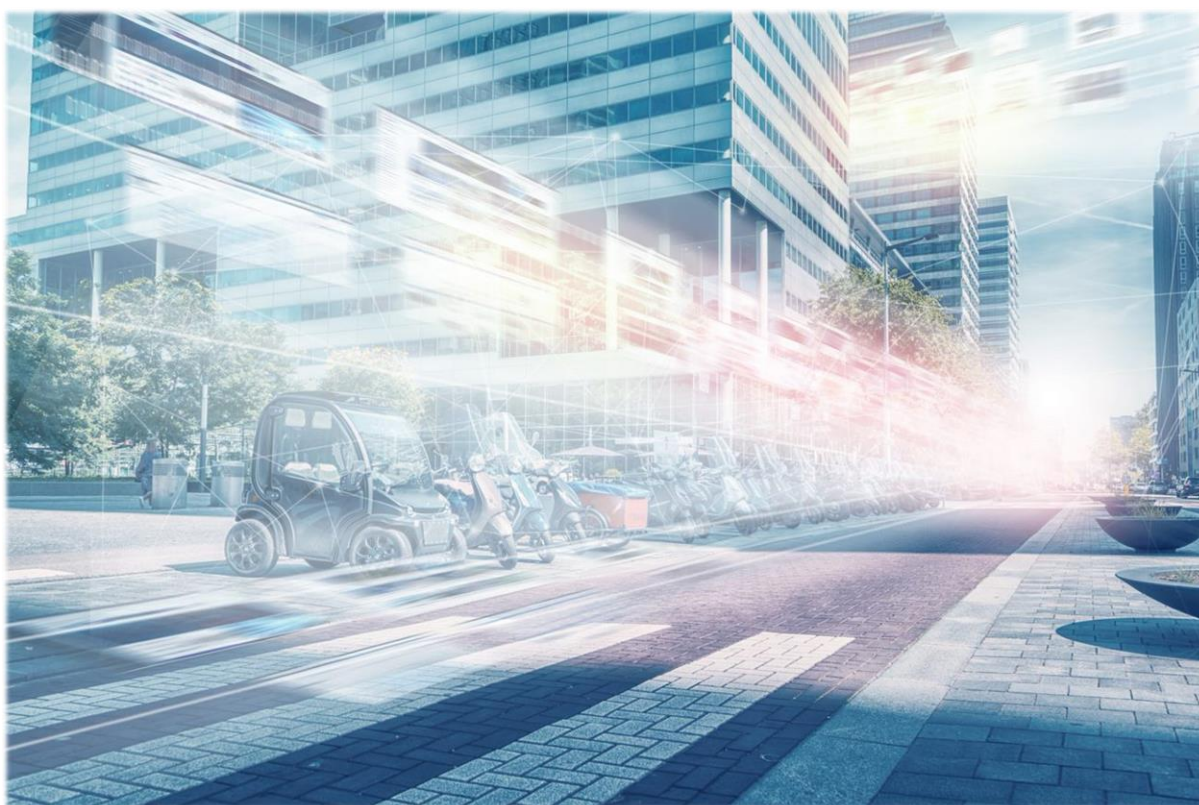


RAI VERENIGING OP WEG NAAR GEZONDE MOBILITEIT



Een overzicht van alle standpunten van de secties van RAI Vereniging



Datum: 12-12-2022



VERENIGING

Inhoud

Gezonde mobiliteit voor een gezonde samenleving	4
Standpuntennotitie sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens (Pijlers onder duurzame mobiliteit)	9
Inleiding	9
Standpuntenoverzicht.....	9
1. Duurzaamheid	11
2. Fiscaliteit	15
3. ITS & Connectiviteit	20
Standpuntennotitie sectie Aftermarket	23
Korte samenvatting	23
Uitgebreide standpuntennotitie (Gezonde mobiliteit vraagt om een integrale aanpak)	24
Standpuntennotitie sectie Fietsen (Bouwstenen voor Gezonde Mobiliteit)	30
Inleiding	30
Standpuntenoverzicht.....	31
1. Gezondheid	32
2. Bereikbaarheid	33
3. Veiligheid.....	35
4. Duurzaamheid.....	37
5. Gezond ondernemersklimaat.....	39
Standpuntennotitie sectie Equipment	41
Inleiding	41
Standpuntenoverzicht.....	42
Standpunten met betrekking tot Europese wetgeving	42
Standpunten met betrekking tot de APK	45
Standpunt met betrekking tot veiligheid.....	47
Standpunt met betrekking tot personeelsinstroming	47
Standpuntennotitie sectie Motoren (Motoren en gezonde mobiliteit: schoon, zuinig en veilig)	49
Inleiding	49
Standpuntenoverzicht.....	50
Standpunten met betrekking tot duurzame mobiliteit.....	50
Standpunten met betrekking tot veiligheid	52
Standpuntennotitie sectie Scooters (Onmisbaar onderdeel van mobiliteitsmix).....	56
Inleiding	56
Standpuntenoverzicht.....	56



VERENIGING

Standpunten met betrekking tot duurzame mobiliteit.....	57
Wetgeving met betrekking tot opslag van lithium ion accu's	58
Recycling	59
Standpunten met betrekking tot veilige mobiliteit.....	60
Standpuntennotitie sectie RAI CarrosserieNL (Met passie de continuïteit van de branche stimuleren)	65
Inleiding	65
Duurzaamheid.....	65
Opleiding en instroom	69
Auto Aanpassers Nederland (AAN)	70
CAO voor het carrosseriebedrijf.....	71
Keurmerken	72
APK keuren in het buitenland	72
Digitale tachograaf	72
Standpuntennotitie sectie Zware Bedrijfswagens (Op weg naar duurzaam, emissieloos wegtransport)	74
Inleiding	74
Standpuntenoverzicht - samengevat.....	74
Aandrijftechnologie	76
Laad- en tankinfrastructuur.....	78
Subsidieregelingen	79
Vrachtwagenheffing	80
Zero Emission Stadslogistiek	83
Milieuzonering.....	84



VERENIGING

Gezonde mobiliteit voor een gezonde samenleving

Mobiliteit behoort tot de vitale infrastructuur van economie en samenleving. Mobiliteit verbindt en houdt Nederland in beweging. Bovendien financiert mobiliteit een belangrijk deel van de totale overheidsuitgaven. Tegelijkertijd hebben de mobiliteitskeuzes die Nederlanders dagelijks met elkaar maken, invloed op zowel de samenleving als de leefomgeving. Want mobiliteit heeft niet alleen invloed op het in beweging en in conditie houden van vele mensen, maar daarnaast ook een belangrijk aandeel in de klimaat- en energietransitie en aanpak van de milieuproblematiek. De leden van RAI Vereniging werken met hun innovaties dagelijks aan de ontwikkeling van gezonde mobiliteit. Als belangenbehartiger van de mobiliteitsindustrie in Nederland, is RAI Vereniging de verbindende schakel in het complexe speelveld van politiek, overheid, consument en bedrijfsleven. Wij streven ernaar om de innovaties uit de mobiliteitsindustrie toegankelijk te maken voor een zo grote groep gebruikers en de ontwikkeling van nieuwe innovaties te stimuleren. Daarmee dragen wij bij aan het vinden van haalbare, betaalbare mobiliteitsoplossingen oplossingen die goed zijn voor mens en omgeving; gezonde mobiliteit.

Gezonde mobiliteit staat voor een visie waarin een mobiliteitssysteem centraal staat, gericht op het terugdringen van de **uitstoot** en het verhogen van **de verkeersveiligheid**. RAI Vereniging wil mobiliteit **betaalbaar** en daarmee **inclusief** houden en mobiliteit inzetten voor de ontwikkeling van een **fitte, vitale en daarmee gezonde samenleving**. Een aanpak waarbij de innovatieve technieken van de mobiliteitsindustrie leidend zijn bij het vinden van oplossingen voor de maatschappelijke uitdagingen van vandaag en morgen.

Randvoorwaarden gezonde mobiliteit

Een gezond mobiliteitssysteem waaraan iedereen kan meedoen en ook een steentje bijdraagt, vraagt om een koerswijziging. Een voortzetting van het huidige beleid dat niet is gericht op een bredere inzet van het volledig potentieel aan vervoersmiddelen en technische oplossingen, betekent dat het bijdragen aan gezonde mobiliteit voor slechts een beperkte groep mensen haalbaar is en de maatschappelijke doelen niet worden gehaald. Gezonde mobiliteit vraagt om een integrale benadering waarbij een gelijk speelveld wordt gecreëerd tussen vervoersmiddelen. Hierbij zet RAI Vereniging zich samen met de leden op lokaal, nationaal en internationaal niveau in op het breed toegankelijk maken van **technologische innovaties en stimuleren van R&D**. Dit is alleen succesvol als dat gepaard gaat met **passende veilige infrastructuur, zowel fysiek als digitaal**. Tot slot vraagt gezonde mobiliteit om de juiste **beleidskaders** en inzet van de **fiscale instrumenten om gedrag te sturen**. Dit alles met oog voor het groeiend belang van **circulair produceren** en **hergebruiken** van waardevolle grondstoffen, waardoor de maatschappij verantwoord omgaat met de schaarse grondstoffen die onze planeet rijk is.

Minder uitstoot door gezonde mobiliteit

Voor gezonde mobiliteit zet RAI Vereniging zich in voor de overgang naar zero emissie mobiliteit op alle technologische oplossingen, voor iedere portemonnee; een zogenaamd techniek neutraal beleid. Zowel voor het personen- als het goederenvervoer. Belangrijk is dat het deels relatief oude Nederlandse voertuigpark door inzet op batterij- en waterstoftechnologie geleidelijk transformeert naar fluisterstil, uitstootloos wagenpark van personenauto's, bestelwagens, bussen en trucks. In de overgangperiode wordt naast nieuw, ook voor het totale rijdende voertuigpark ingezet op alle soorten uitstootbesparende technieken, zoals hernieuwbare brandstoffen en hybride technologie. Met deze techniek neutrale aanpak geeft de industrie invulling aan de aangescherpte nationale en Europese uitstooteisen en groeiend aantal lokale beleidsmaatregelen, zoals zero emissie stadslogistiek zones en milieuzones, om hiermee de mobiliteit verder te vergroenen.

Stedelijke Mobiliteit

Gezonde mobiliteit vraagt om maximale bewegingsvrijheid en inzet van het totale palet aan vervoersmiddelen. De gebruiker moet zonder belemmeringen vrij tussen alle vervoersmiddelen kunnen kiezen. Dat vereist ook een bredere visie op de tweewieler. De (elektrische) fiets, (e-)scooter, (e-)motor, Light Electric Vehicles (LEV's) en diverse cargobikes en cargo scooters, veroveren het straatbeeld in en om de stad en bieden oplossingen voor zowel personen- als goederenvervoer over de korte en middellange afstand. Op die manier wordt tevens ingespeeld op het toenemend ruimtegebrek in de steden en het belang om de uitstoot en geluidsoverlast in de stad te verminderen.

Daarnaast werkt RAI Vereniging aan een 'bewustwordingsproces' bij consumenten en zet in op maatregelen die het gebruik van de (elektrische) fiets stimuleren, zodat de ontwikkeling van een fitte en vitale samenleving wordt bevorderd. Gezonde mobiliteit in de meest letterlijke zin van het woord dus. Een breed palet van technologieën en duurzame vervoersmiddelen is beschikbaar waarmee een ronduit ideale uitgangspositie wordt gecreëerd om aan gezonde mobiliteit te bouwen. Om ervoor te zorgen dat dit volledig potentieel ook optimaal wordt benut, heeft RAI Vereniging de mobiliteitsladder ontwikkeld. Die biedt beleidsmakers handvatten voor een effectief mobiliteitsbeleid. Ook werken wij aan het meer toegankelijk maken van bepaalde mobiliteitsmiddelen, zoals door het verlagen van de rijbewijzeisen voor de motor voor ervaren automobilisten. Dit bevordert de flexibiliteit van reizigers en maakt mobiliteit laagdrempeliger.

Naar 0 verkeersdoden

De weg naar gezondere mobiliteit betekent eveneens veilige mobiliteit. De ontwikkeling van veiligheidstechnieken zijn voortdurend in beweging. De driepuntsgordel en de airbag hebben voor een revolutie gezorgd maar de afgelopen jaren is de daling van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers vrijwel tot stilstand gekomen, terwijl het aantal verkeersgewonden is gestegen. RAI Vereniging wil het aantal slachtoffers verder terugdringen en zet hiervoor in op de ontwikkeling en het gebruik van veiligheidstechnologieën. Technieken die zich in de praktijk al steeds meer bewijzen en waarmee in potentie grote stappen kunnen worden gemaakt. Steeds meer (nieuwe) voertuigen worden inmiddels (verplicht) uitgerust met rijtaakhulpsystemen (ADAS). Systemen die de bestuurder waarschuwen bij gevaarlijke situaties of autonoom kunnen ingrijpen. De technieken zijn volop in ontwikkeling en worden steeds beter en verfijnder. Ze zijn echter nu al niet meer weg te denken uit het moderne wegvervoer en doen zelfs hun intrede bij tweewielers. RAI Vereniging weet via diverse adviesorganen zoals het motorplatform namens de industrie actief bij te dragen aan het verkeersveiligheidsplan. Ook zijn wij mede-initiatiefnemer van de ADAS Alliantie om het bewustzijn en veilig gebruik van ADAS-systemen te stimuleren.

Maar veilige mobiliteit gaat verder dan verkeersveiligheid. Ook de veiligheid van het voertuigzelf en de mensen die ze bedienen staat voorop. Om die reden heeft RAI Vereniging verschillende keurmerken in het leven geroepen die ervoor zorgen dat voertuigen regelmatig op onderdelen technisch worden gekeurd en zowel veilig in gebruik als op de weg blijven.

Altijd in technisch perfecte staat

Gezonde mobiliteit vereist dat producten gedurende hun hele levensfase optimaal presteren en aan het einde vakkundig worden ontmanteld en gerecycled. Gedegen onderhoud staat daarbij voorop. Met de introductie van onder meer de deeltjesteller en speciale ADAS kalibratie-apparatuur voor veiligheidssystemen, zorgt de testequipment industrie en de onderhoudsmarkt ervoor dat de milieuen veiligheidsprestaties van vervoersmiddelen niet alleen optimaal zijn als ze net uit de showroom rijden, maar dat gedurende hun hele levenscyclus blijven. Ook vraagt het groeiend gebruik van

lithium-ion batterijen in wegvoertuigen om aandacht voor onderhoud en veilig opslag en transport. RAI Vereniging zet daarom in op het ontwikkelen van passende regelgeving en verhogen van awareness onder zowel consumenten als ondernemers over het veilig gebruik, opslag en onderhoud.

Uiteraard komt er een eind aan de economisch levensduur van een voertuig. Het hergebruik van zoveel mogelijk onderdelen en grondstoffen, inclusief accu's, is cruciaal. RAI Vereniging is daarom medeoprichter van Autorecycling Nederland (ARN) en Scooter Recycling Nederland (SRN). Hiermee worden scooters en auto's die niet meer inzetbaar zijn, vakkundig gemonteerd en voor bijna 100 procent gerecycled. Gezonde mobiliteit van 'cradle to grave'.

Gezonde mobiliteit is inclusief

Mobiliteit is een recht. Het recht voor iedereen om zich vrij te kunnen verplaatsen. Maar in de praktijk zijn er echter nog steeds grote groepen mensen die onvoldoende toegang tot mobiliteit hebben. Gezonde mobiliteit is betaalbaar en inclusief. Dankzij onze brede visie op mobiliteit zetten wij in op het betaalbaar en toegankelijk houden van mobiliteit. RAI Vereniging is medeoprichter van de New Mobility Foundation dat projecten financieel ondersteunt gericht op de aanpak van mobiliteitsarmoede onder bepaalde doelgroepen.

Ook de opkomst van deelconcepten versterkt de inclusiviteit. Reizigers hoeven immers niet meer te betalen voor de aanschaf (het bezit), maar alleen voor het werkelijk gebruik. Dat verlaagt de kosten en maakt mobiliteit toegankelijker. Niet voor niets is RAI Vereniging een van de drijvende krachten achter invoering van een systeem van betalen naar gebruik. Hierbij betalen gebruikers niet langer meer voor het bezit, maar per gereden kilometer.

De juiste fysieke en digitale infrastructuur

Mobiliteitstechnologie is in de visie van RAI Vereniging niet zozeer de aanjager maatschappelijke uitdagingen, maar de oplossing. Deze brede inzetbaarheid hangt echter voor een belangrijk deel af van de juiste fysieke infrastructuur. Zo vraagt de transitie naar zero emissie om een robuust netwerk van laad- en tankinfrastructuur, zowel onder als boven de grond. Ook de opwekking zal op termijn volledig duurzaam moeten plaatsvinden, van 'well to wheel'.

Veilige infra

Gezonde mobiliteit vereist ook veilige infrastructuur en voldoende capaciteit om iedereen de ruimte te geven. Onder meer om die reden stond RAI Vereniging mede aan de wieg van de Mobiliteitsalliantie, die zich inzet voor de ontwikkeling van een flexibel, veilig, groen en slim mobiliteitssysteem. Vooral de stedelijke infrastructuur is niet bestand tegen de snelle stijging van het aantal voertuigen op het fietspad en op de weg. Hierdoor neemt het risico op onveiligheid toe en verslechtert de doorstroming. Verbreding van bestaande infrastructuur, aanleg van nieuwe fietspaden en wegen en het wegnemen van gevaarlijke obstakels zijn een essentiële randvoorwaarde om de groei van mobiliteit op te vangen. Zowel voor personen- als goederen. Ook de aanleg van mobiliteitshubs waarmee fysieke overstappunten worden gecreëerd voor vervoersmiddelen, zorgen ervoor dat reizigers en ondernemers mobiliteit flexibeler en doelmatiger kunnen inrichten.

Data delen

Tot slot zet RAI Vereniging zich in voor het versterken van de digitale infrastructuur om daarmee het gebruik en effectief toepassen van data te stimuleren. Voertuigen zijn steeds vaker 'connected'. De data die voertuigen tijdens een rit genereren zijn voor een veelheid van toepassingen te gebruiken. Hierdoor neemt ook de interesse van derden toe om toegang tot, en gebruik van, deze data te krijgen voor het aanbieden van diensten. Het veilig en verantwoord delen en beheren van data met dergelijke partijen kan de rijbeleving verbeteren, comfort verhogen, producten en diensten verbeteren, maar eveneens een bijdrage leveren aan gezonde mobiliteit, zoals het verhogen van de verkeersveiligheid en de verdere verlaging van brandstofverbruik

Versterken innovatiekracht

Werken aan gezonde mobiliteit is geen eindpunt, maar een proces dat constant in beweging is. Die vooruitgang houdt RAI Vereniging in stand door in te zetten op innovatie en R&D. Dat gebeurt bijvoorbeeld in een zogenaamde 'triple helix structuur' waarbinnen overheid, bedrijfsleven en onderwijs samenwerken in concrete projecten en programma's die bijdragen aan het innovatie- en concurrentie vermogen en het internationaal vestigingsklimaat. Niet voor niets behoort de Nederlandse Automotive industrie en de carrosserie- en trailerbouw al jaren tot de top van de wereld. Dankzij deze vooruitgang worden moderne technologieën nog beter, betaalbaarder en toegankelijker. Goed voor het milieu, goed voor de veiligheid, goed voor de betaalbaarheid en inclusiviteit; kortom goed voor gezonde mobiliteit.

Fiscaliteit en regelgeving

Gezonde mobiliteit vraagt om gedragsbeïnvloeding. Via fiscale instrumenten is het mogelijk gedrag positief te sturen en de keuzes van gebruikers positief beïnvloeden. RAI Vereniging pleit daarom voor een passend stabiel fiscaal beleid dat de juiste prikkels bevat om gezonde mobiliteit te stimuleren. Zo is het huidige fiscale autobelastingstelsel nagenoeg failliet en sluit niet aan bij de ontwikkeling van het milieu, klimaat- en veiligheidsambities van dit kabinet. Dit systeem vraagt om een grondige herziening. Dat betekent dat RAI Vereniging via het ombouwen van de autobelastingen, toewerkt naar een systeem van betalen naar gebruik voor zowel personenauto's, bestelwagens- als het vrachtverkeer, waarbij de gebruiker niet langer betaalt voor het bezit, maar voor het gebruik. Hierbij moet het mogelijk worden om in de prijs ook te differentiëren naar milieukeurmerken. Nieuwe schone zuinige voertuigen worden daardoor aantrekkelijker dan voertuigen die meer uitstoten. In combinatie met een breed palet van innovatie- en aankoopstimuleringsprogramma's van zero emissie voertuigen en duurzame technologieën, wordt de aanschaf van veilige, schone en zuinige voertuigen bevorderd en wordt gezonde mobiliteit voor iedereen toegankelijk.

Duurzame technologieën

Het fiscale instrument is niet alleen geschikt om het wagenpark te verduurzamen. Fiscale stimuleringsmaatregelen moeten ervoor zorgen dat duurzame technologieën nog aantrekkelijker worden voor een brede groep mensen en nieuwe technologieën de kans krijgen om te groeien. Met aankoop- en innovatiesubsidies en gunstige leaseregelingen voor bijvoorbeeld zero emissie personenauto's, bedrijfswagens, vrachtwagens en elektrische tweewielers in de breedste zin wordt de aanschaf van zero emissievoertuigen aantrekkelijker.



VERENIGING

Toetsingskader

Gezonde mobiliteit draait om een juiste balans tussen economische haalbaarheid, technische haalbaarheid en betaalbaarheid van mobiliteitsbeleid. De uitkomst van deze balans is gezonde mobiliteit. RAI Vereniging pleit daarom voor een beleidstoets waarbij beleidsmakers streven naar de juiste balans en gezonde mobiliteit de uitkomst is. Die balans is cruciaal voor een realistische, betaalbare en effectievere aanpak en zorgt voor een breder draagvlak. Want gezonde mobiliteit is de verantwoordelijkheid van iedereen. De mobiliteitsindustrie is gereed voor de toekomst en klaar voor gezonde mobiliteit!



VERENIGING

Standpuntennotitie sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens (Pijlers onder duurzame mobiliteit)

November 2022

Inleiding

Nederland is volop in een transitie naar duurzame mobiliteit. Duurzame mobiliteit houdt in dat er een evenwicht wordt bereikt tussen bereikbaarheid, economie, leefmilieu en klimaat. De Nederlandse overheid en het bedrijfsleven zijn verenigd in het streven om deze duurzame mobiliteit in afzienbare tijd te bereiken. De importeurs van personenauto's en lichte bedrijfswagens in Nederland, verenigd in de sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens van RAI Vereniging, ondersteunen dit streven volledig. Niet voor niets hebben zij zich gecommitteerd aan de klimaatdoelstellingen van de Nederlandse Klimaatwet waarbij in 2030 de CO₂-uitstoot met 49% moet zijn verlaagd en in 2050 met 95% ten opzichte van de uitstoot in het jaar 1990.

De personenauto- en lichte bedrijfswagensector neemt zijn verantwoordelijkheid in het realiseren van duurzame mobiliteit in Nederland. Hiervoor moeten echter wel de juiste omstandigheden geschapen worden. De sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens spant zich in om samen met de Nederlandse overheid en andere stakeholders een mobiliteitsbeleid te formuleren dat de industrie in staat stelt om de ambitieuze doelstellingen te bereiken.

Hiervoor zal echter op een aantal terreinen het overheidsbeleid in de komende jaren aangepast moeten worden. Het huidige stelsel aan autobelastingen is bijvoorbeeld verouderd. Om de gewenste milieudoelstellingen te kunnen behalen zullen er in de komende jaren veranderingen moeten worden aangebracht in de manier waarop er belasting wordt geheven op auto's in Nederland. De sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens wil fungeren als gesprekspartner richting de Nederlandse overheid om op basis van de meest actuele inzichten over de ontwikkelingen in de auto-industrie het juiste klimaat te scheppen om de ambities op een realistische manier te realiseren.

Om deze rol te kunnen vervullen concentreert de sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens zich op drie thema's, namelijk:

1. Duurzaamheid
2. Fiscaliteit
3. ITS & connectiviteit

Deze drie thema's zijn volgens de importeurs van personenauto's en lichte bedrijfswagens de pijlers onder het beleid dat erop gericht is duurzame mobiliteit te realiseren. De nu volgende notitie geeft de standpunten van de sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens weer op een groot aantal dossiers die binnen deze drie thema's vallen.

Standpuntenoverzicht

1. Duurzaamheid

- Invoering van een gebalanceerd, technologie-neutraal klimaatbeleid is essentieel om de milieudoelstellingen te bereiken
- Het Europese klimaatbeleid is leidend, verscherpt Nederlands beleid is ongewenst
- De tank- en laadinfrastructuur in Nederland moet worden versterkt



VERENIGING

- Er moet een overzichtelijk subsidiesysteem voor zero-emissie¹ en zeer zuinige voertuigen gecreëerd worden
- De verjonging van het Nederlandse wagenpark moet worden gestimuleerd
- De inzet van waterstof als alternatieve zero-emissie technologie verdient een actiever overheidsbeleid
- Emissiearme, hernieuwbare brandstoffen moeten worden gestimuleerd
- Zowel volledig elektrische, als ook waterstof- en PHEV-bestelwagens moeten worden ingezet bij zero-emissie stadslogistiek
- Heldere, landelijke criteria vormen een essentiële succesfactor voor milieuzones
- Onderzoek of de veiligheidsvoorschriften voor het parkeren van auto's met alternatieve brandstoffen aangepast moeten worden, is noodzakelijk
- Nederland is Europees koploper in duurzame autorecycling. Een sloopregeling kan er aan bijdragen dat het systeem zichzelf kan financieren.

2. Fiscaliteit

- Er moet voor langere termijn duidelijkheid over autobelastingen gegeven worden
- Betalen naar Gebruik moet zo snel mogelijk ingevoerd worden
- Neem een milieucomponent op in de tarieven van Betalen naar Gebruik
- In aanloop naar Betalen naar Gebruik moet de BPM verlaagd worden
- Herzie het principe van de autonome vergroening
- (plug-in) hybride auto's moeten sterker fiscaal gestimuleerd worden in de BPM en de motorrijtuigenbelasting dan nu het geval is.
- Groeiende parallelle import levert geen constructieve bijdrage aan realisering klimaatdoelstellingen
- Afschaffing vrijstelling BPM afdracht voor lichte bedrijfswagens is schadelijk voor duurzaamheidsontwikkeling en concurrentiekracht van Nederlandse bedrijfsleven
- Er moet een overzichtelijk subsidiesysteem voor zero-emissie en zeer zuinige voertuigen gecreëerd worden
- Invoering van een variabele bijtelling op basis van de CO₂-uitstoot is efficiënter dan het huidige bijtellingssysteem
- Een variabele motorrijtuigenbelasting kan een positieve bijdrage leveren aan de duurzaamheidsdoelstellingen

3. ITS & Connectiviteit

- Verbetering van de verkeersveiligheid vergt een geïntegreerd beleid
- Verbetering van de verkeersveiligheid met behulp van ADAS moet fiscaal gestimuleerd worden
- Uitwisseling van voertuigdata moet op een verantwoorde wijze in Europees verband geregeld worden
- Slimme mobiliteit en nieuwe mobiliteitsconcepten als Mobility as a Service vormen belangrijk elementen in de duurzame mobiliteit

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



VERENIGING

1. Duurzaamheid

Het is de uitgesproken ambitie van RAI Vereniging om op het gebied van duurzaamheid de klimaatdoelstellingen van Parijs op een realistische manier helpen te bereiken.

Het grootste effect om de klimaatdoelstellingen te realiseren wordt volgens RAI Vereniging bereikt met een slim en Europees afgestemd transitie pad van fossiele brandstoffen naar zero-emissie brandstoffen. Belangrijk hierbij is om het beleid niet volledig te focussen op elektrische voertuigen maar om ook ruimte te bieden aan zuinigere voertuigen, (plug-in) hybride voertuigen die al dan niet gebruik maken van hernieuwbare brandstoffen en voertuigen die door waterstof worden aangedreven.

De laad- en tankinfrastructuur is een tweede kritische succesfactor. Een succesvolle uitrol van nieuwe technologieën slaagt alleen als er een adequate laad- en tankinfrastructuur wordt gerealiseerd. Hiervoor zijn aanpassingen aan het energienetwerk noodzakelijke en is er op grote schaal intelligente oplaadinfrastructuur met decentrale energieopwekking en -opslag nodig. Verder is het volgens RAI Vereniging essentieel dat Nederland zich committeert aan Europees milieubeleid en niet op eigen initiatief nog weer stringenter eisen formuleert. Dit wisselende beleid leidt tot ongewenste neveneffecten die het bereiken van de milieudoelstellingen ondermijnen, zoals bijvoorbeeld een sterke toename van de parallelle import. Tegelijkertijd werkt het onvoorspelbare overheidsbeleid marktverstorend en werkt het verwarrend voor de consument. Tot slot mag de eindambitie naar de mening van RAI Vereniging verder reiken dan de focus op de CO₂ uitstoot: belangrijker is het de hele levenscyclus van een voertuig in het duurzaamheidsbeleid te betrekken.

Standpunten met betrekking tot duurzaamheid

De standpunten van de sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens op het gebied van duurzaamheid zijn als volgt:

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

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

- **Het Europese klimaatbeleid is leidend, verscherpt Nederlands beleid is ongewenst**

Europese autofabrikanten zetten zich volledig in op de reductie van CO₂ uitstoot en het bereiken CO₂ neutraliteit in 2050. RAI Vereniging is voorstander van een streng, doch realistisch Europees klimaatbeleid waarbij naast de klimaatdoelstellingen ook gekeken wordt naar de consequenties voor het leefklimaat, de werkgelegenheid, de betaalbaarheid en de economie. RAI Vereniging is geen voorstander van verscherpt nationaal beleid omdat dit in de meeste gevallen marktverstorend werkt.

- **De tank- en laadinfrastructuur in Nederland moet worden versterkt**

De koepelorganisatie van autofabrikanten in Europa, ACEA en RAI Vereniging beschouwen de aanstaande herziening van de AFID-wetgeving (Alternative Fuels Infrastructure Directive, EU richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen) van cruciaal belang om de



VERENIGING

Europese doelstellingen op het gebied van CO₂-reductie in de transportsector te bereiken. Met de toenemende energiebehoefte als gevolg van de ambitie om in 2030 alleen nog volledig elektrische nieuwe personenauto's te verkopen, het streven om alle huishoudens in Nederland niet langer van het aardgasnetwerk gebruik te laten maken en het streven om zoveel mogelijk zelfvoorzienend te worden met decentrale opwekking en opslag van duurzame energie worden er grote inspanningen van de diverse betrokken partijen geleverd. Er zal een stabiel en smart elektriciteitsnetwerk gerealiseerd moeten worden dat aan de sterk groeiende vraag kan voldoen.

RAI Vereniging staat op het standpunt dat de tank- en laadinfrastructuur nooit een beperkende factor mag zijn voor de groei van duurzame mobiliteit in Nederland. De publieke, semipublieke en private laadinfrastructuur moet daarom op orde gebracht worden voor de snelle groei van het elektrische wagenpark in de komende jaren. Om de transitie naar zero-emissie vervoer niet te hinderen moet de aanleg van de laadinfrastructuur voorlopen op vraag naar elektrische energie.

Om bovenstaande te bereiken zijn drie trajecten noodzakelijk:

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

Aandachtspunten hierbij zijn onder andere de compatibiliteit van het voertuig met de laadinfrastructuur door aan te sturen in de Europese wetgeving opgenomen standaards, ook met betrekking tot smart charging, cybersecurity, voldoende laadvermogen, reserveringssystemen voor de logistiek, het overnemen van de in de Europese Unie opgenomen HPCCV-standaards voor zware bedrijfswagens die op het lange afstandsvervoer worden ingezet en laden tegen een zo laag mogelijk tarief.

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

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

De klimaatambities die Nederland heeft kunnen vooralsnog alleen bereikt worden met hoge subsidies. De zero-emissie techniek is namelijk voorlopig nog niet competitief met de conventionele aandrijflijnen. Financiële stimulering is eveneens in lijn met de afspraken uit het Klimaatakkoord.

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

Een stabiele begrijpelijke en eenduidige subsidieregeling, die duidelijk gecommuniceerd kan



VERENIGING

worden en die gelijke voordelen biedt aan zowel particuliere als zakelijke autokopers.

▪ **De verjonging van het Nederlandse wagenpark moet worden gestimuleerd**

In Nederland wordt de aanschaf van nieuwe auto's zwaar belast. Gevolg hiervan is dat Nederland percentueel de laagste vervangingsgraad van auto's in Europa kent en een relatief oud wagenpark heeft. RAI Vereniging pleit er voor dat de Nederlandse overheid verjonging van het wagenpark stimuleert. Dit leidt namelijk tot een schoner en veiliger wagenpark. Met name een regeling waarbij de oudste, meest vervuilende auto's versneld worden vervangen door jongere, schonere auto's kan hierbij zeer effectief zijn.

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

RAI Vereniging pleit voor een gebalanceerd technologieneutraal beleid waarin alle technologieën gelijke kansen krijgen. Binnen dit beleid heeft waterstof grote potentie. Studies benadrukken dat juist bij de uitrol van waterstof de wetmatigheid van economies of scale zwaar weegt. De prijs van brandstofcellen daalt als deze in grote hoeveelheden worden geproduceerd voor personenauto's. De prijs van waterstof als energiedrager zal dalen naarmate er meer mee wordt gereden. Stimulering van de inzet van bestelauto's, bussen en trucks die door waterstof worden aangedreven kan hierbij de doorslag geven. RAI Vereniging vindt dat het Nederlandse overheidsbeleid hierin beter en sneller kan. De aanleg van 50 waterstoftankstations die in 2025 zijn toegezegd in het Klimaatakkoord laat te lang op zich wachten.

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

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

Het grote voordeel van deze brandstoffen is dat ze, mits ze voldoen aan de vrijgegeven brandstofsificaties voor de betreffende motor, direct toepasbaar in het huidige wagenpark en dat ze relatief eenvoudig inpasbaar zijn in de bestaande tankinfrastructuur. Hierdoor kunnen zij van grote waarde zijn binnen de totale energietransitie. RAI Vereniging pleit er voor om de inzet van schonere en/of CO₂-arme, hernieuwbare brandstoffen te stimuleren door middel van een lagere accijns op deze brandstoffen.

▪ **Zowel volledig elektrische, als ook waterstof en PHEV-bestelwagens moeten worden ingezet bij zero-emissie stadslogistiek**

RAI Vereniging is verheugd over de ondertekening van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS). Met de Uitvoeringsagenda is eenduidig beleid vastgelegd over de invoering van zero-emissie zones binnen steden. Het maakt een efficiënte en duurzame aanpak mogelijk van het groeiende goederen dienstenvervoer binnen steden. Doel van de Uitvoeringsagenda is om minder CO₂-uitstoot te

realiseren door de inzet van zero-emissie voertuigen en door minder vervoersbewegingen te creëren. Zero-emissie stadslogistiek zorgt er voor dat de groeiende economische activiteit niet ten koste gaat van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in steden.



VERENIGING

Circa 20 steden hebben de Uitvoeringsagenda ondertekend en voeren daarmee in 2025 een zeroemissie zone voor stadslogistiek in. Dit veelal in het verlengde van eerder ingestelde milieuzones.

De verwachting is dat het aantal steden toeneemt naar 40 conform het Klimaatakkoord. Er zijn heldere afspraken gemaakt die voor zero emissiezones gaan gelden, zodat de overgang uniform, haalbaar en betaalbaar is, ook voor de kleine ondernemers. Gemeenten moeten bijvoorbeeld het instellen van een zone minimaal vier jaar van tevoren aankondigen. Ook zijn de overgangsregelingen voor Euro 5/V en 6/VI voertuigen geharmoniseerd.

RAI Vereniging ondersteunt de openstelling van de nationale stimuleringsmaatregel voor zeroemissie bestelwagens conform het Klimaatakkoord, gecombineerd met de TCO-tool om klanten te stimuleren en informeren bij hun overstap naar zero-emissie voertuigen.

RAI Vereniging is van mening dat onder de definitie van zero-emissie voertuigen zowel batterij elektrische als waterstof elektrisch en hybride (PHEV) voertuigen vallen en dat deze technologieën gelijke kansen moeten krijgen.

▪ **Heldere, landelijke criteria vormen een essentiële succesfactor voor milieuzones**

RAI Vereniging hecht grote waarde aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, wat met nadruk van belang is in stedelijke gebied. Steeds meer gemeenten voerden in de afgelopen jaren zogenaamde milieuzones in, met veelal een individueel toelatingsbeleid dat afhankelijk was gemeentelijk beleid. RAI Vereniging is uitgesproken tegenstander van een lappendeken van lokaal ontwikkeld beleid gebaseerd op uiteenlopende criteria. Het in 2020 ingevoerde landelijke systeem voor de inrichting van milieuzones is een belangrijke stap in de goede richting. Door de harmonisatie weten automobilisten en vervoerders waar zij aan toe zijn als zij een milieuzone naderen.

▪ **Onderzoek of de veiligheidsvoorschriften voor het parkeren van auto's met alternatieve brandstoffen aangepast moeten worden, is noodzakelijk**

Alternatieve aandrijflijnen vergen vaak een andere aanpak om de veiligheid te kunnen garanderen, zo ook in parkeergarages. Met de toename van het aantal auto's met een alternatieve aandrijving wordt het steeds belangrijker hiervoor goede regelgeving op te zetten ter voorkoming dat deze voertuigen onterecht uit parkeergarages worden geweerd.

RAI Vereniging zal zich binnen NEN-werkgroep 'brandveiligheid alternatief aangedreven voertuigen in parkeergarages' inspannen om de kennis vanuit de autofabrikanten te delen met de kennis van bouwkundigen met het doel deze partijen bij elkaar te brengen om gemeenschappelijk te werken aan zo nodig verbeterde veiligheidsvoorschriften voor alternatieve aandrijflijnen in parkeergarages, met het doel dat deze voertuigen verantwoord gebruik kunnen maken van de parkeergarages.

▪ **Nederland is Europees koploper in duurzame autorecycling. Een sloopregeling kan er aan bijdragen dat het systeem zichzelf kan financieren.**

Alle Europese lidstaten hebben de verplichting tenminste 95% van het gewicht van afgedankte auto's op een nuttige wijze te hergebruiken. In Nederland wordt die doelstelling ruimschoots gehaald: 98% van het gewicht van slooppauto's wordt gerecycled. Om dit te realiseren heeft de autosector in 1995 het initiatief genomen Auto Recycling Nederland (ARN) op te richten. ARN is dus niet ingesteld door de overheid, maar door de sector zelf. Met als doel: Nederland helpen te voldoen



aan de Europese normen en autodemontage en autorecycling zo schoon, duurzaam en volledig mogelijk maken.

De kosten van de duurzame autorecycling worden door de autosector zelf gefinancierd door middel van de recyclingbijdrage. De recyclingbijdrage is een eenmalige bijdrage bovenop de aanschafprijs van een nieuwe personenauto of lichte bedrijfswagen die door de importeur wordt geïnd bij de eerste kentekenregistratie. De opbrengsten komen volledig ten goede aan milieubewuste autorecycling. RAI Vereniging is voorstander van de invoering van een slooppremie voor oude, vervuilende auto's. Een dergelijke slooppremie zorgt voor een verjonging van het wagenpark waardoor milieudoelstellingen kunnen worden gehaald en voor een groter aanbod aan sloopauto's waardoor er efficiënter gebruik kan worden gemaakt van de recyclingcapaciteiten van de demontagebedrijven, shredderbedrijven en de PST-fabriek. Hierdoor moet het recyclingsysteem in Nederland zichzelf op den duur kunnen financieren.

2. Fiscaliteit

Het ministerie van Financiën heeft twee hoofddoelstellingen voor de autobelastingen, namelijk enerzijds het creëren van een stabiele inkomstenstroom voor de Nederlandse overheid op basis van verdedigbare en uitvoerbare autobelastingen en anderzijds het leveren van een wezenlijke ondersteuning aan de luchtkwaliteits- en klimaatdoelen op autobebied via proportionele en goed gerichte fiscale prikkels.

RAI Vereniging is er van overtuigd dat het huidige stelsel van autobelastingen een negatief effect heeft op de houdbaarheid van de overheidsfinanciën, de toegankelijkheid van duurzame mobiliteit voor iedere burger in Nederland én onvoldoende bijdraagt aan het behalen van de Nederlandse CO₂-reductie doelen ten aanzien van mobiliteit. Ook stimuleert het huidige autobelastingenstelsel niet de verbetering van de verkeersveiligheid. Aanpassing van het autobelastingenstelsel is daarom van essentieel belang om de doelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid te kunnen realiseren.

RAI Vereniging pleit er voor dat het huidige systeem van autobelastingen zo snel mogelijk wordt omgevormd richting een systeem van Betalen naar Gebruik. In dit stelsel wordt niet het bezit van een auto belast, maar het gebruik van de auto. Hiermee worden stabiele overheidsinkomsten en het behalen van de klimaat-, luchtkwaliteits- en stikstofdoelen gewaarborgd. Aangezien de overgangsfase naar schatting zo'n 10 jaar zal duren pleit RAI Vereniging er reeds nu wordt gestart met de voorbereidingen voor een overgang naar een dergelijk autobelastingenstelsel dat is gebaseerd op het betalen naar gebruik. Uiteindelijk zal dit uitmonden in een stabiel en eerlijk stelsel van autobelastingen dat haalbaar en betaalbaar is voor alle Nederlanders en dat betere resultaten oplevert voor het klimaat, de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid.



VERENIGING

Standpunten met betrekking tot fiscaliteit

▪ Er moet voor langere termijn duidelijkheid over autobelastingen gegeven worden

In de aanloop naar Betalen naar Gebruik dient het autofiscaal beleid, inclusief subsidies vanuit andere ministeries, voor een periode van vijf jaar vastgesteld te worden, bijvoorbeeld door middel van een Autobrief of een Mobiliteitsbrief. Dit geeft duidelijkheid aan de consument en de autobranche. Duidelijkheid over het autofiscale beleid in de jaren 2026 – 2029 is van cruciaal belang voor de autobranche in verband met het strategische lange termijn beleid van ondernemingen.

▪ Betalen naar Gebruik moet zo snel mogelijk ingevoerd worden

RAI Vereniging pleit er voor om de huidige vaste autobelastingen, dat wil zeggen de BPM en de motorrijtuigenbelasting, om te zetten in een prijs per kilometer. Hierbij telt elke gereden kilometer in Nederland mee en is het kilometertarief afhankelijk van de CO₂-uitstoot van het voertuig.

▪ Neem een milieucomponent op in de tarieven van Betalen naar Gebruik

Invoering van Betalen naar Gebruik is volgens RAI Vereniging een goede stap naar een verdere verduurzaming van de mobiliteit in Nederland. In plaats van een 'vlak tarief', d.w.z. een tarief waarin geen onderscheid wordt gemaakt tussen tijd, plaats of milieubelasting pleit RAI Vereniging er voor om onderscheid in de tarieven te maken op basis van de CO₂ uitstoot van een auto.

Onderzoeksbureau Revnext heeft berekend dat een tarief met een milieucomponent aanzienlijk meer effect heeft op het aantal gereden kilometers en CO₂ uitstoot dan een systeem met een vlak tarief. Betalen naar Gebruik op basis van een CO₂ tarief levert een extra besparing op van 15 miljard kilometers per jaar terwijl een systeem met een vlaktarief niet verder komt dan 13 miljard kilometers per jaar op. Een kilometertarief op basis van de CO₂ uitstoot levert een besparing op van 2,5 Mton CO₂ en komt daarmee exact tegemoet aan de overheidsdoelstelling van 2,5 Mton CO₂ reductie. Een systeem dat is gebaseerd op een vlaktarief slaagt er niet in aan de doelstelling te voldoen; de besparing bedraagt in deze variant slechts 1,4 Mton CO₂.

▪ In aanloop naar Betalen naar Gebruik moet de BPM verlaagd worden

De BPM maakt momenteel gemiddeld 15% tot 20% uit van de prijs van een nieuwe personenauto. Nederland is daarmee een van de weinige lidstaten van de Europese Unie die de aanschaf van een nieuwe auto dermate hoog belasten, in de meeste Europese landen betaalt men alleen btw over de verkoopprijs van een nieuwe auto. Nieuwe personenauto's zijn in Nederland hierdoor relatief duur, waardoor hier minder nieuwe auto's verkocht. Nieuwe, schone en zuinigere motoren komen daardoor minder snel op de markt, wat de verjonging en verschoening van het wagenpark remt.

Volledige afschaffing van de BPM zorgt tevens voor een grote uitvoeringswinst, zowel bij de Belastingdienst als bij de autosector. RAI Vereniging is er dan ook voorstander van om in aanloop naar het Betalen naar Gebruik de aanschafbelasting BPM geleidelijk af te bouwen tot nul. Gedurende de afbouwperiode zou de BPM bij voorkeur omgezet moeten worden in de motorrijtuigenbelasting, de zogenaamde vluchtheuvelvariant.



VERENIGING

▪ **Herzie het principe van de autonome vergroening**

RAI Vereniging pleit er voor om de jaarlijkse verhoging van de BPM-tarieven en de aanscherping van de BPM-schijfgrenzen op basis van een voorspelde autonome vergroening bij conventionele personenauto's af te schaffen. De kleinere conventionele personenauto's, die nog steeds het grootste gedeelte van nieuwverkoop in Nederland vertegenwoordigen, hebben de grens bereikt van wat er aan de motor technisch nog verbeterd kan worden op het gebied van uitstoot. Het principe van autonome vergroening leidt er dan ook toe dat kleine, zuinige auto's onbetaalbaar worden.

▪ **(plug-in) hybride auto's moeten sterker fiscaal gestimuleerd worden in de BPM en de motorrijtuigenbelasting dan nu het geval is.**

Het autofiscale beleid voor de komende jaren is te eenzijdig gericht op de stimulering van de volledig elektrische personenauto's. Het benut onvoldoende de mogelijkheden die hybride en plugin hybride auto's kunnen bieden om de CO2 uitstoot in de komende jaren terug te brengen. De sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens pleit er dan ook voor om de inzet van (plug-in) hybride auto's sterker fiscaal te stimuleren in de BPM en de motorrijtuigenbelasting dan nu het geval is.

Voor deze stelling zijn een aantal argumenten:

1. Hybride auto's en PHEV's maken een integraal onderdeel uit van de strategie van autofabrikanten om de Europese doelstellingen op het gebied van CO2 uitstoot te realiseren.
2. Een gebalanceerd, technologieneutraal brandstofbeleid slaagt er het beste in de CO2 doelstellingen te realiseren
3. Er zullen in de komende jaren onvoldoende volledig elektrische auto's op de markt komen om de Europese en Nederlandse klimaatdoelstellingen te kunnen realiseren.
4. Hybride en plug-in hybride auto's zijn zeer brandstofefficiënt.
5. Vanuit Europa worden in de komende jaren de normen voor de berekening van de brandstofefficiency van PHEV's verder aangescherpt en zelfs binnen deze nieuwe normen presteren PHEV's zeer goed wat brandstofefficiency betreft.
6. De moderne technologie maakt het mogelijk om PHEV's via geofencing 'automatisch' naar de elektrische modus te laten schakelen.
7. Hybride auto's en PHEV's kunnen voor bepaalde groepen gebruikers een uitstekende en beter betaalbare tussenoplossing vormen in de overgang naar volledig elektrische auto's.
8. Zelfs bij het in het geheel niet laden leveren PHEV's een aanzienlijke reductie van de CO2 uitstoot op (circa 20%).
9. Onderzoek naar het laadgedrag van de PHEV-leaserijder door TNO over 2012-2016 wijst uit dat er in de praktijk voor 25% geladen wordt, waardoor de besparing ten opzichte van een benzinemotor oploopt tot 45%. Daarnaast staat in het Fraunhofer-onderzoek uit september 2020 dat particuliere rijders of werknemers van een bedrijf dat het laden stimuleert gemiddeld 50% laden. Hierdoor loopt de CO2-reductie ten opzichte van een benzinemotor verder op naar 60% tot 70%
10. Tweedehands markt voor hybride auto's en PHEV's biedt verdere kansen voor CO2 reductie
11. Hybride auto's en PHEV's kunnen belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de binnensteden.
12. PHEV's geven dealers de mogelijkheid klanten een serieus alternatief voor schaarse volledig elektrische en conventionele auto's aan te bieden.
13. Inzet van (P)HEV's maakt de Europese auto-industrie minder afhankelijk van China voor grondstoffen.



VERENIGING

▪ **Groeiende parallele import levert geen constructieve bijdrage aan realisering klimaatdoelstellingen**

Parallele import en de export van personenauto's en bestelwagens is een gegeven. Vanuit de Europese wetgeving die toeziet op vrij verkeer van goederen en personen moet het mogelijk zijn om gebruikte auto's naar Nederland te importeren en ook weer te exporteren. RAI Vereniging is echter van mening dat de sterk groeiende import van gebruikte personenauto's geen constructieve bijdrage levert aan het realiseren van de klimaatdoelstellingen. Om de gestelde CO2 reductie in 2030 en 2050 te kunnen realiseren zal de verkoop van nieuwe, zuinige en schone personenauto's in Nederland moeten worden gestimuleerd, niet de verkoop van gebruikte, relatief onzuinige en vervuilende auto's.

▪ **Afschaffing vrijstelling BPM afdracht voor lichte bedrijfswagens is schadelijk voor duurzaamheidsontwikkeling en concurrentiekracht van Nederlandse bedrijfsleven**

In het Autobelastingenplan 2023 is bepaald dat de vrijstelling van BPM afdracht voor bestelwagens van ondernemers met ingang van 1 januari 2025 wordt afgeschaft.

De importeurs van lichte bedrijfswagens en de carrosseriebedrijven die zich bezighouden met het ombouwen en op maat inrichten van lichte bedrijfswagens, verenigd in RAI Vereniging, vinden dit een zorgelijke ontwikkeling die de duurzaamheid en de concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven ernstig zal schaden. Afschaffing van de vrijstelling:

- vormt een sterke lastenverzwaring voor ondernemers
- vormt een rem op de verduurzaming van het bestelwagenpark
- leidt tot groei import gebruikte bestelwagens uit buitenland
- levert onverwachte verstoring van de transitie naar zero-emissie stadslogistiek
- zorgt voor problemen aangezien er onvoldoende geschikte elektrische bestelwagens beschikbaar zijn als alternatief
- heeft een negatieve impact op de inzet van veiligheidsverhogende accessoires
- wordt problematische aangezien er geen correcte berekening van de BPM mogelijk is
- gaat een aanzienlijke lastenverzwaring voor importeurs, belastingdienst en douane opleveren
- wordt problematisch aangezien de netto catalogusprijs geen betrouwbare grondslag is voor de BPM bepaling. Massa en CO2 uitstoot zijn evenmin 'authentieke gegevens'.

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

In de afgelopen jaren is gebleken dat subsidieregelingen een belangrijke bijdrage hebben geleverd in de uitrol van elektrische auto's. Er zijn echter vele verschillende subsidieregelingen tegelijk actief met ieder hun eigen spelregels waardoor het voor consument en ondernemer niet altijd duidelijk is van welke subsidieregeling men gebruik kan maken. RAI Vereniging pleit er voor dat de huidige subsidieregelingen voor zero-emissie voertuigen zoals de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) en de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) budgetneutraal worden samengevoegd met regelingen als MIA/VAMIL en dat hiermee één subsidieregeling voor zero-emissie en zeer zuinige voertuigen wordt ingericht. Een stabiele begrijpelijke en eenduidige subsidieregeling, die duidelijk gecommuniceerd kan worden en die gelijke voordelen biedt aan zowel particuliere als zakelijke autokopers. Verder pleit RAI Vereniging er voor dat de jaarlijkse schotten van de subsidieregelingen worden afgeschaft en er één subsidiebedrag onafhankelijk van de tijd beschikbaar komt voor de stimulering van zero-emissie en zeer zuinige voertuigen. Dit zal de transitie naar duurzame mobiliteit in Nederland een belangrijke versnelling geven.



VERENIGING

▪ **Invoering van een variabele bijtelling op basis van de CO2-uitstoot is efficiënter dan het huidige bijtellingssysteem**

De bijtelling voor het privégebruik van een zakelijke auto kent op dit moment twee tarieven: het standaardtarief van 22% en een gedeeltelijk kortingstarief van 16%.

RAI Vereniging is voorstander van een meer variabel bijtellingssysteem waarbij het bijtellingspercentage in een glijdende schaal gebaseerd wordt op de CO2-uitstoot van de auto. Mits goed vormgegeven kan een dergelijk systeem er voor zorgen dat aanmerkelijk meer zakelijke rijders gebruik kunnen maken van schone, zuinige auto's dan nu het geval is zonder dat er sprake is van de grote marktverstoringen die het huidige bijtellingssysteem in de afgelopen jaren hebben gekenmerkt.

▪ **Een variabele motorrijtuigenbelasting kan een positieve bijdrage leveren aan de duurzaamheidsdoelstellingen**

Invoering van een variabele motorrijtuigenbelasting op basis van de CO2 uitstoot kan in aanloop naar Betalen naar Gebruik een positieve bijdrage leveren aan het bereiken van de duurzaamheidsdoelstellingen doordat het zuinig autorijden stimuleert.

RAI Vereniging stelt een variabele motorrijtuigenbelasting voor met vier tariefschijven op basis van de CO2-uitstoot:

- 25%-tarief voor zero-emissie auto's
- 50%-tarief voor (plug-in) hybride auto's
- 75%-tarief voor alle auto's onder de vastgestelde norm in het EU-bronbeleid
- 100% voor alle auto's boven EU-norm

Uitgangspunt hierbij is dat positief gedrag wordt beloond, maar dat het Europees beleid nog steeds de norm is.

In de motorrijtuigenbelasting geldt een halftarief voor een personenauto met een CO2-uitstoot van meer dan 0 maar niet meer dan 50 gram per kilometer. In de praktijk voldoen tot op heden uitsluitend PHEV's aan dit criterium. RAI Vereniging is er voorstander van dat het halftarief in de motorrijtuigenbelasting wordt uitgebreid tot de zuinige hybride-elektrische personenauto's.

Met betrekking tot de lichte bedrijfswagens zou de huidige correctiefactor voor de massa van PHEV-bestelwagens eveneens moeten gelden voor hybride lichte bedrijfswagens.



VERENIGING

3. ITS & Connectiviteit

Duurzame mobiliteit staat ook voor veilige mobiliteit. Doel van RAI Vereniging is nul verkeersdoden in 2050. Het is de uitgesproken ambitie van RAI Vereniging om personenauto's en bedrijfswagens veiliger te maken en daarmee de verkeersveiligheid vergroten.

Intelligente transportsystemen (ITS) kunnen de manier waarop de door ons gebruikte voertuigen met elkaar en met de weginfrastructuur communiceren aanzienlijk verbeteren of zelfs revolutionair veranderen. ITS-systemen omvatten onder meer het noodoproepsysteem eCall, systemen voor het beheer van het wegverkeer om snelheidsbeperkingen of de verkeersstroom te wijzigen, handhaving en preventie van botsingen. Aandachtspunt is dat de werking van e-Call zo lang mogelijk gegarandeerd moet blijven, ook voor oudere auto's die gebruik maken van de oudere 2G of 3G netwerken voor mobiel dataverkeer.

RAI Vereniging streeft naar een snellere en gecoördineerde invoering van de technologie in het wegvervoer, ook voor interfaces met andere vervoerswijzen. ITS heeft het potentieel om het weggebruik efficiënter te maken, de milieuprestaties van voertuigen te verbeteren en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Daarnaast wil RAI Vereniging connected rijden en nieuwe mobiliteitsconcepten als Mobility as a Service (MaaS) integreren in de business case van de bedrijven die zijn aangesloten bij de sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens.

Connected en geautomatiseerd rijden belooft binnen een paar jaar een revolutie teweeg te brengen in de individuele mobiliteit. Het zal nieuwe mobiliteitsoplossingen bieden die schoner, veiliger en consumentgericht zijn dan ooit, maar ook nieuwe zakelijke mogelijkheden creëren voor de autoindustrie. Fabrikanten zullen aanbieders van innovatieve mobiliteitsoplossingen worden in plaats van 'slechts' producenten van voertuigen. Connectiviteit en automatisering zullen ook aanzienlijke voordelen opleveren voor de samenleving als geheel. Zij kunnen de toegang tot mobiliteit verbeteren voor ouderen en mensen met een handicap of voor mensen die in afgelegen gebieden wonen.

Standpunten met betrekking tot ITS & Connectiviteit

De infrastructuur speelt een sleutelrol bij het waarborgen van de verkeersveiligheid. Voortdurende investeringen in bestaande en nieuwe technologieën zullen van essentieel belang zijn om doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid te bereiken. De autoindustrie steunt regelingen en systemen die het aantal verkeersslachtoffers helpen terugdringen en werkt samen met andere stakeholders om ervoor te zorgen dat de beste resultaten worden bereikt.

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

RAI Vereniging pleit voor een geïntegreerde aanpak van de veiligheid, waarbij verdere verbeteringen van de intelligente voertuigtechnologieën worden gecombineerd met een betere opleiding van de bestuurder, een beter ontwerp en onderhoud van de wegen en de handhaving van de bestaande verkeersregels.

▪ **Verbetering van de verkeersveiligheid met behulp van ADAS moet fiscaal gestimuleerd worden**

Moderne Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) maken gebruik van sensoren, radar en videobeelden om de omgeving van het voertuig in de gaten te houden. Dodehoekdetectie,



VERENIGING

vermoeidheidsherkenning, autonoom noodremmen (AEB) en waarschuwingen voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook zijn voorbeelden van ADAS die een belangrijke rol kunnen spelen in het terugbrengen van het aantal slachtoffers in het verkeer. ADAS systemen zijn echter duur.

RAI Vereniging pleit er dan ook voor om de inzet van moderne ADAS systemen te stimuleren door ze buiten de BPM te houden of een generieke korting op de BPM te geven.

▪ **Uitwisseling van voertuigdata moet op een verantwoorde wijze in Europees verband geregeld worden**

De voertuigen van vandaag zijn steeds meer 'verbonden' in de zin dat ze draadloos informatie kunnen uitwisselen met de autofabrikant, externe dienstverleners, gebruikers, infrastructuurexploitanten en andere voertuigen. Dit verhoogt het comfort en het gebruiksgemak voor de consumenten, verbetert producten en diensten en draagt bij tot het verbeteren van de verkeersveiligheid, het verminderen van het brandstofverbruik en het vergemakkelijken van verkeersbeheer en parkeren.

Deze ontwikkeling leidt tot een toenemende vraag van derden naar toegang tot en gebruik van gegevens aan boord van voertuigen.

Autofabrikanten zijn bereid door het voertuig gegenereerde gegevens beschikbaar te stellen voor diensten van derden op een wijze die de bescherming van de persoonsgegevens van de gebruiker van het voertuig waarborgt, de veilige en beveiligde werking van het voertuig niet in gevaar brengt en de aansprakelijkheid of de intellectuele-eigendomsrechten van de autofabrikant niet ondermijnt.

De sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens van RAI Vereniging is er voorstander van dat uitwisseling van voertuigdata in Europees verband wordt geregeld in overeenstemming met de richtlijnen die de Europese autofabrikanten binnen ACEA hebben opgesteld. Dit houdt in:

▪ **Keuzevrijheid van de klant**

Autogebruikers kunnen diensten afnemen van de autofabrikant, zijn netwerk van erkende reparateurs, onafhankelijke aftermarket exploitanten of een andere dienstverlener die een overeenkomst met de autofabrikant heeft gesloten.

▪ **Eerlijke concurrentie**

Reparatie- en onderhoudsinformatie die beschikbaar wordt gesteld aan het netwerk van erkende reparateurs van de autofabrikant zal onder niet-discriminerende voorwaarden beschikbaar worden gesteld aan onafhankelijke aftermarket bedrijven, overeenkomstig de Europese wetgeving. Andere dienstverleners zullen toegang hebben tot een bepaalde dataset om hun diensten aan te bieden overeenkomstig de overeenkomst die met de autofabrikant is gesloten

▪ **Privacy en gegevensbescherming**

In overeenstemming met de Europese en nationale wetgeving inzake gegevensbescherming en privacy worden persoonsgegevens van autogebruikers alleen met toestemming van de autogebruiker aan dienstverleners ter beschikking gesteld, tenzij er sprake is van een wettelijke verplichting of een contract. Dienstverleners zullen deze gegevens alleen gebruiken voor het doel of de doelen waarvoor de autogebruiker zijn of haar toestemming heeft gegeven.



VERENIGING

- Veiligheid, beveiliging en aansprakelijkheid

Met uitzondering van de geregementeerde toegang tot gegevens voor emissiecontrole, diagnose, reparatie en onderhoud, mag de toegang tot gegevens alleen plaatsvinden via middelen buiten de auto aangezien directe toegang van derden tot elektronische systemen van de auto de veiligheid, (cyber)beveiliging en integriteit van de auto in gevaar zou brengen. Gelet op de verplichtingen van de autofabrikant uit hoofde van de productaansprakelijkheidswetgeving moet de verantwoordelijkheid voor een veilige end-to-end-communicatie tussen de auto en de buiten de auto geplaatste voorziening uitsluitend bij hem blijven berusten.

- Interoperabiliteit

De toegangsmiddelen en de interface(s) moeten worden gestandaardiseerd om onderlinge uitwisseling en communicatie te waarborgen. De ISO-norm 20078 wordt speciaal voor dit doel ontwikkeld.

- Rendement van investeringen

Dienstverleners die voertuiggegevens voor commerciële doeleinden gebruiken, moeten autofabrikanten compenseren voor alle gemaakte kosten, bijvoorbeeld voor het genereren van de gegevens en voor het ontwikkelen, exploiteren en onderhouden van de toegangsfaciliteit en voor de marktwaarde van de gegevens.

- [Slimme mobiliteit en nieuwe mobiliteitsconcepten als Mobility as a Service vormen belangrijk elementen in de duurzame mobiliteit](#)

Slimme mobiliteit en Mobility as a Service (MaaS) bieden de mogelijkheid om alle vervoersmogelijkheden, zoals eigen vervoer, openbaar vervoer en deelmobiliteit optimaal te combineren. Digitale ondersteuning zoals apps geeft inzicht in de reisopties, beschikbare vervoermiddelen, prijzen en reistijden, de mogelijkheid vooraf te reserveren, te boeken en te betalen en ondersteuning in de reisplanning.

Hiervoor zijn nieuwe mobiliteitsdiensten nodig die een keten-reis en het transport van goederen gemakkelijker en aantrekkelijker maken. MaaS maakt dit digitaal mogelijk. Hubs zijn noodzakelijke schakels en fysieke plekken om over te stappen en verder te reizen. Dit vraagt om uitwisseling van gegevens tussen diverse organisaties, bijvoorbeeld als een reiziger overstapt van de ene vervoerder naar andere. Hiervoor zijn duidelijke regels en afspraken nodig over de verwerking, het delen en de bescherming van de gegevens.



VERENIGING

Standpuntennotitie sectie Aftermarket

Korte samenvatting

- **Aandacht voor milieu/klimaat en veiligheid.** Door het professioneel en vakkundig repareren en onderhouden van mobiliteitsproducten beperken we zo veel mogelijk het onnodig weggooien en afdanken van mobiliteitsproducten en besparen we onnodig **grondstoffen-** en **materiaalgebruik**. Door het vakmanschap van monteurs zijn we in staat om auto's op een duurzame manier veilig mobiel te houden en bevorderen we de **circulaire economie**.
- **Aandacht voor digitalisering en marktwerking.** Om iedereen in de mobiliteitsbranche mee te laten profiteren van de voordelen van digitalisering en mobiliteit **betaalbaar** te houden, vragen wij aandacht voor het belang van het delen van voertuigdata. RAI Aftermarket trekt hierin samen op met de alliantie AFCAR NL.
- **Aandacht voor fossiel/emissie arme brandstoffen.** Op het gebied van CO₂- en emissievriendelijke brandstoffen zijn er (naast duurzame waterstof en elektriciteit) zeer veel andere ontwikkelingen en initiatieven (HVO, E-fuels, synthetische brandstoffen, GTL, Alkylaatbrandstoffen, etc. De voordelen van deze brandstoffen zijn direct toepasbaar in het huidige wagenpark en infrastructuur en zijn van toegevoegde waarde binnen de totale **energietransitie**. Nieuwe alliantie met FEHAC opzetten....
- **Aandacht voor lokaal ondernemerschap:** 70% van de werkende bevolking in Nederland is werkzaam bij een MKB-onderneming/bedrijf. Zo ook in de mobiliteitsbranche. Er is dus een evident **maatschappelijk en economisch belang** om lokale ondernemers in de mobiliteitsbranche te ondersteunen. RAI Aftermarket trekt hierin samen op met haar partners middels de branchecampagne Auto's de Baas.



VERENIGING

Uitgebreide standpuntennotitie (Gezonde mobiliteit vraagt om een integrale aanpak)

Hoe iedereen een bijdrage kan leveren aan het verduurzamen van onze mobiliteit.

Is er nog niemand die, zonder dat altijd uit te dragen, gelooft dat het veranderende klimaat van de afgelopen jaren niet toe te schrijven is aan onze individuele inspanningen? Om steeds maar meer te willen. Dat we hierdoor meer afhankelijk worden van de inhoud van onze aardkloot is een *no brainer*. En dan ben je heus geen drager van grijze sokken of een milieuactivist. Nee, we realiseren ons allemaal dat we langzamerhand de grenzen van ons doen en laten bereiken. Groeien is de drijfveer van vrijwel alle ondernemingen. Consumenten de drijfveer achter vrijwel elke consument. Echter, daar putten we ook onze hulpbronnen langzaam, maar gestaag mee uit. Dat zou anders moeten kunnen, maar dat eist openstaan voor verandering. Eén simpele oplossing bestaat (nog) niet.

De spagaat waar bijna iedereen dan mee te maken heeft is, dat we om te veranderen wellicht eerst moeten inleveren. Dat is voor velen een brug te ver, want je zal morgen gewoon boodschappen moeten doen, de stijgende energierekening of de huur moeten betalen of een stuk van je hypotheek af moeten lossen. En terwijl je daarmee bezig bent worden klimaat en milieu op achterstand gezet. Je kunt veranderingen snel doorvoeren en je bestaande verdienmodel vandaag op zijn kop zetten.

Natuurlijk kan je ook de weg der geleidelijkheid volgen, maar dan laat uiteraard het resultaat wat langer op zich wachten. De overheid heeft veel klimaatdoelen omarmt en wil bijvoorbeeld elektrificatie versneld en geforceerd doorvoeren. Aangespoord door de Europese Commissie in Brussel, heeft de politiek een zero emissie streep getrokken. Vanaf 2030 wil Den Haag bij de nieuwverkoop van auto's alleen nog volledig elektrische modellen toestaan. Of dat realistisch blijkt is afwachten, maar het zal gezien de huidige marktontwikkelingen zomaar 2040 kunnen worden.

RAI Aftermarket hoopt dat de politiek verder wil kijken dan 100 procent elektrificatie alleen. Een CO₂-arme of zelfs een zero emissie voertuig kan behalve middels een batterij ook met bijvoorbeeld schone of fossiel vrije brandstoffen worden bereikt. RAI Aftermarket kijkt zelf ook met een bredere blik naar mobiliteit. Naar een gezonde duurzame mobiliteit. In hun bijdrage laten voorzitter Johan van der Hoeven (tevens coo LKQ Fource) en secretaris Jeroen van de Braak in een aantal 'hapklare brokken' hun licht schijnen over het toekomstige speelveld van de aftermarket. Uitgangspunt; een gezonde mobiliteit voor iedereen.

Johan van der Hoeven, voorzitter RAI Aftermarket en coo LKQ Fource
vanderhoeven@fource.nl
Jeroen van de Braak, sectiemanager RAI Aftermarket
j.vd.braak@raivereniging.nl

GEZONDE MOBILITEIT, EEN INTEGRALE AANPAK

Mobiliteit heeft de maatschappij – consumenten en ondernemingen – veel gebracht. Door mobiliteit zijn mensen en goederen instaat zich op een flexibele manier van A naar B te verplaatsen. Het is een natuurlijke behoefte die veel welvaart en welzijn brengt. Economische groei en sociaal-maatschappelijke ontplooiing zijn mede door auto mobiliteit mogelijk gemaakt. We kunnen zonder omwegen stellen dat we dat als branche 'met z'n allen' hebben



VERENIGING

bereikt. Aan die mobiliteit heeft onze aarde eveneens veel bijgedragen. De beschikbaarheid van grondstoffen, materialen en daardoor bijvoorbeeld brandstoffen, hebben het succes van de huidige mobiliteit mogelijk gemaakt.

Het heeft echter, zoals we allemaal weten en ervaren, naast alle goede ook minder goede aspecten voor mens en milieu zichtbaar gemaakt. In de hopelijk achter ons liggende coronaperiode is dat nog eens extra uitvergroet. Het EU Klimaatplan, het IPCC-rapport van de Verenigde Naties, de akkoorden van Parijs en recentelijk de voorstellen van de milieutop uit Glasgow, benadrukken allemaal dat er iets moet veranderen. En eerlijk is eerlijk, zijn we het niet aan onszelf en alle komende generaties verplicht om er niet een beetje, maar alles aan te doen dat de wereld leefbaar blijft!

FUNDAMENT

Nu is het moment voor een nieuwe start, voor een betere balans. RAI Aftermarket wil hier haar rol pakken, zelfs verantwoordelijkheid nemen. RAI Aftermarket vraagt echter nadrukkelijk aandacht voor een eerlijke balans van alle voordelen en nadelen die mobiliteit met zich mee brengt. De hele keten en in alle fasen van ontwerp (duurzaamheid by design), productie (effectiever gebruik grondstoffen), hergebruik (circulaire economie), onderhoud (voorkom vroegtijdige vervanging) en ontmanteling (hergebruik materialen). Met als doel: een betere mobiliteit voor mens en milieu. Bovenal een gezonde en dus duurzame mobiliteit, zoals we als RAI Aftermarket in 2020 daarvoor al het fundament hebben gelegd. Echter, een gezonde mobiliteit vraagt om een integrale aanpak van klimaat, milieu, duurzaamheid en digitalisering. De klimaatdiscussie is een zaak van en en en en en en. Vaak echter met tegenstijdige belangen, verschillende tijdspaden en verborgen kosten. Het is dan ook een illusie om te denken dat er één politieke oplossing bestaat om alle doelstellingen voor deze aspecten te halen.

EMISSIEARM

“Wat goed is voor de lever hoeft niet goed te zijn voor de nieren en andersom”, stelde een Spaanse EU-politicus tijdens een discussie in Brussel. Oftewel, voordelen op de ene plek leiden soms tot nadelen op een andere plek. Korte termijn voordelen voor maatschappij en/of bedrijfsleven kunnen serieuze lange termijn nadelen hebben voor de aarde en visa versa. Nogmaals, daarom is een integrale aanpak nodig. Aan de hand van enkele in willekeurige volgorde gekozen punten en dossiers leggen we onze visie voor die zou moeten leiden tot wat we allemaal willen: een voor iedereen gezonde en duurzame mobiliteit. Onder die noemer vragen we vanuit RAI Aftermarket nadrukkelijk aandacht voor emissiearme of zelfs -fossiel vrije brandstoffen. Willen we inzetten op materiaalbesparing en hergebruik van grondstoffen. Stimuleren we circulaire economie, kijken we naar cyber- en rijveiligheid en veilige werkomstandigheden. Datamacht en lokaal ondernemerschap spelen daar een belangrijke rol in.

Gezonde mobiliteit is mobiliteit dat rekening houdt met de belangen van alle betrokken marktpartijen in de totale mobiliteitsbranche. Gezonde mobiliteit zorgt voor een transparante balans in alle voordelen en nadelen die onze mobiliteitskeuzen met zich meebrengen. Gezonde mobiliteit speelt in op de mogelijkheden die alle belanghebbende stakeholders te bieden hebben. Inclusief de particuliere consument. Oftewel, gezonde mobiliteit houdt rekening met iedereen.



VERENIGING

CIRCULAIR

RAI Aftermarket staat dus voor een gezonde balans voor iedere gebruiker en iedere aanbieder van mobiliteitsproducten en diensten. Met als resultaat ook een gezond ondernemersklimaat voor de automotive aftermarket inclusief de aftersales. Wat dat laatste betreft spelen autobedrijven en hun werkplaats een hoofdrol. Door het professioneel en vakkundig repareren en onderhouden – niet in de laatste plaats ook de apk – van mobiliteitsproducten beperken we zo veel mogelijk het onnodig weggooien en afdanken van mobiliteitsproducten en besparen we onnodig grondstoffen- en materiaalgebruik. Door het vakmanschap van monteurs zijn we in staat om auto's op een duurzame manier veilig mobiel te houden en bevorderen we de circulaire economie. Overschakelen op elektrische rijden is niet zomaar en direct een goed idee. Net als bij andere apparaten zit er veel verborgen kosten (energieverbruik en grondstoffen) in bijvoorbeeld de productie van auto's. Wie eenmaal een schone en zuinige auto heeft kan er ook voor kiezen om deze goed te onderhouden en lang mee te rijden. De productie van één nieuwe auto doet een aanslag op het milieu die even groot is als 6 jaar doorrijden met een bestaande auto. Het is op wereldschaal dus beter om niet geforceerd, maar geleidelijk over te stappen op elektrische auto's. Ook in relatie tot grootschalige investeringen die nodig zijn voor infrastructuur en energieopwekking. Of anders gezegd, rij je auto gewoon milieuvriendelijk op.

BRANDSTOF

Dat betekent wel dat overheden en een deel van de maatschappij overtuigd moeten worden en vooral open moeten staan voor alternatieven in plaats van een battery only visie.

Op het gebied van CO₂- en emissievriendelijke brandstoffen zijn er (naast duurzame waterstof en elektriciteit) zeer veel andere ontwikkelingen en initiatieven als HVO, E-fuels, synthetische brandstoffen, GTL, Alkylaat brandstoffen, etc. De voordelen van deze brandstoffen zijn direct toepasbaar in het huidige wagenpark en tankinfrastructuur. Kunnen daarom van toegevoegde waarde zijn binnen de totale energietransitie. Mogelijkheden waardoor ook het bestaande wagenpark een actieve bijdrage kan leveren om de klimaat- en milieudoelen te halen. In deze hebben we als Nederland zelfs een primeur. Shell gaat op haar terrein in het Rotterdamse Pernis één van Europa's grootste biobrandstoffenfabrieken bouwen. Met een capaciteit van 820.000 ton per jaar. Volgens berekeningen kan met deze hoeveelheid hernieuwbare diesel de CO₂-uitstoot met zo'n 2,8 miljoen ton per jaar worden verminderd. Dit kun je vergelijken met het weghalen van ruim 1 miljoen middelgrote Europese dieselauto's. De CO₂-uitstoot die vrij komt bij productie wordt afgevangen en opgeslagen in een leeg gasveld onder de Noordzee. Met de bouw wil Shell de productie van traditionele fossiele brandstoffen verminderen. In plaats daarvan wil het bedrijf meer koolstofarme brandstoffen leveren, zoals waterstof en biobrandstoffen voor wegvervoer en luchtvaart. Kortom, heb oog voor meer dan alleen batterijen.

GROENE MOBILITEIT

Wie snapt nog welke vormen van mobiliteit echt groen zijn. Om elektrische auto's succesvol te maken heb je geen verbod op verbrandingsmotoren nodig. De huidige stroom waar elektrische auto's op rijden wordt voor 80 procent opgewekt door fossiel zoals kolen, gas of het verbranden van hout. De huidige productie van elektrische auto's verlangt meer energie en



VERENIGING

grondstoffen dan de productie van een vergelijkbare auto met verbrandingsmotor. Hoe eerlijk is het eigenlijk om een 100% batterij elektrische auto te rijden als je weet dat hiervoor aan de andere kant van de aarde kobaltmijnen of andere schaarse aardmetalen 'geplunderd' worden. Of dat het nodig is om zee en land vol te zetten met windmolens om nog maar niet te spreken over het in Nederland vol stoppen van de grond met koperleidingen voor voldoende elektrische capaciteit. En wat als er in de toekomst voldoende fossielvrije stroom beschikbaar komt. Als we dan toch fossielvrije stroom in voldoende mate beschikbaar hebben kunnen we er ook voor kiezen om fossielvrije brandstof (benzine, diesel en vooral ook kerosine voor luchtvaart) te maken (middels waterstof). Dan kan het huidige wagenpark met de huidige brandstofinfrastructuur fossielvrij doorrijden. Dan besparen we veel grondstoffen en hoeven we minder voertuigen weg te gooien. Maar staat de politiek daar voor open? Kunnen ze dat 'verkopen' in Brussel en aan de milieulobby?

WAGENPARK

Het oprijden van een auto past ook in een circulair perspectief. Niet voor niets is reparatie als bijdrage aan een gezond klimaat en dito milieu een politiek thema aan het worden. Om een gezond klimaat en milieu te bereiken is het belangrijk dat producten lang(er) meegaan. Dit geldt ook voor de mobiliteitsbranche. Auto's zijn een schoolvoorbeeld van productendie lang en steeds langer meegaan. De autoreparatie sector speelt hier een grote rol in. Niet in de laatste plaats door ons apk-systeem. Naast milieu- en veiligheid voordelen, leveren werkplaatsen veel werkgelegenheid en concurrerende producten en diensten voor de klant op. Dit wordt onderstreept door een onderzoek in opdracht van het Planbureau voor de leefomgeving (PBL). Hierin wordt ingegaan op belangrijke processen die er toe hebben geleid dat de autoreparatie sector zo succesvol hierin is geworden. Dit toont weldegelijk het milieu belang aan als auto's steeds langer mee gaan. Het ouder worden van het wagenpark is dus niet alleen een schande zoals sommigen beweren. Maar is weldegelijk ook een positief signaal voor een gezonde mobiliteit. Door deze – gewenste – ontwikkeling wordt binnen de autobranche de rol van werkplaatsen en de uitvoering van de hiervoor al aangehaalde apk steeds relevanter. Ook bij het langdurig op de weg houden en onderhouden van elektrische en waterstof voertuigen.

LOKAAL WERKGEVERSCHAP

Voor de eindgebruiker is de toekomstige betaalbaarheid van mobiliteit belangrijk. Dat is overigens alleen haalbaar met een gezond ondernemersklimaat op een gelijk en steeds complexer speelveld. Waar ondernemingen marge maken om te kunnen investeren in een duurzame toekomst. Het Nederlandse ondernemersklimaat heeft vooral een lokaal karakter. Terwijl de problematiek grootser en grensoverschrijdend is. Maar het lokale MKB-gedreven ondernemerschap houdt wel het economische vliegwiel draaiende. Het MKB geeft financieel onderdak aan 70 tot 80 procent van de werkende bevolking in ons land. Niet in de laatste plaats in de mobiliteitsbranche. Er is dus een groot maatschappelijk en economisch belang om deze ondernemingen te ondersteunen.

Belangrijk is wel, dat als je duurzaam wil vergroenen, oplossingen wel enig handelingsperspectief moeten bieden aan mensen met een modaal inkomen. Ongeveer 80 procent van de Nederlandse Bevolking verdient immers het modale inkomen van ongeveer



VERENIGING

€3.000,- bruto per maand of ietsje minder. Niet iedereen kan zich vandaag dus een nieuwe elektrische auto (batterij of waterstof) permitteren. Nu geforceerd nieuwe elektrische auto's proberen de markt in duwen is niet voor iedereen een oplossing. Zeker niet voor de Jan Modaal. De vraag is: welke oplossing bieden we zodat ook hij en zijn Truus een bijdrage kunnen leveren aan een duurzamere maatschappij als het om mobiliteit gaat. RAI Aftermarket wil nadenken over hoe het bestaande wagenpark – bestuurd door Jan en Truus – een bijdrage kan leveren aan de gewenste vergroening.

DIGITALE TRANSITIE

Om iedereen in de mobiliteitsbranche mee te laten profiteren van de voordelen van digitalisering en mobiliteit betaalbaar te houden, vragen wij aandacht voor het belang van het delen van voertuigdata. RAI Aftermarket trekt hierin samen op met AFCAR NL. Om samen als alliantie aandacht te vragen voor datamacht van 'gatekeepers' en het bieden van oplossingsmogelijkheden via het zogenaamde Secure Onboard Telematics Platform (S-OTP). Een auto produceert flinke hoeveelheden data tijdens het gebruik van het product. Alle connected voertuigen gebruiken en produceren data. Deze data krijgt steeds meer waarde. Daar zijn we ons niet allemaal bewust van. De berijder, veelal de particuliere consument, heeft een relevante en cruciale rol in dit vraagstuk. Naast het in de autobranche bekende wetgevingstraject voor Acces to in-vehicle data en de S-OTP oplossingsrichting hiervoor vanuit AFCAR (de Europese evenknie van AFCAR NL), is de Europese commissie bezig met het opstellen van een Europese Data Act. In zijn bijdrage in dit congresboek zal Cor Baltus als voorzitter van FIGIEFA hier nader op in gaan.

DUURZAAM GEDRAG

Gezonde mobiliteit vraagt om investeren in duurzaamheid, op alle niveau's en naar ieders persoonlijke mogelijkheden. Welk gedrag laten we zien als we producten gebruiken, eten en consumeren. We kunnen iets goedkops aanschaffen dat uiteindelijk toch duur is, doordat het veel energie kost om het te maken/transporteren, of omdat je het snel moet vervangen. Of we kunnen dingen kopen die beter zijn, duurder in aanschaf maar veel goedkoper in het dagelijks gebruik. Omdat ze beter repareerbaar zijn waardoor je het minder snel hoeft te vernieuwen.

Bedenk bij elke aankoop hoe lang het mee gaat. Bereken de totale tijd dat je er eigenaar van bent, en probeer in te schatten wat de kosten zijn van het dagelijks gebruik. Zo kan het relevant zijn om iets te kopen dat in eerste instantie duurder is maar dat veel langer mee gaat. Denk na over het consumeren van producten of voedsel van de andere kant van de wereld. Denk na over alle aspecten voor gezonde mobiliteit (energie/brandstof/productie/gebruik/onderhoud/recycling). Het zijn mobiliteit producten die gebruikt mogen worden maar die je niet moet verspillen. Daar kunnen we allemaal een bijdrage aan leveren. Daar zijn we allemaal mede verantwoordelijk voor. Zo simpel is het.

HYBRIDE MODEL

Het echte nieuws is, dat er geen eenvoudige en simpele oplossing bestaat om de aarde middels klimaatplannen te redden. We hebben niet meer de luxe dat er één eenvoudige oplossing is, die géén of weinig moeite kost. Of dat met het vrij maken van financiële middelen (subsidies)



VERENIGING

en manschappen (investeringen) alles geregeld is. Er zijn geen oplossingen die de silver bullet bevatten. Alles wat helpt is nodig oftewel een hybride model. Waarbij we zoveel mogelijk een integratie van plannen willen nastreven. Anders gaan we het Europese Klimaatplan 55 procent CO2-reductie niet halen. Klimaat en milieu kost moeite, het gaat pijn doen en het gaat schuren. De echte vraag is dus: wat gaan we opofferen? Van welke verworvenheden gaan we afscheid nemen. Waar gaan we mee stoppen, waarbij het accepteren van verlies iets is waar de mens niet goed in is. De vraag waar gaan we echt mee stoppen schuift iedereen graag voor zich uit. Gaan we de pijn en de opbrengsten eerlijk verdelen? We manoeuvreren onszelf steeds weer in een spagaat. Zowel bedrijfsleven (verdienmodel mag niet geraakt worden), politiek (budgetten beperkt) als de burger zelf (hypotheek moet betaald worden en de vakantie lonkt). Dat is op het eerste gezicht begrijpelijk, maar daardoor gaan we niet snel genoeg verder. We trekken de handrem aan terwijl we gas moeten geven. Daar snapt de natuur echter niets van en gaat dan ook haar eigen 'opwarmende' gang.

DELTAPLAN

Als je echt naar een geïntegreerde aanpak voor een gezonde mobiliteit wil, dan heb je een soort van Deltaplan Mobiliteit nodig. Een plan dat vraagt om een balans tussen kosten en opbrengsten en het afwegen van voor- en nadelen van de energietransitie, de infrastructuur, de digitalisering en grondstoffengebruik. Een balans die ook geldt tussen het mkb en het grootbedrijf. Daar speelt echter ook marktwerking een rol. En niet te vergeten de 'noodzaak' tot schaalvergroting gezien de benodigde investeringen die door de focus op duurzaamheid en digitalisering noodzakelijk zijn. Om over de strijd om goed personeel nog maar te zwijgen. Grote ondernemingen hebben vaak meer mogelijkheden voor een carrièreperspectief. Waar het MKB door zijn totale voetprint altijd nog de economische ruggengraat van ons land is. Een plan dat ook kijkt naar onnodige subsidieregelingen die alleen maar richting het buitenland vloeien. Laten we vooral kijken wat kan en wat ons helpt de klimaatdoelen te halen zonder het bedrijfsleven in de mobiliteitssector – lees vooral de autobedrijven – van de kaart te vegen. Een Deltaplan dat bereid is verder te kijken dan de door de politiek actuele en in onze ogen achterhaalde visie van een battery only strategie om de energietransitie te volbrengen. Misschien is die politieke oplossing van 100 procent elektrische personenauto's in 2030 inmiddels een achterhaald idee? Een gezonde mobiliteit is een must, maar dan wel voor alle belanghebbenden. Wij allemaal dus!



VERENIGING

Standpuntennotitie sectie Fietsen (Bouwstenen voor Gezonde Mobiliteit)

Mei 2021

Inleiding

Nederland en fietsen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Overal in de wereld staan fietsen symbool voor Nederland. Laten we er voor zorgen dat dit zo blijft. Fietsen zijn het ideale vervoersmiddel in onze huidige samenleving, met of zonder COVID-19. Fietsen is allereerst gezond. Fietsen is bovendien efficiënt. Als je per fiets reist, heb je immers geen last van files of problemen met parkeren. In combinatie met de relatief lage reis-, onderhouds- en aanschafkosten en het feit dat iedereen fietsen kan leren, is het eenvoudigweg de slimste mobiliteitsoplossing. Nieuwe, innovatieve producten zoals de e-bike en speed pedelec, zorgen er voor dat fietsen populairder is dan ooit. De Nederlandse fietsindustrie levert hoogwaardige kwaliteitsproducten die overal ter wereld als voorbeeld dienen en gretig aftrek vinden bij enthousiaste fietsers. RAI Vereniging is er als vertegenwoordiger van de Nederlandse fietsindustrie alles aan gelegen om er voor te zorgen dat dit zo blijft. Hoe we hier voor willen zorgen kunt u lezen in deze notitie.

Gezonde Mobiliteit

RAI Vereniging heeft 'gezonde' mobiliteit tot speerpunt van haar beleid gemaakt. Gezonde mobiliteit draait om de balans tussen haalbare en betaalbare mobiliteitsoplossingen met oog voor mens en omgeving. Vanzelfsprekend dienen mobiliteitsoplossingen oog te hebben voor de effecten op mens en omgeving. Beweging door bijvoorbeeld te fietsen valt hieronder. Maar ook moet mobiliteit het klimaat en het milieu zo min mogelijk belasten. Dit vraagt om extra inspanningen van de branche om een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit: variërend van minder CO₂- en stikstofuitstoot, minder geluidsoverlast tot en met de invoering van innovatieve technieken. Bevordering van het fietsgebruik kan in dit proces een belangrijke rol spelen. Fietsen vormen dan ook bij uitstek de exponent van gezonde mobiliteit in de 21e eeuw.

Gezonde mobiliteit komt in de eerste plaats tot uitdrukking in een beleid dat is gericht op het verbeteren van de volksgezondheid, de bereikbaarheid van Nederland, verkeersveiligheid en een duurzaam omgaan met de omgeving. Maar ook in een samenleving waarin iedereen toegang heeft tot de noodzakelijke vervoersmiddelen en in een omgeving waarin ondernemingen op eerlijke wijze met elkaar kunnen concurreren.

Nederland en fietsen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Overal in de wereld staan fietsen symbool voor Nederland. Laten we er voor zorgen dat dit zo blijft. Fietsen zijn het ideale vervoersmiddel in onze huidige samenleving, met of zonder COVID-19. Fietsen is allereerst gezond. Fietsen is bovendien efficiënt. Als je per fiets reist, heb je immers geen last van files of problemen met parkeren. In combinatie met de relatief lage reis-, onderhouds- en aanschafkosten en het feit dat iedereen fietsen kan leren, is het eenvoudigweg de slimste mobiliteitsoplossing. Nieuwe, innovatieve producten zoals de e-bike en speed pedelec, zorgen er voor dat fietsen populairder is dan ooit.

De Nederlandse fietsindustrie levert hoogwaardige kwaliteitsproducten die overal ter wereld als voorbeeld dienen en gretig aftrek vinden bij enthousiaste fietsers. RAI Vereniging is er als vertegenwoordiger van de Nederlandse fietsindustrie alles aan gelegen om er voor te zorgen dat dit zo blijft. Hoe we hier voor willen zorgen kunt u lezen in deze notitie.

Juiste omstandigheden

De fietsindustrie wil haar verantwoordelijkheid nemen in het bijdragen aan het realiseren van gezonde mobiliteit in Nederland. De sectie Fietsen van RAI Vereniging spant zich in om samen met de Nederlandse overheid en andere stakeholders een mobiliteitsbeleid op te stellen dat er in slaagt om de ambitieuze doelstellingen te bereiken.

Hiervoor moeten echter wel de juiste omstandigheden geschapen worden en moet het overheidsbeleid in de komende jaren op een aantal terreinen aangepast worden. De sectie Fietsen wil in dit proces fungeren als gesprekspartner richting de Nederlandse overheid om op basis van de meest actuele inzichten de juiste omstandigheden te scheppen om de ambities op een realistische manier te kunnen realiseren.

De nu volgende notitie geeft de standpunten van de sectie Fietsen weer op een groot aantal dossiers die binnen deze thema's vallen er die er toe moeten leiden dat gezonde mobiliteit in Nederland een realiteit wordt.

Standpuntenoverzicht

1. Gezondheid

- Regelmatig fietsen levert een substantiële bijdrage aan het terugdringen van de ziektelast in Nederland.
- Investeringsprogramma's leveren rendement voor de toekomst

2. Bereikbaarheid

- Een samenhangend fietsbeleid gericht op de stimulering en facilitering van fietsgebruik is essentieel om de kansen van de fiets als recreatief product en als mobiliteitsoplossing optimaal te benutten.
- Een toekomstbestendige binnenstad vraagt om een slimmere, veiligere inrichting die rekening houdt met groeiende diversiteit aan vervoersmiddelen.
- De huidige leasefietsregeling is te ingewikkeld. Door deze te vereenvoudigen maken we gezond woon-werk verkeer in Nederland betaalbaar en bereikbaar voor meer Nederlanders

3. Veiligheid

- RAI Vereniging is voorstander van een veilige verdeling van de verschillende mobiliteitsstromen
- Gedragsverandering en verkeershandhaving zijn essentiële onderdelen van verkeersveiligheidsbeleid
- Uit het oogpunt van de verkeersveiligheid is kwalitatief hoogwaardige fietsverlichting een voorwaarde. RAI Vereniging is voorstander van verregaande wettelijke eisen op dit vlak.
- Indien mogelijk speed pedelecs terug op het fietspad
- Geen verplichte helm voor fiets en e-bike
- Opvoeren van e-bikes levert grote risico's op. Verbod moet gehandhaafd worden.



VERENIGING

4. Duurzaamheid

- Fietsen spelen een essentiële rol in de Europese duurzaamheidsstrategie
- Inzamelnetwerk fietsaccu's duurzame verantwoordelijkheid fietsbranche
- Toezicht op de revisie van lithium-ion accu's is noodzakelijk

5. Gezond ondernemersklimaat

- Anti-dumping heffing China blijft noodzakelijk voor gezond Europees ondernemingsklimaat
- Geen Europese typegoedkeuringsplicht voor e-bikes, e-bakfietsen en cargobikes
- Fietsdiefstal moet met behulp van een brede, integrale en gecoördineerde aanpak teruggedrongen worden

Opbouw

De nu volgende notitie geeft de verschillende standpunten en hun onderbouwing weer van de sectie Fietsen van RAI Vereniging op de thema's gezondheid, bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en gezond ondernemersklimaat. Uiteindelijk moeten deze standpunten voeding geven aan een beleid dat er voor zorgt dat er een gezonde mobiliteit in Nederland ontstaat.

1. Gezondheid

Fietsen is goed voor lichaam én geest. Omdat fietsen een laagdrempelige manier van bewegen is, is het geschikt voor de meeste mensen, jong en oud. Fietsen past daarom naadloos in het streven van Koninklijke RAI Vereniging om gezonde mobiliteit te bevorderen. RAI Vereniging wil er voor zorgen dat iedereen zich zo onbelemmerd, betaalbaar en verantwoord mogelijk kan verplaatsen. Met aandacht voor fysieke en mentale gezondheid. Door gezonde mobiliteit te stimuleren leveren we direct een bijdrage aan een betere leefomgeving.

De bij RAI Vereniging aangesloten leveranciers van fietsen, e-bikes en accessoires leveren graag een bijdrage aan het bevorderen van gezonde mobiliteit. Vandaar dat zij de (elektrische) fiets onder de aandacht willen brengen bij beleidsmakers als mogelijkheid om de gezondheid van de Nederlandse bevolking in de komende jaren te verbeteren. Regelmatig fietsen kan helpen bij de preventie van een groot aantal ziektes en aandoeningen en bij het herstelproces. Er zijn miljarden te winnen.

Standpunten op het gebied van gezondheid

Onderzoeken hebben aangetoond dat mensen die regelmatig fietsen minder kans hebben op harten vaatziekten, borstkanker, diabetes en overgewicht. Bovendien is fietsen ontspannend en leidt het tot minder ziekteverzuim. De risico's van het fietsen door blootstelling aan luchtverontreiniging en verkeersongelukken vallen daarbij weg tegen de gezondheidswinst die behaald wordt als gevolg van het meer bewegen. Forensen die in plaats van de auto met de fiets naar het werk gaan verlengen hun levensverwachting met 3 tot 14 maanden.

Regelmatig fietsen levert een substantiële bijdrage aan het terugdringen van de ziektelast in Nederland.

Onderzoek heeft aangetoond dat:

- Mensen die naar het werk fietsen een 46% lager risico hebben op hartaandoeningen, vergeleken met een niet-actief woon-werkverkeer.
- Regelmatig fietsen de kans op diabetes type 2 met 20% verlaagt.
- Fietsen een gunstig effect heeft op artrose. De gewrichtsbelasting bij fietsen is namelijk minimaal terwijl regelmatig bewegen met een matige intensiteit, wel leidt tot verbetering



VERENIGING

van het uithoudingsvermogen, de spierkracht en het algeheel welbevinden.

- Mensen die naar het werk fietsen een 45% lager risico hebben op het ontwikkelen van kanker vergeleken met een niet-actief woon-werkverkeer.
- Voldoende bewegen onder meer het risico op dementie kan verlagen en een positief effect heeft op het denkvermogen in ouderen zonder geheugenproblemen. Interactief fietsen is een goede en eenvoudige methode om ouderen met dementie te stimuleren om meer te bewegen.
- Beweging een positieve invloed heeft op de mentale gezondheid. Het zorgt voor een betere stemming en minder stress. Ook komen er door beweging bepaalde stoffen vrij in de hersenen, zoals serotonine.
- Fietsforensen die tenminste één keer per week fietsen 20% minder kans hebben op stress in vergelijking met degenen die nooit fietsen. Mensen die vier dagen per week fietsen, verminderen hun stressrisico met 52%.

Investerings in fietsstimuleringsprogramma's leveren rendement voor de toekomst

Het RIVM heeft in 2017 een inventarisatie gemaakt van de zorgkosten die gepaard gaan met de meest voorkomende aandoeningen in Nederland. Het gaat hierbij om miljarden euro's.

De problemen met de volksgezondheid zullen naar verwachting alleen maar groter worden. Nederland vergrijst namelijk langzaam. De levensverwachting stijgt in de komende decennia van 81,5 jaar in 2015 naar bijna 86 jaar in 2040. Deze ontwikkeling zal leiden tot een nog grotere zorgvraag in de toekomst. Het zorgvolume zal naar verwachting met zo'n 4 procent per jaar stijgen. Iedere euro die nu wordt uitgegeven aan fietsstimuleringsprogramma's om zodoende de volksgezondheid op een hoger peil te krijgen zal naar de mening van de sectie Fietsen in de toekomst zijn veelvoud aan rendement opleveren.

2. Bereikbaarheid

Het belang van de fiets in het maatschappelijk verkeer neemt toe. De fiets speelt een cruciale rol bij het bereikbaar en leefbaar houden van de stad. De fiets is 'booming' en kan een bijdrage leveren aan het verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer en de bereikbaarheid van steden. In de verdergaande verstedelijking van Nederland speelt de fiets een belangrijke rol. Het autogebruik onder jongvolwassenen neemt af. De verwachting is dat de jongvolwassenen die in een stedelijke omgeving wonen, blijven kiezen voor de fiets. Voor wegbeheerders is het belangrijk steden zowel bereikbaar als leefbaar te houden en mensen te verleiden tot meer bewegen en een gezonde levensstijl. Dat leidt tot de noodzaak om de infrastructuur toekomstbestendig te maken.

De snelle opkomst van de e-bike en de speed pedelec heeft er voor gezorgd dat de fiets een belangrijke rol kan spelen in het woon-werk verkeer, en daarmee in het terugdringen van de fileproblematiek. Er rijden inmiddels meer dan 3 miljoen elektrische fietsen en ruim 26.500 speed pedelecs in Nederland. De fiets wordt daardoor een serieus alternatief voor langere afstanden (tot 30 km) in het woon-werk verkeer.



VERENIGING

Standpunten op het gebied van bereikbaarheid

- Een samenhangend fietsbeleid gericht op de stimulering en facilitering van fietsgebruik is essentieel om de kansen van de fiets als recreatief product en als mobiliteitsoplossing optimaal te benutten.

Nederland staat internationaal bekend om de grote hoeveelheid veilige fietspaden. Inmiddels komen er steeds meer e-bikes en speed pedelecs, en neemt ook het aantal gewone fietsen én andere voertuigen op het fietspad steeds toe. Het fietsgebruik in stedelijke gebieden is flink gegroeid en het wordt drukker op het fietspad. Op verschillende plekken is de groei zo groot, dat de beschikbare ruimte voor fietsen en fietsers de beperkende factor wordt.

De fiets dreigt hier het slachtoffer te worden van het eigen succes. Het is dus zaak om voldoende te blijven investeren in fietsinfrastructuur en deze tijdig aan te passen aan de groeiende en veranderende vraag.

- Een toekomstbestendige binnenstad vraagt om een slimmere, veiligere inrichting die rekening houdt met groeiende diversiteit aan vervoersmiddelen.

Zoals gezegd voldoet de huidige inrichting van de openbare ruimte in de binnensteden niet meer. Er is dan ook een andere ontwerpmethodiek nodig om de groeiende diversiteit aan voertuigen in de stad veilig in goede banen te leiden, de bestaande vervoersstromen te optimaliseren en daarmee de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op peil te houden.

Het project Stedelijke Mobiliteit van RAI Vereniging biedt hiervoor praktische handvatten. Uitgangspunt vormt de invoering van een nieuw voertuigcategoriesysteem, waarbij elke 'voertuigfamilie' een vaste plek op de weg krijgt, gekoppeld aan een maximale snelheid. Concreet komt dit er op neer dat voertuigen worden ingedeeld in een zestal zogeheten 'voertuigfamilies' op basis van een maximale constructiesnelheid, maximale breedte, massa rijklaar gewicht, waarbij de Europese voertuigwetgeving leidend is, en de vraag of een voertuig al dan niet door spierkracht aangedreven is. Bij iedere voertuigfamilie hoort een maximaal toegestane snelheid, die afhangt van het 'stedelijke verkeersmilieu' of wegdomein. In zo'n verkeersmilieu geldt voor alle verkeersdeelnemers dezelfde maximale snelheid. Dit biedt als voordeel dat op een wegdeel dat tot een bepaalde voertuigfamilie behoort uitsluitend gelijkwaardige verkeersdeelnemers rijden. Dit beperkt gewichts- en snelheidsverschillen tussen voertuigen en bevordert de verkeersveiligheid substantieel.

- De huidige leasefietsregeling is te ingewikkeld. Door deze te vereenvoudigen maken we gezond woonwerkverkeer in Nederland betaalbaar en bereikbaar voor meer Nederlanders

RAI Vereniging is groot voorstander van een fietsvriendelijk fiscaal beleid, vooral voor woonwerkverkeer. De filedruk neemt toe, te weinig lichaamsbeweging en luchtvervuiling leiden tot gezondheidsproblemen en de gevolgen van klimaatverandering worden steeds meer merkbaar. Het fiscaal stimuleren van de fiets voor woon-werkverkeer leidt tot een grotere bereidheid een nieuwe (elektrische) fiets te kopen, en - veel belangrijker - deze nieuwe (elektrische) fiets daadwerkelijk te gebruiken om naar het werk te fietsen en ook vaker privé te fietsen.

De (lease)fietsregeling voor woon-werkverkeer die in 2020 is ingevoerd is onder de huidige complexe regelgeving nog steeds te onaantrekkelijk. Zo dreigt een werknemer zijn belastingvrije reiskostenvergoeding van 19 ct/km kwijt te raken voor de dagen dat hij/zij niet met de fiets naar de zaak komt tenzij er een uitgebreide administratie bijgehouden wordt. Ook

betalen bestuurders van een lease-auto de bijtelling voor het privé gebruik van de auto ook voor de dagen dat zij geen gebruik maken van de lease-auto omdat zij met de fiets naar de zaak komen. Dit belemmert werkgevers en werknemers om over te stappen op woon-werkfietsen. Terwijl met name de e-bike bij uitstek geschikt is voor woon-werkverkeer.

RAI Vereniging pleit voor een verdere vereenvoudiging van de forfaitaire bijtellingsregeling van de zakelijke fiets om zodoende het gebruik van de fiets als alternatief voor de auto in het woonwerk verkeer verder te stimuleren.

3. Veiligheid

Nederland staat internationaal bekend om de grote hoeveelheid veilige fietspaden. Tegelijkertijd is het fietsgebruik in de afgelopen jaren in stedelijke gebieden flink gegroeid. Op verschillende plekken is de groei zo groot dat de verkeersveiligheid in het geding komt.

Helaas komt dit tot uitdrukking in het aantal verkeersslachtoffers. In tegenstelling tot de ongevalscijfers van de meeste voertuigen blijft de daling van de fietsongevallencijfers achter. In de afgelopen jaren zijn er ieder jaar meer dan 200 fietsers in het verkeer omgekomen, inmiddels meer dan een derde van het totaal aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Een zorgelijke ontwikkeling.

Gezonde mobiliteit staat voor de sectie Fietsen ook voor veilige mobiliteit. RAI Vereniging heeft zich niet voor niets gecommitteerd aan het streven naar nul verkeersdoden in 2050.

Standpunten op het gebied van veiligheid

Veiligheid staat voorop in de mobiliteitsoplossingen die RAI Vereniging voor ogen heeft. De sectie Fietsen is van mening dat er als gevolg van de drukte en snelheidsverschillen op fietspaden en de groei van een nieuwe categorie voertuigen, de zogenaamde Light Electric Vehicles (LEV's), nagedacht moet worden over een nieuwe indeling van de infrastructuur op basis van snelheid en gedrag.

- **RAI Vereniging is voorstander van een veilige verdeling van de verschillende mobiliteitsstromen**

'Het project Stedelijke Mobiliteit van RAI Vereniging biedt hiervoor praktische handvatten. Uitgangspunt vormt de invoering van een nieuw voertuigcategoriesysteem, waarbij elke 'voertuigfamilie' een vaste plek op de weg krijgt, gekoppeld aan een maximale snelheid. Concreet komt dit er op neer dat voertuigen worden ingedeeld in een zestal zogeheten 'voertuigfamilies' op basis van een maximale constructiesnelheid, maximale breedte en massa rijklaar gewicht, waarbij de Europese voertuigwetgeving leidend is, en de vraag of een voertuig al dan niet door spierkracht aangedreven is. Bij iedere voertuigfamilie hoort een maximaal toegestane snelheid, die afhangt van het 'stedelijke verkeersmilieu' of wegdomein. In zo'n verkeersmilieu geldt voor alle verkeersdeelnemers dezelfde maximale snelheid. Dit biedt als voordeel dat op een wegdeel dat tot een bepaalde voertuigfamilie behoort uitsluitend gelijkwaardige verkeersdeelnemers rijden. Dit beperkt gewichts- en snelheidsverschillen tussen voertuigen en bevordert de verkeersveiligheid substantieel.



VERENIGING

- **Gedragverandering en verkeershandhaving zijn essentiële onderdelen van verkeersveiligheidsbeleid**

Minstens zo belangrijk in het streven naar nul verkeersdoden als een nieuwe indeling van de openbare ruimte is gedragsverandering. Immers, verreweg de meeste ongevallen zijn nog altijd het gevolg van menselijk handelen. Handhaving op overtredingen, zowel op de weg als op het fietspad, moet daarom naar de mening van de sectie Fietsen veel meer prioriteit krijgen bij politie en justitie.

- **Uit het oogpunt van de verkeersveiligheid is kwalitatief hoogwaardige fietsverlichting een voorwaarde. RAI Vereniging is voorstander van verregaande wettelijke eisen op dit vlak.**

Goede fietsverlichting is essentieel voor de verkeersveiligheid. Dat begint natuurlijk bij gezien worden door andere verkeersdeelnemers. Maar ook zelf de weg en de omgeving kunnen zien is van groot belang. De meeste fietsongevallen gebeuren in het donker of tijdens de schemering. Goede fietsverlichting is dus uiterst belangrijk om narigheid te voorkomen. Toch fietst slechts 64 procent van alle fietsers met voor- en achterlicht. In de vier grote steden ligt dit gemiddelde nog lager. Daar heeft 47 procent van de fietsers de verlichting niet op orde. Vooral onder jongeren is het gebruik van fietsverlichting zorgwekkend.

De Nederlandse verkeerswetgeving kent slechts minimale regelgeving voor fietsverlichting. Ook van Europese normering is helaas geen sprake. Kwalitatief hoogwaardige fietsverlichting kan echter een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. RAI Vereniging is daarom voorstander van verregaande wettelijke eisen op dit vlak die moeten leiden tot fietsverlichting die continue brandt en zodanig ontworpen is dat deze geschikt is voor permanente montage op de fiets en/of integratie in de belangrijkste onderdelen van de fiets. Het RAI Keurmerk Fietsverlichting kan hierin een leidraad in zijn voor de consument.

- **Indien mogelijk speed pedelecs terug op het fietspad**

Speed pedelecs kunnen een belangrijke rol spelen in het bevorderen van duurzaam en gezond woon-werk verkeer, vooral in die gevallen waar de woon-werk afstand langer is dan 10 kilometer. RAI Vereniging wil dat speed pedelecs langs wegen met intensief en snel rijdend autoverkeer op het fietspad mogen rijden, mits daar voldoende ruimte is. Uit onderzoek blijkt namelijk dat 86 procent van de speed pedelec gebruikers zich niet veilig voelt op de rijbaan. RAI Vereniging pleit daarom voor maatwerk waarbij lokale en regionale wegbeheerders meer ruimte krijgen om speed pedelecs naar het fietspad te sturen.

- **Geen verplichte helm voor fiets en e-bike**

Het gebruik van de fiets neemt de laatste jaren sterk toe, voornamelijk als gevolg van de populariteit van elektrische fietsen. Mensen fietsen meer en langere afstanden en blijven ook op hogere leeftijd fietsen. Een van de nadelige gevolgen van het toenemend fietsgebruik is echter dat ook het aantal (dodelijke) ongelukken met fietsen en e-bikes de laatste jaren weer stijgt.

RAI Vereniging onderschrijft uiteraard het streven naar zo min mogelijk ongelukken in het verkeer. Ieder verkeersslachtoffer is er een teveel. Tegelijkertijd is de RAI Vereniging echter geen voorstander van de invoering van een helmplicht voor fietsers. Uit recent onderzoek is namelijk gebleken dat een verplichte helm een sterk negatief effect zal hebben op het gebruik van de fiets in het dagelijks verkeer.



VERENIGING

Naar de mening van RAI Vereniging wegen de nadelen die invoering van een verplichte helm met zich meebrengt niet op tegen de eventuele voordelen van een dergelijke wettelijke verplichting. Uiteraard staat het iedere Nederlander vrij om vrijwillig een helm te gebruiken bij het fietsen. In het wielrennen en het mountainbiken is het gebruik van een helm bijvoorbeeld al de norm. Het gebruik van een helm bij het uitoefenen van een hobby is echter van een geheel andere orde dan een helm in het dagelijks gebruik van een (elektrische) fiets.

- **Opvoeren van e-bikes levert grote risico's op. Verbod moet gehandhaafd worden.**

In de afgelopen jaren zijn er e-bikes op de Nederlandse markt gebracht met een zogenaamde "off road / USA" knop. Met behulp van deze off-road stand kunnen e-bikes trapondersteuning blijven leveren tot een snelheid van 32 km/u; de wettelijk maximaal toegestane snelheid voor e-bikes bedraagt echter 25 km/u. Voor consumenten betekent dit dat zij de openbare weg opgaan met een onwettig voertuig en daarmee niet verzekerd zijn. Tweewielers die sneller gaan dan 25 km/u vallen wettelijk gezien namelijk in de voertuigcategorie 'bromfiets'. Om in Nederland tot de openbare weg toegelaten te mogen worden moet de bromfiets beschikken over een Europese typegoedkeuring, moet er een WA-verzekering worden afgesloten en moet de bestuurder een helm dragen.

Voor de fietsindustrie bestaat het risico dat deze 'opgevoerde' e-bikes ernstige imagoschade opleveren als er ongelukken mee gebeuren en dat als gevolg hiervan e-bikes in de toekomst mogelijk aan strengere wetgeving zoals een Europese typegoedkeuring, worden onderworpen.

De sectie Fietsen van RAI vereniging is van mening dat elektrische fietsen met een zogenoemde USA knop of off road knop verplicht een Europese typegoedkeuring moeten hebben. Op het moment dat deze typegoedkeuring ontbreekt, zijn zij niet toegelaten voor gebruik op de openbare weg en moet er handhavend opgetreden worden door de politie.

Ook zijn er setjes op de markt waarmee conventionele fietsen voorzien kunnen worden van elektrische ondersteuning (zogenaamde e-kits). Door deze sets te gebruiken worden frames onder andere krachten gezet dan waarop zij ontwikkeld en getest zijn. RAI Vereniging is voor een verbod op de verkoop en het gebruik van ombouwsets. Door het frame onder andere krachten en spanningen te plaatsen dan waarop het ontwikkeld en getest is, wordt een verkeersveiligheidsrisico gecreëerd, wat door de industrie als ongewenst wordt ervaren.

4. Duurzaamheid

Gezonde mobiliteit is duurzame mobiliteit. De Europese Green Deal heeft tot doel de uitstoot van het vervoer in Europa tegen 2050 met 90% te verminderen. De Commissie is van plan een uitgebreide strategie voor duurzame en slimme mobiliteit vast te stellen om dit doel te bereiken en ervoor te zorgen dat de vervoerssector in de EU klaar is voor een schone, digitale en moderne economie.



VERENIGING

Standpunten op het gebied van duurzaamheid

▪ Fietsen spelen een essentiële rol in de Europese duurzaamheidsstrategie

De Europese fietsverenigingen ECF, CEI en CONEBI² hebben in een recente consultatie van de Europese Commissie benadrukt dat fietsen een essentiële rol moet spelen bij de verwezenlijking van de ambitieuze doelstellingen van de Green Deal. De fietsverenigingen waren eensgezind in hun feedback dat meer fietsen in heel Europa verreweg de meest effectieve maatregel is om dit te helpen bereiken en om de Green Deal van de EU te versnellen, en dat fietsen een aanzienlijke en snelgroeiende bijdrage levert aan de economie van de EU.

Daarom moet de Europese strategie voor een duurzame en slimme mobiliteit zich verbinden aan deze essentiële modale verschuiving naar meer fietsen, onder meer met ambitieuze doelstellingen, doeltreffend beleid en substantiële financiering. De Europese fietsorganisaties hebben gezamenlijk opgeroepen tot:

1. De behandeling van de fiets als een gelijkwaardige partner in het mobiliteitssysteem;
2. 6 miljard euro aan EU-financiering voor veilige, hoogwaardige fietsinfrastructuur;
3. Verbetering van het EU-beleidskader inzake stedelijke mobiliteit;
4. De oprichting van een gecentraliseerd EU-fonds voor de toegang tot e-bikes ter waarde van 5,5 miljard euro om de voordelen van e-bikes in alle landen van de EU beschikbaar te maken en het scheppen van nieuwe banen te stimuleren; en
5. De ontwikkeling en uitvoering van een echte EU-fietsstrategie.

▪ Inzamelnetwerk fietsaccu's duurzame verantwoordelijkheid fietsbranche

In de afgelopen jaren heeft de e-bike snel aan populariteit gewonnen in Nederland. Inmiddels rijden er dan ook zo'n 3 miljoen e-bikes in Nederland. De meest gebruikte accu voor e-bikes is de lithium-ion. Dit is een krachtige batterij met een batterijmanagementsysteem. De accu van een e-bike gaat echter niet eeuwig mee. Omdat de fietsaccu een industriële batterij is, zijn de importeurs en fabrikanten verantwoordelijk voor de inzameling en recycling. De verwerking van lithium-ion-accu's moet aan strenge eisen voldoen en een veilige en verantwoorde inzameling en recycling is essentieel. Samen met Stichting Batterijen (Stibat) heeft de fietsbranche een inzamelnetwerk opgezet bij fietsdealers.

▪ Toezicht op de revisie van lithium-ion accu's is noodzakelijk

Oude li-ion accu's kunnen worden gerecycled, hergebruikt of gereviseerd. Bij recycling gaat het om hergebruik van de afvalstoffen. Recyclers herwinnen waardevolle grondstoffen uit de accu die men daarna in nieuwe producten gebruikt. Second life betekent dat een batterij of accu een tweede leven en een nieuwe toepassing krijgt. Zo zijn veel afgedankte accu's bijvoorbeeld niet meer geschikt voor gebruik in de auto, maar wel voor andere toepassingen zoals energieopslag voor zonnepanelen. Tenslotte kunnen li-ion accu's ook gereviseerd worden. Hierbij worden de batterijen gerepareerd. Een li-ion accu bestaat uit losse cellen. Door de slechte cellen te vervangen, zijn de accu's weer bruikbaar. Accu's kunnen op die manier vaak nog voor andere

² European Cyclist's Federation (ECF), Cycling Industries Europe (CIE) en Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI)

toepassingen gebruikt worden.

Gezien de groeiende vraag naar lithium ion accu's in allerlei producten en de schaarste van het aanbod is de verwachting dat de markt van gereviseerde accu's in de komende jaren snel zal groeien. Dit brengt echter risico's met zich mee. Op het moment dat beschadigde li-ion accu's op een niet vakkundige manier worden gereviseerd bestaat er een grote kans op ongelukken.

RAI Vereniging is van oudsher nauw betrokken bij activiteiten die de kwaliteit in de branche verhogen. De verschillende RAI keurmerken zijn hier voorbeelden van. Zij benadrukken de kwaliteit van de producten en dragen bij tot de veiligheid voor de gebruikers. Een keurmerk voor gecertificeerde revisiebedrijven kan naar de mening van de sectie Fietsen een belangrijke rol spelen in het behouden van het vertrouwen dat de consument heeft in de e-bike als kwaliteitsproduct.

5. Gezond ondernemersklimaat

Voorwaarde voor gezonde mobiliteit is ook een gezond ondernemersklimaat. De Nederlandse fietsindustrie staat wereldwijd hoog aangeschreven met kwalitatief hoogwaardige en innovatieve producten. Dit is echter geen vanzelfsprekend gegeven. Om er voor te zorgen dat de Nederlandse fietsindustrie kan blijven concurreren op internationaal niveau is het zaak om er voor te zorgen dat er een gelijk speelveld blijft en dat Nederlandse bedrijven niet nodeloos met kosten worden geconfronteerd die andere landen niet hanteren.

Standpunten op het gebied van gezond ondernemersklimaat

- **Anti-dumping heffing China blijft noodzakelijk voor gezond Europees ondernemingsklimaat**

Sinds 2019 geldt er een importheffing op Chinese (elektrische) fietsen. De Europese Commissie was tot de conclusie gekomen dat de Chinese invoerprijzen duidelijk lager waren dan de verkoopprijzen in de Europese fietssector, ondanks de antidumpingmaatregelen die ook toen al van kracht waren. De gemiddelde verkoopprijs op de Europese markt was bijna het dubbele van de gemiddelde invoerprijs uit China. Reden voor de Europese Commissie om te concluderen dat de Chinese uitvoer van fietsen naar de Europese Unie tegen dumpingprijzen schadelijk zou zijn omdat ze de verkoopprijs van de bedrijfstak van de Unie zouden onderbieden. De handelsbeschermingsmaatregelen van de EU beschermen meer dan 800 Europese kleine en middelgrote ondernemingen en 90.000 EU-banen tegen oneerlijke concurrentie uit China.

- **Vrijstelling van EU-douanerechten voor fietsonderdelen moet behouden blijven**

Binnen de Europese Unie kunnen bepaalde producten in aanmerking komen voor een vrijstelling van invoerrechten als deze productonderdelen niet binnen de Europese Unie worden geproduceerd. Een dergelijke vrijstelling van voor invoerrechten geldt ook voor bepaalde fietsonderdelen zoals de frames van fietsen. De sectie Fietsen is voorstander van handhaving van de douanevrijstelling voor geïmporteerde fietsonderdelen die niet binnen de Europese Unie worden geproduceerd.

- **Geen Europese typegoedkeuringsplicht voor e-bikes, e-bakfietsen en cargobikes**

In de Europese wetgeving vallen e-bikes, e-bakfietsen en cargobikes wat betreft de



VERENIGING

productveiligheidseisen onder de Europese machinerichtlijn 2006/42/EG en de EN15194:2017.

RAI Vereniging pleit voor wat betreft productveiligheidseisen van elektrische (bak)fietsen voor vasthouden aan de bestaande en reeds gehanteerde internationale norm in de Machinerichtlijn. Zij is geen voorstander van de invoering van aanvullende Nederlandse producteisen voor elektrische (bak)fietsen en evenmin van invoering van een Europese typegoedkeuringsplicht voor de elektrische (bak)fietsen. De bestaande uitgebreide set aan internationale eisen is voldoende om de productveiligheid te waarborgen. De fietsmarkt is een internationale markt. Nederlandse fietsfabrikanten produceren voor de wereldmarkt, niet alleen voor de Nederlandse markt. Hun producten voldoen aan strenge internationale veiligheidseisen, een Europese typegoedkeuring levert hierbij geen extra toegevoegde waarde maar werkt wel sterk kostenverhogend.

- **Fietsdiefstal moet met behulp van een brede, integrale en gecoördineerde aanpak teruggedrongen worden**

Fietsdiefstal is een maatschappelijk probleem dat in potentie een bedreiging voor de fietsenmarkt kan zijn. Het kan de bereidheid tot het aanschaffen en gebruiken van een fiets onder consumenten doen afnemen. Fietsdiefstal moet dan ook met behulp van een brede, integrale en gecoördineerde aanpak teruggedrongen worden. Hierbij moet op verschillende schakels van de keten worden ingezet, waarbij aangiftebereidheid en herkenbaarheid van fietsen cruciaal is. RAI Vereniging vindt dat er een wettelijk verplicht framenummer voor fietsen moet worden ingevoerd.

Standpuntennotitie sectie Equipment

September 2021

Inleiding

Nederland is volop in een transitie naar duurzame, gezonde mobiliteit. Duurzame, gezonde mobiliteit houdt in dat er binnen afzienbare tijd een evenwicht wordt bereikt tussen bereikbaarheid, economie, leefmilieu en klimaat. De leden van RAI Vereniging ondersteunen dit streven volledig. Niet voor niets hebben zij zich gecommitteerd aan de klimaatdoelstellingen van het Akkoord van Parijs en de Nederlandse Klimaatwet waarbij in 2030 de CO₂-uitstoot met 49% moet zijn verlaagd en in 2050 met 95% ten opzichte van de uitstoot in het jaar 1990.

De bedrijven die zijn aangesloten bij sectie Equipment van RAI Vereniging spelen in dit streven een belangrijke rol. De leden van de sectie leveren technisch hoogwaardige werkplaatsequipment en diagnose testapparatuur die onmisbaar zijn voor het onderhoud van het Nederlands wagenpark. De bedrijven leveren apparatuur voor het onderhouden en repareren niet alleen van personenauto's en bestelwagens maar ook van vrachtwagens, opleggers en trailers. Met behulp van deze werkplaatsapparatuur kunnen dealers, onafhankelijke autobedrijven, fast fitters en schadeherstelbedrijven er voor zorgen dat het Nederlandse wagenpark tot het best onderhouden wagenpark van Europe behoort.

Recent onderzoek van Innovam, OOMT, BOVAG en RAI Vereniging naar de werkplaats van de toekomst heeft vastgesteld dat er vijf ontwikkelingen zijn die in de komende jaren van grote invloed zullen zijn op autobedrijven.

1. Veranderende wetgeving
2. De opkomst van elektrische voertuigen
3. De opkomst van diagnose en onderhoud op afstand (Over The Air / OTA)
4. De opkomst van autonome systemen in de auto (Advanced Driver Assistance Systems / ADAS)
5. De opkomst van vraag gestuurde mobiliteit (Mobility as a Service / MaaS)

Om er voor te zorgen dat de Nederlandse equipmentsector adequaat kan inspelen op deze ontwikkelingen en ook in de komende jaren haar leidende positie kan behouden zal op een aantal terreinen het overheidsbeleid echter aangepast moeten worden.

Met name de Algemene Periodieke Keuring (APK) is essentieel in het zorgdragen voor een schoon en veilig wagenpark in Nederland. De verschillende onderdelen van de APK en eisen die er gesteld worden zijn volgens de sectie Equipment regelmatig aan herziening toe om op die manier in lijn te blijven met de ontwikkelingen binnen de auto-industrie. Ook de elektrificatie van het wagenpark in de komende jaren brengt nieuwe uitdagingen met zich mee. Pogingen om in het kader van de harmonisatie van de Europese wetgeving de APK af te bouwen c.q. minder stringent te maken zijn volgens het bestuur van de sectie Equipment geen goede zaak. Deze ontwikkeling draagt niet bij aan het voortdurende streven naar een schoner en veiliger wagenpark in Europa. De equipment leveranciers die zijn aangesloten bij de sectie Equipment hebben tevens een testapparaat ontwikkeld waarmee kan worden nagegaan of een auto voorzien is van een roetfilter en of deze ook daadwerkelijk goed functioneren. Hiermee is Nederland koploper in Europa op het gebied van dieselcontrole.



VERENIGING

Standpuntenoverzicht

De nu volgende notitie geeft de standpunten weer van de sectie Equipment op de belangrijkste dossiers die binnen de sector spelen.

Standpunten met betrekking tot Europese wetgeving

- Verlenging van de Europese Groepsvrijstellingsverordening Motorvoertuigen 461/2010 is essentieel voor voortbestaan van een onafhankelijke aftermarket
- Europese wetgeving moet toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (RMI) garanderen
- Europese wetgeving moet kalibratie ADAS systemen garanderen
- Europese wetgeving moet toegang tot gegevens van de 'connected car' garanderen
- Europese wetgeving moet toegang tot identificatiegegevens van onderdelen garanderen

Standpunten met betrekking tot de APK

- Nederlandse APK moet als leidraad dienen bij Europese harmonisatie van de APK
- Invoering van controle en handhaving op het gebruik en werking van roetfilters in APK is een goede ontwikkeling
- De huidige APK dient op een aantal onderdelen uitgebreid te worden
 1. Schokbrekertest op basis van Europese standaard meetmethodiek
 2. Koplamp testers ter voorkoming van verblindende autoverlichting
 3. Roetmeting met deeltjestester in de APK 3
 4. Controle op functioneren van Emissiesysteem bij Ottomotoren dmv NOx meting en deeltjesteller.

Standpunt met betrekking tot veiligheid

- Het RAI Keurmerk Hefbruggen als onafhankelijk keurmerk in Nederland moet als standaard gelden voor alle hefbruggen in Nederland (naar schatting 60.000 stuks)

Standpunt met betrekking tot personeelsinstroming

- Er moet meer gedaan worden aan de werving en opleiding van technisch personeel. Verduurzaming en technische ontwikkelingen vragen om een hoger kennisniveau.

Standpunten met betrekking tot Europese wetgeving

De sectie Equipment van RAI Vereniging is via haar lidmaatschap van EGEA, de Europese koepelorganisatie van equipmentleveranciers, een actief lid van de AFCAR Alliance³, de Alliantie voor de vrijheid van autoreparatie in de Europese Unie. Deze alliantie heeft tot doel de vrije mededinging op de markt voor service, onderhoud en reparatie in de automobielsector te vrijwaren en de onafhankelijke marktdeelnemers op de aftermarket te vertegenwoordigen met betrekking tot de onbeperkte toegang tot technische informatie. AFCAR maakt zich sterk voor toegang tot technische informatie, reserveonderdelen, diagnosetoestellen en testapparatuur van verschillende merken, en opleiding die nodig zijn om kwaliteitsvolle reparatie- en onderhoudsdiensten te garanderen, tegen betaalbare prijzen.

³ AFCAR staat voor Alliance for The Freedom of Car Repair In the EU



VERENIGING

Auto's zijn meer en meer "computers op wielen" geworden. Technologische innovaties zorgen weliswaar voor een betere emissiecontrole, meer veiligheid en meer comfort, maar maken het ook steeds moeilijker om een voertuig te onderhouden of te repareren. Zonder volledige en eerlijke toegang tot technische informatie, diagnose- en testapparatuur van verschillende merken, vervangingsonderdelen en opleiding zal de onafhankelijke aftermarket de Europese automobilisten niet langer de kwaliteitsservice en -onderdelen kunnen bieden die zij bij het onderhoud van hun voertuigen verdienen.

Een onafhankelijke onderhouds- en reparatie markt betekent dat de concurrentie gehandhaafd blijft. Dit is goed nieuws voor de consumenten en de economie, aangezien automobilisten niet gedwongen zijn om voor het onderhoud en de reparaties van hun auto's afhankelijk te zijn van de voertuigfabrikant als exclusieve leverancier van onderdelen en reparatiediensten. Automobilisten moeten zelf kunnen kiezen wat er aan hun eigendom wordt gedaan en wie het werk uitvoert aangezien het per slot van rekening hun auto is.

De technische vooruitgang op het gebied van emissiecontrole draagt bij tot de wereldwijde bescherming van het milieu. Om ervoor te zorgen dat voertuigen aan de emissie- en veiligheidsnormen van de EU voldoen, niet alleen wanneer ze gloednieuw de fabriek verlaten, maar gedurende hun hele levensduur, zijn regelmatige inspectie, onderhoud en reparatie vereist. Met een eerlijke en volledige toegang tot informatie, multimerken gereedschap en -uitrusting, onderdelen en opleiding zijn onafhankelijke equipmentleveranciers en autobedrijven in staat betaalbare, veilige en schone mobiliteit mogelijk te maken gedurende de volledige levenscyclus van de auto.

▪ [Verlenging van de Europese Groepsvrijstellingsverordening Motorvoertuigen 461/2010 is essentieel voor voortbestaan van een onafhankelijke aftermarket](#)

Binnen de EU is er speciale wetgeving van kracht voor de autosector, de zogenaamde groepsvrijstellingsverordening voor motorvoertuigen MV-BER 461/2010 en de begeleidende richtsnoeren 2010/C 138/05. Zij bevatten regels, met name over de toegang tot technische informatie voor alle onafhankelijke marktdeelnemers,⁴ de vrijheid om reserveonderdelen te kopen en te leveren, en het voorkomen van misbruik van de garantievoorwaarden van voertuigfabrikanten en de daarmee samenhangende consumentenrechten.

In 2019 is de Europese Commissie begonnen met haar evaluatie van de MV-BER. Afhankelijk van haar eindevaluatie zal de Europese Commissie al dan niet overwegen de MV-BER te verlengen na de verstrijksdatum, die momenteel in 2023 ligt. Verlenging van de MV-BER is naar de mening van de sectie Equipment van essentieel belang om de concurrentie op de aftermarket te blijven garanderen.

⁴ Met onafhankelijke marktdeelnemers worden in dit verband bedoeld autobedrijven, fabrikanten of distributeurs van reparatieapparatuur, -gereedschap of -onderdelen, uitgevers van technische informatie, automobielfclubs, wegwachtdiensten, bedrijven die keurings- en controlediensten aanbieden, bedrijven die opleiding voor monteurs aanbieden, fabrikanten en herstellende van apparatuur voor voertuigen die op alternatieve brandstoffen rijden)



VERENIGING

▪ **Europese wetgeving moet toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (RMI) garanderen**

De Europese wetgeving schrijft voor dat voertuigfabrikanten onafhankelijke marktdeelnemers toegang verlenen tot informatie over de reparatie en het onderhoud van voertuigen. Doel van deze wettelijke bepalingen is te zorgen voor vrije en eerlijke concurrentie op de aftermarket en ongeveer 270 miljoen automobilisten in de EU de vrijheid te geven om te kiezen waar en door wie hun voertuigen worden onderhouden.

Voor personenauto's en bestelwagens wordt de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie voor onafhankelijke autobedrijven geregeld door de Euro 5-wetgeving. Voor zware bedrijfsvoertuigen geldt de Euro VI-wetgeving. Deze wetgeving dient ook in de toekomst de toegang tot noodzakelijke reparatie- en onderhoudsinformatie mogelijk te maken.

▪ **Europese wetgeving moet kalibratie ADAS systemen garanderen**

RAI Vereniging heeft met het ministerie van IenW en 24 andere mobiliteitsorganisaties het ADAS Convenant getekend. Daarnaast werken zij samen in de ADAS Alliantie die de inzet van Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) wil stimuleren. Belangrijk doel is het verminderen van het aantal dodelijke ongevallen (tot 0 in 2050) en het terugdringen van files. Het convenant omvat afspraken om er in een periode van drie jaar alles aan te doen om ADAS meer onder de aandacht te brengen, meer voertuigen ermee uit te rusten en consumenten en bedrijven ter stimulering te laten investeren in deze systemen.

ADAS systemen zullen steeds meer onderdeel gaan worden van nieuwe auto's. Deze systemen zullen dan ook onderhouden c.q. gekalibreerd moeten worden. Iedere autofabrikant gebruikt echter voor een ADAS zijn eigen methode en/of sensoren. Hierdoor ontstaan grote verschillen in de hoeveelheid data die beschikbaar komt voor de controle en kalibratie van ADAS systemen. De Europese koepelorganisatie van Equipmentleveranciers EGEA werkt aan een Europese standaard voor ADAS-kalibratiesystemen. De sectie Equipment hecht er groot belang aan dat de onafhankelijke aftermarket via deze standaard in staat is de kalibratie van ADAS systemen in de toekomst te verzorgen en dat dit in Europese wetgeving wordt opgenomen.

▪ **Europese wetgeving moet toegang tot gegevens van de 'connected car' garanderen**

Draadloze telematicatechnologieën die de communicatie op afstand ondersteunen, maken in hoog tempo deel uit van de nieuwe functionaliteit van moderne voertuigen. De connected car als onderdeel van het 'internet van dingen en diensten' wordt een onderdeel van onze dagelijkse connected mobility' en het dashboard wordt als het ware het portaal voor digitale diensten en goederen.

Tegen deze achtergrond zijn eerlijke digitaliseringsmogelijkheden nodig voor alle dienstensectoren rondom de auto. Dit vereist toegang tot gegevens en voertuigfuncties in het voertuig, die de voorwaarde zijn voor onafhankelijk ondernemerschap, concurrentie en innovatie in de digitale markt voor de auto.



VERENIGING

▪ Europese wetgeving moet toegang tot identificatiegegevens van onderdelen garanderen

Door de technische vooruitgang en het groeiende aantal voertuigtypes en -varianten worden de onderdelen en componenten die bij de assemblage van voertuigen worden gebruikt steeds complexer. Verschillende soorten voertuigen hebben verschillende soorten vervangingsonderdelen nodig en zelfs binnen eenzelfde model kunnen onderdelen verschillen.

Ondubbelzinnige identificatie van onderdelen, systemen en componenten is van cruciaal belang voor de onafhankelijke aftermarket voor de correcte reparatie en het onderhoud van het voertuig, maar ook om ervoor te zorgen dat de juiste onderdelen van de onderdelenproducent en de onderdelengroothandel aan de werkplaats worden geleverd. Het Voertuig Identificatie Nummer (VIN) wordt daarbij een steeds crucialer element.

Standpunten met betrekking tot de APK

De Algemene Periodieke Keuring (APK) is een in Europa wettelijk verplichte keuring voor voertuigen. De keuring heeft als doel de verkeersveiligheid te vergroten en inmiddels ook om het milieu te beschermen. De APK geldt voor personenauto's, bestelwagens, zware bedrijfswagens, bussen, bos- en landbouwvoertuigen, driewielige motorrijtuigen, bedrijfswagens en getrokken materieel (opleggers en aanhangwagens) met een toegestane maximum massa boven 3.500 kilogram. Een APK keuring voorkomt dat er gevaarlijke situaties ontstaan met voertuigen die te onveilig zijn om nog aan het verkeer deel te nemen. Bovendien wordt op deze manier het milieu beschermd: voertuigen die teveel schadelijke stoffen uitstoten, worden afgekeurd. De APK is dan ook een essentieel instrument om er voor te zorgen dat het Nederlandse wagenpark veilig en schoon blijft.

Een nieuwe personenauto die op benzine rijdt, moet na vier jaar voor het eerst op voor de APK. Bij een dieselauto is dat drie jaar. Diesels moeten vervolgens ieder jaar worden gekeurd. Benzineauto's moeten na de eerste APK-keuring om de twee jaar gekeurd worden tot ze acht jaar oud zijn: daarna moeten ze elk jaar worden nagekeken.

Bij de APK wordt een auto beoordeeld op de volgende onderdelen:

1. de verkeersveiligheid (remmen, wielophanging, schokdempers, banden, stuurinrichting, verlichting en carrosserie)
2. het milieu (uitstoot van uitlaatgassen)
3. de registratie (de kilometerstand, het voertuigbewijs, identificatienummer en de gebruikte brandstof)

De standpunten van de sectie Equipment met betrekking tot de APK zijn als volgt:

▪ Nederlandse APK moet als leidraad dienen bij Europese harmonisatie van de APK

'Sinds juli 2012 wordt er in de EU gesproken over een verdere harmonisatie van de APK. De sectie Equipment is in principe voorstander van een verdere harmonisatie van de Europese APK wetgeving. Zij is van mening dat de Nederlandse APK wetgeving hierbij als uitgangspunt genomen dient te worden, bij voorkeur nog uitgebreid met een aantal onderdelen. De sectie Equipment is geen voorstander van een verdere versoepeling van de APK wetgeving in het kader van een Europese harmonisatie. Nederland heeft gekozen voor een systematiek waarbij het keurend bedrijf ook het reparerende bedrijf is. Met deze systematiek en de manier waarop de RDW de steekproeven heeft



VERENIGING

ingericht, houdt Nederland het APK systeem betaalbaar, controleerbaar en op een zeer hoog niveau; dit in tegen stelling tot andere lidstaten.

▪ **Invoering van controle en handhaving op het gebruik en werking van roetfilters in APK is goede ontwikkeling**

Dieselauto's worden door fabrikanten van een roetfilter voorzien om aan de Europese emissie-eisen te voldoen, maar deze worden regelmatig verwijderd of buiten werking gesteld. Dit wordt soms gedaan bij chiptuning of om onderhoudskosten uit te sparen. Het roetfilter is sinds 2011 verplicht op nieuwe dieselauto's. De sectie Equipment is verheugd dat de staatsecretaris heeft besloten met ingang van 1 juli 2022 de APK voor dieselpersonenauto's, bestelbussen en trucks uit te breiden met een controle op de aanwezigheid van een goed werkend roetfilter. Hiervoor worden keuringsstations uitgerust met een deeltjesteller. Deze controle moet toezien dat het verbod op het verwijderen van roetfilters voor alle Euro V en Euro VI dieselauto's, dieselbestelwagens en dieseltrucks wordt nageleefd en ervoor zorgen dat niet goed werkende filters vervangen of gerepareerd worden.

▪ **De huidige APK dient op een aantal onderdelen uitgebreid te worden**

RAI Vereniging ziet in de APK een effectief middel om de verkeersveiligheid én duurzaamheid van voertuigen en mobiliteit te vergroten. Zij is van mening dat de APK daarom uitbreiding verdient, onder andere door een controle op werking van het roetfilter en van de katalysator, controle op bandenspanning en een schokbrekertest. Daarbij zouden omwille van de verkeersveiligheid ook aanhangers lichter dan 3.500 kg APK-plichtig moeten worden.

1. Schokbrekertest op basis van Europese standaard meetmethodiek

Het goed testen van schokbrekers is essentieel voor de verkeersveiligheid. Er zijn meerdere systemen zijn waarmee schokbrekers getest kunnen worden. Momenteel wordt er binnen de Europese koepelorganisatie EGEA gewerkt aan een standaard methodiek. Deze standaard zorgt voor eenheid in de meetresultaten. De sectie Equipment is voorstander van een uitbreiding van de APK met een schokbrekertest waarbij de Europese standaard meetmethodiek gehanteerd worden.

2. Koplamptesters ter voorkoming van verblindende autoverlichting

De RDW en het ministerie van IenW signaleren dat het aantal klachten over verblindende autoverlichting aan het groeien is. De sectie Equipment is door beide instanties gevraagd om mee te helpen aan een oplossing. Inmiddels is een Europese EGEA-werkgroep aan de slag met het ontwikkelen van een juiste kalibratie-/testmethode voor met name de nieuwste generatie verlichting en heeft de RDW onderzoek uitgevoerd naar lichtbeelden. De APK-werkgroep heeft een plan ingediend voor het controleren van de bestaande koplamptesters.

3. Roetmeting met deeltjestester in de APK 3

In mei 2020 heeft de Eerste Kamer een wetsvoorstel voor de registratie van tractoren goedgekeurd. De APK 3 verplichting geldt voor land- of bosbouwtrekkers op wielen met een maximale constructiesnelheid van meer dan 40 km/h. Deze voertuigen gaan gecontroleerd worden volgens de minimale veiligheidseisen in de EU-richtlijn 2014/45. De APK-frequentie is vastgesteld op 4-2-2-2.

Onduidelijk is of de roetmeting een onderdeel gaat worden van de APK3. Er ligt namelijk een motie waarbij is aangegeven dat de eisen niet strenger mogen zijn dan dat de Richtlijn voorschrijft. Op basis van de Richtlijn is roetmeting niet van toepassing aangezien deze categorie voertuigen niet is



VERENIGING

toegelaten via de genoemde verordening. De sectie Equipment van RAI Vereniging is er sterk voorstander van dat een roetmeting via een deeltjestellen binnen APK 3 verplicht wordt opgenomen.

Standpunt met betrekking tot veiligheid

De werkplaatsapparatuur en de diagnose- en testapparatuur van de leden van de sectie Equipment dragen in eerste instantie zorg voor een schoner en veiliger wagenpark in Nederland. Daarnaast ontwikkelt de sectie echter ook activiteiten die er voor moeten zorgen dat de veiligheid van werknemers in de autobedrijven gegarandeerd is. Het Keurmerk Hefbruggen is hier een voorbeeld van.

- [Het RAI Keurmerk Hefbruggen als onafhankelijk keurmerk in Nederland moet als standaard gelden voor alle hefbruggen in Nederland \(naar schatting 60.000 stuks\)](#)

Het RAI keurmerk draagt direct bij aan de veiligheid van medewerkers in de werkplaatsen en is gebaseerd op de geldende Europese norm EN NEN 1493. Het zorgt tevens voor eenheid in keuren en dus ook in de kwaliteit van de keuringen.

Het jaarlijks (laten) controleren en onderhouden van hefbruggen is volgens de Arbo-wet verplicht. Werkgevers zijn ten slotte verantwoordelijk voor de veiligheid van hun werknemers. Hefbruggen worden vaak zwaar belast en intensief gebruikt en zijn daardoor onderhevig aan slijtage. Een defect kan leiden tot een zeer onveilige werksituatie. De verplichting van onderhouden en keuren geldt voor alle hefsystemen binnen een bedrijf.

Buiten de verplichte keuring vanuit de Arbodienst eist de RDW dat een bedrijf dat autokeuringen uitvoert deze keuringen verricht op een hefbrug die is gekeurd door één van de door de RDW erkende keurmerken. RAI Vereniging Keurmerk Hefbruggen is daar één van. Minimaal één keer per jaar dient een hefbrug te worden onderhouden en gekeurd. Dankzij dit keurmerk is de veiligheid van een hefbrug beter gewaarborgd. Het keurmerk heeft landelijke dekking en is erkend door de RDW en bekend bij BOVAG, Focwa, VACO en de arbeidsinspectie. Regelmatige steekproeven en beoordelingen van de deelnemers door een onafhankelijke instantie Liftinstituut garanderen de kwaliteit van het Keurmerk. Om te voorkomen dat er een wildgroei aan keurmerken ontstaat, met alle onduidelijkheid en onveiligheid van dien, pleit de sectie Equipment er voor dat het RAI Keurmerk Hefbruggen de standaard wordt voor keurmerken op het gebied van hefbruggen.

Standpunt met betrekking tot personeelsinstroming

In Nederland dreigt een ernstig tekort aan goed geschoold technisch werkplaatspersoneel. Door de groei van geavanceerde rijkhulpsystemen en sensoren in voertuigen wordt de vraag naar deze technici in de komende jaren alleen nog maar groter. Het aantal voertuigen met geavanceerde rijsystemen neemt snel toe. Over vier jaar rijden naar verwachting 2,5 miljoen auto's in Nederland met het zogenaamde ADAS systemen. Dat aantal verdubbelt bijna tegen 2030.

- [Er moet meer gedaan worden aan de werving en opleiding van technisch personeel. Verduurzaming en technische ontwikkelingen vragen om een hoger kennisniveau.](#)

Het Nederlandse wagenpark verduurzaamt. Met die verduurzaming wordt de techniek ook steeds complexer, en dus ook de meet- en diagnose-apparatuur, zoals ADAS kalibratiesystemen, update controle systemen, etc. Dat betekent een ander kennisniveau dan dat er in het verleden nodig was.



VERENIGING

De toename van elektrotechnische werkzaamheden vraagt om monteurs met specifieke kennis en ervaring. ICT-kennis is onontbeerlijk voor zowel het uitlezen van data, het stellen en oplossen van diagnoses, als voor elektrotechnische én mechanische werkzaamheden. Medewerkers moeten gecertificeerd zijn voor het stellen van diagnoses met de verschillende softwarepakketten. Door de opkomst van augmented reality hulpmiddelen en zelfdiagnosesystemen is er behoefte aan hoger opgeleide medewerkers die complexe problemen kunnen oplossen en specifieke kennis hebben van de te doorlopen stappen in diagnosesystemen.

RAI Vereniging constateert dat er al jaren te weinig technisch geschoolde jongeren instromen in de autobranche als gevolg van een afnemende belangstelling voor technische beroepen en roept stakeholders op om met een coherent en structureel plan te komen om de instroom van technisch geschoolde jongeren in de autosector te vergroten



VERENIGING

Standpuntennotitie sectie Motoren (Motoren en gezonde mobiliteit: schoon, zuinig en veilig)

September 2021

Inleiding

Met ruim anderhalf miljoen rijbewijsbezitters en meer dan 750.000 motorfietsen op de weg, maakt de motor een belangrijk onderdeel uit van ons mobiliteitssysteem. En met de groeiende behoefte aan individuele mobiliteit en toename van drukte in de steden, is de motor een uiterst slim alternatief voor woon-werkverkeer.

De motor is een onmisbaar onderdeel in ons mobiliteitssysteem en draagt bij aan een betere doorstroming op de weg. Voor iedere toepassing is er een geschikte motorfiets. De lichte motorrijder die snel korte afstanden aflegt over provinciale wegen. De motorscooter voor de rijder in stedelijke gebieden. De woon-werkverkeersrijder die langere afstanden comfortabel wilt afleggen. Allemaal met een gemeenschappelijk belang: bewegingsvrijheid. Dankzij de veelzijdigheid van de motor past hij perfect in een flexibel vervoerssysteem, waarbij eenvoudig gewisseld kan worden tussen vervoersmiddelen die op dat moment het beste bij de reis passen. Voor gezonde mobiliteit zijn motoren dan ook onmisbaar. Ze bieden een oplossing voor bereikbaarheid, minder uitstoot, meer doorstroom en autoluwe gebieden.

De sectie Motoren van RAI Vereniging behartigt de belangen van de Nederlandse importeurs van motorfietsen en motorscooters. Voor schonere lucht en een beter klimaat zetten de leden van de sectie in op motoren die steeds minder schadelijke stoffen en CO2 uitstoten. Einddoel is net als bij alle andere vervoersmiddelen om nul procent uitstoot te realiseren. Ook het terugdringen van geluid en geluidsoverlast dragen bij aan een bredere inzet en acceptatie van de motor. Maar een brede inzet vraagt ook om meer aandacht voor verkeersveiligheid. Want ieder verkeersslachtoffer is er één te veel. Hierbij speelt de digitalisering een belangrijke rol waarbij voertuigen met elkaar communiceren en rijtaakhulpsystemen zorgen voor meer controle in het verkeer.

De sectie Motoren van RAI Vereniging verbindt het belang van fabrikanten en importeurs van motorfietsen en motorscooters met de politieke agenda en creëren een verandering in bewustzijn bij de eindgebruiker. Dit doet zij stevast met oog voor de ontwikkeling van een gezond mobiliteitssysteem. Met gezonde mobiliteit op de agenda dragen we bij aan een maatschappij waarin iedereen vrij, betaalbaar en groen kan bewegen. Gezonde mobiliteit betekent dat mobiliteit haalbaar en betaalbaar is voor iedereen. En oog heeft voor mens en omgeving. Motoren dragen bij aan deze gezonde mobiliteit. Het biedt een volwaardig en laagdrempelig vervoersmiddel voor een grote groep reizigers. Schoon, zuinig en veilig.

\



VERENIGING

Standpuntenoverzicht

De nu volgende notitie geeft de standpunten weer van de sectie Motoren op de belangrijkste thema's in het kader van duurzame, gezonde mobiliteit. Realisatie van deze standpunten zou moeten leiden tot een beleid dat duurzame en gezonde mobiliteit in Nederland tot een realiteit maakt.

Standpunten met betrekking tot duurzame mobiliteit

- Verlaag eisen motorrijbewijs voor automobilisten
- De overgang naar elektrische motoren zou gestimuleerd moeten worden via een aanschafsubsidie of een fiscaal voordeel
- Geluidsoverlast door motorfietsen moet effectief worden aangepakt
- De Europese ASEP geluidstest moet aangescherpt worden en de reikwijdte moet uitgebreid worden met aftermarket uitlaten
- Pakkans overtreders moet worden verhoogd

Standpunten met betrekking tot veiligheid

- Inzet van geavanceerde rijhulpsystemen (ADAS) moet fiscaal gestimuleerd worden
- Bij de verdere ontwikkeling van geavanceerde voertuigsystemen moet rekening gehouden worden met de specifieke rij-eigenschappen van een motor
- Infrastructuur en rijopleidingen essentiële onderdelen veiligheidsbeleid
- Vervolgtrainingen vergroten verkeersinzicht en veiligheid motorrijders
- Invoering APK voor motorfietsen belangrijk instrument voor verbeteren voertuigveiligheid
- Verplichte registratie tellerstand motorfietsen verbetert verkeersveiligheid

Standpunten met betrekking tot duurzame mobiliteit

RAI Vereniging is groot voorstander van duurzame mobiliteit. Leden van RAI Vereniging zetten vol in op een realistische overgang naar volledig emissievrij vervoer. De stip aan de horizon is een emissieloos en fluisterstil wagenpark van personenauto's, bestelwagens, bussen, trucks en een elektrisch tweewielerpark van motoren en scooters. Daarmee draagt de mobiliteitsindustrie bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit door de uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof te verminderen, geluidshinder zoveel mogelijk te beperken en werken wij aan het klimaatprobleem door de uitstoot van CO₂ omlaag te brengen naar nul. Ook meer inzet van de fiets, scooter en motor over de korte afstanden is onontbeerlijk om steden schoon en bereikbaar te houden en bij te dragen aan een

In vergelijking met auto's en bestelwagens zijn de kleinere en lichtere elektrische gemotoriseerde tweewielers in de beste positie om de voordelen van elektrische mobiliteit ten volle te benutten en een ideaal antwoord te bieden op de nieuwe mobiliteits- en uitdagingen op het gebied van duurzaamheid. Elektrische motorfietsen zijn zeer geschikt voor gebruik in de stad en kunnen de luchtkwaliteit helpen verbeteren en het verkeerslawaai in steden helpen verminderen

RAI Vereniging wil daarom meer mensen stimuleren om op de motor te stappen. Motorrijden is namelijk zeer effectief bij het terugdringen van de files in en rondom de steden. Onderzoek van Transport en Mobility Leuven heeft aangetoond dat als 1 op 10 automobilisten overstapt op de motor, het aantal files met 40 procent afneemt. Een enquête onder motorrijders bevestigt deze uitkomst en concludeert dat de gemiddelde tijdswinst ten opzichte van een auto circa 20 procent is. Dit heeft niet alleen een positief effect op de doorstroming, maar ook op de luchtkwaliteit omdat het



VERENIGING

verkeer minder lang stilstaat. De meeste motorrijders kiezen voor woon-werkverkeer echter nog altijd voor de auto en gebruiken de motor vooral recreatief. Daar valt nog veel winst te behalen.

Verlaag eisen motorrijbewijs voor automobilisten

Een lichte motorfiets is een ideaal alternatief voor de auto in het woon-werk verkeer. RAI Vereniging wil dat de eisen voor automobilisten om op een lichte motorfiets te mogen rijden worden verlaagd. Hiervoor moet het theorie-examen voor een lichte 125cc motor (A1 motorrijbewijs) onder voorwaarden komen te vervallen voor iedereen die in bezit is van een B-rijbewijs.

In 13 Europese landen, waaronder Duitsland en België, zijn de voorwaarden voor het motorrijbewijs voor mensen in bezit van een B-rijbewijs inmiddels verlicht. Zij hoeven niet nog apart een theorie examen voor de motor af te leggen, omdat de theorie voor het B-rijbewijs ook voor een A1 motor volstaat. In Nederland zou een dergelijk systeem ook mogelijk zijn, waarbij de volgende randvoorwaarden moeten gelden. Een B-rijbewijshouder moet tenminste 24 jaar oud zijn, vijf jaar lang geen verkeersdelicten hebben begaan en zijn praktijkexamen A1 voor de (lichte) motor hebben behaald.

De overgang naar elektrische motoren zou gestimuleerd moeten worden via een aanschafsubsidie of een fiscaal voordeel

De introductie van elektrische en geluidsarme motoren is gestart en zal zich verder ontwikkelen. Vooral voor mobiliteit in de steden of dorpen is dat een belangrijke aanwinst. De vraag is echter vooralsnog beperkt. Dit komt onder meer vanwege de nog relatief hoge prijs. Consumenten zouden gestimuleerd moeten worden elektrische motoren aan te schaffen via een aanschafsubsidie of een voordeel in de bijtelling, net zoals in de introductieperiode is gebeurd met personenauto's. De huidige MIA/Vamil stimuleringsregelingen zijn alleen beschikbaar voor ondernemingen en volstrekt onvoldoende om een overgang naar elektrische motorfietsen daadwerkelijk in gang te zetten.

Geluidsoverlast door motorfietsen moet effectief worden aangepakt

Ondanks dat de Europese geluidsnormen afgelopen jaren steeds verder zijn aangescherpt en nieuwe motoren voldoen aan deze eisen, laait elk jaar laait de discussie over geluidsoverlast van motoren weer op.

Een nieuwe motor uit de fabriek voldoet aan de gestelde geluidsnormen. Geluidsoverlast wordt veelal veroorzaakt door een beperkte groep motorrijders die hun motor na aankoop illegaal hebben aangepast en/of te hard rijden. Dit grensoverschrijdend gedrag heeft negatieve gevolgen voor de hele motorbranche, zoals tijdelijke wegafsluitingen of permanente verboden. Motorrijders moeten zich meer bewust worden over de gevolgen van hun gedrag voor mens en omgeving en er moet een einde komen aan de huidige cultuur waarbij onder een beperkte groep motorrijders motorgeluid wordt verheerlijkt.

RAI Vereniging pleit daarom voor een effectieve aanpak van geluidsoverlast van motoren. Geluidsoverlast moet zoveel mogelijk wordt gereduceerd met behoud van brede inzetbaarheid van de motor, zowel privé als zakelijk. De grote groep motorrijders mag nooit lijden onder het gedrag van een kleine groep overtreders. Dat kan alleen als alle betrokken ketenpartijen hierin hun verantwoordelijkheid nemen. Zowel de fabrikant, als de dealer, de aftermarket branche, gebruiker, rij scholen, overheden en handhaving.



VERENIGING

De Europese ASEP geluidstest moet aangescherpt worden en de reikwijdte moet uitgebreid worden met aftermarket uitlaten

Iedere nieuwe motorfiets die op de markt komt en de winkel verlaat moet aan een Europese typegoedkeuring voldoen. Hierbij gelden ook strikte geluidsnormen die steeds verder worden aangescherpt. Naast de reguliere stationaire test geldt sinds 2016 voor nieuwe motoren ook de ASEP test (UN R41-05) waarbij het geluidsniveau onder bepaalde rijcondities wordt getest. Praktijksituaties kunnen echter afwijken van deze rijcondities. De test zou dan ook meer aangepast moeten worden aan de praktijksituatie.

Hier komt bij dat de ASEP test voorsnog niet geldt voor alle uitlaten die achteraf worden gemonteerd. De sectie Motoren is er voorstander van dat ook aftermarket uitlaten onder de Europese wetgeving komen te vallen.

Pakkans overtreders moet worden verhoogd

Geluidsoverlast wordt mede veroorzaakt door het achteraf aanpassen of vervangen van de originele uitlaat. Tegenwoordig is het eenvoudig om via het internet over de hele wereld een (sport)uitlaat te kopen. Deze uitlaten voldoen vaak niet aan Europese eisen voor uitlaten of beschikken niet over een E-keurmerk. Motoren voldoen na deze aanpassing niet meer aan de typegoedkeuring en mogen feitelijk niet meer de weg op. De Inspectie Leefomgeving en Techniek (ILT) zou meer controles moeten uitvoeren op de verkoop van uitlaatsystemen die er toe leiden dat de typegoedkeuring vervalt.

Ook door de politie wordt er nauwelijks gehandhaafd op geluidsoverlast. Hierdoor is de pakkans op overtreders laag en worden overtreders niet ontmoedigd. RAI Vereniging dringt erop aan dat de pakkans van overtreders wordt vergroot doordat de politie frequenter controles op geluidsovertredingen door motoren uitvoert.

Standpunten met betrekking tot veiligheid

Digitalisering maakt het verkeer veiliger doordat allerlei rijtaak-ondersteunende systemen in auto's en andere voertuigen mogelijk worden, zoals cruisecontrol, lane departure warning systemen en vermoeidheidsdetectie. Veel ontwikkelingen met betrekking tot geavanceerde veiligheidsvoorzieningen en ADAS-systemen die in de autosector gaande zijn, komen terecht bij motorfietsen, zij het soms met enige vertraging. Om die implementatie te versnellen is in 2015 op initiatief van een aantal motorfabrikanten het Connected Motorcycle Consortium opgericht, met als doel door het bundelen van krachten en het delen van kennis een maximale aansluiting bij de autobranche te krijgen.

Inzet van geavanceerde rijhulpsystemen (ADAS) moet fiscaal gestimuleerd worden

De nieuwe motorfietsen hebben reeds hoge veiligheidsnormen bereikt. Daarnaast blijft de motorindustrie investeren in research & development om technologieën op de markt te brengen die de veiligheid van motoren verder verhogen. Voorbeelden van ADAS systemen die de veiligheid verhogen en die beschikbaar zijn voor motorfietsen zijn:

- geavanceerde remsystemen (ABS en/of CBS)
- automatische koplamptechnologie (AHO)
- innovatieve ophangings- en stabiliteitssystemen
- tractiecontrolesystemen (TCS)



VERENIGING

- bandenspanningscontrolesystemen (TPMS)
- elektronisch instelbare vering
- elektronische cruise control
- navigatiesystemen
- instelbare rijmodi
- zijzichtassistent
- automatische stabiliteitscontrole

ADAS systemen zijn echter duur. RAI Vereniging pleit er dan ook voor om de inzet van moderne ADAS systemen te stimuleren door ze buiten de BPM te houden of een generieke korting op de BPM te geven.

Bij de verdere ontwikkeling van geavanceerde voertuigsystemen moet rekening gehouden worden met de specifieke rij-eigenschappen van een motor

In de afgelopen decennia heeft de automobielsector geweldige resultaten geboekt met behulp van nieuwe technologieën voor passieve en actieve veiligheid. De auto-industrie is klaar om voertuigen van automatiseringsniveau 3 en 4 op de markt te brengen. Vanaf niveau 3 dat naar verwachting in de nabije toekomst zal worden ingevoerd, wordt de verantwoordelijkheid voor de besturing, althans tijdelijk, overgedragen aan het voertuig.

In sommige gevallen beschikken moderne auto's echter niet over apparatuur die robuust genoeg is om motorfietsen te detecteren. Geautomatiseerde systemen in auto's die wel van rijstrook veranderen maar motorrijders niet detecteren, kunnen leiden tot ernstige verkeersongevallen. Bovendien bevinden motorfietsen zich niet noodzakelijk in het midden van hun rijstrook, een andere uitdaging voor autosensoren.

Voertuigen zullen dan ook in staat moeten zijn de complexe manoeuvres die motorfietsen in het gewone verkeer plegen uit te voeren (bijvoorbeeld gebruik van de rijstrook, overhellen voor bochten, splitsen van rijstroken en weven in het verkeer enz.) Bij de verdere ontwikkeling en validering moet niet alleen het herkenningsvermogen van de sensorsystemen worden verbeterd, maar moet ook rekening worden gehouden met de verschillende rijdynamiek van motorfietsen.

Infrastructuur en rijopleidingen essentiële onderdelen veiligheidsbeleid

De motorindustrie is ervan overtuigd dat geavanceerde voertuigtechnologie, met inbegrip van nieuwe ITS-oplossingen, een waardevolle bijdrage kan leveren tot de veiligheid van motorrijders, maar dit is niet voldoende. Een goed ontworpen en goed onderhouden infrastructuur en verantwoordelijke en goed opgeleide weggebruikers zijn ook een deel van de oplossing. Alleen een integrale benadering van de veiligheid van motorrijders kan tastbare en langdurige veiligheidsverbeteringen opleveren.

Vervolgtrainingen vergroten verkeersinzicht en veiligheid motorrijders

Het European Motorcycle Quality Label, Europese Kwaliteitslabel voor Motorfietsopleidingen, helpt motorrijders om de beste vervolgentraining in hun land te vinden. Het Europese kwaliteitslabel is het resultaat van een samenwerking tussen ACEM, de Europese vereniging van motorfabrikanten en de Duitse Verkeersveiligheidsraad (DVR), de toonaangevende Duitse verkeersveiligheidsorganisatie. De sectie Motoren van RAI Vereniging

ondersteunt dit initiatief van harte.

Het kwaliteitslabel wordt toegekend aan programma's die worden geleverd door organisaties die een grondige en objectieve evaluatie hebben ondergaan. In Nederland is het label toegekend aan de KNMV voor de training 'Risicoherkenning'. Tijdens deze training krijgt de motorrijder meer inzicht en leert gevaarlijke situaties vroegtijdig te herkennen.

Vervolgtraining is belangrijk omdat onderzoek aangetoond heeft dat menselijk gedrag de belangrijkste oorzaak van ongevallen is. Een passende opleiding is de sleutel om dit risico zo klein mogelijk te maken. Een vrijwillige vervolgopleiding vergroot de bewustwording van de motorrijder en daarmee zijn of haar veiligheid.

[Invoering APK voor motorfietsen belangrijk instrument voor verbeteren voertuigveiligheid](#)

Op 25 februari 2021 heeft de Commissie Transport en Toerisme van het Europees Parlement de Europese Commissie verzocht om motorfietsen op te nemen in de algemene verplichting tot periodieke technische keuring, als onderdeel van een groter plan om verkeersveiligheid in de Europese Unie te vergroten. Toch is de APK voor motorfietsen in Nederland niet op heel korte termijn te verwachten. Met deze resolutie verzoekt het Europees Parlement namelijk de Europese Commissie om een wetgevingsvoorstel in te dienen, wat dan nog wel de hele politieke cyclus van de Europese politiek moet doorlopen.

RAI Vereniging en BOVAG zijn sterk voorstander van invoering van een APK voor motorfietsen in Nederland. Een APK zorgt er voor dat de motorfietsen op regelmatige basis gekeurd worden op voertuigveiligheid, wat zowel de veiligheid van de motorrijder als die van het overige verkeer ten goede komt.

[Verplichte registratie tellerstanden motorfietsen verbetert verkeersveiligheid](#)

Sinds 1 juli 2021 moeten erkende garagebedrijven de kilometerstand van motorfietsen registreren. RAI Vereniging heeft samen met de Vereniging Aanpak Tellerfraude en BOVAG het ministerie van IenW verzocht om een tellerregistratiesysteem voor motorfietsen in te richten. Met de verplichte registratie krijgt de koper betrouwbare informatie over tellerstanden van motoren en wordt fraude met tellerstanden teruggedrongen. Erkende garagebedrijven moeten de tellerstanden van alle voertuigen die als motorfiets geregistreerd zijn en die met een motorrijbewijs gereden mogen worden bij de RDW registreren. Dat geldt ook voor driewielers, zoals trikes.

Registratie is verplicht in de volgende gevallen:

- Bij opname in de bedrijfsvoorraad
- Bij de tenaamstelling
- Bij reparatie, onderhoud en bandenwissel
- Bij afmeldingen voor export
- Bij afmeldingen voor demontage (optioneel)

De registratie moet economische fraude tegengaan en de verkeersveiligheid verbeteren. Een motor met een teruggedraaide kilometerteller is duurder in aanschaf en in onderhoud. Dat komt omdat de motor dan meer kilometers heeft gereden dan de kilometerstand aangeeft en noodzakelijk onderhoud is veelal gekoppeld aan die kilometerstand. Een motor waarvan de teller is teruggedraaid kan immers onveilig zijn, is duurder in aanschaf en zadelt de koper op



VERENIGING

met hogere onderhoudskosten. Ramingen gaan er van uit dat de schade die dit consumenten jaarlijks opleverde zo'n 110 miljoen euro bedroeg. Met de inzet van de verplichte registratie van tellerstandes moeten deze praktijken tot het verleden behoren.



VERENIGING

Standpuntennotitie sectie Scooters (Onmisbaar onderdeel van mobiliteitsmix)

September 2021

Inleiding

Nederland is volop in een transitie naar duurzame, gezonde mobiliteit. Duurzame, gezonde mobiliteit houdt in dat er binnen afzienbare tijd een evenwicht wordt bereikt tussen bereikbaarheid, economie, leefmilieu en klimaat. De leden van RAI Vereniging ondersteunen dit streven volledig. Niet voor niets hebben zij zich gecommitteerd aan de klimaatdoelstellingen van het Akkoord van Parijs en de Nederlandse Klimaatwet waarbij in 2030 de CO₂-uitstoot met 49% moet zijn verlaagd en in 2050 met 95% ten opzichte van de uitstoot in het jaar 1990.

Scooters vormen hierbij een onmisbaar onderdeel van de moderne mobiliteitsmix. Scooters bieden mensen flexibiliteit en de mogelijkheid om te gaan en staan waar zij willen tegen een lage prijs. Scooters bieden hiermee groepen in onze samenleving toegang tot mobiliteit die zij anders niet gehad zouden hebben. Niet voor niets rijden er momenteel meer dan 1,1 miljoen scooters in Nederland.

De scooters van vandaag zijn bovendien stil, schoon en zuinig, of het nu om een bromfiets- of een snorfietsuitvoering gaat. Van alle gemotoriseerde voertuigen in Nederland loopt de snorfiets voorop in de elektrificatie en de scooters die zijn uitgerust met een benzinemotor voldoen alle aan de strengste Euro 5 norm. De scooter is het ideale vervoersmiddel voor het woon-werk verkeer tussen de 10 en 30 km. Deze afstanden zijn voor velen net te lang voor op de fiets. De scooter heeft echter geen last van files of parkeerproblemen. De scooter is hiermee ook bij uitstek geschikt voor het vervoer in de binnenstad.

Scooters zijn tevens een veilig vervoermiddel. Van alle dodelijke ongelukken in Nederland behoren brom- en snorfietsen tot de vervoersmiddelen waarmee de minste ongelukken gebeuren.

De scooter heeft echter bij sommigen een negatief imago. Onterecht. De jeugdige, onbesuisde scooterrijder maakt slechts een klein gedeelte uit van het totaal aantal scooterrijders. Meer dan 85% van de scooterrijders is ouder dan 25 jaar en gebruikt de scooter naar volle tevredenheid voor woon-werk verkeer, het doen van boodschappen of recreatie. De kleine minderheid die het voor de meerderheid verpest moet naar de mening van RAI Vereniging door de politie door middel van strenge handhaving van de verkeerswetgeving tot de orde worden geroepen.

Om optimaal te kunnen profiteren van de mogelijkheden die de scooter biedt in de moderne mobiliteitsmix zouden er nog een aantal zaken moeten veranderen in het overheidsbeleid in de komende jaren.

Standpuntenoverzicht

De nu volgende notitie geeft de standpunten weer van de sectie Scooters op de belangrijkste thema's in het kader van duurzame, gezonde mobiliteit. Realisatie van deze standpunten zou moeten leiden tot een beleid dat duurzame en gezonde mobiliteit in Nederland tot een realiteit maakt.



VERENIGING

Standpunten met betrekking tot duurzame mobiliteit

- Scooters leveren belangrijke bijdrage aan bereikbaarheid van binnenstad
- Inzet van scooters in het woon-werk verkeer moet fiscaal gestimuleerd worden
- Scootersector toont maatschappelijke verantwoordelijkheid door vanaf 2025 alleen nog elektrische nieuwe scooters op de markt te brengen
- Elektrische scooters zijn stil en schoon
- PGS 37 wetgeving voor opslag lithium-ions accu's moet de juiste combinatie hebben van veiligheid, praktische toepasbaarheid en betaalbaarheid
- PGS 37 wetgeving moet specifieke regels bevatten met betrekking tot gebruik van lithiumion accu's in showrooms
- Uitgangspunt 'Safe by design' moet ook veiliggesteld worden voor gebruikte accu's
- Deelname aan Scooter Recycling Nederland moet algemeen verbindend verklaard worden voor alle marktpartijen

Standpunten met betrekking tot veilige mobiliteit

- Gebruik de RAI voertuigcategorieën voor toekomstbestendige voertuigwetgeving
- Snorfietsen moeten terug naar het fietspad indien mogelijk
- Geen helmplicht voor snorfietsen

Standpunten met betrekking tot duurzame mobiliteit

RAI Vereniging is groot voorstander van duurzame mobiliteit. Leden van RAI Vereniging zetten vol in op een realistische overgang naar volledig emissievrij vervoer. De stip aan de horizon is een emissieloos en fluisterstil wagenpark van personenauto's, bestelwagens, bussen, trucks en een elektrisch tweewielerpark van motoren en scooters. Daarmee draagt de mobiliteitsindustrie bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit door de uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof te verminderen, geluidshinder zoveel mogelijk te beperken en werken wij aan het klimaatprobleem door de uitstoot van CO2 omlaag te brengen naar nul. Ook meer inzet van de fiets en scooter over de korte afstanden is onontbeerlijk om steden schoon en bereikbaar te houden en bij te dragen aan een vitale samenleving.

- **Scooters leveren belangrijke bijdrage aan bereikbaarheid van binnenstad**

Niet iedereen kan of wil zich in de stad verplaatsen op de fiets of met het openbaar vervoer. De scooter is een snel en wendbaar vervoermiddel dat weinig ruimte in beslag neemt. Hiermee is de scooter een prima vervoermiddel voor de binnenstad. In tegenstelling tot andere vervoermiddelen draagt de scooter niet bij aan de fileproblemen of aan de parkeerproblemen. Met de elektrische scooters kan men stil en schoon door de binnenstad rijden zodat de scooterrijder ook niet bijdraagt aan de het verslechteren van de luchtkwaliteit in de binnenstad. De snelheid van een snorfiets is afgesteld op een maximum van 25 km/u en past hiermee prima in het verkeer van de 30 km zones in de binnenstad.

- **Inzet van scooters in het woon-werk verkeer moet fiscaal gestimuleerd worden**

De sectie Scooters van RAI Vereniging bepleit een scootervriendelijk fiscaal beleid, vooral voor woon-werkverkeer. De filedruk neemt toe tot een pre-coronacrisis niveau, luchtvervuiling leidt tot gezondheidsproblemen en de gevolgen van klimaatverandering worden steeds meer merkbaar. Fiscaal stimuleren van de (elektrische) scooter voor woon-werkverkeer leidt tot bereidheid een nieuwe scooter te kopen, en - veel belangrijker - deze nieuwe elektrische scooter daadwerkelijk te gebruiken om naar het werk te gaan.



VERENIGING

De (lease)scooter voor woon-werkverkeer is onder de huidige complexe regelgeving te onaantrekkelijk. Dit belemmert werkgevers en werknemers om over te stappen op woon-werk scooters. Terwijl met name de scooter naar de mening van RAI Vereniging bij uitstek geschikt is voor woon-werkverkeer. Dit speelt vooral in het MKB, waar werknemers juist vaak op een reisafstand wonen die zeer goed te doen is op de scooter. Bovendien bestaat er nog geen speciale bijtellingsregeling voor de (elektrische) leasescooter. De Nederlandse overheid heeft met ingang van 1 januari 2020 wel een forfaitaire bijtellingsregeling voor fietsen en e-bikes ingevoerd. De sectie Scooters pleit er voor dat deze bijtellingsregeling ook wordt opengesteld voor elektrische brom- en snorfietsen aangezien zij een belangrijke rol kunnen spelen bij de verbetering van de luchtkwaliteit, het verlichten van de filedruk en het ontlasten van de openbare ruimte met parkeren.

- **Scootersector toont maatschappelijke verantwoordelijkheid door vanaf 2025 alleen nog elektrische nieuwe scooters op de markt te brengen**

Bromfietsen en snorfietsen behoren tot de vervoersmiddelen die momenteel het meest in elektrische aandrijving op de markt gebracht waren. Alleen in de markt van de bussen voor het openbaar vervoer, waarvan de aanbestedingen sterk door de overheid worden bepaald, wordt een hogere mate van elektrificatie behaald. De sector toont hiermee zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid door een grote diversiteit aan betaalbare elektrische modellen op de markt te brengen die zeer goed aanslaan bij het publiek. De scooterimporteurs gaan echter nog een stap verder. Op vrijwillige basis zijn zij een convenant met de overheid aangegaan waarin ze toezeggen vanaf 2025 alleen nog maar volledig elektrische brom- en snorfietsen in Nederland op de markt te zullen brengen. Ook hierin loopt de scootersector ver voor op andere sectoren van de mobiliteitsindustrie.

- **Elektrische scooters zijn stil en schoon**

De scootersector werkt er voortdurend aan om haar producten stiller, schoner en zuiniger te maken. Sinds 2017 worden er al geen scooters met Euro 2 tweetakt motoren op de markt gebracht, scooters uit 2018 voldoen aan de strenge Euro 4 norm en sinds 1 januari 2020 voldoen de scooters die in Nederland op de markt gebracht worden zelfs aan de meest strenge Euro 5 norm. In de Euro 5 norm zijn voor het eerst ook fijnstofwaarden opgenomen waaraan voldaan moet worden. Daarnaast zetten scooterfabrikanten de elektrificatie van de scooter in hoog tempo door, waardoor het mogelijk gemaakt wordt dat vanaf 2025 alleen nog volledig elektrische scooters op de markt gebracht worden. Hiermee wordt het summum van schoon en stil vervoer bereikt.

Wetgeving met betrekking tot opslag van lithium ion accu's

Gezien het hoge tempo waarin de elektrificatie van de scootermarkt doorzet zullen scooterleveranciers en scooterdealers in de toekomst steeds meer te maken krijgen met het transport en de opslag van lithium-ion accu's in hun bedrijven. Voor het transport van deze accu's is momenteel al uitgebreide Europese wet- en regelgeving voorhanden. Voor de opslag van lithium-ion accu's is er echter momenteel nog geen specifieke wet- en regelgeving. Deze wordt voorbereid in de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 37, de PGS 37. De sectie Scooters van RAI Vereniging hecht er belang aan dat de wet- en regelgeving die in de PGS 37 wordt voorbereid duidelijk, effectief, consequent, transparant en praktisch werkbaar voor de ondernemer is.



VERENIGING

- **PGS 37 wetgeving voor opslag lithium-ions accu's moet de juiste combinatie hebben van veiligheid, praktische toepasbaarheid en betaalbaarheid**

Voor RAI Vereniging is het belangrijk dat de wetgeving die in PGS 37 wordt opgenomen de juiste combinatie vormt van veiligheid, praktische toepasbaarheid en betaalbaarheid. Veilig omgaan van lithium-ion batterijen staat voorop, maar tegelijkertijd moeten ondernemers niet geconfronteerd worden met dermate strenge eisen dat hun bedrijfsvoering onmogelijk wordt of dat de noodzakelijke investeringen zo hoog worden dat het niet meer rendabel is.

- **PGS 37 wetgeving moet specifieke regels bevatten met betrekking tot gebruik van lithium-ion accu's in showrooms**

De adviezen zoals die nu zijn opgenomen in een circulaire van het ministerie van I&W voor de opslag van batterijen in verkoopruimten, showrooms en winkels zijn zeer generiek van aard. RAI Vereniging pleit er voor dat er specifieke richtlijnen het omgaan met lithium-ion accu's in showrooms worden opgesteld. Hierbij kan er bijvoorbeeld rekening worden gehouden met aspecten zoals het aantal vierkante meters van de showroom, het aantal voertuigen of het gewicht aan accu's of de totale maximale hoeveelheid energie die opgeslagen kan worden in de aanwezige accu's (uitgedrukt in kWh), de inrichting van de showrooms in brandcompartimenten, de vraag of er nieuwe voertuigen staan of gebruikte voertuigen, de locatie van het bedrijfspand in een minder risicovolle omgeving als een industrieterrein of een risicovollere omgeving naast een kinderdagverblijf etc.

- **Uitgangspunt 'Safe by design' moet ook veiliggesteld worden voor gebruikte accu's**

Bij nieuwe accu's gaat RAI Vereniging er vanuit dat de fabrikant de accu en het bijbehorende BMS (batterij management systeem) zodanig ontwerpt dat deze veilig is. Tijdens de garantieperiode van de accu kunnen we er vanuit gaan dat de accu bij eventuele reparaties onder controle blijft van de fabrikant en/of het dealernetwerk van de importeur in Nederland (het gebonden kanaal).

In de toekomst zal er in de tweedehandsmarkt naar verwachting meer werkzaamheden aan li-Ion accu's uitgevoerd gaan worden buiten het zichtveld van de originele fabrikant. Daarmee ontstaat het risico dat ondeskundige personen of bedrijven in accu's het BMS en/of de cellen of de batterijmodules gaan vervangen of repareren en hierbij onvoldoende aandacht hebben voor de veiligheid van de li-Ion energiedrager. Hiermee komt het uitgangspunt 'Safe by design' potentieel in gevaar.

RAI Vereniging zou graag op initiatief van de overheid en samen met andere partijen willen nadenken hoe we het uitgangspunt 'Safe by design' voor tweedehands li-Ion accu's kunnen doortrekken naar personen en bedrijven die zich bezig houden met het repareren, remanufacturing of refurbishing van deze accu's.

Recycling

In Nederland rijden er meer dan 1,1 miljoen brom- of snorfietsen rond. Al deze brom- of snorfietsen worden op een zeker moment afgedankt. Dan is het belangrijk dat deze voertuigen op een verantwoorde manier worden gerecycled en niet in een onverantwoord circuit terecht komen. Gevaarlijke stoffen als olie, koelvloeistof en loodaccu's dienen op een juiste manier verwerkt te worden, zodat ze geen schade toebrengen aan de leefomgeving. Om ervoor te zorgen dat deze scooters milieuverantwoord worden gerecycled, is SRN opgericht.



VERENIGING

- **Deelname aan Scooter Recycling Nederland moet algemeen verbindend verklaard worden voor alle marktpartijen**

Scooter Recycling Nederland (SRN) is het Nederlandse recyclingsysteem voor brom- en snorfietsen. SRN is een initiatief van de RAI Vereniging en BOVAG om op een maatschappelijk verantwoorde manier afgedankte scooters, brom- of snorfietsen te recyclen, nieuwe grondstoffen beschikbaar te maken en milieugevaarlijke stoffen op de juiste wijze af te voeren.

Bij SRN zijn inleverpunten en demontagepunten aangesloten. Inleverpunten zijn aangesloten bedrijven waar de consument zijn afgedankte brom- of snorfiets kosteloos kan inleveren. Bij de demontagepunten wordt het voertuig gedemonteerd en professioneel ontdaan van schadelijke vloeistoffen. Nadat de brom- of snorfietsen door de shredder zijn gegaan, wordt het ijzer gebruikt voor nieuwe producten.

De kosten voor het inrichten van het recyclingsysteem, het monitoren van de materiaalstroom, landelijk inzamelen en verwerken worden gedragen door de Stichting SRN. SRN betaalt deze kosten met de inkomsten uit een recyclingbijdrage à € 5,- die wordt betaald bij aanschaf van een nieuwe brom- of snorfiets.

Deelnemende importeurs zijn:

- Asiangear BV
- BTC Scooters BV
- Honda Motor Europe LTD
- Kybe BV
- Moteo
- Piaggio Vespa BV
- Rozendaal Sport on Wheels
- Scomadi B.V
- Yamaha Motor Nederland BV

Deze importeurs nemen hun maatschappelijke verantwoordelijkheid. Zijn vertegenwoordigen circa 80% van de markt. Er is echter een groot aantal, voornamelijk kleine importeurs die niet meedoen aan het gezamenlijke recyclingsysteem, maar profiteren er wel van doordat ook de scooters die zij op de markt hebben gebracht verantwoord gedemonteerd worden door SRN. De sectie Scooters van RAI Vereniging pleit er voor dat deelname aan SRN algemeen verbindend verklaard zou moeten worden door de overheid zodat alle partijen die scooters op de Nederlandse markt brengen ook bijdragen aan een verantwoorde verwerking van oude scooters.

Standpunten met betrekking tot veilige mobiliteit

Gezonde mobiliteit staat ook voor veilige mobiliteit. RAI Vereniging onderschrijft het streven van de Nederlandse overheid naar nul verkeersdoden in 2050. Om dit te kunnen realiseren is echter een actiever overheidsbeleid nodig. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) gaf in een recente publicatie aan dat realisatie van de doelstelling van nul verkeersdoden nog ver weg is: "Zolang er echter geen effectievere maatregelen, of effectieve maatregelen op

grotere schaal worden getroffen, is het niet aannemelijk dat we het tij kunnen keren”.⁵

Veiligheid staat voorop in de mobiliteitsoplossingen die de leden van RAI Vereniging voor ogen hebben. Daar waar fietspaden niet van de weg zijn gescheiden, zijn wij voorstander van 30 km/h zones zodat tweewielers veiliger kunnen mengen met sneller en zwaarder verkeer. Maar dat kan alleen als deze wegen ook als 30 km zones worden ingericht. Ook moet bestaande infrastructuur voor fietsen en scooters veiliger worden door obstakels te verwijderen. Daarnaast moet er meer ruimte op het fietspad komen voor het groeiend aantal tweewielers. De huidige inrichting van steden voldoet niet meer. Er is een andere ontwerpmethodiek nodig om de groeiende diversiteit aan voertuigen in de stad veilig in goede banen te leiden, bestaande vervoersstromen te optimaliseren en daarmee de bereikbaarheid op peil te houden. De indeling van RAI Vereniging in nieuwe voertuigfamilies biedt hiervoor praktische handvatten.

RAI Vereniging is voor een veilige verdeling van de verschillende mobiliteitsstromen. Het verplaatsen van de scooter naar de rijbaan, tussen vervoersmiddelen die veel groter, sneller, en vervuilender zijn, hoort daar niet bij. Daarom is de RAI vereniging niet voor het verplaatsen van de scooter naar de rijbaan, maar voor een duidelijke verdeling van de verschillende voertuigen, op basis van gebruik, snelheid en veiligheid. De beste plek voor 25 km/h voertuigen, zoals snorfiets, elektrische fietsen, elektrische bakfietsen is vooralsnog nog steeds het fietspad, het zomaar verschuiven van alleen de snorscooter naar de rijbaan kan nadelige effecten hebben voor het gebruik, verkeersveiligheid en de laagdrempeligheid. De regeling wordt overigens vaak misbruikt voor het behalen van schone lucht doelen en niet om de verkeersveiligheid te vergroten. Door de versnelde verduurzaming is de uitstoot kwestie achterhaald.

Hieronder volgt een nadere uitwerking van bovenstaande uitgangspunten op het gebied van veiligheid.

- **Gebruik de RAI voertuigcategorieën voor toekomstbestendige voertuigwetgeving**

De huidige Wegenverkeerswetgeving dateert uit 1994. Het wordt steeds duidelijker dat deze wetgeving niet goed meer aansluit bij de opkomst van moderne, hybride voertuigen. Het onderscheid tussen bijvoorbeeld fietsen, snorfietsen en bromfietsen verdwijnt met de komst van bijvoorbeeld Twizy, Biro, e-bikes, speed pedelecs, scooters, e-steps en cargobikes. Het streven naar zero-emissie stadsvervoer leidt tot een toestroom van cargobikes, al dan niet met trapondersteuning of op elektromotor. Dit heeft grote gevolgen voor de veiligheid van verkeersdeelnemers en de inrichting van de openbare ruimte. Een nieuwe indeling van voertuigcategorieën met bijbehorende voertuigwetgeving is dan ook zeer gewenst.

Om een bijdrage te leveren aan het leefbaar en bereikbaar houden van de binnensteden en de verkeersveiligheid heeft RAI Vereniging een nieuw systeem ontwikkeld voor het indelen van voertuigen in voertuigcategorieën. Met dit systeem kunnen alle verschillende voertuigen beter worden ingedeeld.

⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2020/12/14/bijlage-1-de-staatvan-de-verkeersveiligheid-2020-swov/bijlage-1-de-staat-van-de-verkeersveiligheid-2020-swov.pdf>



VERENIGING

Het systeem is zodanig ingericht dat niet alleen de voertuigen die nu op de weg zijn hiermee beter op elkaar afgestemd kunnen worden, maar biedt ook ruimte voor toekomstige nieuwe vervoermiddelen. Zo wordt voorkomen dat bij elke nieuwe productontwikkeling opnieuw nagedacht moet worden wat de gebruikseisen zijn en wat de beste plek op de weg voor het voertuig is. Iets dat nu zowel voor de overheden als de productontwikkelaars veel onduidelijkheid oplevert.

Het voertuigcategoriesysteem van RAI Vereniging is gebaseerd op drie uitgangspunten.

1. Maximale constructiesnelheid, maximale breedte en de massa rijklaar van het voertuig zijn doorslaggevende criteria

De belangrijkste criteria om te kunnen bepalen in welke categorie een bepaald voertuig thuishoort en wat de meest geschikte plek om de weg voor dat voertuig is, zijn de maximale constructie-snelheid, de maximale breedte, de massa rijklaar van het voertuig en het feit of een voertuig al dan niet (deels) door spierkracht wordt aangedreven. Overige aspecten zoals aantal wielen, kinetische energie, remkracht en aanwezigheid van een stuur zijn van ondergeschikt belang.

2. Europese voertuigwetgeving is leidend

Er worden geen voertuigen speciaal voor de Nederlandse weg ontwikkeld. Alle voertuigen dienen te voldoen aan Europese wetgeving, en een nieuw voertuigcategoriesysteem dient de Europese richtlijnen en normen als uitgangspunt te nemen. Een van de consequenties hiervan is dat de voertuigen in internationaal verband zijn afgestemd op grenzen van 25 km/u en 45 km/u. Het voorstel van RAI Vereniging is uitgegaan van deze Europese grenzen.

3. Ga uit van de bestaande verkeersmilieus

Aanpassing van de openbare ruimte in de stad is een zaak van lange adem. In de praktijk zal er weinig ruimte zijn om de indeling van de stedelijke openbare ruimte op korte termijn drastisch om te vormen. Daarom sluit de werkgroep van RAI Vereniging conform de studie Verkeer in de Stad aan bij de gangbare stedelijke verkeersmilieus en domeinen: trottoirs, voetgangersgebieden, fietspaden, fietsstraten, 30 km zones en 50 km wegen.

Dit voertuigcategorie-systeem kan vervolgens worden gecombineerd met een project dat in opdracht van de ANWB is uitgevoerd, waarin vier nieuwe stedelijke verkeersmilieus zijn ontwikkeld. De nieuwe indeling van de openbare ruimte is beter afgestemd op de moderne mobiliteit en kan samen met de nieuwe voertuigfamilies als leidraad dienen voor een toekomstbestendige inrichting van de binnensteden.

- **Snorfietsen moeten terug naar het fietspad indien mogelijk**

De problemen met bereikbaarheid worden steeds groter in onze binnensteden. In de stad wordt het steeds drukker op straat. Daarnaast streven veel steden naar emissieloos stadsvervoer, ook voor distributie en dit gebeurt vaak met cargobikes en elektrische goederenwagentjes, die vaak een aanzienlijke voertuigbreedte hebben en op het fietspad rijden. Dat het op fietspaden in sommige binnensteden zeer druk is, is volgens RAI Vereniging echter nog geen reden om één specifieke groep voertuigen, de snorfiets, dan maar naar de - eveneens drukke - rijbaan te verplaatsen. Het verdrijven van snorfietsers van fietspad naar de rijbaan veroorzaakt meer problemen dan het oplost. In discussies over de toekomst en plaats op de weg van de



VERENIGING

snorfiets zien we vaak vermenging van feiten, aannames en sentimenten. Daarbij valt op dat beleid voor de snorfiets vaak wordt onderbouwd met voorbeelden van wangedrag van specifieke berijders: het type dat de aandacht trekt met overtreding van snelheids-, milieu- en geluidsnormen en daarmee het imago van de gehele populatie verpest.

De sectie Scooters van RAI Vereniging pleit er voor om de plek van snorfietsers in het verkeer te bekijken in een groter geheel, volgens het hierboven genoemde systeem. Welke plek de snorfiets, en andere weggebruikers zoals (elektrische) fietsen en toekomstige Light Electric Vehicles uiteindelijk gebruiken is niet zozeer van belang, als het maar veilig en verantwoord is. Het zomaar verplaatsen van snorfietsen naar de rijbaan is ongewenst, zeker nu uit onderzoek is gebleken dat daarvoor geen dringende noodzaak bestaat en er geen enkele garantie bestaat dat snorfietsers veilig zijn op de rijbaan. RAI Vereniging is zich ervan bewust dat mensen soms geluidsoverlast en stank ervaren van snorfietsen/scooters en dat er (bijna-) ongelukken gebeuren met snorfietsen. Maar de oorzaken van ongevallen worden niet weggenomen door het verplaatsen naar de rijbaan en overlast is het gevolg van wangedrag en niet zozeer van het voertuig dat door velen conform voorschriften wordt gebruikt. De groep scootrijders die voor overlast zorg moet bij voorkeur door middel van strenge handhaving stevig worden aangepakt. Het regeerakkoord omarmt het manifest Verkeersveiligheid, een nationale prioriteit en handhaving is daarin een belangrijk element. Riskante situaties en ongelukken worden inderdaad veroorzaakt door het te hard rijden met opgevoerde snorfietsen op het fietspad. Robuuste handhaving met een hoge pakkans en stevige sancties is dan het antwoord, en niet anderen hun veiligheid en vrijheid van mobiliteit ontnemen. Snorfietsen hebben een kenteken, dat gebruikt kan worden bij slimmere handhaving.

Snorfietsers die zich aan de maximumsnelheid houden verdienen bescherming. Het snelheidsverschil met het verkeer op de rijbaan is te groot om daar hun veiligheid te garanderen. Dit geldt helaas ook voor 30 kilometerzones, want in de praktijk rijden auto's daar doorgaans sneller dan toegestaan omdat de infrastructuur daartoe uitnodigt en de politie volgens vast beleid daar niet handhaaft.

Voorstanders van de 'snorfiets naar de rijbaan' wijzen ook regelmatig op de uitstoot van snorfietsen en de gevolgen daarvan voor de gezondheid van fietsers en luchtkwaliteit in het algemeen. Bij RAI Vereniging zijn nog geen rapporten bekend die voor die stelling een wetenschappelijke onderbouwing bieden. Relevant is dat nieuwe scooters sinds 2020 moeten voldoen aan de Euro 5 norm, waarin voor het eerst fijnstofwaarden zijn opgenomen. Verder heeft de branche zich gecommitteerd om vanaf 2025 alleen nog maar volledig elektrische scooters op de markt te brengen.

- **Geen helmplicht voor snorfietsen**

Bij een maximumsnelheid van 25 km per uur ziet RAI Vereniging een helmplicht als onwenselijk. Dit geldt ook voor snorfietsers. De snorfiets lijkt verworden tot een zondebok van het verkeer, waarbij subjectieve argumenten te vaak de boventoon voeren. De voorstanders van een helmplicht lijkt het er soms vooral om te doen de snorfiets onaantrekkelijker te maken en niet zozeer om de veiligheid van de snorfietsers te verbeteren. Want bij een snelheid van maximaal 25 km per uur biedt een helm te weinig toegevoegde waarde voor de veiligheid. Het dragen van een helm voorkomt geen ongeval en beschermt ook niet tegen alle soorten letsel, zelfs niet alle soorten hoofdletsel



VERENIGING

Wel maakt een helmplicht de snorfiets onaantrekkelijk als flexibel en comfortabel vervoermiddel voor grote groepen mensen. Bij een helmplicht kiest in ieder geval een deel van de snorfietsers voor een alternatief vervoermiddel, zoals de auto, bromfiets of e-bike. RAI Vereniging pleit er voor dat in de wetgeving consistente keuzes worden gemaakt in relatie tot functionele kenmerken van het voertuig en het risicoprofiel met betrekking tot verkeersveiligheid waarbij er voor gelijksoortige voertuigen gelijksoortige wetgeving geldt. Momenteel geldt er geen helmplicht voor andere voertuigen met een maximumsnelheid van 25 km/u.



VERENIGING

Standpuntennotitie sectie RAI CarrosserieNL (Met passie de continuïteit van de branche stimuleren)

Mei 2022

Inleiding

De sectie RAI CarrosserieNL behartigt de collectieve belangen van fabrikanten en importeurs van wegtransportmiddelen, zoals aanhangwagens, opleggers, carrosserieën en aanverwante producten in Nederland.

De sectie bestaat uit 9 afdelingen:

1. Auto Aanpassers Nederland (AAN)
2. Componenten
3. Bestelwagens
4. Laad- & losmiddelen
5. Brommobielen
6. Reinigingsvoertuigen
7. Bussen
8. Trailers
9. Carrosserie

In onze missie omschrijven we dat als volgt: sectie RAI CarrosserieNL stimuleert samen met haar leden met passie de continuïteit van de branche

De sectie richt zich op een aantal gebieden:

- Marketing & promotie
- Beïnvloeden en informeren wet- en regelgeving
- Informatievoorziening (marktinformatie, onderzoek, statistieken)
- Belangenbehartiging
- Netwerk

Dat vertaalt zich in een breed scala aan activiteiten. Zo behartigt RAI CarrosserieNL de collectieve ledenbelangen bij Nederlandse én Europese overheden. Daarnaast is collectieve promotie erg belangrijk: de sectie organiseert niet alleen een eigen vakbeurs, ReinigingsDemoDagen, maar ook collectieve stands op tentoonstellingen in binnen- en buitenland (IAA, Bauma, Supportbeurs). De medewerkers van RAI CarrosserieNL monitoren relevante ontwikkelingen en informeren de leden daarover, bijvoorbeeld door het publiceren van feiten, cijfers, analyses en opinies. Ook begeleiden zij de leden bij technische vraagstukken en regelgeving. RAI CarrosserieNL heeft ook een platformfunctie, zo organiseert de sectie regelmatig (informele) bijeenkomsten waar leden elkaar kunnen ontmoeten en stimuleert export voor de leden door o.a. ledenreizen. Tenslotte is de sectie nauw betrokken bij activiteiten die de kwaliteit in de branche verhogen; de keurmerken zijn hier een voorbeeld van.

Duurzaamheid

Het elektrificatieproces van de voertuigmarkt kwam het afgelopen jaar ook in de carrosseriebranche in een stroomversnelling. In vrijwel alle geledingen zijn carrosserie- en



VERENIGING

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 'Fitfor-55' programma. 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. Dat proces zal zich de komende jaren in een versneld tempo voortzetten.

VECTO

VECTO is het nieuwe simulatie-instrument dat door de Europese Commissie is ontwikkeld en zal worden gebruikt voor de bepaling van de CO2-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen (vrachtwagens, bussen en touringcars) met een bruto voertuiggewicht van meer dan 3500 kg. Sinds 1 januari 2019 is de tool verplicht voor nieuwe vrachtwagens in bepaalde voertuigcategorieën bij toepassing van de certificeringswetgeving in het kader van de typegoedkeuring. Sinds 2019 worden de met VECTO bepaalde CO2-emissie- en brandstofverbruiksgegevens, samen met andere gerelateerde parameters, gemonitord en gerapporteerd aan de Commissie en publiek beschikbaar gesteld.

Er zijn vijf verschillende emissieprofielen voor vrachtwagens en vijf verschillende emissieprofielen voor bussen en touringcars ontwikkeld en in het instrument geïmplementeerd om de huidige Europese vloot beter te weerspiegelen.

VECTO is een programma dat kan worden gedownload. De invoergegevens voor VECTO zijn karakteristieke parameters om het stroomverbruik van elk relevant voertuigonderdeel te bepalen. Onder andere de parameters voor de rolweerstand, luchtweerstand, massa's en traagheden, versnellingsbakwrijving, hulpvermogen en motorprestaties zijn invoerwaarden om het brandstofverbruik en de CO2-emissies op gestandaardiseerde rijcycli te simuleren.

Bij een VECTO CO2-berekening moet de complete truck-trailercombinatie of bakwagen in beschouwing worden genomen. Waar in die berekening voor truckfabrikanten trekkers en bakwagens de variabele zijn, vormen de norm-trailer en norm-opbouw de constante. Op deze wijze werd het mogelijk om de voertuigen van truckfabrikanten langs dezelfde lat te leggen en voor ieder voertuig te komen tot een uniek VECTO-certificaat. De norm-trailers en norm-opbouwen zijn mede tot stand gekomen met RAI Vereniging een aantal leden van de afdeling RAI CarrosserieNL.

De standpunten van de sectie RAI CarrosserieNL ten aanzien van VECTO zijn:

- [Ontwerp de wetgeving afgestemd op de capaciteiten van de carrosserie-branch](#)
- [VECTO blijft voorbehouden aan truckfabrikanten, en niet aan de trailer- en carrosseriebranche](#)
- [Werk zoveel mogelijk met tabellen en defaults in de CO2-berekening maar houdt ten behoeve van innovatie ruimte voor gebruik van real data](#)
- [Geef trailers een eigen CO2-certificaat, los van het truck-certificaat](#)
- [Laat opbouwen/carrosserieën meewegen in het 'voltooid voertuig' en daarmee in het VECTO bakwagen-certificaat gecalculeerd door truckfabrikanten, waarbij de truckfabrikanten bepaalde data van hun chassis-cabine's beschikbaar stellen voor de carrosseriebranche](#)
- [De EU moet de methodologieën, tabellen, defaults en een database beschikbaar stellen](#)



VERENIGING

voor de carrosserie-industrie en relevante toeleveranciers

In het kader van CO2 besparing worden vaak spoilers op de trailers en opleggers gemonteerd. Zij zorgen namelijk voor betere stabiliteit en verminderen de luchtweerstand, waardoor het brandstofverbruik en de CO2 uitstoot van de vrachtwagens verminderd wordt. Deze spoilers worden echter vaak beschadigd, met name bij de op- en overslag in het internationaal vervoer.

- RAI CarrosserieNL pleit voor meer bewustwording dat trailers niet alleen worden ingezet dan alleen voor het wegvervoer, en dat hiermee rekening wordt gehouden bij op- en overslag van de trailers om onnodige beschadiging van spoilers te voorkomen.

EDGe Mobility

Nu de elektrificatie van het voertuigpark letterlijk in een stroomversnelling komt, groeit de behoefte aan adequate EV-opleidingen. Om alle 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. Om veilig te kunnen werken is het voor de mensen in de werkplaats immers cruciaal dat zij het voertuig spanningsloos kunnen maken. 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.

Uiteindelijk is samen met BOVAG 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. 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. De normen en eisen die EDGe Mobiliteit gaat opstellen, worden in nauw overleg met RAI CarrosserieNL, de dealers (BOVAG) en de voertuigfabrikanten tot stand komen.

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. Ook het elektrificeren van de opbouwen en daarmee samenhangende componenten levert een substantiële bijdrage aan het behalen van de CO2-doelstellingen.

PIEK Keur

Piek-keur is het keurmerk dat aangeeft dat carrosserieën van vrachtwagens en opleggers aan de toegestane geluidsnormen voldoen bij het laden en lossen in de bewoonde omgeving. Met als doel stille distributie in de avond, nacht en vroeg ochtend, minder drukte in de ochtendspits (betere spreiding) door vrachtverkeer en verbetering van de verkeersveiligheid.

Piek-keur is ontstaan vanuit het meerjarenprogramma Piek. De ministeries van VROM, Economische Zaken en Verkeer en Waterstaat hebben in het meerjarenprogramma PIEK samengewerkt met het bedrijfsleven om ervoor te zorgen dat er stille voertuigen en laad- en losmiddelen ontwikkeld werden.

Door de winkeltijdenwet 1996 is het mogelijk geworden winkels tot 22 uur te openen. Hierdoor

hebben de transporteurs ook meer ruimte gekregen om de winkels te beleveren. In combinatie met de toenemende drukte op de weg gaan transporteurs eerder dan wel later bevoorraden. Verschuiving van transportactiviteiten naar de vroege ochtend of de avond kan leiden tot geluidsoverlast bij omwonenden.

Om deze geluidsoverlast te beperken is in 1998 de Algemene Maatregel van Bestuur `Besluit detailhandel en ambachtsbedrijven milieubeheer` van kracht geworden. In deze maatregel zijn de toegestane piekniveaus van vrachtwagens en andere voertuigen vastgesteld:

- Tussen 07.00-19.00 uur - geen beperking
- Tussen 19.00-23.00 uur - piekniveau 65 dB
- Tussen 23.00-07.00 uur - piekniveau 60 dB

Stichting Piek-keur, een samenwerking van RAI Vereniging, BMWT en Focwa, maakt het certificeren mogelijk. Het Piek-keur certificaat wordt afgegeven nadat uit de meting blijkt dat het product inderdaad aan de gestelde geluidsnormen voldoet. Certificering is zichtbaar door het Piek logo op het voertuig. Ook is het een bewijs voor de controlerende instanties. Ook internationaal wordt er al gewerkt met het Piek keurmerk. Zo zijn er o.a. in Duitsland, Italië en België piekprojecten.

In het voorjaar van 2022 heeft stichting Piek-Keur besloten dat vanwege de Omgevingswet de limiet voor het certificeren van producten naar 62 dB(A) gaat. Voor QuietTruck wordt medio 2022 een besluit genomen over de limiet voor het certificeren. Het bestuur van stichting Piek-Keur heeft ook besloten dat de geldigheid van Piek-typegoedkeuringscertificaten afgegeven vóór 1 januari 2016 verlopen op 1 januari 2023. Om de bestaande typegoedkeuringscertificaten te vervangen moeten er nieuwe certificaten aangevraagd worden.

Zero Emission Stadslogistiek

In 2014 hebben in totaal 57 organisaties, verdeeld over gemeentes, branche-organisaties en bedrijfsleven de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek ondertekend. Het streven van de Green Deal ZES is dat in 2025 de stadskernen emissievrij worden beleverd. Daarmee lopen partijen vooruit op de Europese wetgeving die stelt dat in 2050 alle voertuigen emissievrij moeten zijn. Doel van de Uitvoeringsagenda is om minder CO₂-uitstoot te realiseren door de inzet van zero-emissie voertuigen en door minder vervoersbewegingen te creëren. Zero-emissie stadslogistiek zorgt ervoor dat de groeiende economische activiteit niet ten koste gaat van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in steden.

RAI Vereniging is verheugd over de ondertekening van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS). Met de Uitvoeringsagenda is eenduidig beleid vastgelegd over de invoering van zero-emissie zones binnen steden. Het maakt een efficiënte en duurzame aanpak mogelijk van het groeiende goederen dienstenvervoer binnen steden.

Ongeveer 20 steden hebben de Uitvoeringsagenda ondertekend en voeren daarmee in 2025 een zero-emissie zone voor stadslogistiek in. Dit veelal in het verlengde van eerder ingestelde milieuzones. De verwachting is dat het aantal steden toeneemt naar 40 conform het Klimaatakkoord. Er zijn heldere afspraken gemaakt die voor zero emissiezones gaan gelden, zodat de overgang uniform, haalbaar en betaalbaar is, ook voor de kleine ondernemers. Gemeenten moeten bijvoorbeeld het instellen van een zone minimaal vier jaar van tevoren aankondigen. Ook



VERENIGING

zijn de overgangsregelingen voor Euro 5/V en 6/VI voertuigen geharmoniseerd.

- RAI CarrosserieNL constateert dat in de praktijk iedere stad zijn eigen regelgeving heeft voor de invulling van de zero-emissie zone, bijvoorbeeld als het gaat om bouwmachines. De sectie pleit voor het ontwikkelen van een Keurmerk Zero-Emissie zodat het voor iedereen meteen duidelijk is of het om een zero-emissie voertuig gaat of niet.

Verruiming gewichtsgrens elektrische auto's rijbewijs C

De rijksoverheid voert tot einde 2022 een experiment uit met een tijdelijke vrijstelling van rijbewijs C voor nul-emissie-bestelwagens. Dit houdt in dat bestuurders met rijbewijs B een elektrische bedrijfsauto mogen besturen als die een toegestane maximummassa heeft van meer dan 3500 kg, maar minder dan 4250 kg. Er hoort ook een vrijstelling van de tachograafplicht bij. Chauffeurs hoeven bij dit experiment niet te beschikken over een rijbewijs C met code 95. Momenteel is dat wel verplicht voor chauffeurs in beroepsgoederentransport. De chauffeur moet wel een cursus volgen. Het experiment maakt onderdeel uit van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (Green Deal ZES).

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.

- RAI CarrosserieNL pleit ervoor dat de verruiming van het extra gewicht tot 4.250 kg eveneens geldt voor personenvervoer, zoals taxibusjes en rolstoelvervoer.

Opleiding en instroom

De instroom van jonge vakmensen is van levensbelang voor het voortbestaan van de transport- en metaalsector en dus ook voor het carrosseriebedrijf. Bij pensionering van een medewerker dreigt veel kennis uit het bedrijf te verdwijnen. Door tijdig te starten met het opleiden van jongeren kan deze kennis van oud op jong worden overgedragen. Jongeren komen momenteel, net als klanten, niet zomaar aanwaaien.

Om de instroom van werknemers te vergroten en meer jongeren te interesseren en te enthousiasmeren voor het vak van carrosseriebouw heeft de sectie RAI CarrosserieNL tal van initiatieven ontplooid. 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.

Na het vernieuwen van het lesmateriaal voor de opleiding (eerste) Carrosseriebouwer en de aanvullende praktijkopleiding is het handboek 'Leerlingen & leerbanen, zo doe je dat' geïntroduceerd. Dit handboek is voor alle ondernemingen die zich bezig (gaan) houden met het opleiden van leerlingen. Van het werven van een leerling, tot de praktijkopleiding in het bedrijf, het hele traject staat kort en duidelijk omschreven inclusief praktische tips. Het handboek is een onderdeel van een vernieuwde aanpak.

Als bedrijven een vacature voor een leerling hebben, dan kan deze geplaatst worden op www.leerbedrijfcarrosserie.nl. Deze site wordt door leerlingen gelezen en biedt ook nog informatie over opleidingen.



VERENIGING

Daarnaast kunnen bedrijven op de website vmbo's en mbo's in de regio vinden die voor de carrosseriebouw relevante opleidingen aanbieden. In het vmbo gaat het om PIE (Produceren, Installeren en Energie) en M+T (Mobiliteit en Transport) waarbij het VMBO dat Produceren aanbiedt met name interessant is omdat hier metaal gerelateerde onderwerpen in zijn ondergebracht en bij M+T het keuzevak carrosseriebouw wordt aangeboden. Bij het MBO gaat het om de opleiding (eerste) carrosseriebouwer en constructiewerker. Op de site zijn de voor de carrosserie- en trailerbouw relevante VMBO's en MBO's te vinden inclusief alle informatie om contact te leggen. Samenwerking tussen onderwijs en ondernemingen is belangrijk en levert een win-win situatie op. Ook biedt www.leerbedrijfcrosserie.nl een platform voor ondernemingen om door middel van korte bedrijfs filmpjes leerlingen te laten zien wat voor mooie producten in de betreffende ondernemingen worden gebouwd en onderhouden.

Carrosseriebouwers constateren echter dat in de praktijk het huidige VMBO niet het opleidingsniveau oplevert zoals carrosseriebouwers graag willen.

- [RAI CarrosserieNL pleit ervoor dat er meer aandacht aan techniek wordt geschonken op de lagere school. Ook zou er meer mogelijkheden moeten zijn om gastlessen te geven om zodoende leerlingen op jonge leeftijd in aanraking te brengen met de mogelijkheden die carrosseriebouw biedt. Alleen jongeren die geattendeerd worden op de sector carrosseriebouw kunnen passie ontwikkelen voor het vak carrosseriebouwer.](#)

Auto Aanpassers Nederland (AAN)

Mobiliteit is een waardevol bezit voor iedereen. Kunnen genieten van bewegingsvrijheid en zelfstandigheid is in onze maatschappij niet langer een luxe maar eerder een must. Mensen bereiken een hogere leeftijd, blijven langer zelfstandig wonen en zijn vaak voor een langere periode actief. Dit alles vraagt dan ook om een maximale mobiliteit.

De Auto Aanpassers Nederland (AAN) zijn specialisten die auto's voor senioren en mensen met een beperking kunnen aanpassen. De bedrijven die zijn aangesloten bij de AAN zien het als een uitdaging om bijna iedereen met een lichamelijke beperking mobiel te houden door auto's te voorzien van technische toepassingen.

De AAN komt ook op voor de belangen van de gebruikers van aangepaste auto's door wet- en regelgeving goed in de gaten te houden. Regelmatig heeft de AAN hiervoor overleg met vertegenwoordigers van de RDW en het CBR en de ministeries van Infrastructuur en Milieu en Financiën.

- [Europese Commissie moet met nieuwe voertuigwetgeving rekening houden met kwetsbare groepen om voor hen mobiliteit bereikbaar te houden.](#)

Er zijn binnen de aanpassingswereld nu al nieuwe ontwikkelingen gaande die vastlopen op rigide wet- en regelgeving. Elektrische rolstoelbussen doen bijvoorbeeld hun intrede, maar omdat ombouwers geen toegang hebben tot het zwaarbeveiligde computersysteem van het voertuig is het onmogelijk om een wagen met lane-assist te voorzien van joystick besturing. Verder zijn er nieuwe regels in de maak met betrekking tot botsproeven. Dit maakt het bijna onmogelijk om



VERENIGING

bodemverlagingen bij auto's uit te voeren om zo een grotere binnenruimte voor de rolstoel te realiseren. De sectie RAI CarrosserieNL pleit ervoor dat voor deze situaties een uitzondering wordt gemaakt binnen Europa. Het kan niet zo zijn dat wetgeving vanuit Den Haag of Brussel ertoe leidt dat een complete groep van betaalbaar vervoer wordt uitgesloten.

▪ De vrijstelling van BPM-afdracht op bestelwagens moet in stand blijven

In het recente regeerakkoord van het kabinet Rutte IV is het voornemen opgenomen om de vrijstelling van BPM-afdracht voor bestelwagens af te schaffen. De huidige vrijstelling moet over een periode van 3 jaar van 2024 tot en met 2026 worden afgeschaft.

De importeurs van lichte bedrijfswagens, de carrosseriebedrijven die zich bezighouden met het ombouwen en op maat inrichten van lichte bedrijfswagens en de auto-aanpasbedrijven, verenigd in RAI Vereniging, vinden dit een zorglijke ontwikkeling. RAI Vereniging doet dan ook een dringend beroep op het kabinet om de huidige vrijstelling van BPM-afdracht voor lichte bedrijfswagens in stand te houden. Het afschaffen van de vrijstelling van BPM op bestelwagens die zijn aangepast voor gehandicaptenvervoer zou leiden tot een grote lastenverzwaring.

Aangezien de berekening van de BPM voor bestelwagens is gebaseerd op de netto catalogusprijs worden accessoires die de veiligheid van het voertuig en de omgeving vergroten duurder. De aanpassing van bestelwagens voor het gebruik als gehandicaptenvoertuig of voor rolstoelvervoer wordt hiermee vrijwel onbetaalbaar. Als vuistregel geldt in de branche dat de ombouw van een voertuig voor aangepast vervoer een verdubbeling van de catalogusprijs betekent. Aangezien de BPM is gebaseerd op de netto catalogusprijs betekent dit dus ook een verdubbeling van de af te dragen BPM. Hiermee wordt betaalbare mobiliteit voor een groot gedeelte van de kwetsbare groepen in de samenleving onmogelijk.

CAO voor het carrosseriebedrijf

RAI Vereniging en FOCWA voeren samen de CAO-onderhandelingen voor de CAO voor het Carrosseriebedrijf, één van de CAO's in de Metaal en Techniek. Ter voorbereiding en begeleiding van de CAO is er een gezamenlijke sociale commissie.

De voorzitter van de sociale commissie vertegenwoordigt RAI Vereniging en FOCWA in het Federatie Werkgeversorganisaties Techniek (FWT). De FWT voert namens de leden onderhandelingen voor het afsluiten van de vijf CAO's voor de Metaal & Techniek, waaronder de CAO voor het Carrosseriebedrijf.

In april 2022 is er na maandenlange onderhandelingen een akkoord bereikt over een nieuwe CAO Metaal en Techniek. Per 1 juli ontvangen de werknemers een eerste loonsverhoging van 42,50 euro structureel nominaal. Dit wordt gevolgd door een loonsverhoging van 2,75% per 1 september, 3,25% per 1 maart 2023 en 0,6% per 1 januari 2024. De looptijd van de nieuwe cao is tot en met maart 2024. De gemiddelde loonstijging komt hierdoor uit op 3,2 %. De jeugdlonen gaan er minimaal 9% op vooruit. De bedoeling is om deze op termijn op te heffen, zodat alle werknemers een vakvolwassen loon ontvangen. Verder wordt het generatiepact nu een structureel recht voor onbepaalde tijd en kunnen ouderen, dankzij een zware beroepenregeling, 3 jaar voor hun pensioenleeftijd stoppen met werken. De komende tijd wordt het CAO-onderhandelingsresultaat ter

goedkeuring voorgelegd aan de leden van de bonden.

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 nieuw keurmerk gelanceerd: het Keurmerk voor Kippersystemen, het zogeheten 'KIP-Keur'. Dit onafhankelijke keurmerk heeft RAI CarrosserieNL in het leven geroepen om de veiligheid en betrouwbaarheid van kippersystemen te garanderen.

Alle keurmerken hebben met elkaar gemeen dat, met behulp van jaarlijkse gecertificeerde onafhankelijke keuringen, de veiligheid, duurzaamheid en betrouwbaarheid van systemen of transportvoertuigen, worden gewaarborgd.

APK keuren in het buitenland

Trailers dienen gekeurd te worden in het land van registratie om te voldoen aan de wettelijke verplichte jaarlijkse keuring. Het is in de praktijk echter bijna ondoenlijk om de logistiek zodanig in te richten dat een trailer op het juiste tijdstip terug is in het land van registratie voor de keuring.

Trailers moeten meestal speciaal daarvoor naar het land van registratie teruggehaald worden en dit gebeurt veelal zonder lading (vracht). Dit veroorzaakt veel onnodige kilometers en een onnodige toename in CO2 uitstoot, congestie en kosten.

- [De Europese koepelorganisatie Technical Road Transport Association en de sectie RAI CarrosserieNL pleiten dan ook voor een verdere harmonisatie van APK keuringen in Europa zodat trailers gekeurd kunnen worden in het land waar zij op dat moment ingezet zijn.](#)

Digitale tachograaf

De digitale tachograaf is het controlemiddel voor rij- en rusttijden van de chauffeur. Het werd ingevoerd op 1 mei 2006. Sinds 15 juni 2019 moeten nieuwe voertuigen voorzien zijn van de 'smart tachograaf'. De smart tachograaf legt automatisch locatiegegevens via satellietssystemen vast. Met de ingebouwde DSRC-interface kunnen controlerende instanties tijdens het rijden, op korte afstand, voertuiggerelateerde signalen van fraude en manipulatie uitlezen. Rij- en rusttijden zijn van een afstand niet te meten, maar wel of er bijvoorbeeld zonder kaart gereden wordt. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) controleert sinds augustus 2021 de tachograafbestanden van vrachtwagens en bussen met behulp van digitale inspecties. Bedrijven in het wegvervoer kunnen van de inspectie het verzoek ontvangen om hun tachograafbestanden digitaal aan te leveren via een webformulier. De ILT analyseert hiermee in hoeverre deze bedrijven de regels voor de rij- en rusttijden in het wegvervoer naleven. De tachograaf is verplicht als de Toegestane Maximum Massa (TMM) van het voertuig, inclusief de aanhanger en/of oplegger, meer dan 3500 kg is.

Vanaf 21 augustus 2023 moet er bij voertuigen met een Datum Eerste Toelating (DET) vanaf die datum een nieuwe versie van de tachograaf gebruikt worden. De belangrijkste tachograafleverancier verwacht echter pas medio april 2023 de nieuwe tachograaf ontwikkeld en goedgekeurd te hebben. Hierdoor is er voor truckfabrikanten en carrosseriebouwers weinig tijd om om te



VERENIGING

schakelen en voertuigen die voorzien worden van de huidige tachograaf (G2V1) tijdig helemaal afgebouwd te kunnen keuren bij RDW.

In de Europese wetgeving is er helaas niet een vorm van restantvoorraad opgenomen, ook na oproepen vanuit verschillende Europese partijen hiervoor is dit niet opgenomen. De sectie RAI CarrosserieNL verwacht dat er problemen ontstaan met voertuigen voorzien van een G2V1 tachograaf die volgend jaar in opbouw staan bij carrosseriebouwbedrijven en niet voor 21 augustus 2023 keuringsklaar zijn en gekeurd kunnen worden.

- De sectie RAI CarrosserieNL pleit ervoor om een lijst samen te stellen van voertuigen die de vaste DET van 20 augustus 2023 krijgen, waarbij de mogelijkheid opengehouden wordt dat het voertuig op een later tijdstip gekeurd wordt en toegelaten wordt tot de Nederlandse weg.



VERENIGING

Standpuntennotitie sectie Zware Bedrijfswagens (Op weg naar duurzaam, emissieloos wegtransport)

Mei 2022

Inleiding

Nederland is volop in een transitie naar duurzame mobiliteit. Duurzame mobiliteit houdt in dat er een evenwicht wordt bereikt tussen bereikbaarheid, economie, leefmilieu en klimaat. De Nederlandse overheid en het bedrijfsleven zijn verenigd in het streven om deze duurzame mobiliteit binnen afzienbare tijd te bereiken. De fabrikanten en importeurs van zware bedrijfswagens in Nederland, verenigd in de sectie Zware Bedrijfswagens van RAI Vereniging, ondersteunen dit streven volledig. Niet voor niets hebben zij zich gecommitteerd aan de klimaatdoelstellingen van het Akkoord van Parijs en de Nederlandse Klimaatwet waarbij in 2030 de CO₂-uitstoot met 49% moet zijn verlaagd en in 2050 met 95% ten opzichte van de uitstoot in het jaar 1990.

De wegtransportsector is belangrijk bij het terugdringen van CO₂-uitstoot. De vraag naar emissieloos vrachtvervoer neemt de komende jaren flink toe vanwege de noodzaak om de uitstoot van CO₂ en stikstofoxiden (NO_x) terug te dringen. In steden worden ook zero-emissiezones ingevoerd om de uitstoot daar te reduceren. Kern van de transitiestrategie is het overstappen van de huidige fossiele brandstoffen als diesel en benzine op duurzame technologieën zoals elektriciteit, waterstof en hernieuwbare brandstoffen. De vrachtwagensector neemt hiermee zijn verantwoordelijkheid in het realiseren van duurzame mobiliteit in Nederland. Hiervoor moeten echter wel de juiste omstandigheden geschapen worden. De overstap is namelijk niet goedkoop. Grote investeringen zijn nodig. Niet alleen moeten de fabrikanten van trucks investeren in nieuwe aandrijflijnen en hun productieprocessen hierop aanpassen. Ook vervoerders en verladers moeten hun logistieke processen aanpassen. Daarnaast moet er een adequate laad- en tankinfrastructuur aangelegd worden in combinatie met een toereikend onderliggend elektriciteitsnetwerk. Gezien het internationale karakter van het wegtransport is het essentieel dat dit niet alleen in Nederland gebeurt maar in heel Europa.

De sectie Zware Bedrijfswagens wil fungeren als gesprekspartner richting de Nederlandse overheid, om op basis van de meest actuele inzichten over de ontwikkelingen in de vrachtwagenindustrie het juiste klimaat te scheppen om de ambities op een realistische manier te bewerkstelligen.

De nu volgende notitie geeft de standpunten van de sectie Zware Bedrijfswagens weer op een aantal essentiële onderdelen die erop gericht zijn duurzaam, emissieloos wegtransport te realiseren. Het gaat hierbij om standpunten op het gebied van aandrijftechnologie, de laad- en tankinfrastructuur, subsidieregelingen, vrachtwagenheffing, zero-emissie stadslogistiek en de milieuzonering.

Standpuntenoverzicht - samengevat

Het is de uitgesproken ambitie van RAI Vereniging om op het gebied van duurzaamheid de klimaatdoelstellingen van Parijs op een realistische manier helpen te bereiken.

Het grootste effect om de klimaatdoelstellingen te realiseren wordt volgens RAI Vereniging bereikt met een slim en Europees afgestemd transitiepad van fossiele brandstoffen naar zero-emissie brandstoffen. Belangrijk hierbij is om het beleid niet volledig te focussen op batterij elektrische

voertuigen, maar om ook ruimte te bieden aan zuinigere voertuigen die al dan niet gebruik maken van hernieuwbare brandstoffen en voertuigen die door waterstof worden aangedreven.

De laad- en tankinfrastructuur is een tweede kritische succesfactor. Een succesvolle uitrol van nieuwe technologieën slaagt alleen als er een adequate laad- en tankinfrastructuur wordt gerealiseerd. Hiervoor zijn aanpassingen aan het elektriciteitsnetwerk noodzakelijke en is er op grote schaal intelligente oplaadinfrastructuur met decentrale en duurzame energieopwekking en -opslag nodig.

Ten derde is het volgens RAI Vereniging essentieel dat Nederland zich committeert aan Europees milieubeleid en niet op eigen initiatief nog weer stringentere eisen formuleert. Dit wisselende beleid leidt tot ongewenste neveneffecten die het bereiken van de milieudoelstellingen ondermijnen.

Tot slot is het in de transitie naar duurzame mobiliteit nodig om de markt op gang te brengen met doelgerichte financiële stimulering. De investeringen voor een bedrijf die wil overstappen naar zero emissie vervoer zijn aanzienlijk. Ervaringen met de personenauto laat zien dat gerichte (fiscale) stimulering een impuls kan geven aan de verkoop van nieuwe, schone en zuinige vrachtwagens.

Al met al zet de sectie Zware Bedrijfswagens van RAI Vereniging in om de volgende standpunten omgezet te krijgen in beleid.

1. Aandrijftechnologie

- Invoering van een gebalanceerd, technologieneutraal klimaatbeleid is essentieel om de milieudoelstellingen te bereiken
- Emissiearme, hernieuwbare brandstoffen moeten worden gestimuleerd
- De inzet van waterstof als alternatieve zero-emissie technologie verdient een actiever overheidsbeleid
- Voor een grootschalige inzet van elektrisch vervoer in de transportsector is investeren in betrouwbare en voldoende laadinfrastructuur essentieel
- Het Europese bronbeleid is leidend, verscherpt Nederlands beleid is ongewenst

2. Laad- en tankinfrastructuur

- De laad- en tankinfrastructuur in Europa moet worden versterkt
- De laad- en tankinfrastructuur en het onderliggend elektriciteitsnetwerk mogen nooit een beperkende factor mag zijn voor de groei van duurzame mobiliteit in Nederland

3. Subsidieregelingen

- Extra financiële middelen beschikbaar stellen voor subsidieregelingen zero emissie trucks
- Er moet een overzichtelijk subsidiesysteem voor zero-emissie en zeer zuinige voertuigen gecreëerd worden

4. Vrachtwagenheffing

- Differentieer vrachtwagenheffing op basis van de CO₂-uitstoot
- De vrachtwagenheffing moet versneld worden ingevoerd in 2024
- Indien snellere invoering van de vrachtwagenheffing niet haalbaar blijkt is het naar voren halen van de inkomsten noodzakelijk voor snellere CO₂-reductie



VERENIGING

- Verruim de terugbetaaltermijn voor de invoeringskosten
- Terugsluis inkomsten vrachtwagenheffing gebalanceerd technologieneutraal inzetten

5. Zero Emissie Stadslogistiek

- Zowel batterij elektrische als ook waterstof elektrisch en (P)HEV-vrachtwagens moeten evenwichtige toegang krijgen bij zero-emissie stadslogistiek

6. Milieuzonering

- Heldere, landelijke criteria vormen een essentiële succesfactor voor milieuzones

Aandrijftechnologie

RAI Vereniging pleit voor de invoering van een realistisch, gebalanceerd technologieneutraal milieu- en klimaatbeleid, waarin CO₂-besparing voorop staat. In dit beleid moeten in de komende jaren alle duurzame aandrijflijnen gestimuleerd worden.

De Europese vrachtwagenfabrikanten zijn klaar om het voortouw te nemen bij de overgang van vervoer en logistiek naar koolstofneutraliteit. De transformatie van de sector zal ongekend snel en grootschalig moeten zijn. De vrachtwagenfabrikanten hebben zich geëngageerd om tegen uiterlijk 2050 CO₂-neutraal te zijn. Dit houdt in dat tegen 2040 alle nieuwe bedrijfsvoertuigen die worden verkocht, fossielvrij moeten zijn.

Het is belangrijk te benadrukken dat de doelstellingen van de Commissie geen betrekking hebben op de verkoop van nieuwe voertuigen, maar op het volledige Europese wagenpark. Op dit moment bestaat echter pas ruwweg 0,25% van het hele Europese wagenpark uit batterij-elektrische voertuigen en brandstofceltrucks. Er is dus nog een lange weg te gaan, en de tijd is kort.

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

In de overgang naar CO₂ vrije mobiliteit rond 2050 moet er daarom niet alleen ingezet worden op batterij- en waterstof elektrische voertuigen, maar ook op de vele emissie-arme brandstoffen en aandrijvingen die nu beschikbaar zijn.

Zo kunnen bijvoorbeeld (plug-in) hybrides - die een verbrandingsmotor combineren met een door batterijen aangedreven elektromotor - onder de juiste omstandigheden een uitstekende overgang bieden op weg naar CO₂-neutrale mobiliteit tegen 2050.

RAI Vereniging is van mening dat de ambitieuze klimaat-doelstellingen van 2030 en 2050 alleen bereikt kunnen worden met een gebalanceerd, technologieneutraal overheidsbeleid waarin alle technologieën die bij kunnen dragen aan het realiseren van de doelstelling een kans krijgen.

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

RAI Vereniging vraagt extra aandacht voor emissiearme brandstoffen, de zogenaamde hernieuwbare brandstoffen. Vanuit de ketenbenadering hebben deze brandstoffen lage tot geen well-to-tank emissies. In sommige gevallen leidt het gebruik ook tot lagere tank-to-wheel emissies.

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

Het grote voordeel van deze brandstoffen is dat ze, mits ze voldoen aan de vrijgegeven brandstofsificaties voor de betreffende motor, direct toepasbaar zijn in het huidige wagenpark en dat ze relatief eenvoudig inpasbaar zijn in de bestaande tankinfrastructuur. Hierdoor kunnen zij van grote waarde zijn binnen de totale energietransitie. RAI Vereniging pleit ervoor om de inzet van schonere en CO₂-arme, hernieuwbare brandstoffen te stimuleren door middel van een lagere accijns op deze brandstoffen.

- [De inzet van waterstof als alternatieve zero-emissie technologie verdient een actiever overheidsbeleid](#)

RAI Vereniging pleit voor een gebalanceerd technologieneutraal beleid waarin alle technologieën gelijke kansen krijgen. Binnen dit beleid heeft waterstof grote potentie. Studies benadrukken dat juist bij de uitrol van waterstof de wetmatigheid van economies of scale zwaar weegt. De prijs van brandstofcellen daalt als deze in grote hoeveelheden worden geproduceerd voor personenauto's en bedrijfswagens. De prijs van waterstof als energiedrager zal dalen naarmate er op korte termijn hoge volumes worden afgenomen, wat mogelijk is door inzet van fuel cell electric trucks. Stimulering van een gezamenlijke inzet van bestelauto's, bussen en trucks die door waterstof worden aangedreven kan hierbij de doorslag geven. RAI Vereniging vindt dat het Nederlandse overheidsbeleid hierin beter en sneller kan. De aanleg van 50 waterstoftankstations die in 2025 zijn toegezegd in het Klimaatakkoord laat te lang op zich wachten.

- [Voor een grootschalige inzet van elektrische vervoer in de transportsector is investeren in betrouwbaar en voldoende laadinfrastructuur essentieel](#)

De beoogde opschaling van zero-emissie vrachtwagens haalt nog niet het tempo dat in het Klimaatakkoord is beschreven. De oorzaak is tweeledig namelijk de kosten van het aanschaffen van een emissieloze vrachtwagen en de mogelijkheid om te kunnen laden. RAI Vereniging pleit dan ook voor stimuleringsmaatregelen voor de aanschaf van nieuwe trucks en voor forse investeringen in het elektriciteitsnetwerk en de daaraan gekoppelde laadinfrastructuur. Immers, als het onzeker is of elektrische vrachtauto's adequaat kunnen worden opgeladen, zullen ondernemers terughoudend zijn in de aanschaf van een elektrische vrachtwagen. De transportsector kenmerkt zich door uitdagende logistieke processen. Het is van essentieel belang dat er een betrouwbaar netwerk beschikbaar is dat past binnen de logistieke keten. Het gaat daarbij om stroomgarantie om te voorkomen dat het elektriciteitsnet en de laadinfrastructuur de bottleneck worden voor de overstap naar batterij-elektrische vrachtauto's.

- [Het Europese bronbeleid is leidend, verscherpt Nederlands beleid is ongewenst](#)

RAI Vereniging is voorstander van een streng, doch realistisch Europees bronbeleid waarbij naast



VERENIGING

de klimaatdoelstellingen ook gekeken wordt naar de consequenties voor het leefklimaat, de werkgelegenheid, de betaalbaarheid en de economie. RAI Vereniging is geen voorstander van verscherpt nationaal beleid omdat dit in de meeste gevallen marktverstoring werkt. Vanuit zowel milieu als economisch oogpunt is Europees bronbeleid het meest effectief. RAI Vereniging is er een voorstander van dat de overheid de eisen ten aanzien van uitstoot formuleert (bronbeleid) en pleit ervoor om de industrie haar rol te laten pakken hoe aan deze eisen tegemoet kan worden gekomen. Laat de Europese fabrikanten de ruimte om te investeren in innovatie.

Laad- en tankinfrastructuur

De koepelorganisatie van truckfabrikanten in Europa, ACEA en RAI Vereniging beschouwen de herziening van de AFID-wetgeving⁶ betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen van cruciaal belang om de Europese doelstellingen op het gebied van CO₂-reductie in de transportsector te bereiken.

Het wegvervoer CO₂-vrij maken is een van de belangrijkste uitdagingen van de Europese Green Deal. De route naar CO₂-neutrale mobiliteit tegen 2050 zal een krachtige en gecoördineerde reeks acties vergen van verschillende industriële sectoren, beleidsmakers en de samenleving. De vrachtwagenfabrikanten zijn vastbesloten een rol te spelen bij het effenen van de weg naar klimaatneutraliteit. De sector heeft echter een sterk signaal van de beleidsmakers nodig dat zij het transitieproces samen zullen aangaan.

Daarom vragen ACEA en de sectie Zware Bedrijfswagens van RAI Vereniging om de juiste voorwaarden voor investeringen in nulemissie- en CO₂-neutralere oplossingen. Dit vergt een reeks complementaire beleidsinstrumenten, met volledige samenhang tussen alle wetgevingsvoorstellen in het kader van het "Fit for 55"-pakket, namelijk:

- De uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur via de verordening betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR);
- Ondersteuning van het CO₂-vrij maken van het wegvervoer, met name door het gebruik van hernieuwbare energie en hernieuwbare energiebronnen te stimuleren via de richtlijn hernieuwbare energie (RED III);

▪ De laad- en tankinfrastructuur in Europa moet worden versterkt

Als we de voorgestelde CO₂-reductiedoelstellingen voor voertuigen tegen 2030 willen halen, moet er veel meer worden geïnvesteerd in laad- en tankinfrastructuur. Dit geldt zeker voor zware bedrijfswagens, aangezien de infrastructuur die op hun specifieke (logistieke) behoeften is afgestemd momenteel bijna volledig ontbreekt. De EU zal hogere streefcijfers moeten voorstellen voor zowel openbare en particuliere infrastructuur dan die momenteel in de AFIR-voorstellen zijn opgenomen, omdat zij gewoonweg onvoldoende zijn voor het aantal elektrische en waterstofvoertuigen dat op de Europese markt gaat komen.

Op de lange termijn is een marktgebaseerde aanpak voor laad- en tankinfrastructuur nodig. Net als de huidige conventionele tankstations voor fossiele brandstoffen moeten laad- en waterstofstations worden ontwikkeld en geëxploiteerd als een commercieel levensvatbare activiteit op zich. Tijdens de aanloopfase van elektrische en waterstofvoertuigen zal de winstgevendheid van laad- en waterstofstations echter waarschijnlijk lager zijn. Dit is waar

⁶ Alternative Fuels Infrastructure Directive

overheidssteun, financiële stimulansen, medefinanciering en bindende doelstellingen nodig zijn om ervoor te zorgen dat een minimumnetwerk snel in alle EU-lidstaten beschikbaar komt. Daarom is overheidsingrijpen nu nodig voor een beperkte periode om de overgang op gang te brengen.

Als onderdeel van de 'Fit for 55'-onderhandelingen dringen ACEA en de sectie Zware Bedrijfswagens van RAI Vereniging er bij het Europees Parlement en de Raad op aan om overeenstemming te bereiken over robuuste en gecoördineerde beleidsmaatregelen die het vervoer echt CO₂-vrij maken, met inbegrip van een ambitieuze AFIR.

▪ De laad- en tankinfrastructuur en het onderliggend elektriciteitsnetwerk mogen nooit een beperkende factor mag zijn voor de groei van duurzame mobiliteit in Nederland

RAI Vereniging staat op het standpunt dat de tank- en laadinfrastructuur en het onderliggen elektriciteitsnetwerk nooit een beperkende factor mogen zijn voor de groei van duurzame mobiliteit in Nederland. De publieke, semipublieke en private laadinfrastructuur moet daarom op orde gebracht worden voor de snelle groei van het elektrische wagenpark in de komende jaren. Om de transitie naar zero-emissie vervoer niet te hinderen moet de aanleg van de laadinfrastructuur voorlopen op vraag naar elektrische energie.

Om bovenstaande te bereiken zijn drie trajecten noodzakelijk:

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

Aandachtspunten hierbij zijn onder andere de compatibiliteit van het voertuig met de laadinfrastructuur door aan te sturen in de Europese wetgeving opgenomen standaards, ook met betrekking tot smart charging, cybersecurity, voldoende laadvermogen, reserveringssystemen voor de logistiek, het overnemen van de in de Europese Unie opgenomen HPCCV-standaards voor zware bedrijfswagens die op het lange afstandsvervoer worden ingezet en laden tegen een zo laag mogelijk tarief.

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

Subsidierelingen

De klimaatambities die Nederland heeft kunnen vooralsnog alleen bereikt worden met hoge subsidies. De zero-emissie techniek is namelijk voorlopig nog niet competitief met de conventionele aandrijflijnen. De hogere aanschafprijzen vormen een obstakel voor de sector om de overstap te maken van diesel naar zero emissie. Financiële stimulering is in lijn met de afspraken uit het Klimaatakkoord.



VERENIGING

▪ Extra financiële middelen beschikbaar stellen voor subsidieregeling zero emissie trucks

De Aanschafsubsidiereregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET) is mei 2022 van kracht geworden. Deze extra stimulans is hard nodig om de transitie naar zero-emissie wegtransport te versnellen. Dat de sector klaar is voor de transitie naar zero emissie transport blijkt uit het feit dat de beschikbare subsidie van 13,5 miljoen binnen 1 dag was uitgegeven.

De AanZET regeling bevat geen 94 miljoen meer, conform het Klimaatakkoord, maar er is nog slechts 42 miljoen beschikbaar. De 42 miljoen is een druppel op de gloeiende plaat. PANTEIA berekende dat voor de transitie van ZE Stedelijke distributie al 1,5 miljard euro nodig is. Een veelvoud is nodig als ook rekening wordt gehouden met Regionaal en lange afstandstransport die samen verantwoordelijk zijn voor 80% van de CO2-emissies in wegtransport.

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

De Aanschafsubsidiereregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET) is mei 2022 van kracht geworden. De regeling vergoedt een deel van de meerkosten van een emissieloze vrachtwagen (klasse N2 en N3) ten opzichte van een dieselvrachtwagen. De hoogte van de subsidie is onder andere afhankelijk van het type voertuig en de grootte van de onderneming. De subsidie kan variëren tussen 12,5% en 37% en kan daarmee oplopen tot ruim 130 duizend euro. Deze subsidie kan in veel gevallen worden aangevuld met de huidige MIA\Vamil-regelingen. Het subsidieplafond voor 2022 is op basis van de huidige prognose voldoende om 300 nieuwe emissieloze vrachtauto's te subsidiëren, uitgaande van een subsidie van gemiddeld €45.000 per truck. Het subsidieplafond voor 2022 komt daarmee uit op € 13,5 miljoen.

De regeling sluit nauw aan bij SSEB⁷. Bedrijven die een zero-emissietruck specifiek inzetten in de bouwsector, kunnen in aanmerking komen voor deze regeling.

RAI Vereniging pleit er daarom voor dat de huidige subsidieregelingen voor zero-emissie voertuigen zoals SEBA⁸, SEBB en AanZET budgetneutraal worden samengevoegd met regelingen als MIA/VAMIL en dat hiermee één subsidieregeling voor zero-emissie en zeer zuinige voertuigen wordt ingericht.

Een stabiele begrijpelijke en eenduidige subsidieregeling, die duidelijk gecommuniceerd kan worden.

Vrachtwagenheffing

Voor de overstap van conventioneel aangedreven voertuigen naar zero emissie voertuigen is financiële stimulering noodzakelijk. De subsidieregeling zijn volstrekt onvoldoende om deze transitie vorm te geven. Vandaar dat extra middelen in de vorm van de een terugsluis van de inkomsten die de overheid krijgt via de vrachtwagenheffing noodzakelijk.

⁷ Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel

⁸ Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's

Het kabinet werkt aan de voorbereidingen van de invoering van een vrachtwagenheffing in Nederland. Binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens gaan deze heffing betalen voor het gebruik van de Nederlandse wegen. De heffing is gebaseerd op de gereden afstand en waarbij per kilometer wordt betaald. Naar verwachting zal de vrachtwagenheffing in de loop van 2026 ingevoerd worden. Het belangrijkste element van de vrachtwagenheffing, in de transitie naar ZE wegtransport, is de terugsluis van de opbrengsten voor verduurzaming van de sector.

De vrachtwagenheffing gaat gelden voor binnenlandse en buitenlandse voertuigen die bedoeld zijn of gebruikt worden voor het vervoeren van goederen (vrachtwagens) met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg. Voor bepaalde voertuigen die (mogelijk) wel aan de definitie van vrachtwagen voldoen, geldt een vrijstelling of bestaat de mogelijkheid om ontheffing te verlenen.

De doelstellingen voor invoering van een vrachtwagenheffing in Nederland zijn:

1. Binnenlands en buitenlands vrachtverkeer laten betalen voor het gebruik van de weg, door omzetting van vaste belastingen (w.o. motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij per gereden kilometer wordt betaald. Zo gaat al het vrachtverkeer meer dan nu betalen voor het gebruik van de Nederlandse wegen.
2. Innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector. In het regeerakkoord is afgesproken dat de netto-opbrengst van de vrachtwagenheffing in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector. Naast verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtwagens en afschaffing van het Eurovignet in Nederland, wordt de netto-opbrengst aangewend voor innovatie en verduurzaming (terugsluis) van de vervoerssector. De netto-opbrengst is dat wat overblijft van de inkomsten van de vrachtwagenheffing na aftrek van de systeemkosten, de compensatie van de verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens en de compensatie van de derving van de inkomsten uit het Eurovignet en accijnzen. Door de netto-opbrengst terug te sluisen naar de vervoerssector draagt de vrachtwagenheffing bij aan een schonere en slimmere vervoerssector.

De heffing die in rekening wordt gebracht wordt vastgesteld aan de hand van het aantal geregistreerde kilometers op de wegen van het heffingsnetwerk⁹, vermenigvuldigd met het voor het voertuig geldende tarief.

Het tarief van de vrachtwagenheffing wordt mogelijk gekoppeld aan de 5 CO₂-emissieklassen als opgenomen in de Eurovignet-richtlijn. Hierbij geldt: hoe lager de uitstoot, hoe lager de heffing. Door de invoering van de vrachtwagenheffing gaat de motorrijtuigenbelasting (MRB) voor vrachtwagens omlaag en ook vervalt de belasting zware motorrijtuigen (BZM) ofwel het Eurovignet in Nederland.

De vrachtwagenheffing wordt het belangrijkste instrument in de transitie naar ZE wegtransport. Jaarlijks moeten de netto opbrengsten van €260 miljoen naar de sector terugvloeien om deze te verduurzamen. Sectie Zware Bedrijfswagens van RAI Vereniging heeft hierbij een vijftal standpunten.

⁹ Autosnelwegen (A-wegen) en wegen waarop naar verwachting uitwijk zal plaatsvinden (met name N-Wegen en enkele gemeentelijke hoofdwegen)

▪ Differentieer vrachtwagenheffing op basis van de CO2-uitstoot

ACEA en de sectie Zware Bedrijfswagens van RAI Vereniging zijn groot voorstander van de mogelijkheid om de infrastructuurheffingen voor zware bedrijfswagens te differentiëren naar hun CO2-emissiewaarden, op voorwaarde dat deze differentiatie op een "inkomstenneutrale" manier wordt ingevoerd. Met andere woorden, het totale bedrag aan tolgelden dat van de vervoerssector wordt geïnd, mag niet stijgen. Concreet zou dit betekenen dat de tolgelden voor bepaalde voertuigen worden verhoogd, terwijl de tolgelden voor andere voertuigen worden verlaagd.

Het doel van een neutrale CO2-differentiatieregeling moet zijn vervoerders krachtige stimulansen te bieden om verder te investeren in emissiearme technologieën en innovaties. Een succesvol systeem, dat het gebruik van zuinige voertuigen aanmoedigt, moet voorspelbaar zijn in de tijd en de heffingen moeten worden gedifferentieerd.

De Europese Commissie heeft, samen met de vrachtwagenindustrie, veel energie gestoken in de ontwikkeling van het computersimulatie-instrument VECTO. Met VECTO worden gecertificeerde CO2-waarden beschikbaar gemaakt voor nieuwe vrachtwagens, waarmee een solide basis wordt gelegd voor een op CO2 gebaseerde differentiatie van de tolheffing. VECTO zal in de nabije toekomst geleidelijk ook worden toegepast op nieuwe inschrijvingen van andere voertuigcategorieën. In toekomstige ontwikkelingsfasen van VECTO zal ook aandacht moeten worden besteed aan innoverende technologieën, zoals het gebruik van alternatieve brandstoffen en de elektrificatie van zware vrachtvoertuigen.

RAI Vereniging pleit ervoor om in de vrachtwagenheffing een CO2 component, indien mogelijk inclusief 'well-to-wheel' emissies. De revisie van de eurovignet-richtlijn maakt dit mogelijk.

▪ De vrachtwagenheffing moet versneld worden ingevoerd in 2024

In 2025 zullen de eerste steden de zero-emissies zones in werking stellen. Om de ambities zoals gesteld in het Klimaatakkoord te realiseren zijn er in 2025 minimaal 5.000 zero emissie trucks en in 2030 10.000 trucks nodig om zero-emissie stadszones tot een succes te maken. De voertuigen zijn beschikbaar, echter financiële stimulering is noodzakelijk. De opbrengsten van de vrachtwagenheffing moet de subsidieregeling AanZET aanvullen. Echter de AanZET regeling bevat geen 94 miljoen meer, conform het Klimaatakkoord, er is nog slechts 42 miljoen beschikbaar. Een groot deel van het budget van AanZET is al besteed aan de DKTI-3 regeling voor pilots, terwijl de transitie in de transportsector wacht op echte opschaling.

▪ Indien snellere invoering van de vrachtwagenheffing niet haalbaar blijkt is het naar voren halen van de inkomsten noodzakelijk voor snellere CO2-reductie

RAI Vereniging pleit ervoor om de inkomsten van de vrachtwagenheffing naar voren te halen naar 2024. Een zogenaamde 'voorfinanciering' zodat de opbrengsten eerder voor de sector beschikbaar komen om te verduurzamen. De noodzaak tot voorfinanciering is dat de 42 miljoen euro voor de nationale stimuleringsmaatregel AanZET een looptijd kent van 2022 tot 2024. De vrachtwagenheffing gaat op zijn vroegst in medio 2026. Dit heeft tot nadelig gevolg dat er



VERENIGING

een periode van twee jaar is waarbij er geen stimuleringsmiddelen beschikbaar zijn (subsidiegat). Voorfinanciering vanuit de vrachtwagenheffing is cruciaal voor verduurzamen van het wegtransport.

- **Verruim de terugbetaaltermijn voor de invoeringskosten**

De invoeringskosten van de vrachtwagenheffing zijn gestegen tot circa €400 miljoen. Dit betekent dat er de eerste jaren minder budget overblijft voor het verduurzamen van de sector. RAI Vereniging pleit er dan ook voor om de terugbetaaltermijn voor deze invoeringskosten te verdubbelen van 5 jaar naar 10 jaar. Het gevolg hiervan is dat er per jaar 40 miljoen euro in plaats van 80 miljoen euro van de inkomsten besteed moet worden aan de invoeringskosten. Zo blijft er netto meer budget beschikbaar voor de noodzakelijke stimulering van zero-emissie trucks, kan er al op korte termijn meer CO2 winst behaald worden én wordt er cumulatief meer CO2 bespaart.

- **Terugsluis inkomsten vrachtwagenheffing gebalanceerd technologie neutraal inzetten**

Het stimuleringsprogramma voor de terugsluis van de vrachtwagenheffing naar de sector dient naar de mening van RAI Vereniging 'gebalanceerd technologie neutraal' te zijn. Laat het aan fabrikanten en de markt om met innovaties invulling te geven aan zero-emissie logistiek. Dat is ook van belang aangezien fabrikanten produceren onder Europese (CO2) wet- en regelgeving. De markt is gebaat bij een speelveld met handvatten voor alle relevante ZE-technologieën zoals BEV, FCEV en (P)HEV. Dit kan bijvoorbeeld door technologieën een verschillende absolute cap te geven in regelingen, zoals in de huidige AanZET en SEBA niet het geval is. RAI Vereniging pleit ervoor om de terugsluis van de inkomsten uit de vrachtwagenheffing gebalanceerd technologie neutraal in te zetten.

Zero Emission Stadslogistiek

In 2014 hebben in totaal 57 organisaties, verdeeld over gemeentes, branche-organisaties en bedrijfsleven de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek ondertekend. Het streven van de Green Deal ZES is dat in 2025 de stadskernen emissievrij worden beleverd. Daarmee lopen partijen vooruit op de Europese wetgeving die stelt dat in 2050 alle voertuigen emissievrij moeten zijn. Doel van de Uitvoeringsagenda is om minder CO2-uitstoot te realiseren door de inzet van zero-emissie voertuigen en door minder vervoersbewegingen te creëren. Zero-emissie stadslogistiek zorgt er voor dat de groeiende economische activiteit niet ten koste gaat van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in steden.

RAI Vereniging is verheugd over de ondertekening van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS). Met de Uitvoeringsagenda is eenduidig beleid vastgelegd over de invoering van zero-emissie zones binnen steden. Het maakt een efficiënte en duurzame aanpak mogelijk van het groeiende goederen dienstenvervoer binnen steden.

Per ingang van april 2022 hebben 27 steden de Uitvoeringsagenda ondertekend en voeren daarmee in 2025 een zero-emissie zone voor stadslogistiek in. Dit veelal in het verlengde van eerder ingestelde milieuzones. De verwachting is dat het aantal steden toeneemt naar 40 conform het Klimaatakkoord. Er zijn heldere afspraken gemaakt die voor zero emissiezones gaan gelden, zodat de overgang uniform, haalbaar en betaalbaar is, ook voor de kleine ondernemers. Gemeenten

moeten bijvoorbeeld het instellen van een zone minimaal vier jaar van tevoren aankondigen. Ook zijn de overgangsregelingen voor Euro V en VI vrachtwagens geharmoniseerd.

Toegangsregime voor de zero emissiezones

Op 5 oktober 2020 is door de staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een brief aan de Tweede Kamer verzonden met daarin de contouren voor het toegangsregime voor de zero emissiezones.

De volgende drie basisafspraken gelden voor de introductie van iedere zone:

1. Gemeenten kondigen minimaal vier jaar voor de invoering de ligging en omvang van de zeroemissiezone aan. Dit is belangrijk om vroegtijdig aan iedereen duidelijkheid te geven.
2. Alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten zero-emissie aan de uitlaat zijn om de zeroemissiezone voor stadslogistiek in te mogen.
3. Alle bestel- en vrachtauto's die rondrijden in de zeroemissiezone moeten vanaf 1 januari 2030 zero-emissie zijn.

Overgangsregeling vrachtauto's

In het Klimaatakkoord is voor Euro VI-vrachtauto's een overgangsregeling afgesproken voor bakwagens van 5 jaar en voor trekker-opleggercombinaties van 8 jaar. Deze is vooral ingegeven om de afschrijvingstermijnen van deze voertuigen zoveel mogelijk te respecteren. Niet voor iedere logistieke sector gelden dezelfde afschrijvingstermijnen en het aanbod van geschikte emissieloze vrachtauto's komt nog langzaam op gang. Daarom is overeengekomen dat het verstandig is om op de volgende manier invulling te geven aan de afspraken uit het Klimaatakkoord:

1. Euro VI-vrachtwagens die op 1 januari 2025 maximaal 5 jaar oud zijn (bakwagens) respectievelijk maximaal 8 jaar oud zijn (trekker-opleggercombinatie) uiterlijk tot 1 januari 2030 de zone in mogen rijden.
2. Plug-in hybride vrachtauto's hebben tijdelijk, tot 1 januari 2030, toegang tot de zeroemissie voor stadslogistiek, als zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden.
3. Voor de toelating van plug-in hybride vrachtauto's worden op dit moment de technische mogelijkheden in kaart gebracht om vast te stellen of een vrachtauto emissieloos rijdt. Aansluitend wordt in beeld gebracht op welke wijze dit juridisch verankerd kan worden.

▪ **Zowel volledig elektrische, als ook waterstof en PHEV-bestelwagens moeten worden ingezet bij zero-emissie stadslogistiek**

RAI Vereniging is van mening dat onder de definitie van zero-emissie voertuigen zowel batterij elektrische als waterstof elektrisch en hybride (P)HEV voertuigen vallen en dat deze technologieën gelijke kansen moeten krijgen.

Milieuzonering

RAI Vereniging hecht grote waarde aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, wat met nadruk van belang is in stedelijke gebied.

In 2022 hebben in Nederland 15 gemeenten een milieuzone voor dieselveertuigen. Veelal hebben de gemeenten een individueel toelatingsbeleid dat afhankelijk was gemeentelijk beleid. De meeste



VERENIGING

steden hebben een milieuzone voor vrachtauto's. Enkele steden hebben naast een milieuzone voor vrachtauto's ook een milieuzone voor personen- en bestelauto's. Dat zijn Amsterdam, Arnhem, Den Haag en Utrecht. Amsterdam Den Haag, Eindhoven en Utrecht hebben daarnaast ook milieuzones voor autobussen, taxi's en/of brom- en snorfietsen.

- **Heldere, landelijke criteria vormen een essentiële succesfactor voor milieuzones**

RAI Vereniging is uitgesproken tegenstander van een lappendeken van lokaal ontwikkeld beleid gebaseerd op uiteenlopende criteria. Het in 2020 ingevoerde landelijke systeem voor de inrichting van milieuzones is een belangrijke stap in de goede richting. Door de harmonisatie weten automobilisten en vervoerders waar zij aan toe zijn als zij een milieuzone naderen.