

# Info



## IN DIT NUMMER :

- Groene fiscaliteit: de auto op de eerste lijn* - 2
- Groener vervoer in de EU, maar aan welke prijs?* - 6
- Slimme voertuigen, veilig én energievriendelijk* - 14
- Salon 2009: People need transport* - 18

## INHOUD

01

Voorwoord

02

Groene fiscaliteit: de auto op de eerste lijn

06

Groener vervoer in de EU, maar aan welke prijs?

09

Normverbruik en reëel verbruik van auto's

12

Motorrijden en verkeersveiligheid: een "Safety plan for action"

14

Slimme voertuigen: veilig én energievriendelijk

16

De autosector heet jong talent welkom aan boord

17

Acht edities van Advanced Automotive Management

18

Salon 2009: People need transport

Uitgave van FEBIAC, de Belgische Automobielen- en Tweewielerfederatie, Woluwedal 46 bus 6, BE-1200 Brussel

Tel. 0032 2 778 64 00  
Fax 0032 2 762 81 71  
www.febiac.be  
E-mail: info@febiac.be

Nadruk verboden zonder toelating en vermelding van de uitgever.

Franse versie op verzoek.

Coördinatie: Joost Kaesemans  
Foto's: ADH Communications n.v., FEBIAC, constructeurs

Ontwerp en lay-out: ADH Communications n.v., Duffel

Geachte lezer,

Daar is de crisis. Plots, pijnlijk en onverbiddelijk. In 40 jaar carrière heb ik nooit een dergelijke crisis in de automobielbranche gezien. Niet de oliecrisis van begin jaren '70, noch crisissen in de jaren '80 en '90 hebben de sector op wereldvlak zo diep in de problemen gebracht als vandaag. Dat durf ik nu al stellen, hoewel veel van de gevolgen zich nog moeten manifesteren.

De inzet is groot. Onze creatie van welvaart is fundamenteel verbonden met mobiliteit. En dus ook met de toekomst van de transportsector. De sector moet antwoorden bieden op steeds meer vragen: milieu- en duurzaamheidsdoelstellingen, mobiliteits- en verkeersveiligheidseisen. En nu daar bovenop nog de financiële en economische crisis en de overcapaciteit aan productie... Die combinatie maakt de uitdagingen en de moeilijkheden zo uitzonderlijk.

De sector moet hoe dan ook door de zure appel heen, maar zal daarvoor politieke steun en visie nodig hebben. Om de sector zelf te helpen redden, ja, maar vooral om de tienduizenden rechtstreekse jobs en de nog veel talrijkere onrechtstreekse jobs te vrijwaren en ons economisch en sociaal model overeind te houden. Daarvoor is actie nodig. Het dossier van de groene autofiscaliteit is een absolute prioriteit en krijgt in dit nummer nog maar eens de aandacht. De kans om via een vernieuwde, Europees geïnspireerde, autofiscaliteit die gecombineerd wordt met een slooppremie, zowel de markt te ondersteunen als de milieudoelstellingen te helpen verwezenlijken, mag niet onbenut blijven. Zeker nu niet, nu de autoverkoop sterk begint te lijden onder het gebrek aan consumentenvertrouwen. De consument moet verzekerd worden dat kiezen voor een nieuwe, schone auto de juiste keuze is. Voor zijn portemonnee, voor zijn mobiliteit en voor het leefmilieu .

Het komende Salon wordt in dat opzicht zeker een graadmeter. Het salon moet helpen om de vervangingsrotatie van de voertuigen te doen aanhouden. Dat is in het belang van onze bedrijven, maar ook om een voldoende instroom te behouden van nieuwere en schonere voertuigen. En natuurlijk moet het Salon hét feest van de automobiel blijven. Met aandacht voor alle creativiteit en innovatiekracht die de sector kenmerkt. Creativiteit en innovatie zijn de weg naar de toekomst en naar de onmisbare rol die onze producten zullen blijven spelen voor onze burgers en bedrijven.



Pierre Alain De Smedt,  
Voorzitter



Edito

## Dubbelinterview: Bernard Clerfayt / Luc Bontemps

# Groene fiscaliteit: de auto op de eerste lijn

*Waalse ecobonus/malus, Vlaamse (en weldra Brusselse?) ecoscore, bestaande en toekomstige federale maatregelen: de groene fiscaliteit heeft van schone auto's een politieke prioriteit gemaakt, tot grote tevredenheid van de industriële sector. Bernard Clerfayt, staatssecretaris bevoegd voor de groene fiscaliteit, en Luc Bontemps, gedelegeerd bestuurder van FEBIAC, wisselden in dat verband van gedachten voor een interview met de krant La Libre Belgique.*

### Een "schone auto", wat is dat precies?

**Luc BONTEMPS:** Wij, de vertegenwoordigers van de sector, beschouwen een auto als "schoon" wanneer hij weinig CO<sub>2</sub> uitstoot (de belangrijkste schulde van het broeikas-effect) en wanneer hij aan de recentste "Euronormen" van de Europese Commissie voldoet, de normen Euro-4 en 5.

Het Belgische autopark telt 5 miljoen voertuigen waarvan 20% aan de normen Euro-0 (voor '92-'93) en 1 (voor '96-'97) voldoet: zij zijn verantwoordelijk voor 65% van de totale vervuiling door auto's! De paradox is dat de grootste vervuilers het minst belast worden, vermits de belasting op de inverkeerstelling (BIV) met de leeftijd van de auto's daalt.

Van zijn kant investeert de autosector miljarden euro's om de auto's almaar schoner te maken. In vergelijking met de norm Euro-3 (2000) ligt bij de huidige norm Euro-5 de uitstoot van NO<sub>x</sub> 70% lager en de uitstoot van fijne deeltjes zelfs 95%! Opgelet echter: om een doeltreffende fiscaliteit uit te werken die de vervuiling door het autoverkeer terugdringt, moet de overheid zich volgens ons baseren op vaste en duidelijke criteria zoals de emissieniveaus (waaronder dat van CO<sub>2</sub>), veeleer dan op technologieën die voortdurend veranderen.

**Bernard CLERFAYT:** In de eerste plaats twee fundamentele bedenkingen: 1° de schone auto is de auto die niet rijdt; 2° het is niet de auto op zich die een bron van vervuiling is, maar wel het gebruik dat men ervan maakt.

Het technologische aspect dan: alleen elektrische auto's vervuilen helemaal niet terwijl het gebruik ervan maar 1 of 2 € per dag kost. Ze zijn echter alleen geschikt voor korte verplaatsingen en komen uiteindelijk maar aan een klein segment van de markt tegemoet.

Hoe dan ook, de doelstelling voor de sector is niet de "0-uitstoot", maar wel een aanzienlijke vermindering van de emissies. De opdracht voor de overheid bestaat erin om op haar niveau bij te dragen tot de promotie van milieuvriendelijke auto's.



**Luc BONTEMPS:** Die kwestie moet zoals in Japan in haar geheel aangepakt worden: de milieudoelstellingen die naar voren geschoven worden, moeten rekening houden met andere dan alleen maar auto-technieken. En wanneer men in onze sector één technologie promoot, kan dat de ontwikkeling van andere technieken afremmen.

Het is beslist nodig om de CO<sub>2</sub>-uitstoot terug te dringen. Daar twijfelt FEBIAC niet aan, de organisatie betreurt echter wel dat slechts 15% van de inkomsten van de autofiscaliteit (in ons land 12 miljard € per jaar) aan de verbetering van de wegeninfrastructuur besteed wordt. De wegen zijn immers ook een bron van vervuiling die vaak over het hoofd gezien wordt. Nederland bijv. investeert 3% van het BBP in de wegeninfrastructuur, wij maar 1,3%. De onderinvestering in de ontbrekende schakels bijvoorbeeld doet files ontstaan. En waarom heeft men in Brussel geen tunnels gebouwd om de stad in te rijden (Leonardkruispunt, Bertem, ...), wat de hoofdstad van Europa echt wel verdient?

Het gedrag van de automobilisten is ook van groot belang: als alle Belgen op een "e-positieve" rijstijl zouden overschakelen, een vaardigheid die in de rijopleiding van sommige buurlanden opgenomen is, zouden we de CO<sub>2</sub>-emissies met 15% kunnen terugdringen!



De fiscaliteit heeft uiteraard haar rol te spelen. Samen met PriceWaterhouseCoopers heeft FEBIAC een voorstel voor een fiscaal neutrale maatregel uitgewerkt die een vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 17% mogelijk zou maken: de integratie van de belasting op de inverkeerstelling in de wegentaks. Dat zou een aanmoediging zijn voor de schonere auto's, veeleer dan voor de erg vervuilende oude auto's.

Op gewestelijk niveau heeft minister Michel Daerden in Wallonië een systeem van ecobonus/malus ingevoerd dat een erg duidelijke boodschap heeft voor wie een (nieuwe of tweedehandse) auto koopt. Een maatregel die van het Waalse Gewest een van de beste leerlingen in Europa heeft gemaakt op het vlak van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door auto's. Jammer genoeg werd minister Daerden niet door zijn collega's van de andere gewesten gevolgd. In Vlaanderen denkt men aan een systeem met ecoscores, dat heel wat complexer en minder doeltreffend is, terwijl men in Brussel ook overweegt om die ecoscores in te voeren.

We hopen dat de federale overheid dezelfde richting als het Waalse Gewest uitgaat.

**Bernard CLERFAYT:** Jammer genoeg heeft de federale overheid daar de bevoegdheid niet voor, vermits die materie grotendeels geregionaliseerd is. De kleine markt die België is, heeft overigens ook niet de middelen om haar wil – wanneer het op het terugdringen van de vervuiling aankomt – aan de andere Europese staten op te dringen. Het is echter wel onze verantwoordelijkheid om de producenten van de “nieuwe auto's” naar ons land te halen en om de Kyoto-doelstellingen te halen. Maar dat mag ons niet doen vergeten dat de federale overheid grote inspanningen levert om de schone auto door fiscale maatregelen te promoten. De ploeg Verhofstadt-II had al een reductie van 15% ingevoerd op de prijs van voertuigen die minder dan 105 g CO<sub>2</sub>/km uitstoten, alsook een korting van 200 € voor de deeltjesfilter op dieselauto's die minder dan 130 gram uitstoten. Er is nu ook een wijziging doorgevoerd in de aftrekbaarheid van de beroepskosten voor bedrijfsvoertuigen: nu hangt de aftrekbaarheid af van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en varieert het bedrag dat afgetrokken kan worden, van 60 tot 90%. Vroeger was dat 75% voor alle auto's. Vermeldenswaard is dat die steunmaatregelen met die van de gewesten gecumuleerd kunnen worden.

## Worden er andere maatregelen overwogen?

**Bernard CLERFAYT:** Als staatssecretaris voor de groene fiscaliteit ben ik inderdaad bezig een aantal wetsvoorstellen in te dienen die in de richting van de voorstellen van FEBIAC gaan. De deeltjesfilters in de eerste plaats: bij ons krijgen de dieselloertuigen die ermee uitgerust zijn, een korting van 200 €. In Duitsland is dat 350 € en in Nederland 400 €. In de loop van de volgende weken zal ik de regering voorstellen om de Belgische korting van 200 € tot 400 € te verdubbelen. Dan de elektrische auto's: om de aankoop daarvan aan te moedigen, ga ik mijn collega's ook voorstellen om een aanzienlijke korting op de aankoop van elektrische auto's en scooters toe te staan, tot 30%. Daarnaast volg ik ook met meer dan gewone aandacht de talrijke parallelle problemen. Wanneer ik vaststel dat Londen en Berlijn een systeem met elektrische laadpalen ontwikkeld hebben, zeg ik dat Brussel, de hoofdstad van Europa, en de andere grote steden van het land dat voorbeeld moeten volgen. De LPG-brandstof, de fiscale voordelen die ermee gepaard kunnen gaan, en de uitbreiding van de tankmogelijkheden moeten ook bij die reflectie betrokken worden.

**Luc BONTEMPS:** Het onderzoek in onze sector richt zich op verschillende technologische oplossingen: hybride auto's (elektriciteit gecombineerd met benzine of diesel), aardgas (dat een persoonlijke investering van de bestuurder vergt), brandstofcellen (een oplossing op basis van waterstof, die nog altijd duur is en waarvoor er niet genoeg tankmogelijkheden zijn – op het ogenblik is er in België één waterstoftankstation, in Drogenbos), biobrandstoffen, ... Heel wat constructeurs zijn van oordeel dat die laatste een toekomstgerichte oplossing bieden, maar België hinkt op dat vlak achterop, terwijl de producten zelf toch gemakkelijk beschikbaar zijn.



*Bernard CLERFAYT:* De promotie van biobrandstoffen is op het ogenblik onderwerp van een politiek debat. De technologie evolueert bijzonder snel en we zijn al aan de tweede generatie biobrandstof toe: bio-ethanol die gewonnen wordt uit biomassa, groenafval, voedselresten, enz.

### Moeten de overheden ook niet het voorbeeld geven? Zij zouden ook een "groene" vloot voertuigen kunnen gebruiken

*Bernard CLERFAYT:* In Schaarbeek, de gemeente waar ik titelvoerend burgemeester ben, hebben we een hybride auto gekocht voor de verplaatsingen van de leden van het college. Die beschikken dus niet over een andere officiële auto.

We zouden een versnelling hoger kunnen inschakelen door elektrische voertuigen voor de gemeente te kopen, en door die auto's bij de bevolking te promoten, bijvoorbeeld door laadpalen te plaatsen bij de parkeerplaatsen voor Cambio, het systeem voor autodelen. Maar het is duidelijk dat zulk een aanpak het niveau van de gemeente overstijgt en dat daar een taak voor het hele Brusselse Hoofdstedelijke Gewest weggelegd is. Parijs bijvoorbeeld moedigt het gebruik van elektrische scooters aan: Brussel mag die trein niet missen!



*Luc BONTEMPS:* De "onzuivere" auto's zijn de belangrijkste vervuilingbron in onze steden. Het Waalse Gewest en minister Daerden pakken dat probleem op een goede manier aan. Dat wil ik graag herhalen. Maar waarom gaat de overheid niet verder door ook de verwerking tot schroot te ondersteunen van auto's die nog altijd aan de normen Euro-0 en Euro-1 voldoen? Een steunmaatregel die andere landen wel ingevoerd hebben.

Uiteindelijk zullen door het gecombineerde effect van die maatregelen – de integratie van de belasting op de inverkeerstelling in de autotaks, de promotie van voertuigen die het minst CO<sub>2</sub> uitstoten en die aan de Euro-normen voldoen – de schone auto's goedkoper zijn dan de meest vervuilende.

### Maar zijn de meest vervuilende auto's niet het eigendom van de armste bevolkingsgroep: wat met haar koopkracht dan?

*Bernard CLERFAYT:* Het is inderdaad onze taak om ook de armste bevolkingsgroepen de mogelijkheid te bieden om een evenwicht tussen milieu en budget te vinden.

*Luc BONTEMPS:* In tegenstelling tot wat men denkt, rijden er in Vlaanderen meer vervuilende auto's rond dan in Wallonië. En ze spelen veeleer de rol van derde gezinswagen dan van de eerste gezinsauto...

### Bij FEBIAC pleit u voor het dubbele systeem "CO<sub>2</sub> + Euro-normen", eerder dan voor de ecoscore: waarom?

*Luc BONTEMPS:* De ecoscore mag dan wel met de beste bedoelingen bedacht zijn, maar zoals hij door het Vlaamse Gewest (en wellicht weldra ook door het Brusselse Gewest) voorgesteld wordt, is hij zo complex dat hij ondoeltreffend wordt: dat instrument wil het totale ecologische karakter van een voertuig meten en houdt daarbij rekening met een indrukwekkend aantal criteria die invloed hebben op het broeikas-effect, de luchtkwaliteit of de geluidsoverlast. Die kenmerken kunnen echter sterk verschillen, zelfs bij identieke modellen. Bovendien zijn heel wat van die criteria erg subjectief, zoals de zwavelmissies (die volgens de leeftijd en het onderhoud van de auto variëren) of het geluid (dat meer bepaald van de banden en de wegbekleding afhangt). In tegenstelling tot dat complexe systeem, dat zowel bij de gebruikers als bij de overheid voor verwarring en vergissingen zorgt, zijn de CO<sub>2</sub>-emissies duidelijk en kunnen ze niet in vraag gesteld worden, net als de Euro-normen. Die eenvoudige criteria worden opgelegd door Europa en in heel de wereld worden de Euro-normen als de beste beschouwd.

*Bernard CLERFAYT:* In dat verband wijs ik erop dat hoe complexer een systeem is, hoe meer mogelijkheden tot fraude er zijn. Men kan heel eenvoudig zijn auto voor enkele uurtjes "ombouwen" opdat hij bij de controle een bevredigende ecoscore zou halen.

*Luc BONTEMPS:* Wegens de gewestelijke verschillen op het vlak van groene fiscaliteit, lijkt het ons dat de federale regering een coördinerende rol zou moeten spelen.

### Welke inspanningen moeten de verschillende partijen nog leveren?

*Bernard CLERFAYT:* Persoonlijk stel ik vertrouwen in de sector: die heeft al inspanningen geleverd, ze levert er nog, en ze zal er nog leveren! Het is de taak van de politiek om het kader te schetsen waarin de sector, zonder bestraft te worden, vooruitgang kan blijven boeken om de vervuiling, de uitstoot, het verbruik en uiteindelijk de gebruikskosten van een voertuig te verminderen.

De constructeurs slagen er vandaag al in om auto's te bouwen die nog maar 100 gram CO<sub>2</sub> per kilometer uitstoten. Waarom zouden we niet naar 50 kunnen?

*Luc BONTEMPS:* Alle betrokkenen moeten echter wel realistisch blijven. Ook de timing die de sector opgelegd wordt, moet realistisch blijven. De sector staat overigens al voor een groot aantal uitdagingen: naast het milieu, ook de veiligheid, het comfort, de ergonomie, ... Maar ondanks het uitstekende rapport (meer bepaald op milieuvlak) dat we volgens mij kunnen voorleggen, blijft de auto een verkeerd imago meeslepen: de auto is verantwoordelijk voor niet meer dan 10% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, de bevolking denkt echter dat dit veel meer is. En er blijven paradoxen bestaan: tijdens het laatste autosalon bracht een enquête aan het licht dat 80% van het publiek interesse had voor de ecologische kenmerken van de auto's, toch ging maar 1% van het publiek naar de "green corner" van de exposanten.

*Bernard CLERFAYT:* De burgers, en we kunnen het nooit genoeg herhalen, vormen ook een deel van het probleem. Agressief rijden of de auto voor korte ritten gebruiken, zorgt voor vervuiling die helemaal niet aan de auto zelf of aan de sector toegeschreven kan worden.

*Luc BONTEMPS:* FEBIAC pleit bij de overheid ook voor een sterker geïntegreerde en beter doordachte mobiliteit dan nu het geval is, bijvoorbeeld door grote parkeergarages te bouwen naast de metrostations of de haltes van het toekomstige RER-net. Zulk een complementaire aanpak stelt de automobilisten in staat om hun gedrag te veranderen.

Zij moeten ook leren denken in termen van een "andere mobiliteit": openbaar vervoer, fiets, motor, scooter...

*Bernard CLERFAYT:* Autodelen is ook een interessante oplossing, zoals het project Cambio. In de federale regering willen we met Minister van Financiën Didier Reynders overigens dezelfde fiscale voordelen toekennen aan bedrijven die het autodelen aanmoedigen, als voor de bedrijfsvoertuigen.

De federale balans die we kunnen voorleggen, is zowel op het vlak van de cijfers als van de resultaten, bevredigend. Sinds de federale steunmaatregelen voor zuivere auto's in de helft van 2005 van kracht werden, is er al 21 miljoen € steun gegaan naar 7.775 auto's die minder dan 105 gram CO<sub>2</sub> per kilometer uitstoten (die krijgen een korting van 15%). Daarnaast is er nog 5 miljoen € naar 13.903 auto's gegaan die tussen 105 en 115 gram CO<sub>2</sub> per kilometer uitstoten (3% korting). Zonder de 12.793 deeltjesfilters te vergeten die elk voor 200 € gefinancierd werden. En de beweging gaat alleen maar sneller: over de eerste 8 maanden van 2008 werd er in totaal al 31 miljoen € federale "groene" steun verdeeld onder eigenaars van zuivere auto's. Ook dat stelt de bevolking concreet in staat om haar gedrag te wijzigen. ▀





## Groener vervoer in de EU, maar aan welke prijs?

*Op 8 juli stelde de Europese Commissie haar "Pakket Groener Vervoer" voor (COM(2008) 433). Met een reeks initiatieven wil ze vervoer duurzamer maken. Zo moeten transportprijzen de reële maatschappelijke kost weergeven, kunnen EU-lidstaten een efficiëntere, groenere tol heffen op vrachtwagens en wordt gekeken hoe het vrachtvervoer per spoor stiller kan worden gemaakt. De automobilindustrie vreest voor economische gevolgen.*

Mobiliteit is essentieel voor steeds meer mensen en voor de groei en concurrentiekracht van bedrijven in een uitgebreide EU. Dat vertaalt zich in meer vervoer van personen en goederen. En op zich is dat goed, want meer vervoer duidt op meer economische groei, handel, tewerkstelling en ontmoetingen tussen mensen.

De vervoers- en verkeersgroei legt echter steeds meer druk op onze infrastructuur, die niet mee is geëvolueerd en de congestie heeft versterkt. Daarnaast brengt het wegverkeer nog te veel ongevallen en milieubelasting op lokaal en globaal niveau. Een andere beprijzing kan volgens de Commissie transport efficiënter en groener maken, waarbij extra kosten gecompenseerd zullen worden door de baten voor de economie in haar geheel.

Naast een overzicht van al genomen maatregelen op EU-niveau om transport te vergroenen, bevat het pakket drie nieuwe initiatieven om de impact van vervoer de komende jaren te beperken in vijf probleemgebieden: vervuiling, lawaai, congestie, ongevallen en klimaatverandering.



Ten eerste stelt de Commissie een strategie voor om de externe kosten van alle vervoermodi te internaliseren. Idee is om de indirecte kosten die het transport veroorzaakt aan de samenleving, te verhalen via een correctere prijszetting. Bij de strategie zit een lang verwachte technische bijlage met een methodologie om de externe kosten te ramen en internaliseren, alsook een effectenonderzoek.

Ten tweede past de Commissie haar internaliseringstrategie –hoewel bedoeld voor alle vervoermodi– meteen en enkel toe op het vrachtvervoer over de weg. De aanleiding vindt de Commissie in het feit dat vrachtverkeer over de weg sneller groeit dan de economie en dat het verantwoordelijk is voor een kwart van de luchtvervuiling en congestie door het wegverkeer. Concreet heeft ze een voorstel klaar om de richtlijn betreffende infrastructuurheffingen voor zware vrachtovertuigen, de zgn. *Eurovignet-richtlijn*, te herzien.

Een derde initiatief, waar we hier niet verder op ingaan, betreft de aanpak van luidruchtige oude vrachttreinen. Tegen het jaareinde wil de Commissie de EU-regels rond spoortoegangsheffingen wijzigen om het gebruik van wagons met geluidsarme remsystemen te promoten.

### Internalisering: een blijvend twistpunt

Europa heeft een vervoersysteem nodig dat de samenleving zowel op economisch, sociaal als milieuvlak vooruit helpt. Het beleid moet deze drie pijlers van duurzaamheid in balans brengen. Concreet moeten de negatieve effecten van vervoer worden beperkt zonder een rem te zetten op economische groei en sociale vooruitgang. De instrumenten hiertoe moeten doeltreffend, transparant, billijk en kostenefficiënt zijn om aanvaard te worden.

De Europese Commissie ziet een belangrijk instrument in de beprijzing van vervoer via internalisering van externe kosten volgens de Marginale Sociale Kost-theorie (MSK). De bewijzen dat dit de beste weg naar duurzaamheid is, zijn wankel. De gebruikte methodologie is gebaseerd op het zgn. CE Delft Handboek, dat niet onbesproken is<sup>1</sup> :

- dit onderzoek geeft geen eigen berekening van externe kosten, enkel een compilatie van bestaande studieresultaten zonder verdere kritische evaluatie;

<sup>1</sup> Prof. Dr Herbert Baum, Institute for Transport Economics at the University of Cologne, Mei 2008, [http://www.acea.be/index.php/files/a\\_critical\\_review\\_of\\_the\\_calculation\\_of\\_external\\_costs\\_of\\_transport](http://www.acea.be/index.php/files/a_critical_review_of_the_calculation_of_external_costs_of_transport)



- de kostenramingen in deze studies lopen sterk uiteen, zodat onzekerheid heerst over de methodologie, definitie en structuur van de externe kosten;
- een aantal externe kost-categorieën zijn al geheel of gedeeltelijk geïnternaliseerd (zie verder);
- er wordt geen rekening gehouden met al betaalde belastingen en heffingen, noch met vervoerssubsidies;
- elke economische analyse moet oog hebben voor de kosten- en batenzijde. De externe baten van transport blijven in het Handboek gewoon buiten beschouwing.

Verder toont het effectenonderzoek rond internalisering een mogelijk negatieve impact op industrie, diensten, tewerkstelling, export en consumptie door de gestegen transportkosten en inflatie, maar verzekert dat er 'gronden zijn om te geloven' dat het de globale Europese concurrentiekracht op termijn ten goede zal komen... Anderzijds blijft een kostenbatenanalyse achterwege die internalisering vergelijkt met andere beleidsopties.

### Eurovignet: welke kosten en wat met de opbrengsten

Deze wankelende basis weerhoudt de Commissie er niet van om internalisering hard te maken in een voorstel ter herziening van de Eurovignet-richtlijn. Wel erkent ze de beperkingen van de MSK-benadering en gebruikt ze aannames en vereenvoudigingen voor de kostenramingen...

In het nieuwe voorstel evolueert het heffingsprincipe van 'de gebruiker betaalt' naar 'de vervuiler betaalt', blijft de invoering facultatief voor lidstaten, zijn enkel vrachtwagens onderworpen, maar wordt de heffing uitgebreid tot het ganse wegennet. Lidstaten die een (nieuwe) heffing overwegen, moeten die berekenen in functie van een drietal categorieën van externe kosten (naast de huidige infrastructuurkosten): *vervuiling*, *congestie* en *lawaai*.

Externe ongevalkosten en CO<sub>2</sub> blijven, terecht, buiten beschouwing: CO<sub>2</sub> wordt nu al deels verrekend -weliswaar met verschillen tussen lidstaten- via de bestaande systemen van brandstoftaksen en -accijnzen; ongevalkosten zijn grotendeels gedekt door de verzekeringspremies. Bovendien hebben ongevallen

niet zozeer te maken met de afgelegde kilometers dan wel met het rijgedrag. Bodemgebruik en verlies aan biodiversiteit blijven eveneens buiten beschouwing: ze worden eerder bepaald door de *aanwezigheid* dan door het *gebruik* van infrastructuur. Wel zal de Commissie voor eind 2013 onderzoeken of de richtlijn ook toegepast kan worden op andere voertuigcategorieën en met integratie van externe kostfactoren die nu niet opgenomen zijn.

Op het vlak van *vervuiling en lawaai* is al heel wat vooruitgang geboekt zonder te bepreken. Voortdurende technische vooruitgang zorgt ervoor dat elke nieuwe generatie voertuigen schoner en stiller wordt, terwijl ook overheden en wegbeheerders de negatieve externaliteiten verder naar beneden kunnen brengen, bv. via de plaatsing van pollutie- en geluidsabsorberende weginrichtingen.



Congestie als externe kost blijft een twistpunt. Nogal wat instanties, waaronder wetenschappers, beschouwen congestie niet als een externe kost voor de samenleving: weggebruikers weten vaak waar congestie optreedt, kiezen dus voor congestie en hinderen elkaar. Elke weggebruiker ondervindt en veroorzaakt tegelijk congestie, waardoor congestiekosten tussen de deelnemers aan het transportsysteem worden gecompenseerd. Congestie kan dus niet zomaar bij de klassieke externaliteiten worden geteld. Door ze aan te rekenen zouden weggebruikers dus een tweede keer betalen voor congestie.

Trouwens, de oorzaken van congestie worden vaak in de schoot geworpen van de weggebruikers, maar wat

dan met overheden en wegbeheerders die nalaten om verkeerslichten in te stellen op een vlotte verkeersstroom, om wegenwerken vooraf aan te kondigen of op elkaar af te stemmen, of nog, om up-to-date verkeersinformatie te verspreiden zodat mensen en bedrijven kunnen beslissen om zich niet, vroeger, later of via alternatieve routes / vervoermodi te verplaatsen? Congestie is een gedeelde verantwoordelijkheid: overheden en wegbeheerders hebben de taak om al het nodige te doen om de bestaande wegcapaciteit maximaal te kunnen benutten, zeker als gebruikers daar straks voor moeten betalen. Zo kunnen per wegtype kwaliteits- en verkeersafwikkelingsnormen bepaald en opgelegd worden, onder dewelke weggebruikers niet voor congestie hoeven te betalen.

Elk heffingsysteem moet in ieder geval voldoen aan enkele basisprincipes en criteria om resultaten te boeken. Er is nood aan eenvoud, transparantie, billijkheid en kostefficiëntie om aanvaard te worden door gebruikers. Die horen vooraf te weten hoeveel en waarvoor ze moeten betalen. Kernvraag is waartoe de inkomsten zullen dienen. Afgemeten op de staat van het wegennet in ons land, zou het een gemiste kans zijn als België de inkomsten niet zou bestemmen voor de modernisering van het wegennet –dit uiteraard bovenop het huidige, in België sowieso al magere wegbudget. Hadden België en de regio's immers geen ambitie om ons wegverkeer vlotter en veiliger te maken, en zodoende een logistieke draai-schijf van Europa te zijn?

De toewijzing van de inkomsten is trouwens één van de principes uit de MSK-beprijzingstheorie: inkomsten uit internalisering moeten bestemd zijn voor de vervoermodus waarop een belasting of heffing wordt betaald. Kruissubsidiëring voor andere modi is dus vanuit theoretisch standpunt onlogisch en zal anderzijds door de weggebruikers moeilijk aanvaard worden. Het argument dat kruissubsidiëring het 'onevenwicht' zal wegwerken tussen vervoermodi houdt weinig steek: de huidige 'modal split' is immers geen onevenwicht, maar het gevolg van een keuze van consumenten en verladers voor deze of gene modus op basis van beschikbaarheid, flexibiliteit en kwaliteit. Er is een andere aanpak nodig dan beprijzing van de efficiëntste modus om de dienstverlening van alternatieven te verbeteren.

#### Besluit

*Het effectenonderzoek rond internalisering en de afwezigheid van kosten-batenanalyses laten heel wat vragen en beleidsopties open. Door de onzekerheid over de gevolgen voor de Europese economie, tegen de achtergrond van een nakende recessie, begeeft de Commissie zich met het huidige voorstel van richtlijn op glad ijs. Het Europese parlement en de Raad doen er dan ook goed aan de nodige tijd uit te trekken om het debat ten gronde te voeren. Daarin wil de automobiellindustrie alle beschikbare gegevens aanreiken om tot doordachte beslissingen te komen. ▶*

Michel Martens  
Directeur Studiediensten

# Normverbruik en reëel verbruik van auto's, het verhaal achter de cijfers

*Eerder dit jaar werd er in pers en media wat opschudding gecreëerd over de officiële verbruikscijfers van auto's. Dat gebeurde toen Test-Aankoop op een duidelijk verschil wees tussen het opgegeven verbruik van een automodel en het verbruik dat Test-Aankoop zelf bij gebruik op de openbare weg vaststelde. Ook andere verenigingen en drukkingsgroepen haalden dit verschil al meermaals aan om strengere emissienormen te eisen of om de autoconstructeurs te beschuldigen van het publiceren van valse verbruikscijfers. Redenen genoeg om even stil te staan bij de manier waarop het brandstofverbruik van een nieuw voertuig wordt gemeten, waarom dat zo gebeurt en hoe het kan dat er inderdaad verschillen zijn vast te stellen tussen het normverbruik enerzijds en het individuele brandstofverbruik anderzijds. Is hier sprake van misleidende informatie?*

Wie al eens in een toonzaal van een automerk binnenstapt of het Autosalon bezoekt, is ongetwijfeld vertrouwd met het CO<sub>2</sub>-label dat sinds de invoering van Europese richtlijn 1999/94/EC verplicht op elke nieuwe wagen moet worden aangebracht. Dit label moet de consument informeren over de milieupact (met name het verbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot) van het voertuig en hem aanzetten om wagens met een lager verbruik en dus een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot aan te schaffen.

## Testprocedure

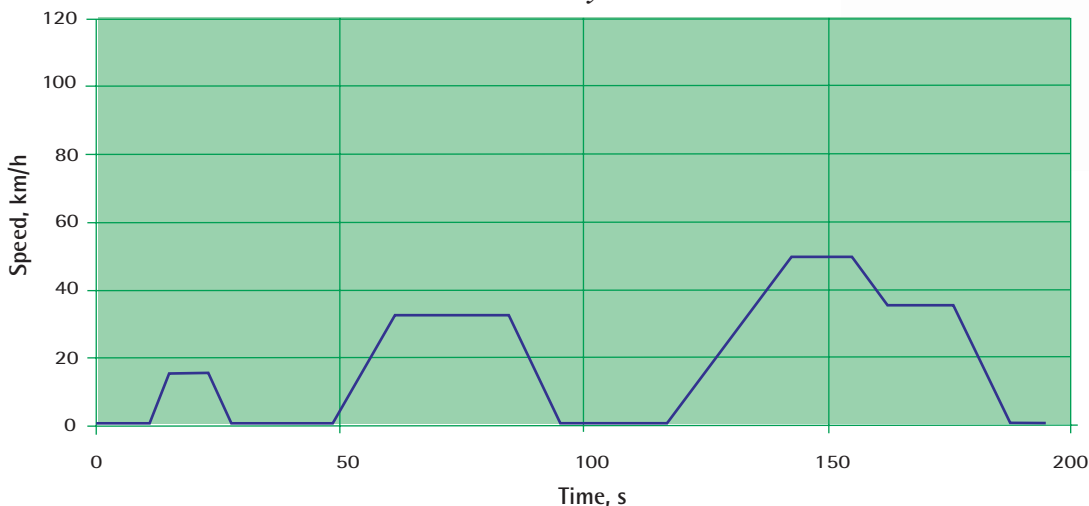
Op de testbank doorloopt het voertuig een standaardcyclus van versnellingen, vertragingen, en periodes aan constante snelheid. Deze cyclus, de zogenaamde ECE + EUDC testcyclus, wordt door Europa opgelegd<sup>1</sup> en bestaat uit 4 maal de ECE cyclus (een Urban Driving Cycle, die het stadsverkeer simuleert), en 1 maal de EUDC (Extra Urban Driving Cycle, die het verkeer buiten de stad voorstelt). In de uitlaat van de wagen wordt een sensor aangebracht, die de concentratie van de emissies in de uitlaatgassen meet. Zo gebeuren de tests voor personenwagens.

Voor vrachtwagens worden de testen niet op het volledig afgewerkte voertuig uitgevoerd, maar enkel op de motor. De reden daarvan is dat deze motoren in een hele waaier aan voertuigen zitten die in diverse toepassingen en uiteenlopende belastingen en omstandigheden worden gebruikt. Dit maakt een voertuigtest bijzonder moeilijk omdat die dan haast per individueel model zou moeten gebeuren. En gezien het feit dat voor vrachtwagens zeer veel verschillende opbouw mogelijkheden bestaan en vrachtwagens ook vaak door onafhankelijke carrossiers tot hun definitieve versie worden opgebouwd, zou dit de homologatiekosten enorm verhogen, zonder veel relevante extra informatie te bieden. De motor wordt op een testbank onderworpen aan een reeks van belastingen, de zogenaamde ESC cyclus, waarbij hij bij elke belasting een vaste draaisnelheid en een vast koppel moet blijven leveren. De emissies worden opnieuw gemeten via een sensor in de uitlaat.



Milieu

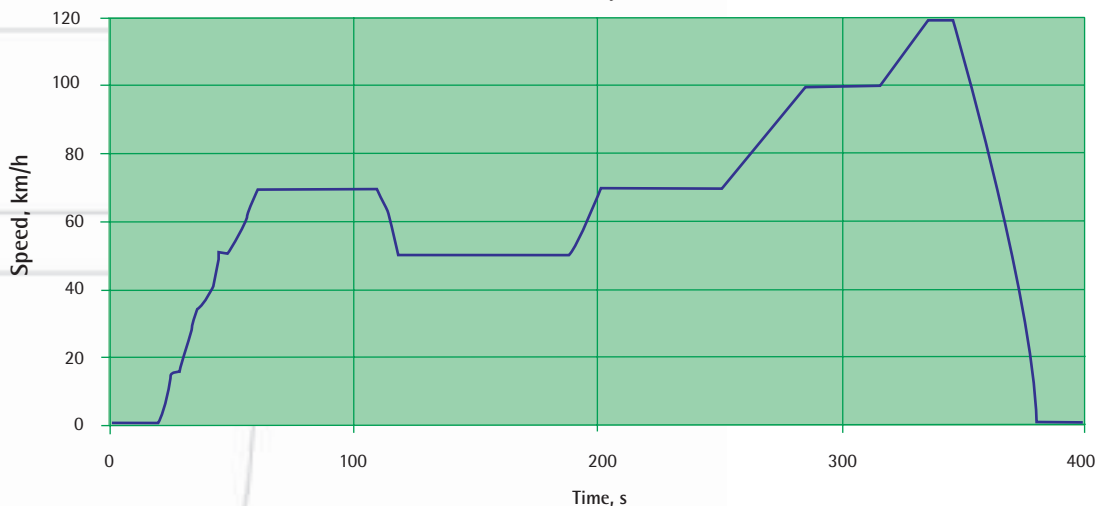
## ■ ECE cyclus



<sup>1</sup> Europese directieve 90/C81/01



*EUDC cyclus*



### De realiteit is verschillend

De testcyclus vormt een onvermijdelijke vereenvoudiging van de werkelijkheid; het is een simulatie van het gebruik dat de gemiddelde Europese automobilist van zijn voertuig zou kunnen maken. Het spreekt dan ook voor zich dat de gebruiksomstandigheden niet overal en voor iedereen dezelfde zijn, integendeel, en dat daardoor de waarden op de weg afwijken van de simulatiewaarden. Laat ons even inzoomen op factoren die hier van invloed kunnen zijn.

Afhankelijk van het rijgedrag van de chauffeur, kan het effectieve verbruik hoger of lager dan het testverbruik. Wanneer een chauffeur bij een te hoog toerental schakelt, zal zijn reëel verbruik hoger liggen dan het optimaal haalbare verbruik. Na een cursus e-positief rijden, daalt het gemiddelde verbruik met 8%, en bepaalde chauffeurs slagen er zelfs in om bij gelijkaardige gebruiksomstandigheden, 15% zuiniger te rijden dan voorheen. Dat heeft een grote praktijkproef over e-positief rijden ons geleerd.

Ook het verplaatsingsgedrag is van belang: een handelsreiziger die vaak lange autoritten op hoofdwegen maakt of een stedeling die veel korte trips maakt in stadsverkeer, het vormt een wereld van verschil. Meer algemeen gesteld: het reliëf, het klimaat, de dichtheid van het wegennet en de verkeersdrukke van een land of streek, ... het zijn factoren die het gemiddelde verbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot sterk beïnvloeden.



Het onderhoud van het voertuig en van de motor speelt eveneens een belangrijke rol en kan het verbruik voor zo'n 10% beïnvloeden. Vooral een te lage bandenspanning blijkt een absolute boosdoener wat extra verbruik betreft.

Bovendien moet rekening worden gehouden met het feit dat tijdens de officiële meting van het brandstofverbruik, er geen rekening wordt gehouden met apparaten zoals airco en GPS. Het gebruik ervan kan het verbruik verhogen (vb: airco) of verlagen (vb: optimale route via GPS).

Al deze factoren zorgen ervoor dat het reële wegverbruik van het voertuig in heel wat gevallen kan verschillen – en soms zelfs sterk kan verschillen – van het opgegeven verbruik. De meerwaarde van een testcyclus en de hieruit gemeten verbruikswaarden, ligt juist in zijn objectiviteit. Door de gestandaardiseerde



seerde testcyclus is het mogelijk om op een objectieve manier een waarde voor het voertuig te bepalen en deze te vergelijken met de waarden voor andere voertuigen die op exact dezelfde wijze werden gemeten.

Tenslotte dient opgemerkt dat heel wat automerken een meer uitgebreide informatie geven over het verbruik van hun wagens dan louter de resultaten van de officiële testcyclus. Meestal vindt je gegevens over het gemiddelde verbruik in de stad, het verbruik op de snelweg, en het zogenaamde gemengde verbruik. Vanuit die gegevens en vanuit de kennis van het eigen verplaatsingsgedrag kan elkeen zich een behoorlijk accuraat idee vormen van het te verwachten brandstofverbruik.



*Hoewel de testgegevens dus niet kunnen garanderen dat een nieuwe wagen bijvoorbeeld 4,5l/100km zal verbruiken in reële omstandigheden zoals blijkt uit de officiële meting, tonen zij wel aan dat deze auto minder zal verbruiken dan een wagen met een getest verbruik van 5,5l/100km onder gelijke omstandigheden. De afwijking ten opzichte van het officiële normverbruik wordt louter bepaald door het eigen rijgedrag en verplaatsingspatroon. De objectieve vergelijkende test van het verbruik laat wel toe om te bepalen welke modellen vandaag beduidend minder verbruiken dan andere. Deze objectiviteit is richtinggevend voor de consument en is nodig om doeltreffende nieuwe wetgeving op te kunnen baseren, bijvoorbeeld bij de toekenning van subsidies of premies voor CO<sub>2</sub>-zuinige voertuigen, of om een CO<sub>2</sub>-gebaseerde autofiscaliteit in te voeren. ▶*

Pol Michiels  
Adviseur Milieu

Milieu



## Motorrijden en verkeersveiligheid: een safety plan for action

*FEBIAC is op velerlei vlakken actief in al wat met verkeersveiligheid te maken heeft. Zo zijn we lid van de raad van bestuur van het Belgisch Instituut voor de Verkeers Veiligheid en zetelen we in de Federale Commissie Verkeers Veiligheid (FCVV). Via de Motor Cycle Council (MCC) - waar FEBIAC een voortrekkersrol speelt en die ook deel uit maakt van deze FCVV - zijn we meer specifiek begaan met de veiligheid van de gemotoriseerde tweewielers. Recent werden we uitgenodigd om deel uit te maken van de pas opgerichte werkgroep motorrijders binnen de FCVV.*

Als volwaardig lid van ACEM, de vereniging van de Europese fabrikanten van gemotoriseerde tweewielers en nationale associaties, ondersteunt FEBIAC dan ook ten volle de inspanningen die ACEM levert ter verbetering van de veiligheid van de gemotoriseerde tweewielers. Daarom heeft ACEM ten andere het "European Road Safety Charter" ondertekent.

In de context van zijn "Safety Plan for Action" engageert ACEM zich ondermeer om communicatiecampagnes te ontwikkelen en te promoten die de verkeersveiligheid bevorderen. Zo willen we wijzen op de gevaren waarmee motorfiets- en bromfietsgebruikers op de weg geconfronteerd worden.

In 2006 publiceerde ACEM zijn infrastructuurhandboek: "Guidelines for Powered Two-Wheelers - Safer Road Design in Europe" specifiek gericht naar wegengineers, stadsplanners, aannemers van wegenwerken, lokale autoriteiten en wetgevers. Het is een standaardwerk, maar hoe konden we de waardevolle, maar technische inhoud van dit handboek ook bij de motor- en scooterrijders beter bekend maken?

Die omwerking is gebeurd in de vorm van een stripverhaal. Het is een ludieke stripverhaalreeks - Lucky 13 - geworden om dit doel te bereiken: motor- en scooterrijders wijzen op de potentiële gevaren van de weginfrastructuur.

Dit stripverhaal werd gelanceerd tijdens de Europese Dag van de Verkeersveiligheid, die georganiseerd werd door de Europese Commissie en die plaats vond in Parijs op maandag 13 oktober laatstleden.

Het doel van deze veiligheids campagne is om rijders bewust te maken van de mogelijke risico's die verborgen liggen langs de dagelijkse wegen. Deze campagne werd ontwikkeld in nauwe samenwerking met de motorrij-instructeurs en zal 13 afleveringen tellen.

Elke episode richt zich op een specifiek gevaarlijke situatie en zal tips en richtlijnen geven om hoe daar het best mee om te gaan.



Zoals blijkt uit het MAIDS\* rapport, zijn 8% van de ongevallen met gebruikers van gemotoriseerde tweewielers, te wijten aan de gebrekkige weginfrastructuur. De slechte staat van het Europese wegennet en het feit dat de noden van deze weggebruikers niet in acht genomen worden bij de planning of heraanleg van wegen, zijn hier de voornaamste oorzaken van. Hoe de motor- en scooterrijder met deze situatie rekening houdt, speelt dan ook een hoofdrol in zijn veiligheid in het verkeer. Deze campagne zal motor- en scooterrijders helpen om betere keuzes te maken om zo de eigen veiligheid te verbeteren.

Het lijkt louter ludiek, maar het belang van deze infrastructuurstripverhalen kan of mag niet onderschat worden. Het wijst op het engagement van de industrie: de delicate en complexe materie - die verkeersveiligheid ongetwijfeld is - op de agenda te plaatsen. Ook willen we de autoriteiten en de andere stakeholders aantonen dat het ons echt menens is om de veiligheidsproblemen daadwerkelijk aan te pakken.

*Via de medewerking die FEBIAC aan de campagne 'Lucky 13' verleent, tonen we nogmaals onze wil aan om een actieve rol te blijven spelen in de toepassing en de verspreiding van veiligheids campagnes om het uiteindelijke doel te halen, namelijk het verminderen met 50% van het aantal verkeersslachtoffers tegen 2010, zoals beschreven het "European Road Safety Charter".*

\*MAIDS - Motorcycle Accidents In-Depth Study - analyseert meer dan 900 motor en scooter ongevallen gedurende de periode 1999-2003 in 5 regio's van Frankrijk, Duitsland, Nederland, Spanje en Italië. De data verzameld in het MAIDS project, is de meest gedetailleerde informatie beschikbaar over GTW ongevallen vandaag.

Michel De Meûter  
Adviseur Motor en Verkeersveiligheid





## VEILIG DE KRUISING OVER



...ZIJN BIJ HAN ALLE MOTORONDERDELEN DOET ZICH HOOR OF KRUISINGEN ZIJN, DE MOTORRIJDER VOORSIJKIG HEEST...



...OM BRUKEN TE VOORZIEKEN MOET JE KRUISINGEN EERST GOED ZIEN. LET OP VERKEERS- EN WAARSCHUWINGSBORDEN, OOK VERKEERS- EN SLEUWEDREANERS KUNNEN EEN WAARSCHUWING VOOR EEN KRUISING ZIJN...



...HOE OOK DE WEG IN DE SACHEN, BOMM MOET JE PLOTSELING REMMEN OF STINKENDE SLEUWEDREANERS KUNNEN EEN VERRASSENDE SITUATIE ZIJN...



...ZIJN DAT JE GOED ZICHTBAAR Blijft EN PROBEER EENS, NOGELUK OOGCONTACT TE LEZEN MET DE ANDERE WEGWENNERERS...



SOMIGE KRUISPUNTEN EN ROTTOES, ZIJN ZO AANGELSD DAT JE NIET HET VOORST KANT KUNNEN DE BEDOELING IS DAT HET VERKEER ZO GEWONNEN MOET TE VERTRAGEN, MAAR DIT BEBEEFT NIET ALTIJD. SOMIGE BESTUURDERS SAAM EENS OPZET ZIJN ALS JE NIET GOED ZICHT HEBBEN, ALLE REKEN DUS DA EENS HAAR TE WISSEN...



...ZONDER TE OVERDROVEN, NATUURLIJK...



...JE NI HET EEN SO GOED EN EEN NOGELUK ZICHT HET KOMPAAT OF EN STEEK HET VEELS OVER...



BEWELICHTING I HET NI JE BELUKT JE HEST ALLE BEWAAN OF HET KRUISPUNT OVERZICHTEN!



...ALLEEN KUN JE DE VULLENDE KEER BETER VEL ZIEN DE HANDE AN HET STEEK HOUDEN...



Moto

## Slimme voertuigen: veilig én energievriendelijk

*“Een efficiënt vervoersstelsel vormt de motor van de Europese economie. De vraag naar vervoersdiensten neemt sinds jaar en dag toe, zowel wat het personen- als het goederenvervoer betreft. Door de aannemende groei van de economische bedrijvigheid zullen echter ook de problemen (verzadiging van wegnet, opstopping in steden, schadelijke effecten op milieu en volksgezondheid, ongevallen) van het wegvervoer toenemen. Er zijn nieuwe maatregelen nodig om de groeiende problemen het hoofd te bieden.” Zo luidde in 2003 een mededeling (COM (2003) 542) van de Europese Commissie aan het Europese Parlement en de Ministerraad. Deze mededeling, betreffende informatie- en communicatietechnologie voor veilige en intelligente voertuigen, was het startschot van een lang, complex maar tegelijk ook interessant en veelbelovend proces. Vandaag, vijf jaar later, zijn concrete stappen gezet op het gebied van onderzoek, regelgeving en communicatie (awareness) maar zijn er nog tal van obstakels voor de zogenaamde intelligente vervoerssystemen (ITS – Intelligent Transport systems).*

### Coördinatie op Europees niveau is noodzakelijk

De behoefte aan mobiliteit blijft toenemen, terwijl de capaciteit van de wegen en de andere vervoersmodi slechts zeer beperkt groeit. De innovatieve ontwikkelingen van intelligente voertuigen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersdoorstroming, de verkeersveiligheid en het milieu, ze ‘kijken’ of ‘denken’ immers mee. Naar gelang de omstandigheden geven intelligente transportsystemen informatie (bijvoorbeeld door het suggereren van een alternatieve route) of grijpen ze daadwerkelijk in tijdens het rijden (bijvoorbeeld door het voertuig af te remmen wanneer vlakbij een incident wordt gesignaleerd dat de chauffeur nog niet heeft opgemerkt). Voertuigen worden rondrijdende informatiebronnen en gaan, wanneer de verkeerssituatie dit vereist, zelfs communiceren met de infrastructuur en tussen voertuigen onderling.

Teneinde een strategie te ontwikkelen voor onderzoek, ontwikkeling en introductie van ICT gebaseerde ITS in het kader van de Europese verkeersveiligheid, heeft de Europese Commissie de eSafety Working Group ingesteld. Dit eSafety Forum verenigt 200 openbare- en private ondernemingen en stuurt verschillende werkgroepen aan en doet voorbereidend werk op het gebied van:



- regelgeving en normen;
- ontwikkeling van de bouwstenen voor geïntegreerde veiligheid;
- obstakels in de maatschappij en het bedrijfsleven uit de weg te ruimen.

### Concrete voorbeelden - Milieu, veiligheid en mobiliteit gaan hand in hand

Elektronische stabiliteitscontrole of ESC kreeg het voorbije jaar met de ChooseESC campagne heel wat aandacht in de media. In 2007 nam mede daardoor het aandeel wagens dat ermee is uitgerust met 4% toe. Eén op twee nieuwe wagens in Europa heeft vandaag een ESC systeem aan boord.

Het noodhulpsysteem eCall, nadert zijn uitvoeringsfase, EU Commissaris Viviane Reding gelooft dat in 2010 het systeem operationeel zal zijn in heel wat EU lidstaten. Met dit systeem kunnen de hulpdiensten bij een ongeval veel sneller ter hulp geroepen worden.

Iets verder in de toekomst ligt de invoering van de adaptive snelheidsregelaar, ook wel ACC (Adaptive Cruise Control) genoemd. ACC is een systeem dat zonder enige vorm van communicatie met andere voertuigen in staat is om de snelheid en de volgafstand van het uitgeruste voertuig te regelen.

ACC heeft een gunstige invloed op de verkeersveiligheid, op de doorstroming van het verkeer én op het brandstofverbruik. Ecorijden met ICT ondersteuning, bijvoorbeeld de ACC, verlaagt het brandstofverbruik in stedelijke omgeving met 30% aldus opnieuw Commissaris Reding.



Veiligheid



Wanneer het systeem bovendien gekoppeld kan worden aan een verkeersgeleidingssysteem, dan verminderen de doorstroomtijden met tot 30%.

Nog een stapje verder gaan de cooperative driving applications. Het uitgangspunt hierbij is: vul de afstandsradar van het ACC systeem aan met een communicatiesysteem dat informatie kan uitwisselen met andere voertuigen en met de verkeersinfrastructuur. Voertuigen kunnen nu naar elkaar 'kijken', elkaar 'volgen' of eventueel belangrijke informatie aan elkaar doorgeven. Deze informatie, in vele gevallen onzichtbaar voor de bestuurder, draagt bij tot een veilige, milieuvriendelijke- en vlotte doorstroming van voertuigen.



### Een Europese integrale aanpak

De Europese Commissie heeft begin dit jaar een belangrijk initiatief genomen met haar voorstel COM(2008) 316, de zogenaamde General Safety Regulation. De EC stelt hierin ondermeer voor om een aantal "slimme" veiligheidssystemen te verplichten voor het toelaten van nieuwe voertuigen op de Europese markten. Het gaat om:

- Electronische Stabiliteits Controle voor alle voertuigtypes;
- Controle van de bandenspanning voor personenwagens;
- Geavanceerde noodremsystemen voor zware voertuigen;
- Systemen die bestuurders waarschuwen wanneer ze ongewild van hun baanvak afwijken.

Dit commissie voorstel ligt ter discussie bij het Europese Parlement dat het naar verwachting midden 2009 haar goedkeuring zal geven voor het voorstel.



### Onzekerheid over sociale, bestuurlijke en juridische aspecten

Hoewel de net genoemde systemen erg veelbelovend zijn, blijft er onduidelijkheid rond het gebruik van systemen die ingrijpen op de rijtaak. Een van de belangrijkste juridische vragen gaat over de verdeling van aansprakelijkheden tussen bestuurders, voertuigeigenaren, producenten etc. Deze onzekerheid, hoewel niet direct technologie gerelateerd, kan het succes van invoering in sterke mate beïnvloeden. Commissaris Reding erkent het probleem en stelt dat bijkomende initiatieven van de EC noodzakelijk zijn om hindernissen in het algemeen, ook aangaande concurrentie en marktincentives, aan te pakken.

### FEBIAC vraagt

*Geen eenzijdige nationale voorschriften die betrekking hebben op de constructie van voertuigen en een actieve deelname van België aan het eSafety programma van de Europese Unie. Met name:*

- betrokkenheid bij het opstellen van Europese standaarden en normen voor communicatie systemen tussen voertuigen onderling en tussen voertuigen (V2V) en infrastructuur (V2I);
- het reserveren van de 5,9 GHz band voor V2V en V2I communicatie;
- een versnelde aanpak van de verkeersinfrastructuur voor wat betreft onderhoud en noodzakelijke aanpassingen rekening houdende met de regelgeving die momenteel in voorbereiding is. ▀

Steven Soens  
Adviseur Belgian Automotive Suppliers

Veiligheid

## De autosector heet jong talent welkom aan boord

toekomststopwielen.be lanceert nieuwe campagne

*Een tekort aan gekwalificeerd personeel in de autosector kan de toekomst van de autobedrijven hypothekeren. Nochtans zijn heel wat jongeren geboeid door autotechniek en kiezen heel wat gemotiveerde leerlingen voor een autotechnische opleiding. Daar liggen dus kansen en daarom lanceert toekomststopwielen.be de campagne Welkom aan boord.*

### Advertentiecampagne

De campagne opent met een uitgebreide advertentiereeks om het aanbod van toekomststopwielen.be voor werkgevers in de kijker te plaatsen. toekomststopwielen.be heeft immers heel wat middelen uitgewerkt om er mee voor te zorgen dat werkgevers in de autosector jong talent niet over het hoofd zien. Dat is nodig, want niet iedereen weet dat de auto-opleidingen in het onderwijs grondig herschikt werden en dat het dus geen zin meer heeft om op zoek te gaan naar een klassieke 'A3 automechanica'. Maar net zo goed heeft iedereen er baat bij om te weten dat stageplaatsen aanbieden echt loont en dat jongeren aanwerven helemaal niet peperduur hoeft te zijn. Heldere info en duidelijke tips staan verzameld op het werkgeversluik van de website [www.toekomststopwielen.be](http://www.toekomststopwielen.be). Dat luik wordt bovendien voortdurend uitgebreid met nieuw materiaal.

### Actie Startersvriendelijk bedrijf

In het tweede luik van de campagne worden bedrijven opgeroepen om zich te profileren als startersvriendelijk bedrijf. Op die manier wil toekomststopwielen.be bedrijven belonen die echt werk maken van de omkadering van (jonge) werknemers bij het begin van hun loopbaan, én van de omkadering van stagiairs. Voor de deelnemende bedrijven is het een mooie kans om zich positief te profileren tegenover potentiële werknemers en tegenover hun klanten. De actie wordt met een persconferentie op gang geschoten op het Autosalon in januari 2009.

### Dvd Welkom aan boord voor scholen

Het derde luik omvat een actie naar alle scholen die autorichtingen aanbieden. Voor hen ontwikkelt toekomststopwielen.be een educatieve dvd die hen moet helpen om stages gericht voor te bereiden en te verwerken. Korte getuigenissen verduidelijken de verwachtingen van werkgevers én de ervaringen van stagiairs. Met de dvd werkt toekomststopwielen.be verder aan een vlotte overstap van schoolbank naar werkvloer. ▶



Hilde Van Laethem  
Adviseur Imago

Vorming

# Acht edities van Advanced Automotive Management

*De achtste editie van Advanced Automotive Management is in oktober van dit jaar van start gegaan. Daarmee bevestigen FEBIAC en haar academische partner ICHEC Entreprises nogmaals hun geloof in deze gespecialiseerde managementopleiding voor de autobranche en bevestigen de autobedrijven hun interesse voor dit initiatief. In een sector die razendsnel evolueert en die momenteel door een cruciale fase van zijn ontwikkeling gaat, zijn opleiding en permanente vorming vanzelfsprekend van kapitaal belang. FEBIAC en ICHEC stellen daarom alles in het werk om voor deze nieuwe, achtste, editie de lat nog hoger te leggen.*

## Voortbouwen op succes

De zevende editie van Advanced Automotive Management (AAM) mag zonder twijfel gerekend worden tot de meest succesvolle tot nu toe. Nooit eerder haalden we meer inschrijvingen; in die mate zelfs dat de Nederlandstalige groep gesplitst diende te worden om de kwaliteit en de interactiviteit van de cursussen te bewaren. De verbeteringen aan de lesinhoud die wij vanuit eerdere debriefings hadden doorgevoerd, hebben een positief effect gehad op de tevredenheid van de deelnemers en op de kwaliteit van de cursusinhoud. De waarderingscijfers voor AAM blijven met andere woorden resoluut positief.

## Veel meer dan een financiële opleiding

Binnen de cursus AAM wordt veel aandacht besteed aan het financiële management. Inderdaad, om een goede strategie en een succesvol commercieel beleid te kunnen opstellen, implementeren en evalueren, dient een manager competenties te bezitten van financieel management. Maar managen is veel meer dan dat. Een team leiden, je eigen kwaliteiten en zwaktes leren kennen, tijd optimaal gebruiken, je bedrijf organisatorisch stroomlijnen, omgaan met veranderingen, ... er zijn zoveel competenties te verwerven. Daar willen we tijdens deze editie meer de nadruk op leggen, ook in het eindwerk dat de cursisten voorbereiden en verdedigen. ICHEC Entreprises, FEBIAC en de juryleden die aan het eind van het jaar de cursisten zullen beoordelen, hebben daarover nu al concrete afspraken gemaakt. Wie op professioneel gebied een managementopdracht heeft die buiten het financiële luik ligt, moet de kans krijgen om deze competenties te tonen en er mee op geëvalueerd te worden.

## Automotive Manager van het jaar

Elk jaar kiest AAM een Automotive Manager van het Jaar. Het is de cursist die bij het afstuderen het hoogste eindresultaat behaalt. In juni viel de eer te beurt aan Stefan De Smet, Operations Support Manager bij BMW Group Belux die wij graag van harte feliciteren voor zijn schitterende resultaat en voor de inzet en motivatie die hij heeft getoond om dit resultaat te bereiken.

Wij vroegen hem om kort zijn visie te geven op de cursus AAM en op de manier waarop de kennis en de vaardigheden die hij er heeft aangeleerd, zijn visie op management en zijn manier van werken hebben beïnvloed. Zijn reactie is de perfecte samenvatting van het doel dat AAM zich stelt. Wij konden geen betere reclame voor onze managementopleiding wensen.

*"De automobielwereld is een zeer dynamische wereld; steeds opnieuw komt hij in aanraking met wisselende macro- en micro-economische omgevingsfactoren. Nieuwe groene fiscale maatregelen, stijgende grondstofprijzen, toenemende concurrentie vanuit bestaande en nieuwe markten, onevenwichtige wisselkoersen, zwaardere overheads, strengere milieunormen e.a. verplichten ons om waakzamer en efficiënter om te springen met de middelen die we hebben om de alsmaar toenemende objectieven te bereiken. Objectieven waarbij de klanttevredenheid over de laatste jaren een vooraanstaande rol is in beginnen te spelen.*

*De cursus AAM (Advanced Automotive Management) bereidt de automotive manager van vandaag en van morgen zeer goed voor om op een zeer professionele en proactieve manier om te gaan met deze dynamiek. De verschillende modules die aanbod komen in de 18-daagse training geven hem een inzicht van hoe hij op de meest efficiënte en effectieve manier de brug kan slaan tussen een strategie van rendabele groei en een benchmark in klanttevredenheid." ▀*

*Stefan De Smet, Operations Support Manager BMW Group Belux.*

*Pascale Corstiaens  
Adviseur Vorming*

Vorming



## Salon 2009: People need transport

*Al die auto's, al die trucks, altijd weer die files van en naar het werk... De verkeersdrukte wordt ons allemaal wel eens te veel. Maar niet alleen op mobiliteitsgebied wordt het wegverkeer in vraag gesteld. Milieuvuiling, klimaatsverandering, niet-duurzame (over-)consumptie... het verkeer wordt zonder blikken of blozen hoofdschuldige genoemd. Dat is niet alleen misleidend, het is erg simplistisch om zomaar te stellen dat we het (auto)verkeer een halt kunnen toeroepen. Integendeel, we moeten met z'n allen goed beseffen dat verkeer en mobiliteit kostbaar en noodzakelijk zijn. Dat mensen zich voortdurend moeten kunnen verplaatsen en dat goederen onophoudelijk af en aan gevoerd worden. Het verkeer is het kloppende hart van onze maatschappij. Dat is wat wij op het komende automobielsalon van Brussel als centrale thema willen belichten: People need transport!*

### Transport: het kloppende hart van onze maatschappij

Zowel in het bedrijfsleven met zijn economische activiteit als in het privéleven spelen auto, bestelwagen en truck een onmisbare en cruciale rol. Te meer daar België zijn logistieke troeven als toegangspoort en draaischijf van (West-) Europa wil uitspelen. 60% van de Europese consumenten woont binnen een straal van 600 km rond ons land. Het wegtransport neemt ongeveer 70% van alle goederentransport voor zijn rekening en biedt werk aan meer dan 100.000 Belgen. De automobiefabrieken en hun toeleveranciers bieden op hun beurt werk aan vele tienduizenden mensen. Bovendien zijn dagelijks tienduizenden mensen op de baan die de auto of de bestelwagen absoluut nodig hebben voor hun beroepsactiviteit: vertegenwoordigers, zakenlui, koerierdiensten, onderhoudstechnici, bouwvakkers, thuisverplegers, ... Al deze mensen leveren hun bijdrage aan onze welvaart en gebruiken daarvoor de auto. Maar net zo goed kan je wijzen op de meer dan 70% van de pendelaars die voor de verplaatsing van en naar de werkplek de auto verkiezen of voor wie de auto het meest gepaste antwoord is op hun mobiliteitsbehoeften.

### Een kubieke meter per week

Eén kubieke meter per week. Dat is het volume dat een gemiddeld gezin wekelijks aan goederen in huis haalt of laat leveren. Melk, brood, groente en fruit, maar ook

de nieuwe meubels voor de slaapkamer en de boeken van de boekenclub. Het spreekt dat voor al dit transport de auto in veel gevallen de meest aangewezen of enige oplossing is. De auto maakt deel uit van steeds meer gezinnen; hij is een onmisbare partner in ons privé- en beroepsleven. Anders gesteld: mensen hebben vervoer nodig! Dat wil FEBIAC heel aanschouwelijk maken tijdens het komende Salon voor Lichte Bedrijfsvoertuigen, Vrijtijdsvoertuigen en Moto's dat van 17 tot 25 januari van volgend jaar wordt georganiseerd. Daarom zal de decoratie van het Salon rond dit thema worden uitgewerkt. Overal in de paleizen komen verwijzingen naar die kubieke meter aan goederen: volle laadborden worden geplaatst op de voertuigstands of in de bestelwagens, de welcome desk en de vestiaires worden aangekleed met paletten,... op een ludieke manier wordt goederenvervoer en de nood eraan in scène gebracht. Het is onze manier om eraan te herinneren dat de aanschaf van een voertuig in de eerste plaats een functionele beslissing is.







Salon



Salon

## Het Salon, marketingmoment bij uitstek

Het Salon is het feest van de automobiel, waar vele tientallen exposanten heel Brussels Expo vullen om op de best mogelijke manier hun nieuwste producten en diensten aan een zo groot mogelijk publiek voor te stellen. Het is, en dat mogen we onomwonden stellen, ook het marketingmoment bij uitstek voor de autobranche en dé manier om het commerciële jaar goed in te zetten. In deze tijden van financiële en economische crisis wordt de inzet van het Salon nog groter: in een slabakkende markt, waarbij vooral de particuliere verkopen teruglopen, moet het Salon zijn rol als marketing- en verkoopsmoment ten volle waarmaken.

Maar daarnaast blijft het Salon natuurlijk ook dé afspraak voor iedereen die – met of zonder koopintentie – begaan is met de autosector en zijn producten en die op de hoogte wil blijven van de laatste nieuwtjes of die de nieuwste technische innovaties wil ontdekken.

Bovenal blijft het echter een Salon dat zich richt op het aanbieden van mobiliteitsoplossingen.

De lichte bedrijfsvoertuigen krijgen het eerste woord, aangevuld met vrijetijdsvoertuigen als breaks, 4x4's en monovolumes die de brug maken tussen professioneel en privévoertuig. Dat in het mobiliteitsaanbod de gemotoriseerde tweewielers in al hun verscheidenheid niet mogen ontbreken, spreekt voor zich.

## Truck & Transport

De transport- en logistieke sector en de vrachtwagenconstructeurs hebben sinds enkele edities opnieuw de weg naar de automobielsalons van Brussel gevonden. De truckbranche heeft zijn gading gevonden in een kortlopende, 100% professionele vakbeurs voor de transport-professional. Het doel van Truck&Transport is duidelijk: een 100% B2B ontmoetingsplaats creëren voor een doelpubliek dat uit is op efficiënt zaken doen. Dat is wat Truck&Transport doet van 17 tot 20 januari 2009.

De vrachtwagenconstructeurs zijn de belangrijkste schakel in het wegtransport. Zij zullen op Truck & Transport dan ook talrijk aanwezig zijn. Daar blijft het echter niet bij: koetswerkbouwers, leveranciers van uitrustingen en toebehoren en logistieke dienstverleners zijn eveneens van de partij. Zo krijgen de bezoekers tijdens deze vier dagen een breed overzicht van al wat de transportsector vandaag te bieden heeft en hoe de sector de toekomst voorbereidt.

In het kader van T&T grijpen FEBIAC en haar leden de gelegenheid aan om de rol van het vrachtverkeer voor het voetlicht te brengen. De transportsector is immers een dienstverlenende sector bij uitstek die van dergelijke gelegenheden gebruik wil maken om zich voor te stellen. Niet toevallig is de filosofie achter deze derde editie van Truck & Transport dan ook: "Transport meets people".

*Michel Van den Broeck*  
Directeur-generaal Salon

