tijd wordt om een minister voor mobiliteit aan te stellen. Illustratief voor de verbindende rol die de sectie wenst te vervullen, met als doel het (inter)nationale netwerk te verbreden en te versterken, zijn de Strategische Meerjarige Marktbewerkingsprojecten (SMM). Zo hebben Nederland en Duitsland besloten de handen ineen te slaan in hun ambitie er voor te zorgen dat mobiliteit in de toekomst niet alleen concurrerend is, maar tevens klimaatvriendelijk en intelligent. RAI Automotive Industry NL is als 'preferred partner' van RVO Nederland geselecteerd om het strategische programma dat aan deze samenwerking ten grondslag ligt, de komende twee jaar uit te voeren. Vergelijkbare samenwerkingsverbanden zijn er ook met Frankrijk en Noord-Amerika (Michigan). Verder heeft de sectie het voortouw genomen om de krachten van de Nederlandse industrie te bundelen in het nieuwe 'Battery Competence Center' om zo kennis en competenties op te bouwen op het vlak van batterijtechnologie.

Beurzen en bedrijfsbezoek

Om Nederland als innovatief automotive productieland internationaal op de kaart te zetten, te positioneren en te promoten geeft RAI Automotive Industry NL acte de présence op verschillende beurzen

en tentoonstellingen. De exposure van de sectie werd vooral manifest tijdens de IAA Mobiliteit München in september waar 13 toonaangevende bedrijven zich op het Holland High Tech Paviljoen presenteerden. De organisatie was in handen van RAI Automotive Industry NL en werd mede mogelijk gemaakt door de Topsector Hightech Systems and Materials (HTSM). Verder nam de sectie in het verslagjaar deel aan Solutrans in Lyon, een vakbeurs gericht op technologische innovatie voor ecologisch verantwoord transport en Technology for Automotive in Veldhoven, de vakbeurs voor innovatieve automotive industrie. Ten slotte vond er een bedrijfsbezoek bij onder andere Mercedes in Stuttgart plaats.

Internationale profilering en samenwerking

Een van de grote prioriteiten voor 2022 is volgens Koolen en Buel ondersteuning te krijgen voor de innovatieprojecten op de langere termijn. Om dit op nationaal niveau te bewerkstelligen is onlangs een samenwerkingsverband met Brain Port Development in Eindhoven aangegaan. Tegelijkertijd staat het verder versterken van de (inter)nationale netwerken prominent op het actualiteitenprogramma van de sectie. Dit geeft er al toe geleid dat de contacten met de automotive wereld in Tsjechië en in Noord-Amerika zijn verstevigd. Beiden zien het als een belangrijke volgende stap om te inventariseren welke mogelijkheden er zijn zich als sectie in Azië te presenteren en te profileren. 'De dominante rol die deze regio nastreeft is niet tegen te houden. Dus is het verstandiger om daar nu al op te anticiperen en de eventuele kansen en bedreigingen zo goed mogelijk in kaart te brengen en tegen elkaar af te wegen.' ●



Behaalde resultaten

- Automotive Road Map vormgegeven;
- Drie grote aanvragen voor ondersteuning vanuit het herstellfonds ingediend;
- Succesvolle deelname en organisatie van het Holland High Tech Paviljoen op de IAA Mobiliteit in München;
- (inter)nationale netwerk verbreed en versterkt met Strategische Meerjarige Marktbewerkingsprojecten (SMM);
- Krachten gebundeld in het nieuwe 'Battery Competence Center';
- Organisatie van Technology For Automotive Conference met 200+ aanmeldingen.
- Samenwerkingsverband aangegaan met Brain Port Development in Eindhoven.

Alex van den Hoff, voorzitter sectie Scooters: 'Voor het realiseren van de (toekomstige) klimaatambities is een consistente overheid een voorwaarde'



Scooter cruciaal voor bereikbaar houden binnenstad

Sectievoorzitter Alex van den Hoff kwalificeert 2021 als een bewogen jaar, waarin onder meer de invoering van de helmplicht voor snorfietsen werd aangekondigd. Verder werd volop ingezet op het realiseren van de klimaatambities, met als resultaat dat van alle verkochte brom/snorfietsen inmiddels een derde elektrisch is. 'De sectie werkt er hard aan de beeldvorming van de scooter als compacte en stedelijke vervoersmodaliteit te verbeteren. Daar is wel een bijdrage van de overheid voor nodig. Die zou meer oog moeten hebben voor de positieve aspecten van de snor- en de bromfiets.'

Om optimaal te kunnen profiteren van de mogelijkheden die de snor- en bromfiets biedt in de moderne mobiliteitsmix zouden politiek, Rijksoverheid en gemeenten meer waardering moeten hebben voor de inspanningen die de branche verricht om tot een duurzame en gezonde mobiliteit in Nederland te komen. 'De scootersector neemt haar maatschappelijke verantwoordelijkheid door mee te willen werken aan de wensen in het klimaatakkoord om vanaf 2025 nog uitsluitend elektrische 25 km/u snorfietsen op de markt te brengen. Verder is de branche bezig met het opzetten van een circulair inzamelings- en verwerkingssysteem voor li-ion accu's en draagt als pleitbezorger van 30 km/u zones in steden bij aan een veiliger mobiliteit. De politiek mag de sector best meer omarmen.' Van den Hoff benadrukt dat de 'mobiliteitsladder' laat zien dat het complete palet aan tweewielervariaties een oplossing biedt voor praktische iedere vervoersafstand tot zo'n dertig kilometer.

Ongewenst lokaal beleid

Sectiemanager Martijn van Eikenhorst voegt hier aan toe dat er in toenemende mate lokaal beleid met betrekking tot de snorfiets ontstaat: al dan niet verbannen naar de rijbaan, of alleen de elektrische snorfiets op het fietspad en de brandstofaangedreven variant op de rijbaan, etc. 'Dat is een ongewenste ontwikkeling. Temeer daar de snor- en bromfiets essentieel is om tegemoet te komen aan de (toekomstige) behoeften in de steden. Niet alleen bij verplaatsingen van consumenten, maar tevens als het gaat om emissieloze stadsdistributie, want daar spelen snor- en bromfietsvarianten eveneens een rol. Mijn advies luidt: kijk niet naar het verleden, maar vooral naar de toekomst.'

Genormaliseerde markt

De totale markt van snor- en bromfietsen (25 en 45 km/u) daalde in het verslagjaar met zo'n tien procent tot 74.000 eenheden. Een directe vergelijking met 2020 gaat volgens Van den Hoff echter mank, aangezien

in dat coronajaar sprake was van een ongekennde verkoophausse. Met het huidige volume is de vraag naar zijn zeggen weer genormaliseerd. Met name de vraag naar snor- en bromfietsen met traditionele brandstofmotor kromp met 22 procent, terwijl de e-scooter juist een plus van 41 procent liet zien. Dit was mede te danken aan de uitrol van scooter-sharing concepten. 'Uiteindelijk kunnen deze deelscooter projecten een positieve weerslag hebben op de aankoopbereidheid bij particuliere klanten nadat zij de voordelen en het gebruiksgemak van de scooter in de dagelijkse praktijk hebben ervaren.'

Het moeizame politieke proces dat aan de invoering van de helmplicht voor snorfietsen vooraf ging dreef de vakhandel en de consument tot wanhoop met als gevolg dat met de definitieve bekendmaking van de invoeringsdatum per 1 september 2022, in plaats van per 1 januari 2023 zoals was afgesproken, de afzet sinds medio zomer dramatisch is gedaald. Van den Hoff noemt het positief dat de branche aanvankelijk met de beoogde invoeringsdatum van 1 januari 2023 meer tijd zou krijgen om de overgang

goed te regelen en dat snorfietsgebruikers straks gebruik kunnen maken van de veilige, comfortabele en lichtgewicht helm die leden van RAI Vereniging hebben ontwikkeld voor gebruikers van speed pedelecs. 'Helaas zorgde een Kamermotie er voor dat zowel de branche als de consument opnieuw zwaar onder druk werden gezet door de ingangsdatum voor de helmplicht te vervroegen naar 1 september 2022.'

Effecten helmplicht

Tegelijkertijd vreest hij voor de effecten die de helmplicht op de langere termijn zullen hebben op de populariteit en het gebruik van de snorfiets. 'Waarschijnlijk zal een deel van de gebruikers overstappen naar de auto, waarmee ook de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de stad verder onder druk komen te staan. Een ander deel zal kiezen voor de bromfiets (45 km/u). Dat blijkt nu al uit de cijfers, want dit segment laat een

Behaalde resultaten

- Beeldvorming scooter als compacte en stedelijke mobiliteitsoplossing verbeteren;
- Het initiatief genomen om een circulair inzamelings- en verwerkingssysteem voor li-ion accu's op te tuigen;
- De mobiliteitsladder ontwikkeld, die laat zien dat de tweewieler voor praktisch iedere afstand een oplossing biedt;
- 'Project gestart voor het inzamelen, verwerken en recyclen Li-ion batterijen;
- Actieve bijdrage geleverd aan het realiseren van het klimaatakkoord; vanaf 1 januari 2025 worden uitsluitend nog nieuwe elektrische snorfietsen verkocht;
- 10 jaar Scooter Recycling Nederland, een privaat initiatief van de leden van RAI Vereniging.

groei van 10 procent zien. Dit geeft aan dat de consument wel degelijk de keus maakt om op een scooter te blijven rijden. De vraag die dan oprijst is in hoeverre de helmplicht oplevert wat wordt beoogd. Als die alleen leidt tot een verschuiving van de vervoersmodaliteit dan is het geen oplossing van een probleem. Bovendien is bekend dat er meer ongevallen plaatsvinden met een bromfiets dan met een snorfiets.' De sectie maakt zich er daarnaast zorgen over dat bepaalde groepen gebruikers van snorscooters straks de voorkeur gaan geven aan nieuwe voertuigen die als elektrische fiets hun intrede doen op de markt, zoals bijvoorbeeld de fat bike die soms topsnelheden van 45 km/u realiseren. Van Eikenhorst: 'wij pleiten daarom voor een gelijk (verkeersveiligheid) speelveld voor alle Light Electric Vehicles (LEV's).'

'Er moet een gelijk speelveld komen voor alle Light electric Vehicles (LEV's)'

Koploper vergroening

De sectie zegt zich volledig te hebben gecommitteerd aan de Nederlandse én Parijse klimaatdoelstellingen en dus ook aan het door de Europese Commissie opgestelde Fit-For-55 pakket. Als branche nemen we uiteraard onze verantwoordelijkheid en volgen het vigerende wetgevingstraject, vervolgt Van Eikenhorst. 'Als het gaat om vergroening loopt de scootersector ver voor op veel andere sectoren binnen de mobiliteitswereld. Van de ongeveer 67.000 scooters die tot december 2021 nieuw op de markt kwamen was grofweg een derde elektrisch aangedreven, oftewel zo'n 20.500 exemplaren. Een trend die zich, naar het zich laat aanzien, zal voortzetten.

Inzamelingsstelsel li-ion accu's

Een uitdaging die de snelle elektrificatie met zich mee brengt is om zo goed mogelijk om te gaan met de opslag, het transport, het gebruik en het hergebruik van de Li-ion accu's. Het is evident dat dit andere eisen stelt aan de consument en de branche en maakt aangepaste regelgeving noodzakelijk. De professionals in de branche - RAI Vereniging en BOVAG - kijken altijd verder vooruit en hebben daarom, inmiddels 10-jaar geleden, de Stichting Recycling Nederland (SRN) opgericht.

SRN zorgt ervoor dat de circa 1,2 miljoen brom- en snorfietsen die in ons land rond rijden aan het eind van hun levensduur - na gemiddeld 10 jaar - op een verantwoorde manier worden gerecycled. Het landelijke netwerk van SRN bestaat inmiddels uit meer dan 180 inleverpunten en ruim 65 scooterdemontagebedrijven. Het beheers-

systeem van SRN zorgt niet alleen voor een professioneel hergebruik- recyclingproces van afgedankte scooters. De infrastructuur en het netwerk waarover SRN beschikt zou in de toekomst mogelijk ook het om ideale circuit kunnen zijn om accu's in te leveren. Van Eikenhorst laat weten dat de sectie bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) subsidie heeft aangevraagd en gekregen om

een circulair inzamel- en verwerkingsproces voor li-ion accu's op te zetten, waarin verschillende spelers participeren: logistieke partijen, leden van RAI Vereniging en bedrijven die zich bezig houden met hergebruik en recycling.

30 km zones

Van den Hoff en Van Eikenhorst noemen het negatieve imago dat vaak aan de scooter kleeft onterecht. 'Scooters bieden gebruikers immers de flexibiliteit en de mogelijkheid om te gaan en staan waar zij willen tegen lage kosten. Dit zorgt ervoor dat grote groepen in de samenleving toegang krijgen tot mobiliteit die zij anders niet zouden hebben gehad.' Een punt van aandacht noemen zij de plek op de weg. 'De sectie is een groot voorstander van de invoering van 30 km/u zones, zodat tweewielers zich veilig kunnen mengen met sneller en zwaarder verkeer. In binnensteden zouden in 30 km/u gebieden het langzamere verkeer leidend moeten zijn en auto's/vrachtwagens te gast. De vier grote steden lopen zich al warm om in deze richting beleid te ontwikkelen en de infrastructuur aan te passen.'

Consistent overheidsbeleid nodig

Dat het huidige scooterpark hard op weg is om op termijn volledig zero emissie te worden staat voor de sectievoorzitter wel vast. Dat hoeft naar zijn oordeel niet per se via een batterij-elektrische transitie te gebeuren. 'In principe zouden alle andere alternatieve brandstoftechnologieën daarvoor in aanmerking moeten komen.' Van den Hoff acht het wel noodzakelijk dat de sector voor de realisatie van de toekomstige (klimaat)ambities kan rekenen op een consistente overheid. 'Het kan niet zo zijn dat lokale overheden een eigen interpretatie geven aan landelijke wetgeving. Met als consequentie dat een berijder van een scooter in de ene stad met totaal andere wetgeving te maken krijgt dan in de andere. Het is ondernemers nu eenmaal onmogelijk om hun bedrijfsvoering in te richten en af te stemmen op de wispelturigheid van de politiek.' ●



'De scooterbranche loopt qua vergroening ver voor op vele andere sectoren binnen de mobiliteitswereld'

Martijn van Eikenhorst, Sectiemanager Scooters

Emissievrij transport vereist een gezamenlijke aanpak en een masterplan

Vrachtwagens zijn nog nooit zo schoon en zuinig geweest. Met de komst van Euro 6 trucks is een bijna maximaal haalbare emissiereductie bereikt. Een volgende stap naar uitstootloos transport zijn uiteraard e-trucks. Helaas zorgt een lappendeken aan regionale, landelijke en Europese wetgeving voor onduidelijkheid, verwarring en vertraging op weg naar snellere vergroening. Er zou een soort masterplan moeten komen voor de verdere verduurzaming van binnenland transport, zegt sectievoorzitter Michiel Kuijs. 'Bovendien zijn er voldoende financiële middelen nodig. Emissievrij transport vraagt om adequaat stimuleringsbeleid én voldoende laadinfra.'



Marktontwikkelingen

De verkoop van trucks is in 2021 opgeveerd en groeide met 8,2 procent tot 11.744 voertuigen. Dat aantal had volgens Kuijs nog een stuk hoger kunnen liggen als fabrikanten hun volledige productiecapaciteit hadden kunnen benutten. De stagnerende aanvoer van componenten (halfabricaten en chips) gooide echter roet in het eten.

Lappendeken aan wet- en regelgeving

De sectievoorzitter omschrijft 2021 als een turbulent jaar waarin er veel op de branche af kwam. Zo tekende Nederland tijdens de klimaatconferentie in Glasgow voor een verbod op de verkoop van dieseltrucks per 2040. Er kwam een Uitvoeringsagenda Stadslogistiek tot stand, waarbij RAI Vereniging nauw betrokken was, die de weg plaveit richting een volledig uitstootvrij wegverkeer in 2025. Met enige vertraging is uiteindelijk toch het wetvoorstel voor de invoering van een vrachtwagenheffing op Nederlandse snelwegen naar de Tweede Kamer



Behaalde resultaten

- Samen met IenW gewerkt aan het opstellen van een Nationale Stimuleringsregeling Trucks;
- Nauw betrokken geweest bij het traject voor de invoering van een vrachtwagenheffing;
- Mede ondertekenaar Uitvoerings Agenda Stadslogistiek;
- Vergroten verkeersveiligheid onder jongeren via lesprogramma 'Veilig op Weg';
- Instroom jongeren/werknemers stimuleren door middel van 9 TruckAcademy's.



gestuurd die in de loop van 2026 van kracht moet gaan. En de Europese Commissie kwam met een Fit-for-55 pakket dat de CO2-reductiedoelstellingen in 2030 met 55 procent aanscherpt. Kuijs stelt vast dat er inmiddels tal van onderzoeksrapporten zijn verschenen en er allerlei klimaatafspraken zijn gemaakt op zowel regionaal, landelijk als op Europees niveau. 'Met als rode draad dat iedereen ongeveer hetzelfde nastreeft: de wereld een stukje schoner maken. Dan moeten alle neuzen wel dezelfde kant op wijzen. De huidige wirwar aan wet- en regelgeving staat de duurzaamheidsambities in de weg.'

Nederland versus Brussel

Als voorbeeld noemt hij de CO2-reductiewetgeving, waarbij nieuwe trucks in 2025 gemiddeld 15 procent minder CO2 mogen uitstoten, oplopend tot 30 procent in 2030. 'Deze CO2-doelstellingen staan in feite los van de luchtkwaliteitseisen die tot uitdrukking komen in de euro 1 t/m 6 normen. Daarbij zij aangetekend dat euro-6 al extreem schoon is. Schonere dan euro-6 is nauwelijks nog meetbaar. De volgende stap is dus zero emissie.' Dertig tot veertig Nederlandse steden zijn hier voortvarend mee aan de slag gegaan en hebben besloten om in 2025 zero emissiezones voor stadslogistiek in te gaan voeren. Tegelijkertijd is er een overgangsregeling in het leven geroepen die bepaalt dat vervoerders met jonge euro 6 voertuigen nog tot 2030 toegang krijgen tot de binnensteden. 'De vraag is alleen of onze landelijke wetgeving voldoende is om aan de door Brussel aan voertuigfabrikanten opgelegde doelstellingen te kunnen voldoen.'

Michiel Kuijs, voorzitter sectie Zware Bedrijfswagens: De huidige wirwar aan wet- en regelgeving staat de duurzaamheidsambities in de weg'

Handen ineen slaan

Sectiemanager Sacha Boedijn merkt op dat iedereen in de branche er klaar voor is, maar dat er nog geen adequate wetgeving is om het aandeel van zero emissie trucks aan te jagen. 'Er is weliswaar een DKTI-regeling voor trucks, maar die heeft slechts betrekking op projecten van consortia en bedrijven en heeft geen impact op de zero emissie prestatie.' Kuijs voegt hier onmiddellijk aan toe dat dit ook duidelijk blijkt uit de cijfers: van de circa 10.000 geregistreerde truck zijn op dit moment niet meer dan 25 elektrisch aangedreven. 'Wat nodig is is dat alle stakeholders die zich met deze materie bezig houden de handen ineen slaan, over hun schaduw heen stappen en met elkaar gaan samenwerken om de Fit-for-55 doelstellingen te halen. Dat is een regierol die onze sectie graag op zich neemt.'

1,2 miljard extra nodig

De inspanningen van de sectie leiden onder andere tot een dialoog met het ministerie van IeW die uitmondde in de totstandkoming van een Nationale Stimuleringsmaatregel Trucks met ingang van medio 2022. Daarnaast voerde de sectie een actieve lobby voor de invoering van een vrachtwagenheffing. Beiden noemen de totale subsidiepot van 370 miljoen euro tot eind 2029 volstrekt ontoereikend om er voor te zorgen dat er tot het eind van dit decennium ongeveer 12.000 zero emissie voertuigen met een gvw boven de 3,5 ton op de weg komen voor het uitstootloos beleven van Nederlandse binnensteden, zoals onderzoeksbureau Panteia heeft becijferd. Naast een aankoopsubsidie van 40 procent boven de meerprijs van een e-truck, zou nog een aanvullend bedrag van ongeveer 1,2 miljard euro nodig zijn om het bedrijfs-economisch gat tussen een conventionele vrachtwagen en een zero emissie truck te dichten.

Vrachtwagenheffing

Volgens Kuijs zou ook de vrachtwagenheffing een middel kunnen zijn om de investeringen in zero emissie voertuigen een impuls te geven. De netto opbrengst van de heffing, naar raming 250 miljoen euro per jaar, vloeit namelijk terug naar de sector en zou niet alleen

de aanschaf van e-trucks kunnen vergroten, maar tevens kunnen dienen voor het aanleggen van hubs en snellaadpleinen. Zonder e-trucks immers geen snellaadpleinen en andersom. Boedijn wijst er op dat er leemte zit tussen de looptijd van het Nationaal Stimuleringsprogramma Trucks (NST) en de vrachtwagenheffing.

'Het NST eindigt per ultimo 2024 en de vrachtwagenheffing start op zijn vroegst medio 2026. Dit betekent dat er een periode van 1,5 jaar overbrugd moet worden. De vraag is alleen hoe?'

Verkeersveiligheid/ TruckAcademy

Naast het terugdringen van emissies stond in het verslagjaar ook de aandacht voor

verkeersveiligheid en het aanhoudend tekort van chauffeurs en technisch personeel centraal. Zo participeert RAI Vereniging in het 'Veilig op Weg' programma om leerlingen uit groep 7 en 8 van de basisschool op een veilige manier te laten omgaan met voertuigen en hen te leren hoe zij uit de dode hoek kunnen blijven. Via de negen TruckAcademy's tracht de sectie het tekort aan personeel een halt toe te roepen door zowel schoolverlaters als zij instromers warm te laten lopen en te enthousiasmeren voor een baan in de branche.

Opschalen cruciaal

Kuijs en Boedijn stellen vast dat de truckbranche in hoog tempo werkt aan zero emissie oplossingen, waarbij zij benadrukken dat alle technieken rechttevenredig gestimuleerd dienen te worden. 'Ook met waterstof, bio-brandstoffen, en plug-in hybrides zijn al op korte termijn grote stappen te zetten.' Voor de iets langere termijn achten zij het opschalen naar volledig emissieloze trucks cruciaal. 'Daarvoor geldt dat voldoende laadinfra hand in hand moet gaan met een passend stimuleringsbeleid.' Ten slotte verwacht Kuijs dat de komst van veiligheidsstandaarden voor trucks het aantal verkeersongevallen drastisch zal verminderen. 'De komende vijf jaar gaat er meer veranderen dan de afgelopen 20 jaar het geval was.' ●

'De komende 5 jaar verandert er meer in de sector dan de afgelopen 20 jaar het geval was'

'Adequate wetgeving om het aandeel van zero emissie trucks aan te jagen ontbreekt'

Sacha Boedijn, Sectiemanager Zware Bedrijfswagens



‘Als collectief voorop lopen met duurzame innovaties’

Het elektrificatieproces van de voertuigmarkt kwam het afgelopen jaar ook in de carrosseriebranche in een stroomversnelling. In vrijwel alle geledingen zijn carrosserie- en trailerbouwers volop actief met het vergroenen van hun producten en spelen zij op die manier in op de CO2-reductieplannen zoals beoogd in het Europese ‘Fit-for-55’ programma, vertelt sectievoorzitter Steven Heersma. ‘Ontwikkelingen die hier op aanhaken zijn bijvoorbeeld de opmars van elektrisch gekoelde trailers en bakwagens, aandrijfassen die energie opwekken, elektrische powerpacks voor het aandrijven van een autolaadkraan en andere elektrisch aangedreven opbouwen. Allemaal zaken waarbij de branche laat zien een voortrekkersrol te vervullen op weg naar minder CO2-uitstoot.’

Om al deze elektrische innovaties optimaal te faciliteren en veilig werken aan EV's en elektrische componenten mogelijk te maken, heeft de sectie het voortouw genomen om een EV-certificering voor de carrosseriebranche te ontwikkelen, waar ook andere ‘bloedgroepen’ binnen RAI Vereniging op kunnen aansluiten. Een toenemend aantal carrosseriebouwbedrijven is inmiddels gewend aan EV's en houdt zich al intensief met het ombouwen ervan bezig, zegt Heersma. Toch zijn er nog velen voor wie dit nog onbekend terrein is. ‘Ondernemingen die gewend zijn om voertuigen die op fossiele brandstoffen rijden om te bouwen krijgen dan, aangekondigd of onaangekondigd, opeens te maken met klanten die hun (elektrisch aangedreven) voertuig van een (elektrische) opbouw willen laten voorzien. Dat zorgt al gauw voor veel verwarring en onduidelijkheid: wat mag wel en wat niet en aan welke eisen moet worden voldaan om veilig te mogen en kunnen werken aan EV's?’

EV-certificaat

Om veilig te kunnen werken is het voor de mensen in de werkplaats immers cruciaal dat zij het voertuig spanningsloos kunnen maken, licht sectiemanager Tom van Steijn toe. Zij moeten weten waar de hoogspanningscomponenten zich bevinden en hoe zij het systeem kunnen uitschakelen, zodat de hoogspanning uitsluitend nog in het batterijpakket aanwezig is. Verder spelen zaken als de brandveiligheid, de vereiste werkplaatsapparatuur om veilig te kunnen werken en de verzekeringstechnische aspecten een rol. Bovendien is het tegenwoordig voor bedrijven van een niet te onderschatten belang om bij aanbestedingen te kunnen aantonen dat zij EV-gecertificeerd zijn.’

EDGE Mobility

Uiteindelijk is, samen met BOVAG die voor dezelfde opgave stond,

besloten om met EDGE Mobility als partner in zee te gaan. Dit landelijk netwerk van autobedrijven, gespecialiseerd in elektrisch rijden, geldt als het ‘keurmerk’ voor de automotive branche. Van Steijn: ‘hun grote voordeel is dat zij ook al een certificeringsysteem voor personenauto's hebben opgezet. EDGE Mobility kijkt zowel naar de equipment eisen, het kennisniveau van monteurs (de Europese NEN9140 richtlijn) en de procedures die nodig zijn om veilig aan een voertuig te kunnen werken.’ Hij beklemtoont dat de normen en eisen die EDGE Mobiliteit gaat opstellen in nauw overleg met RAI CarrosserieNL, de dealers

(BOVAG) en de voertuigfabrikanten tot stand komen. ‘De branche faciliteert dit EV-certificeringstraject en het staat ondernemingen geheel vrij om aan EDGE Mobility deel te nemen.’

Om het elektrificatieproces binnen de carrosseriewereld een boost te geven dringt de sectie er bij de overheid op aan bij stimuleringsmaatregelen verder te kijken dan uitsluitend het (trekkende) voertuig. De politiek moet volgens Heersma helder op het netvlies krijgen dat ook het elek-

trificeren van de opbouwen en daarmee samenhangende componenten een substantiële bijdrage levert aan het behalen van de CO2-doelstellingen. ‘Daar zetten wij vol op in.’

Marktontwikkelingen

Vrijwel alle segmenten binnen de sectie RAI CarrosserieNL, waarvan het speelveld zich uitstrekt van bussen, carrosserieën, opleggers en (lichte) aanhangwagens, reinigingsvoertuigen, laad- en lossystemen, bestelwagens, aangepaste voertuigen tot en met brommobielen, vertoonden na de coronapandemie een sterk herstel. De verkoop van trailers eindigde dit jaar met een plus van ruim 30 procent. Voor de lichte bedrijfswagens (<3,5 ton) kwam de groei uit op 15 procent, in het zwaardere bedrijfswagensegment (>3,5

‘Met zo’n 30.000 werkzame personen behoort voertuigtechniek tot de belangrijkste sectoren van de Nederlandse economie’

ton) verbeterde het verkoopvolume met 10 procent, de vraag naar lichte aanhangwagens (<3,5 ton) steeg met 15 procent en liet een daling van ruim 15 procent zien in de klasse boven de 3,5 ton. Wat wel voor problemen zorgt en de markt onder druk zet zijn de huidige materiaaltekorten en de stijgende prijzen van onderdelen en componenten, benadrukt Heersma. 'Dit heeft niet alleen consequenties voor de levertijden van bestelwagens en trucks, maar leidt uiteraard ook tot vertragingen in de toeleveringsketen.'

Instroom vakmensen vergroten

Daarnaast kampt de branche al langere tijd met een schrijnend tekort aan vakmensen. Om de instroom van werknemers te vergroten en meer jongeren te interesseren en te enthousiastmeren voor het mooie vak van carrosseriebouw heeft de sectie in het verslagjaar tal van initiatieven ontplooid om het tij te keren. Zo werden 1.000 truckschaalmodellen uitgereikt aan VMBO-leerlingen, werden ongeveer 450 VMBO-jongeren bereikt via gastlessen en nog eens 5.000 jongeren in de gelegenheid gesteld om kennis te maken met de carrosseriebouw door middel van virtueel lassen en spuiten. Bovendien werden voorbereidingen getroffen voor het opzetten van een carrosserie opleiding op MBO-niveau in de Randstad.

Imagocampagne voertuigtechniek

Niet in de laatste plaats werd, in samenwerking met VACO, FOCWA en OOC, onder de

Behaalde resultaten

- EV-certificering voor de (carrosserie) branche ontwikkeld;
- Aftrap gegeven voor imagocampagne voertuigveiligheid;
- Tal van initiatieven ontplooid om instroom vakmensen te vergroten;
- Nieuw Keurmerk voor Kippersystemen gelanceerd;
- Lobbytraject gestart om bezitters van een B-rijbewijs de mogelijkheid te geven EV's met een gvw van 4.250 kilo te besturen;
- Nieuwe testrapporten voor stootbalken ontwikkeld.

noemer 'Voertuigtechniek, dat is een gave', de aftrap gegeven voor een landelijke imagocampagne. Met zo'n 30.000 werkzame personen behoort voertuigtechniek naar het oordeel van Van Steijn tot de belangrijkste sectoren van de Nederlandse economie.

'Dat werken in de voertuigtechniek juist vernieuwend en uitdagend is en om veel technische vaardigheden vraagt is helaas lang niet altijd bij het grote publiek bekend. De beeldvorming strookt niet met de werkelijkheid. Dit heeft uiteraard gevolgen voor de bereidheid van jongeren en zij-instromers om te kiezen voor een baan in de voertuigtechniek. Met deze gezamenlijke campagne willen wij dit beeld kantelen.'

Centraal in de imagocampagne staat een zogenaamde interestest. Deze test kan worden ingevuld op de campagnewebsite www.datiseengave.nl. Jongeren kunnen op die manier, samen met hun ouders, kijken of hun interesses aansluiten op de ontwikkelingen in de voertuigtechniek. Bezoekers worden op de website eveneens ondergedompeld in de wondere wereld van de voertuigtechniek middels speciaal ontworpen content en filmpjes. De campagne wordt op social media extra onder de aandacht gebracht.

Keurmerken

RAI CarrosserieNL biedt een breed palet aan keurmerken aan, variërend van het Keurmerk Autolaadkranen (ALK), het Keurmerk Containerafzetsystemen (LLS), het Keurmerk Laadkleppen en Personenliften (LPK), Keurmerken voor Lichte Aanhangwagens en PIEK-Keur en het Keurmerk Rongen & Rongbussen. In 2021 werd, samen met een aantal kipperfabrikanten, een geheel nieuwe loot aan de stam gelanceerd: het Keurmerk voor Kippersystemen. Eigenaren van voertuigen boven de 3,5 ton die van een kippersysteem zijn voorzien kunnen voortaan gebruik maken van het zogeheten 'KIP-Keur'. Dit onafhankelijke keurmerk heeft RAI CarrosserieNL speciaal in het leven geroepen om de veiligheid en betrouwbaarheid van kippersystemen te garanderen. De sectie ver-

Steven Heersma, voorzitter sectie RAI CarrosserieNL: 'Veel bedrijven in de sector houden zelfs al tijdens de ontwerpfase en de constructie van voertuigen rekening met de CO2-footprint'



wacht op basis van het aantal registraties dat op termijn jaarlijks ongeveer 2.000 keuringen zullen worden afgenomen. Het KIP-Keurmerk is inmiddels het zevende in rij. Alle keurmerken hebben met elkaar gemeen dat, met behulp van jaarlijkse gecertificeerde onafhankelijke keuringen, de veiligheid, duurzaamheid en betrouwbaarheid van systemen en/of transportvoertuigen, worden gewaarborgd.

Wet- en regelgeving

Om te kunnen voldoen aan de doelstellingen van het Nederlandse Klimaatakkoord en de Europese ambities die voortvloeien uit het 'Fit-for-55 pakket, liggen er voor de sectie tal van uitdagingen, bevestigt Heersma. Hij laat weten dat RAI CarrosserieNL via de Europese koepelorganisatie CLCCR mee praat over de CO2-normen voor zowel trucks en bussen als trailers en opbouwen. De branche heeft hiervoor de zogeheten 'VECTO-Tool' ontwikkeld, die de uiteindelijke CO2-uitstootwaarde van een voertuig kan bepalen. 'Wij werken er hard aan om deze tool op een voor de achterban zo gebruiksvriendelijk mogelijke manier beschikbaar te laten komen.'

Lobbytraject EV's

De sectie is in het verslagjaar een intensief lobbytraject op zowel nationaal als internationaal niveau gestart om er voor te zorgen dat bezitters van een B-rijbewijs de mogelijkheid krijgen om elektrische voertuigen met een GVW van 4.250 kilo te besturen. Heersma legt uit dat er op dit gebied in Nederland een proefproject loopt tot ultimo 2022, waarbij het ministerie van IenW aanvullende eisen stelt aan het berijden van een elektrische bestelwagen. 'Die extra eisen dienen te vervallen. Volgens de Europese regelgeving zou de verruiming om met een B-rijbewijs toegang te krijgen tot het besturen van (elektrische) voertuigen tot 4.250 kilo zich beperken tot bestelwagens. Wij vinden dat dit eveneens zou moeten gelden voor personenvervoer, zoals taxibusjes en rolstoelvervoer.' Een ander punt dat de agenda domineerde was de ontwikkeling van nieuwe testrapporten voor stootbalken.

Innovatief vermogen

Vooruitblikkend stellen Heersma en Van Steijn vast dat de transitie naar duurzamere, lichtere en CO2-neutrale voertuigen in

de carrosseriewereld in volle gang is. 'Veel bedrijven in de sector houden zelfs al tijdens de ontwerpfase en de constructie van voertuigen rekening met de CO2-footprint. De branche is op grote schaal bezig met het elektrificeren van voertuigen en opbouwen. Dat proces zal zich de komende jaren in een versneld tempo voortzetten. Het EV-certificaat dat RAI CarrosserieNL heeft ontwikkeld moet handvatten aanreiken om die route zo veilig mogelijk te laten plaatsvinden.'

Het innovatievermogen van de sector wordt volgens hen pas goed manifest tijdens de komende IAA in Hannover (20 t/m 25 september 2022). Daar presenteren 10 leden zich met hun laatste noviteiten op het Holland Paviljoen en geeft een groot aantal leden met een eigen stand acte de présence. ●



'De sectie heeft het voortouw genomen om een EV-certificering voor de carrosseriebranche te ontwikkelen'

Tom van Steijn, Sectiemanager RAI CarrosserieNL



Gezonde mobiliteit vraagt om een integrale aanpak

De automotive aftermarket heeft over het algemeen een prima jaar achter de rug, zegt sectievoorzitter Johan van der Hoeven. Wel plaatst hij kritische kanttekeningen bij het beleid dat vanuit de Nederlandse overheid en Europa op de sector af komt en dat een remmende werking heeft op de bedrijfsvoering van veel leden. De politiek legt de nadruk volgens hem te eenzijdig op elektrificatie. Terwijl juist een integrale aanpak met de focus op het complete mobiliteitspalet nodig is om de klimaatdoelen te kunnen halen en zo tot een gezonde mobiliteitsmarkt te komen. 'Alleen dan ontstaat er een eerlijk businessmodel voor alle partijen, inclusief die voor de aftermarket. Helaas bestaat er niet één simpele oplossing om te komen tot een gezonde mobiliteit.'

Na het coronajaar zorgde de oplevende economie en het aantrekken van de consumentenbestedingen er voor dat de onderhouds- en reparatiemarkt zich in 2021 in alle geledingen positief ontwikkelde. Met name de explosieve verkoopgroei van gebruikte personenauto's gaf de aftermarket een flinke impuls, vertelt Van der Hoeven. Tegelijkertijd bleef de investeringsbereidheid bij de gemiddelde garagist goed op peil. Een blijvend punt van aandacht noemt hij de gebrekkige instroom van jong talent.

Auto's de Baas

'De bereidheid om in mensen en opleidingen te investeren en educatie aan te bieden schiet te kort. Met de campagne 'Auto's de Baas', een initiatief van RAI Aftermarket, BOVAG, grossiers, opleiders en vakmedia, trachten we dit beeld te kantelen door bedrijven op weg te helpen en hen te laten zien welke opties er zijn om met de juiste training, ondersteuning en apparatuur auto's de baas te blijven.'

Overheid zaait twijfel

Kritisch oordeelt de sectievoorzitter over het beleid dat de Nederlandse overheid voert en dat vooral veel twijfel zaait en tot verwarring leidt bij consumenten. 'De kranten staan er bol van dat de klimaatdoelen niet worden gehaald etc. Elektrisch rijden (batterij of waterstof) is inmiddels tot politiek gewenste norm verheven, vloeibare brandstoffen lijken ongeveer te worden uitgefaseerd en diesels worden steeds meer in de ban gedaan. Het zorgt allemaal voor onzekerheid bij burgers. Die vragen zich af of ze überhaupt nog wel een nieuwe of jong gebruikte brandstofauto moeten aanschaffen. Dit heeft uiteraard zijn weerslag op het reilen en zeilen binnen de branche.'

Iedereen aan de stekker?

De voorstellen van Eurocommissaris Frans Timmermans, mede verantwoordelijk voor het Europese 'Fit-for-55' klimaatpakket,

kunnen vanuit die context niet onmiddellijk op enthousiasme bij Van der Hoeven rekenen. 'Zijn adagium luidt steevast: iedereen moet aan de stekker! Op die manier legt hij de Nederlandse overheid een juk op dat zowel onhaalbaar als onbetaalbaar is. Terwijl gezonde mobiliteit juist vele facetten heeft. Dit betekent dat er met de mobiliteitssector als geheel een integraal beleid moet komen dat bestaat uit een breed pakket van maatregelen. Daarbij moet, naast elektrisch rijden, ook worden ingezet op het verder doorontwikkelen van schone en zuinige verbrandingsmotoren, het produceren van schone en fossielvrije brandstoffen en er meer aandacht komen voor de beschikbaarheid en afhankelijkheid van grondstoffen en materialen.'

Haalbare en betaalbare mobiliteit

Van der Hoeven noemt de ambities uit het Fit-for-55 programma dan ook een behoorlijke uitdaging. 'Ongeveer vergelijkbaar met het winnen van de Tour de France door mij. Ik vraag mij bovendien af

waarom Nederland als een spreekwoordelijke stip op de wereldkaart eigenlijk altijd voorop moet willen lopen als het om de klimaatambities gaat. Als dat kan is dat prima, maar ik vind dat dit niet ten koste moet gaan van de toegankelijkheid tot en de betaal-

baarheid van mobiliteit. Ongeveer 80 procent van de Nederlanders beschikt over een modaal inkomen. Voor die groep is een elektrische auto op dit moment nog niet haalbaar en betaalbaar. De vraag die je moet stellen is hoe zij met een budget van pakweg 5.000 euro toch op een gezonde manier mobiel kunnen blijven.'

Bewustwordingsproces

Als de tekorten in de logistieke toeleveringsketen als nasleep van de coronapandemie ter sprake komen, merkt sectiemanager Jeroen van de Braak op dat dit eveneens een directe link heeft met gezonde mobiliteit. 'Er is in de maatschappij duidelijk een bewust-

'Overheid zet verdienmodel aftermarket onder druk'

wordingsproces op gang gekomen om zuinig met het gebruik van grondstoffen en materialen om te gaan. Als het gaat om hergebruik valt er nog wel nog een wereld te winnen, niet alleen in de demontagesector, maar over de hele linie. Werkplaatsen spelen daarin een centrale rol. Niet alleen voor auto's, maar eveneens bij fietsen, scooters, truck, trailer, etc'

Geluk op wielen

Om de daad bij het woord te voegen en het goede voorbeeld te geven, heeft de sectie Aftermarket besloten om samen met een aantal vooraanstaande branchepartijen te participeren in het

consumentenprogramma 'Geluk op wielen', dat in 2022 te zien zal zijn op de landelijke tv.. Het tv-programma laat zien op welke manier een gebruikte auto nog veel langer mee kan gaan, met tegelijkertijd winst voor de portemonnee, veiligheid, rijcomfort en milieu. De centrale boodschap luidt: het op een milieuvriendelijke en grondstofbesparende wijze gebruik maken van bestaande producten draagt bij aan gezonde mobiliteit. Het programma beoogt



Johan van der Hoeven, voorzitter sectie RAI Aftermarket:
'De ambities van het Fit-for-55 programma zijn ongeveer
vergelijkbaar met het winnen van de Tour de France door mij'

verder, vervolgt de sectievoorzitter, de consument op een oprechte en eerlijke manier voor te lichten en de consument er van te overtuigen dat het langer doorrijden met een goed onderhouden auto absoluut verantwoord is zonder het milieu extra te belasten.

AfterSalesMonitor

Van de Braak brengt in dit verband de nieuwste BOVAG-RAI AfterSalesMonitor ter sprake. Daaruit blijkt dat het zwaartepunt van het auto-onderhoud de laatste jaren is verschoven naar 9 tot en met 12 jaar. Zo'n tien jaar geleden vond het meeste onderhoud nog plaats bij auto's in de leeftijdsklasse van 6,7 en 8 jaar oud. 'Het is evident dat langer doorrijden leidt tot minder materiaalgebruik, minder uitputting van grondstoffen, een verminderde afhankelijkheid van schaarse aardmetalen, minder energieverbruik bij productie, etc. Dit brengt het behalen van de klimaatdoelen dus een stapje dichterbij én het houdt mobiliteit betaalbaar.'

Invoering regelgeving delen autodata

Van der Hoeven voegt hier aan toe dat betaalbaarheid weer directe raakvlakken heeft met de realisatie van een eerlijk speelveld. 'Data delen is hiervoor een absolute voorwaarde om mobiliteit betaalbaar te houden. Het draagt er tevens toe bij dat lokale onafhankelijke garagisten, die binnen het MKB behoren tot de hoeksteen van de samenleving, nieuwe en gebruikte auto's optimaal kunnen blijven onderhouden en repareren.'

Een vergelijkbare situatie speelt binnen de Block Exemption Regulation (BER), de sector specifieke groepsvrijstelling die de aftermarket in staat moet stellen om binnen een eerlijk speelveld te kunnen blijven functioneren.'

De sectievoorzitter beklemtoont dat de zeggenschap over voertuigdata niet het monopoly mag worden van autofabrikanten. 'Data is een verdienmodel van ons allemaal. Uiteraard is data ook een verdienmodel van autofabrikanten, maar de toegankelijkheid daar toe moet wel helder en transparant zijn.'

Secure-On-Board Telematics Platform (S-OTP)

Op initiatief van de Europese koepelorganisatie FIGIEFA (onafhankelijke distributeurs van automotive vervangingsdelen) en AFCAR (de Europese alliantie voor 'freedom of car Repair') is daarom het Secure-On-Board Telematics Platform (S-OTP) in het leven geroepen. Dit breed gedragen platform faciliteert het op een veilige wijze ongecensureerd delen van voertuigdata en creëert een eerlijk

Behaalde resultaten

- Vernieuwde online AfterSalesMonitor gelanceerd;
- Deelname aan het consumentenprogramma 'Geluk op wielen';
- Partner in AFCAR NL alliantie met aandacht voor S-OTP en regels voor de invoering van het delen van autodata.

speelveld voor alle marktpartijen. S-OTP pareert het probleem van de cyber security en waarborgt bovendien de privacy van consumenten. RAI Aftermarket is vanuit FIGIEFA, met Cor Baltus als Nederlandse voorzitter, en via AFCAR NL, vanuit de eerste hand bij de oprichting van dit platform betrokken. Het voorstel voor het nieuwe S-OTP is inmiddels ingebracht in het lopende wetgevingstraject in Brussel (de eerste wetgevingsvoorstellen staan gepland voor het eerste kwartaal van 2022) en eveneens onder de aandacht gebracht bij alle Nederlandse stakeholders binnen de ministeries, de RDW en de Tweede Kamer.

Uitdagingen

Beiden beschouwen het als een van de grootste uitdagingen om de implicaties van de wet- en regelgeving die de overheid oplegt te beïnvloeden en te vertalen naar de achterban en hen duidelijk te maken dat al die maatregelen mede invloed hebben op de onderhoudsbudgetten van consumenten. Daarmee komt het verdienmodel van de aftermarket onder druk te staan. 'Het gaat er dus om een juiste balans te vinden. Dat kan alleen met een integrale aanpak en een breed samenhangend pakket van maatregelen waarbij het totale mobiliteitspalet aan bod komt.' ●



'Langer doorrijden leidt tot minder materiaalgebruik, minder uitputting van grondstoffen en minder energieverbruik en brengt het behalen van de klimaatdoelen dus een stapje dichterbij'

Jeroen van de Braak, Sectiemanager RAI Aftermarket

Equipment sector maakt veilige en schone mobiliteit mogelijk

De leden van sectie Equipment leveren technisch hoogwaardige werkplaatsequipment en diagnose- en testapparatuur die onmisbaar zijn voor het onderhouden en repareren van voertuigen. 'Deze apparatuur zorgt er voor dat dealers, onafhankelijke garagisten, fast fitters en schadeherstelbedrijven optimaal onderhoud leveren met als resultaat dat de Nederlandse voertuigvloot tot het best onderhouden wagenpark van Europa behoort', zegt sectievoorzitter Bernard de Graaf. Een belangrijke stap op weg naar een gezond mobiliteitssysteem noemt hij de invoering van de deeltjesteller (fijnstofmeter) in de APK per 1 juli 2022, waar de sectie zich sterk voor heeft ingezet.

Ondanks de effecten die de coronapandemie op de samenleving en het bedrijfsleven heeft, kwalificeert De Graaf de equipment markt als stabiel en gezond. De investeringen bleven in het verslagjaar goed op peil en de achterban, die meer dan 50 bedrijven vertegenwoordigt die zich bezighouden met de productie, import en verkoop van werkplaatsequipment, carwash, handgereedschappen en APK-testapparatuur, werd volgens hem minder geraakt dan veel andere sectoren. 'De orderintake was eigenlijk prima. Wat wel zorgen baart zijn de forse prijsstijgingen van grondstoffen (olie, plastic etc.) en de stagnatie en tekorten in de aanvoerlijnen. Die hebben de meeste impact op de toeleveranciers. Daarnaast blijft het aanhoudende tekort aan technisch geschoold personeel een probleem. Er moet echt snel een coherent en structureel plan komen om de instroom van vakmensen in de autosector te vergroten.'

Europese harmonisatie APK

Om de klimaatdoelstellingen te halen en in het verlengde daarvan te voldoen aan de Europese ambities, zoals vervat in het Fit-for-55 pakket, zet de sectie primair in op verbeteringen, uitbreiding en Europese harmonisatie van de APK. Dat is voor ons het meest effectieve instrument om een duurzaam, schoon en veilig wagenpark te bewerkstelligen, laat sectiemanager Martijn van Eikenhorst weten. 'Wij zijn als sectie wel van mening dat de Nederlandse APK als leidraad zou moeten dienen bij een Europese harmonisatie van de APK. De komende jaren gaat er nog veel gebeuren rondom de APK, zoals een controle op de werking van het roetfilter (per 1 juli 2022 met de invoering van een deeltjesteller verplicht), de verplichting van de controle op de spelingsdetectoren en de vlakke vloer, een verbeterde koplampcontrole, het uitlezen van verbruiksgegevens, het testen van de bandenspanning en schokbrekers, het controleren van het e-call systeem, koplamp testers om verblindende autoverlichting

te voorkomen en een roetmeting met deeltjestester voor land-of-bosbouwtrekkers in de APK-3.'

Invoering deeltjesteller

Om er voor te zorgen dat het wagenpark zo schoon mogelijk blijft heeft sectie Equipment een actieve rol gespeeld bij de invoering van een deeltjesteller/fijnstofmeter in de APK. De Graaf: 'alle drempels die een eventuele invoering per 1 juli 2022 zouden belemmeren zijn weggehaald. Het typegoedkeuringsproces heeft inmiddels plaatsgevonden en in de slotfase is de sectie bezig met het ontwikkelen van een kostenefficiënt model voor kalibratie van de deeltjesmeter in de gebruikersfase. Het is immers in het belang van zowel de consument als garagist dat de kalibratiekosten in de toekomst zo

laag mogelijk blijven. Dit voorstel wordt binnenkort ter akkoord voorgelegd aan het ministerie van IenW.'

Van Eikenhorst verwacht dat de deeltjesmeter, hoewel de investeringskosten relatief hoog zijn, de branche een extra impuls zal geven. Wel zegt hij het ongewenst te vinden dat er nu al partijen zijn die, uitsluitend om

een zo groot mogelijk marktaandeel te kunnen veroveren, met dit nieuwe en innovatieve product vol op prijs concurreren. 'Dat is jammer en bovendien onverstandig omdat de toekomstige bijbehorende kosten – denk aan de calibratie – nog lang niet transparant zijn.'

Uniform Keurmerk Hefbruggen

Om de veiligheid in de werkplaats zo goed mogelijk te borgen heeft sectie Equipment enkele jaren geleden het RAI Keurmerk Hefbruggen in het leven geroepen. Dit keurmerk, dat is gebaseerd op de geldende Europese norm EN NEN 1493, heeft een landelijke dekking en is door de RDW erkend. Naast het RAI Keurmerk Hefbruggen zijn er echter ook andere partijen die een vergelijkbaar keurmerk hebben

'Het RAI Keurmerk hefbruggen moet de standaard worden in Nederland'

*Bernard de Graaf: 'De Nederlandse
voertuigvloot behoort tot het best
onderhouden wagenpark van Europa'*



Behaalde resultaten

- Een belangrijke bijdrage geleverd aan de invoering van de deeltjesteller per 1 juli 2022
- Kostenefficiënt model ontwikkeld voor de calibratie van de deeltjesteller;
- Bijgedragen aan het groeiende belang van equipment binnen de APK;
- De rol die de sectie speelt als een betrouwbare gesprekspartner voor overheid en semi-overheid wordt steeds sterker.

opgetuigd. Van Eikenhorst noemt dit een ongewenste situatie aangezien er op die manier een wildgroei aan keurmerken ontstaat met allerlei onduidelijkheden en veiligheidsrisico's tot gevolg. 'Wij vinden dat het RAI Keurmerk Hefbruggen als onafhankelijk keurmerk in Nederland als standaard moet gelden voor alle hefbruggen. De sectie is op dit moment in overleg met de RDW om dit te realiseren en heeft een uitgebreid communicatieplan ontwikkeld om het belang van een uniform keurmerk voor hefbruggen te onderstrepen.'

Vrijheid van autoreparatie

Middels de Europese koepelorganisatie van equipmentleveranciers EGEA werkt de sectie onder andere nauw samen met de AFCAR Alliantie die pleit voor vrijheid van autoreparatie. Auto's zijn immers meer en meer 'computers op wielen' geworden, vervolgt De Graaf. 'Technologische innovaties zorgen weliswaar voor een betere emissiecontrole, meer veiligheid en meer comfort, maar maken het tegelijkertijd steeds moeilijker om een voertuig te onderhouden en te repareren. Zonder volledige en eerlijke toegang tot technische informatie, diagnose- en testapparatuur van verschillende merken, vervangingsonderdelen en opleidingen, zal de onafhankelijke aftermarket de Europese automobilisten niet langer de kwaliteitsservice en – onderdelen kunnen bieden die zij bij het onderhoud van hun voertuigen verdienen.'

Van Eikenhorst voegt hier aan toe dat een onafhankelijke onderhouds- en reparatiemarkt eveneens betekent dat Europese wetgeving de toegang tot gegevens van de 'connected car' moet garanderen.

Slimme oplossingen

Samenvattend blijven De Graaf en Van Eikenhorst beklemtonen dat de sectie Equipment een essentiële rol vervult op weg naar een gezonde en veilige mobiliteitsmarkt, waarbij de reductie van uitlaat-

gasemissies een belangrijke bouwsteen vormt. Op dit moment levert de sectie naar hun oordeel al een substantiële bijdrage aan een beter leefklimaat bij het meten van de emissies van fossiele brandstofauto's. De snel voortzettende elektrificatie van voertuigen betekent dat equipment fabrikanten eveneens met slimme oplossingen moeten komen om al die hightech voertuigen te kunnen doormeten. Tegelijkertijd zullen er op termijn veel veranderingen in de APK plaatsvinden die om de nodige inventiviteit en aanpassingsvermogen vragen, zoals bijvoorbeeld de invoering van een spelingsdetector, het afstellen van de koplampen op een gecontroleerd vlakke en horizontale vloer en een e-call controle-systeem. 'Hoe complexer de auto, hoe geavanceerder de equipment die nodig is en hoe hoger het vereiste kennisniveau om als garagist te kunnen blijven functioneren', concluderen beiden. 'Gelukkig zijn garagebedrijven flexibel genoeg om snel en slim op nieuwe ontwikkelingen te anticiperen en met de trends mee te gaan.' ●



'De Nederlandse APK moet als leidraad gaan dienen bij de Europese harmonisatie van de APK'

Martijn van Eikenhorst, Sectiemanager RAI Equipment

Focus op wat echt belangrijk is!

Na een roerig 2020, waarin RAI Vereniging zich heeft moeten aanpassen aan een nieuwe financiële realiteit, was 2021 het jaar waarin het secretariaat de basis weer goed op orde heeft gebracht. Het team strategie, beleid en communicatie heeft, in nauwe samenwerking met de secties, een heldere analyse gemaakt van hetgeen de negen 'bloedgroepen' en hun leden van RAI Vereniging verwachten en welke (bestaande) competenties en middelen nodig zijn om de verschillende doelstellingen te realiseren. Focus op wat echt belangrijk is!, zo luidt het credo.

Mede op basis van deze analyse is gericht geïnvesteerd om vraag en aanbod nog beter op elkaar te laten aansluiten, vertelt Jaap Schuler, manager strategie, beleid en communicatie. 'Denk hierbij aan de zichtbaarheid en impact van RAI Vereniging via sociale media en het opbouwen van het relevante politieke netwerk bij de nieuwe beleidsmedewerkers en Kamerleden na de verkiezingen. Ook op het gebied van marktonderzoek en strategische studies is opnieuw aanvullende expertise in huis gehaald. Dat was nodig om optimaal aan te sluiten bij de drie belangrijkste strategische pijlers die centraal staan bij de activiteiten voor de leden het komende jaar, namelijk: lobbywerk waar het gaat om zowel bestaande als toekomstige wet- en regelgeving (inclusief implementatie); het verzorgen en beschikbaar stellen van marktonderzoek en marktgegevens en het realiseren van een effectief netwerk.

Succesvolle lobby

Uiteraard bleef RAI Vereniging zich tijdens het interne proces volop inzetten voor de belangen van de leden. Met nog meer het accent op de dossiers die binnen de individuele secties spelen. Het lijkt alweer lang geleden, brengt Schuler in herinnering, maar 2021 was het jaar van de verkiezingen en de langste formatie ooit. 'RAI Vereniging is er, samen met een aantal andere maatschappelijke partners, in geslaagd om Betalen naar Gebruik in het regeerakkoord te krijgen, waarmee wat ons betreft ook een begin wordt gemaakt met de uitfasering van de bpm. Hernieuwbare brandstoffen lijken in de energietransitie in Nederland eveneens een grotere



Jaap Schuler, manager strategie, beleid en communicatie

rol krijgen, ook voor mobiliteit.' Minder enthousiast toont Schuler zich over het voorstel van het nieuwe kabinet om wel bpm te gaan heffen op fossiele bestelwagens. We gaan ons komend jaar volop inzetten om dit ongedaan te maken. Verder is RAI Vereniging, op het gebied van elektrificatie van het Nederlandse voertuig- en wagenpark, nauw betrokken geweest bij het optuigen van subsidie-regelingen voor personenwagens, bestelwagens, vrachtwagens en scooters. En, last but not least, stemde het kabinet het afgelopen jaar in met de invoering van de deeltjesteller die via roetfiltertesten bijdraagt aan de klimaatdoelstellingen.'

Strategische cyclus

Vooruitblikkend naar 2022 zegt Schuler met het team strategie beleid en communicatie graag de uitdagingen aan te gaan die de komst van de nieuwe regeringsploeg met zich mee brengt en zich te richten op de talrijke voor de leden relevante dossiers die binnen de sectiebesturen prioriteit en draagvlak hebben. 'Dit gebeurt in de praktijk via een strategische cyclus waarin sectiebesturen een belangrijke rol vervullen bij het bepalen van de te volgen (strategische) koers. Een duidelijk afgebakende sectie-overkoepelende lobbyagenda, die voortbouwt op de standpunten van de afzonderlijke secties, vormt daarbij de basis.'

Het spreekt volgens hem voor zich dat de uitwerking van het nieuwe regeerakkoord en de Europese Fit-For-55 doelstellingen op dit moment centraal staan. 'De houding van RAI Vereniging richting het overheidsbeleid is zoveel mogelijk constructief-kritisch. Dit betekent meedenken en waar nodig alternatieven en oplossingen aanreiken. Bij het ontwikkelen van een nieuw mobiliteitsbeleid is het begrip 'Gezonde mobiliteit', gestoeld op technische haalbaarheid, financiële betaalbaarheid en met oog voor mens en omgeving, leidend.'

'Als team de zichtbaarheid en aanwezigheid van RAI Vereniging in alle (social) media kanalen vergroten'

Om maatschappelijke en politieke processen zo slagvaardig mogelijk te kunnen beïnvloeden is het versterken en verdiepen van de relaties in Den Haag cruciaal. Dat gebeurt via meerdere aan- vliegroutes, zoals werkbezoeken en (kennis)makingsgesprekken met nieuwe bewindslieden, Kamerleden en beleidsmedewerkers én door hen op de hoogte te stellen van actuele informatie en standpunten middels bijvoorbeeld het magazine GO!Mobility en relevante cijfers en feiten, zoals de jaarlijkse uitgave Mobiliteit in Cijfers.

Team strategie, beleid en communicatie

Binnen het team Strategie, beleid en communicatie zijn de krachten gebundeld teneinde de belangen van de leden, georganiseerd in negen secties, zo goed mogelijk te behartigen en hun doelstellingen te verwezenlijken. Het team beschikt over een brede expertise met betrekking tot bijvoorbeeld duurzaamheid, fiscaliteit en (voertuig)tech- niek, social media, public affairs, marktonderzoek en woordvoering. Het team bestaat uit: Eugène Moerkerk, Monique Loose, Wout Benning, Britta de Graaf, Diane Westerveld, Kees Pereboom, Chris van Dijk, Floris Liebrand, Dianto Leeftang, Carmen Breeuwer, Eric-Jan van der Berg en Jaap Schuler.

Zichtbaarheid vergroten

Met als doel de (digitale) aanwezigheid en zichtbaarheid op alle (social) media kanalen te vergroten investeert RAI Vereniging in 2022 in een vernieuwde website.

Teneinde als een van de centrale spelers op het gebied van mobi- liteit een zo groot mogelijk draagvlak voor beleidsdoelstellingen te creëren streeft RAI Vereniging daar waar dat nodig is naar samen- werking met andere partijen, zoals met de Mobiliteitsalliantie, VNO- NCW en MKB of vormt ad hoc coalities op specifieke onderwerpen. Schuler benadrukt dat RAI Vereniging samenwerking zoekt daar waar het kan en zelfstandig acteert daar waar het moet. 'Daarbij geldt dat we er altijd voor zullen waken dat het belang van de leden niet ondersneeuwt binnen een dergelijke coalitie.'

Hij wijst er ten slotte op een grote waarde te hechten aan de onmis- bare medewerking met alle collega's van het secretariaat en de secties. Alleen dankzij hun kennis en competenties is het mogelijk om, vergeleken met 2020, het komende jaar met minder mensen méér voor en met de leden te bewerkstelligen. Dit impliceert ook: investeren in het bieden van mogelijkheden tot ontwikkeling. Zodat zij het verschil voor de leden kunnen blijven maken. Hiermee versterkt RAI Vereniging, voor de achterban, de concurrentiekracht van de gehele Nederlandse mobiliteitssector.' ●





VERENIGING