

NIEUWJAARSSPEECH VOORZITTER FRITS VAN BRUGGEN

12 januari '23



Beste leden en genodigden,

2023 is pas net begonnen en ik ook in mijn rol als jullie voorzitter. Een tijd waarin we samen méér werk hebben om juist te minderen. En we van minder ook méér moeten maken. En dat van minder méér maken gold ook voor de mensen op het kantoor van RAI Vereniging. Ik wil hen daarom als eerste bedanken. Na de coronajaren is ook dit jaar weer een enorm beroep gedaan op hun flexibiliteit, want meerdere vaste collega's werden getroffen door zware ziektes. Dat vraagt veel van het vaste team, wat door eerdere bezuinigingen al minder groot werd. Olaf als directeur en alle (sectie-)managers zien dat, collega's springen bij en we maken ruimte voor broodnodige inhuur. Het belangrijke werk van onze Vereniging gaat immers door.

En vele van u, en dan kijk ik nu even naar al die bestuursleden van al onze 9 secties en het hoofdbestuur hier in de zaal, doen dit belangrijke werk naast hun eigen werk. Vrijwillig, verstandig en vastberaden. Ik bewonder dat niet alleen, het is ook cruciaal. Het zorgt ervoor dat we samen veel voor elkaar boksen. Bedankt, geweldig. Ik ga velen van u nog ontmoeten, ik kijk daar naar uit.

De eerste kennismakingen tot nu toe maken indruk. Zo was ik met Olaf bij Marinka Nooteboom, 5^e generatie CEO - én voormalig zakenvrouw van het jaar - van het familiebedrijf Koninklijke Nooteboom Groep. Ook afgelopen jaar marktleider in de productie van trailers. Bijzonder vervoer, bijvoorbeeld van windmolens. Nou Marinka, dat wordt in 2023 een drukke tijd. Als we de minister van klimaat en energie Rob Jetten mogen geloven. Kortom: met zulke collega's en leden is het niet gek dat er in 2022 behoorlijk wat successen waren.

Waar is **RAI Aftermarket?** Samen met haar partners binnen AFCAR NL en FIGIEFA zijn ze niet alleen actief op het gebied van data en mededinging, maar ze boeken ook resultaat. De eerste teksten van de Data Act staan op papier, net als enkele voorstellen voor één Sector Specifieke Data Regeling.



VERENIGING

En **CarrosserieNL**? Jullie ontwikkelden samen met FOCWA, OOC en VACO de Voertuigtechniek-campagne 'Dat is een gave' en de werkplaatsen gingen massaal open voor voldoende instroom van personeel. Geweldig!

En **Equipment**? Jullie zorgden dat we goed betrokken waren bij de ontwikkeling van de testapparatuur van de deeltjesteller. Die vanaf 1 januari bij APK-keuringen van dieselveertuigen gebruikt wordt ter controle van de roetfilter. Belangrijk!

En dan **RAI Automotive Industry NL, Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens** en **Zware Bedrijfswagens**. Jullie innoveren meer voor minder CO2-uitstoot, verkeersongevallen of geluidsoverlast. Stappen méér en méér over naar schoner vervoer, zoals zero emissie trucks. Door succesvolle lobby is de beschikbare (AanZET)-aanschafsubsidie voor deze trucks in 2022 verdubbeld en voor 2023 eveneens. Goed werk!

Leden van RAI zorgen ook voor gedegen onderhoud, opslag en transport. En stoppen daar niet: vakkundig ontmantelen en recyclen van bijvoorbeeld batterijen en auto's. En een recyclesysteem voor lithium-ion batterijen van scooters is onderweg. Klasse.

We zorgen er ook voor dat verschillende voertuigen, elk met zijn eigen doel en mobiliteitsoplossing, goed naast elkaar werken. Hielden politici en beleidsmakers daarop scherp. Zoals dat tweewielers (denk aan de elektrische motorfiets) veel bijdragen aan de vergroening van mobiliteit of het verminderen van files. Net als de (elektrische) leasefiets voor betaalbaar en gezond woon-werkverkeer, maar maak dit nou toch simpeler, zodat meer mensen hier gebruik van maken.

En zo ga ik stiekem van onze successen naar onze wensen voor 2023.

1. We blijven strijden voor het feit dat **verduurzaming én toegankelijkheid wel hand in hand moeten gaan**.

Ja, natuurlijk schonere stillere steden via milieuzones, maar wel eerlijk en inclusief. Géén moderne brommers weren die voldoen aan alle milieueisen. En voldoende euro's in een sloopregeling. Mobiliteit is een recht én een must. Iedereen moet hierop kunnen rekenen en toegang krijgen tot stiller en schoner vervoer. Als RAI blijven we hierop hameren.

Dat sluit ook aan op wens 2:

2. **Mobiliteit betaalbaar houden.**

Een uitdaging waar de overheid bij nodig is. Neem kleine brandstofauto's, die zijn er steeds minder. Wetgeving maakt dit niet meer lonend. Maar de afhankelijkheid hiervan verdwijnt niet ineens. Zeker in de plattelandsgebieden. Vraag dat maar aan het Planbureau voor de Leefomgeving.



VERENIGING

Komend jaar zal er ook **weer druk zijn op de brandstofprijzen**. En los daarvan, alle prijzen schieten omhoog. Overheid, maak daarom de autobelasting eerlijker en effectiever. Schiet op met 'betalen naar gebruik'. Maar pak wel de effectiefste variant: die met de CO2-component. Alleen zo reduceren we de gewenste 2,5 Mton CO2 en zorgen we dat niet méér mensen in oudere, minder schone auto's blijven rijden. En bouw de bpm daarbij op termijn af. Want zeg nu zelf? Het is toch vreemd dat de autosector als enige branche - door te vergroenen - gemiste overheidsinkomsten ophoest.

Onze sector, een melkkoe. De aanschafbelasting op bestelwagens gaan innen, laat dit ook zien. En het heeft ook geen zin. Het heeft op de vergroening juist een averechts effect en brengt ondernemers alleen maar in financiële problemen. MKB-onderzoek toont aan: ondernemers stellen de aanschaf van een nieuwe schonere bestelwagen hierdoor juist uit. We zien nu al dat door stijgende kosten méér mensen langer doorrijden en ons wagenpark steeds ouder wordt. En dat is een probleem als je de klimaatdoelstellingen wilt halen.

Zijn dit dan onze enige wensen of zorgen in 2023? Nee;

3. De snelheid van onze industrie, de capaciteit van ons energienetwerk, de laad- en tankinfrastructuur en de ambities van de overheid op het gebied van elektrificatie moeten in de pas gaan lopen.

Minister Jetten heeft niet voor niks nog vlak voor de kerst het 'Actieplan Netcongestie' gelanceerd. Goed! Maar de praktijk is weerbarstig. De uitvoering tijdrovend. In ditzelfde plan staat klip en klaar dat de komende jaren er ernstige netschaarste is. En dat terwijl er nog heel veel vraag bij komt alleen al vanuit laadpalen. Er staan nu zo'n 105.000 (semi)publieke laadpunten, nog zo'n 400.000 te gaan. Met nog 7 jaar voor de boeg, moeten er pak en beet elke dag 155 (semi)publieke laadpunten bij komen. De overheid lijkt op koers, maar het is een spannende uitdaging. Want naast het bouwen, moeten al deze laadpunten wel de broodnodige energie leveren.

Weet u hier vlakbij in hartje Amsterdam vaart het pondje over het IJ nog op diesel. En ik begin dit steeds beter te begrijpen. Er is op heel veel plekken niet altijd ruimte meer voor "nieuwkomers". En hier schroeven ze op piekmomenten voor een proef ook het vermogen op publieke laadpalen al fors terug. Soms zover dat experts van onze vereniging verwachten dat er op piekuren nog nauwelijks laadvermogen is. Dat geeft problemen. We willen natuurlijk wel de garantie dat ieders accu nog geladen wordt.

Ik roep dit kabinet, Rutte IV, daarom op om wet- en regelgeving nu echt technologie-neutraal te maken.

Gebruik alle duurzame technologieën die er bestaan. Om zo sneller en eerder méér CO2-besparing voor elkaar te boksen en minder netcongestie te krijgen. Speel in op de kansen die waterstof biedt. En denk aan hernieuwbare brandstoffen en kijk hoe plug-in hybride zich heeft ontwikkeld.



VERENIGING

Want het energienetwerk en de laadinfrastructuur is echt het grootste hoofdpijndossier voor het nieuwe jaar. Het energienetwerk kraakt, piept en zucht. En willen wij geen black out, een tijdelijke verbod op elektrisch rijden, zoals mogelijk ergens deze winter in Zwitserland, dan moet het sneller, creatiever, beter.

En meer vraag én minder energie, vraagt ook om slimmer delen.

Een flinke uitdaging. Onze maatschappij, ons energienetwerk is hier nu niet op ingericht. Onze vereniging werkt - achter de schermen met de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) - echter hard aan slim laden. Er zijn goede ideeën. We zoeken daarbij naar de win-win situatie voor iedereen. U kunt op ons rekenen dat we oog hebben voor de uitdagingen en onze leden hier goed bij betrekken.

En dan: het energienetwerk. Dit moet dus echt veel sneller, zwaarder en intelligenter worden.

Ook al weten we nu niet altijd waar het netwerk straks knelt, er moet begonnen worden. Anders ben je hoe dan ook te laat, want het is een proces van jaren.

En naast het feit dat energie beschikbaar moet zijn, moet de laadinfrastructuur voor zware bedrijfswagens sneller op orde.

Voor de binnenlandse logistiek en het transport is de situatie urgent, zeker gezien de (versnelde) ambities. Over zeven jaar mag geen enkele brandstoftruck de stad meer bevoorraden. En begrijp me goed; wij willen verduurzamen. Er komen ook steeds meer zero emissie trucks op de markt. Maar we moeten ze wel kunnen laden. De eerste stappen hiervoor zijn gezet, maar er moet nog extreem veel gebeuren. De uitdagingen op ons netwerk voor de logistiek zijn vele malen groter dan voor personenauto's. Dat baart echt fikse zorgen. Vooral ook vanwege de grotere accu's en de vaak beperkte laadtijd. En natuurlijk bedenken we nu al creatieve oplossingen. Zo gaat de industrie allerlei slimme samenwerkingen aan om zelf ook privé laadstations te bouwen en is de NAL druk met het voorstellen van extra mitigerende maatregelen. Maar niet elk klein (MKB)bedrijf kan zich dit permitteren.

Zonder de juiste fikse financiering en de broodnodige versnelling van de verzwaring en het op orde brengen van de volumes voor publieke snellaadstations voor trucks komen we er niet.

En daarom sla ik vandaag een laadpaalalarm.
En heb ik dit geluid vandaag ook in Den Haag laten horen.

We moeten hierin samen optrekken.
We kunnen samen van minder méér maken. Dat doen we nu al.
Ik kijk er naar uit om in 2023 samen verder te werken om duurzame mobiliteit nu en in de toekomst voor iedereen haalbaar én betaalbaar te maken.

