

Wat is het tegenwoordig moeilijk om een goede Europeaan te zijn!

We staan volledig achter de doelstellingen van het Kyoto-protocol en we begrijpen dat onze sector inspanningen moet leveren om de vooropgestelde vermindering van CO₂-uitstoot te realiseren. Dat moet gebeuren via duidelijke stimuli voor de automobilisten. Europa vraagt aan alle landen om een "groene" fiscaliteit voor auto's in te voeren die de euroburgers aanmoedigt om zuinige vervoermiddelen te gebruiken die minder uitlaatgassen produceren. Kortom: er is nood aan een fiscale wetgeving die rekening houdt met het terugschroeven van de CO₂-uitstoot (met gunstregelingen voor het gebruik van vervoermiddelen die zijn aangepast aan de nieuwe euronormen: vandaag EURO IV, morgen EURO V en daarna VI).

Wat stellen we vast in ons land? Door het onhoudbare uitblijven van de federale regeringsvorming gaat er veel kostbare tijd verloren voor het invoeren van een dergelijke groene fiscale wetgeving. Bovendien lanceert elke Belgische gewestregering zijn eigen initiatief, wat indruist tegen de Europese wens van harmonisatie. De Waalse regering heeft net een bonus-malusregeling geïntroduceerd die is gebaseerd op CO₂-emissie, terwijl aan Vlaamse kant wordt vastgehouden aan het ingewikkelde Ecoscoremodel waarbij de gebruikers geen idee hebben waarvoor ze betalen (onder meer geluidsoverlast...).

Welke rol spelen wij in dit alles? Wel, FEBIAC doet concrete voorstellen aan de regering(en) in lijn met de Europese verwachtingen. Laten we hopen dat onze sector door de opgelopen vertragingen en het huidige getalm niet als de slechtste leerling in de CO₂-klas zal worden bestempeld!

Een tweede uiterst belangrijk aandachtspunt: we staan volledig achter de doelstelling om het aantal verkeersdoden te halveren tegen 2010. Onze motivatie wordt duidelijk weerspiegeld in de enorme investeringen van de autoconstructeurs voor het verbeteren van de veiligheid en onze onvoorwaardelijke steun aan opleidingen die een veiliger rijstijl promoten.

Helaas zijn diegenen die kritiek spuien en ons nawijzen voor ongevallen en verkeersdoden dezelfde mensen die bewust investeringen voor het wegverkeer hebben afgeremd, waaronder ook onderhoud van het wegennet valt. Wat infrastructuur betreft, bengelen we helemaal achteraan de Europese rangschikking. De Staat werd onlangs veroordeeld voor de dood van een motorrijder omdat het wegdek op de plaats van het ongeval in te slechte staat was.

We kunnen niet langer lijdzaam toezien hoe diegenen die de hoge CO₂-emissies veroordelen niets doen om de filevorming op onze wegen te voorkomen, die zorgt voor een enorme uitstoot van schadelijke gassen. Die dogmatische laksheid kan niet langer door de beugel.

Diegenen die zeggen dat het aantal verkeersdoden omlaag moet, besteden geen aandacht aan de erbarmelijke en gevaarlijke staat van onze wegen.

Ook in deze zaak is het vijf voor twaalf: tijd om te kiezen en te beslissen, en niet langer enkel maar met een beschuldigende vinger te wijzen naar een sector die van levensbelang is voor ons land en die constructieve oplossingen aanbrengt voor maatschappelijke uitdagingen!



Pierre Alain De Smedt,
Voorzitter



Edito

Luc Bontemps, afgevaardigd bestuurder van FEBIAC: Auto's en CO₂, het pleidooi van de autobranche voor een omvattende aanpak

De uitstoot van CO₂ en de klimaatopwarming die daar het gevolg van is, wordt (te) makkelijk toegewezen aan onze groeiende mobiliteit. Het verkeer is de boosdoener, zo klinkt het, en daar moet dringend wat aan gedaan worden. Maar kunnen de autoconstructeurs de handschoen alleen opnemen, en zijn zuinige auto's voldoende om het tij te keren?



Alle verkeer samen is goed voor een kwart van de CO₂-uitstoot in Europa. Het autoverkeer vertegenwoordigt 12% van het totaal. De inspanningen die de autoconstructeurs de voorbije decennia hebben geleverd om het brandstofverbruik te drukken, zijn reëel en indrukwekkend. Op 10 jaar tijd zijn auto's zowat 15 procent zuiniger geworden ondanks het feit dat de eisen op het gebied van veiligheid, comfort en recycleerbaarheid steeds hoger liggen en auto's daardoor ook zwaarder werden. De evolutie naar schoon en zuinig gaat verder, maar elke gram CO₂ die nu nog moet gewonnen worden, dreigt meer en meer te gaan kosten. Hybride motoren, brandstofcellen, waterstofmotoren, het zijn veelbelovende maar dure technologieën. We moeten daarbij een scenario vermijden dat nieuwe auto's zodanig volgestouwd dienen te worden met brandstofbesparende high-tech dat zij té duur en daardoor onverkoopt worden. Want dan vertraagt de normale marktrotatie en blijven oudere en meer vervuilende voertuigen langer in het verkeer. Dat is contraproductief en dodelijk voor de autosector en zijn innovatiekracht.

Om te vermijden dat auto's te duur worden, en om eenvoudigweg de meest kostenefficiënte aanpak te

kiezen in de strijd tegen CO₂, pleit de autosector voor een 'integrated approach', een omvattende aanpak waarbij naast de motortechnologie ook met andere factoren rekening wordt gehouden. Biobrandstoffen kunnen door hun CO₂-neutraliteit een belangrijke bijdrage leveren. Stilaan moeten hogere percentages biobrandstof onder de traditionele benzine en diesel gemengd kunnen worden.

Een tweede piste is die van het e-positief rijden, de term die FEBIAC hanteert voor eco-driving. De automobilist leren zuinig rijden, levert een blijvende daling van het brandstofverbruik met pakweg 7% op, zonder dat het een euro hoeft te kosten. Je hoeft als consument zelfs niet te wachten op de aankoop van een nieuw en schoon voertuig om je bijdrage tot minder CO₂ te leveren.

Ook bij de overheid ligt een grote verantwoordelijkheid. Van een 'groene' autofiscaliteit was tot voor kort noch op Belgisch, noch op Europees vlak veel in huis gekomen, ondanks de belofte die terzake gedaan werden om via een groene autofiscaliteit het vrijwillig engagement van de autoconstructeurs tot CO₂ reductie te ondersteunen. Auto's worden tot op vandaag nog steeds belast op hun cilinderinhoud en vermogen, niet op hun verbruik en milieuvriendelijkheid (Euro-norm). Zo wordt het wel erg moeilijk om de consument te overtuigen milieuvriendelijkheid de prioriteit te geven bij de aankoop van een auto. De initiatieven van het Waalse Gewest om ecoboni en -mali te voorzien bij een verandering van voertuig zijn een eerste stap in de goede richting.



FEBIAC dringt er sterk op aan dat er uniformiteit op nationaal of zelfs Europees vlak wordt nagestreefd; dat er naast aandacht voor de uitstoot van CO₂ ook aandacht zou zijn voor de uitstoot van schadelijke stoffen en dat ook de markt van auto's die op naam van een bedrijf worden ingeschreven, niet vergeten wordt wanneer het gaat om het creëren van incentives.

De overheid kan daarnaast op mobiliteitsvlak heel veel doen. Het synchroniseren van verkeerlichten bijvoorbeeld. Het is een eenvoudige, goedkope en duurzame maatregel die een meer homogene verkeersstroom genereert met minder stop&go en daardoor veel minder verbruik. Dynamische verkeersregeling in functie van het moment van de dag en de verkeersstroom, betere verkeersgeleiding, intelligent gebruik van verkeersremmers, ... het draagt allemaal op een zeer kostenefficiënte manier en op heel korte termijn bij tot het reduceren van verbruik en CO₂-uitstoot.

Het is die omvattende aanpak van technische, fiscale en mobiliteitsmaatregelen die wij voorstaan. De sector zal blijven werken aan de milieuvriendelijkheid en veiligheid van zijn producten, maar een globaal probleem als CO₂ efficiënt aanpakken, dat doe je met een globale aanpak waarin de inspanningen goed afgewogen worden en waarbij de meest kostenefficiënte ingrepen het eerst worden toegepast. ▀

Luc Bontemps
afgevaardigd-bestuurder



Euro VI uit de startblokken

Op 5 september 2007 heeft de Europese Commissie de publieke consultatie afgesloten over de Euro VI emissienorm voor zware bedrijfsvoertuigen. Deze Euro VI norm, van toepassing op voertuigen zwaarder dan 3,5 ton, wil de uitstoot van vervuilende emissies (te weten CO, NO_x, PM, en koolwaterstoffen) door deze voertuigen verder beperken.

De Commissie heeft 4 scenario's voorgesteld (afgebeeld in figuur 1) die grotendeels overeenkomen met deze die ruim 2 jaar geleden werden vastgelegd. Deze scenario's werden aangevuld met de effecten die ze zouden hebben op het verbruik - en dus de CO₂-uitstoot - wat in het kader van de huidige klimaatdiscussies niet ongeroerd mag blijven. Strikte normen voor de vervuilende emissies zullen leiden tot hogere CO₂-uitstoot, zoals weergegeven in figuur 2.

Jammer genoeg werd, naast de CO₂-uitstoot, geen verdere informatie gegeven over de impact van de verschillende scenario's. Zonder informatie over de kosten en baten kan men hierover geen besluiten trekken. Het is dan ook van het grootste belang dat de Commissie een uitgebreide impactanalyse maakt van de voorgestelde scenario's, voordat zij een concreet voorstel voor de limietwaarden vastlegt.

Wat de limietwaarden betreft, zal er zeker politieke druk komen om ze op een gelijkaardig niveau te leggen als de Amerikaanse US2010 standaard. Men mag daarbij echter niet vergeten dat het Amerikaanse systeem steunt op het principe van "Averaging, Banking & Trading", een werkwijze die wij hier in Europa niet hanteren. Het komt hierop neer: constructeurs bepalen een Family Emission Limit (FEL) voor elke familie van motoren. Ze krijgen kredieten als de FEL onder de norm blijft, en mogen de norm overschrijden zolang ze voldoende kredieten hebben (er is ook steeds een maximumwaarde, die niet mag worden overschreden). Dit betekent dat, hoewel de norm voor bijvoorbeeld NO_x ligt op 0.3g/kWh, zullen in de praktijk de NO_x-niveaus van heel wat voertuigen tussen 0.4 en 0.6 zullen liggen. Europa van zijn kant hanteert een systeem van harde limieten, die door geen enkel model mogen worden overschreden.

Met dit in gedachten is scenario A equivalent aan de US2010 standaard, en scenario D grotendeels equivalent.

In het kader van de UN-ECE werd de WHDC (Worldwide Heavy Duty Cycle) gedefinieerd, een wereldwijde uniforme testcyclus voor zware bedrijfsvoertuigen. Het lijkt aangewezen om deze testcyclus te gebruiken als de basis voor Euro VI. Gezien de politieke druk om snel een voorstel voor Euro VI te formuleren, en daardoor de korte tijd die beschikbaar is om de correlatie tussen de ETC (European Test Cycle) en WHDC vast te leggen, is het mogelijk dat de Commissie ervoor kiest om zich in haar voorstel te baseren op de ETC. In dit geval moet de Commissie wel aangeven dat zij de WHDC zal invoeren in comitology, en de limietwaarden vastgelegd door de Raad en het Parlement zal aanpassen via aanvaarde correlatieformules.

Zoals bij alle dossiers met effect op de automobielinindustrie is ook hier de lead-time van groot belang. Een periode van 3 jaar tussen de adoptie van het volledige Euro VI pakket en de verplichting van deze standaard voor nieuwe types is noodzakelijk om de aanpassingen te maken die nodig zullen zijn om aan de normen te voldoen.

Als dusdanig zou de Euro-VI norm verplicht kunnen worden voor nieuwe types vanaf 1 oktober 2013, en voor alle nieuwe inschrijvingen vanaf 1 oktober 2014.

De discussies zijn geopend. In eerste instantie vragen wij een diepgaande kosten-baten analyse van de verschillende scenario's, zodat een geïnformeerde keuze kan gemaakt worden betreffende de limietwaarden. FEBIAC zal dit dossier de komende maanden op de voet volgen, en samenwerken met de bevoegde instanties om tot een voor alle partijen aanvaardbaar voorstel te komen. ▶

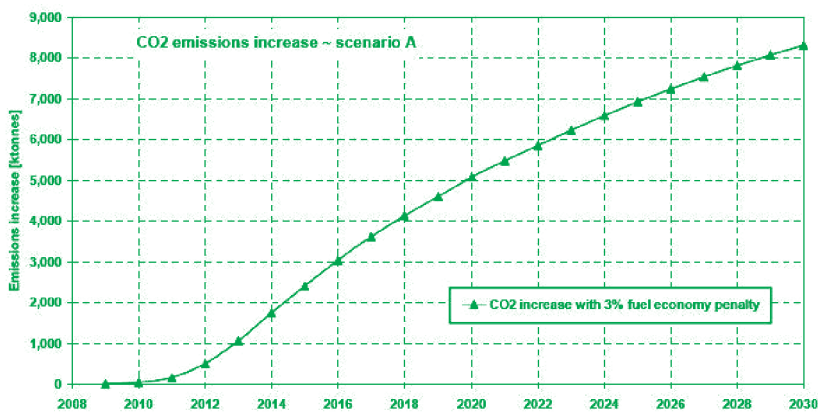
Pol Michiels
adviseur milieu

► Fig.1: Voorgestelde scenario's voor Euro VI

Table	Euro VI scenarios							
	A		B		C		D	
g/kWh	CI ²⁾	PI ³⁾	CI ²⁾	PI ³⁾	CI ²⁾	PI ³⁾	CI ²⁾	PI ³⁾
PM	0.01	0.01	0.02	0.02	0.015	0.02	0.015	0.01
NOx	0.4	0.4	0.2	2.0	1.0	2.0	0.5	1.0
THC	0.16	0.66	0.55	1.05	0.55	1.05	0.55	1.05
CO	4.0	4.0	4.0	3.0	4.0	3.0	4.0	3.0
NH ₃ ¹⁾	10 ppm	10 ppm	10 ppm	10 ppm	10 ppm	10 ppm	10 ppm	10 ppm
Increased CO ₂ ⁴⁾	2-3 %	-	5-6%	-	Neutral	-	Neutral	-

- 1) To be applicable to vehicles using SCR (Selective Catalytic Reduction) after-treatment technology
- 2) Engines fuelled with diesel and ethanol
- 3) Engines fuelled with natural gas (NG) and liquefied petroleum gas (LPG)
- 4) Anticipated additional CO₂ emissions resulting from the various scenarios

► Fig.2: Stijging van de CO₂-uitstoot veroorzaakt door scenario A (ACEA)



Milieu



eCall in 2010: ambitieus, maar met potentieel voor de verkeersveiligheid

De Europese commissie wil vanaf 2010 alle nieuwe voertuigen uitrusten met een noodoproepsysteem dat bij een ongeval automatisch de hulpdiensten alarmeert. Voor de verkeersveiligheid is dit zeker een stap in de goede richting, maar de vooropgestelde timing wordt bijzonder krap. Er zijn immers grote technische en organisatorische hindernissen te overwinnen.

“Die Pinkstermaandag is voor Eric een zwarte dag. In de vroege morgen geraakt hij met zijn wagen van de weg en komt in de lagergelegen berm bruuks tot stilstand. Drie uur duurt de marteling voor de 55 jarige die zwaargewond in zijn voertuig geklemd zit, tot eindelijk een vroege voorbijganger zijn auto bemerkt. Weinige ogenblikken later is hij onderweg naar het ziekenhuis en ontsnapt hij aan de dood.”

Volgens cijfers van het Europees Parlement kunnen jaarlijks 2500 doden op een totaal van 40.000 vermeden worden wanneer hulpverleners sneller ter plaatse zijn. Het EP heeft daarom vorig jaar beslist om een Europees systeem voor automatische alarmering van nooddiensten verplicht te stellen in de lidstaten.

Het zogenoemde eCall (emergency call) werd ook reeds door EU commissaris voor verkeer, Jacques Barrot, geforceerd: eCall is één van de projecten met hoge prioriteit voor het behalen van het eSafety project. De doelstelling is in 2010 het aantal doden met de helft te verminderen in vergelijking met 2001.



EU verkeersexperten hebben berekend in welke mate een globaal dekkend eCall systeem in Europa de reactietijd van hulpdiensten kan verminderen. In landelijke gebieden is een halvering mogelijk, in bebouwde gebieden zou een tijdswinst van 40% verwacht kunnen worden. Twee jaar na Griekenland, Finland, Zweden en Italië heeft in juni ook de verkeersminister van Duitsland het Memorandum of Understanding (MoU), een principesakkoord voor medewerking aan een EU eCall, ondertekend. De Duitse minister voor verkeer verklaarde dat het levensreddende systeem voor 100 euro verkrijgbaar zou zijn.

Een blik in de catalogus van enkele autoconstructeurs leert dat voor duurdere modellen, met een eCall systeem in de optielijst, een meerprijs van 2500 tot 4000 euro gerekend wordt. Bij nader inzien wordt het eCall systeem aangeboden in combinatie met een aantal andere communicatiesystemen zoals navigatiesystemen, Bluetoothkits of alarmsystemen. De automobiellclubs in Europa bepleiten een eenvoudig systeem met een GPS antenne voor de plaatsbepaling en een GPRS antenne voor de stem/data overdracht. Een dergelijk systeem, met een veel lagere integratie in de elektronica van de wagen, zou initieel 1000 euro kosten. In een volgende fase, wanneer zeer grote productieaantallen gehaald worden, komt de 100 euro doelstelling van de Europese Commissie binnen bereik.

In de VSA is sinds 2005 overigens elk GSM toestel standaard voorzien van een GPS-chip. Dat biedt ook interessante mogelijkheden, want op die wijze kan eCall kostengunstig bereikbaar worden voor iedereen, niet enkel voor inzittenden van voertuigen.

Naast de keuze van de technologie in het voertuig wordt de detectie van foutieve oproepen een erg belangrijke uitdaging. Statistische verwerking van noodoproepen heeft immers uitgewezen dat 95% van de binnenkomende berichten geen dringend karakter hebben. Een goedwerkende filter tussen de binnenkomende oproepen en de communicatiesystemen van de urgentiediensten voorkomt overbelasting vanwege niet dringende oproepen en verbetert de prioriteitstelling.

Veiligheid

Voor er sprake kan zijn van een Europees gestandaardiseerd eCall systeem moeten nog tal van technische en organisatorische horden genomen worden. Een lage integratie in de voertuigelektronica en goed gebruik van reeds bestaande infrastructuur zijn dus aangewezen om de doelstelling van 2010 te halen.



Bron: DaimlerChrysler

De werking van een eCallsysteem.

De 112 noodoproep wordt automatisch of met handschakelaar verzonden. SMS, GPRS en UMTS komen in aanmerking voor verzending van (stem)/data berichten. De keuze is nog niet gemaakt.

Via een satelliet netwerk wordt de plaats van de zender of GPS-chip bepaald.

Mogelijks gaat het noodbericht over een tussenstation (filtering) naar het communicatienetwerk van de nooddiensten.

De noodcentrale contacteert de geschikte hulpdiensten. ▶

Steven Soens
adviseur Automotive Suppliers en Technisch Comité



Bron: Fiat Group

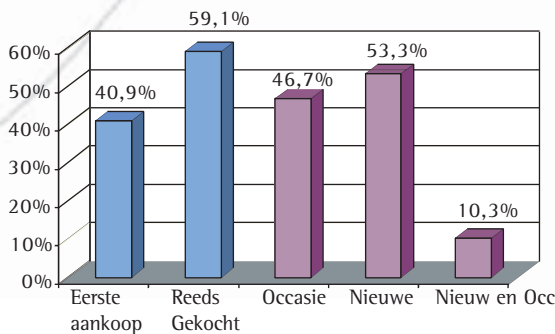
Veiligheid

Kopersenquête motorfietsen

Eerder dit jaar hebben de leden van de sectie Gemotoriseerde Tweewielers van FEBIAC een studie laten uitvoeren om een beter zicht te krijgen op de manier waarop kopers van gemotoriseerde tweewielers zich tijdens het aankoopproces geïnformeerd hebben; door wie ze zich hebben laten leiden en welke motivatie het meest doorslaggevend was om een motorfiets of scooter aan te schaffen. Daarnaast diende er eveneens gepeild te worden naar het gebruik van het voertuig en het waarschijnlijke vervangingsmoment.

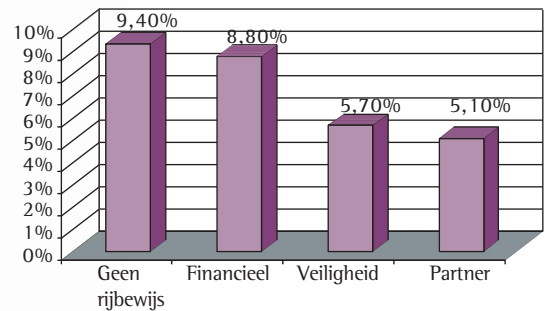
Er werd gekozen om een telefonische enquête uit te voeren onder kopers die in 2006 een nieuw voertuig gekocht hebben. Om te trachten de nadruk zo veel mogelijk op nieuwe klanten te leggen, werd gekozen voor kopers van 125cc motoren, 125cc scooters en maxi-scooters en de zogenaamde opstapmodellen, motorfietsen die door de band door beginnende motorrijders gekozen worden. Van 4.309 adressen van klanten die in 2006 een dergelijke gemotoriseerde tweewieler hebben gekocht, konden 1.923 telefoonnummers worden gebruikt. Uiteindelijk werden 887 antwoorden verzameld.

► Eerste aankoop of niet ?



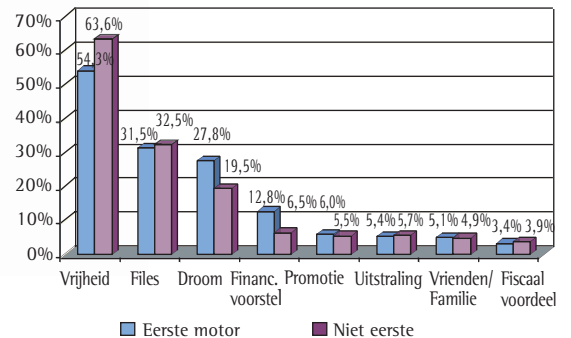
41% van de respondenten heeft voor het eerst een motorfiets gekocht. Van diegenen die al eerder een motorfiets hadden, heeft circa de helft al eens een nieuwe motorfiets gekocht, de overige helft kocht eerder een occasie. 54 klanten kochten eerder zowel nieuw als tweedehands.

► Waarom niet vroeger ?



Het niet hebben van een motorrijbewijs is uiteraard de belangrijkste reden waarom men niet eerder tot de aankoop van een gemotoriseerde tweewieler overgegaan is, gevolgd door financiële overwegingen. Verder op de rangorde kwamen het gebrek aan veiligheid en de afkeuring door de partner. De recente wetswijziging (maart 2007) die de houder van een autorijbewijs na 2 jaar toelating geeft om met een 125cc te rijden, heeft een zeer positieve invloed op de acceptatie van deze voertuigen. Sinds 2003 is het volume 125cc modellen meer dan verdubbeld en het maakt nu al 23,4% van de markt uit.

► Aankoopredenen

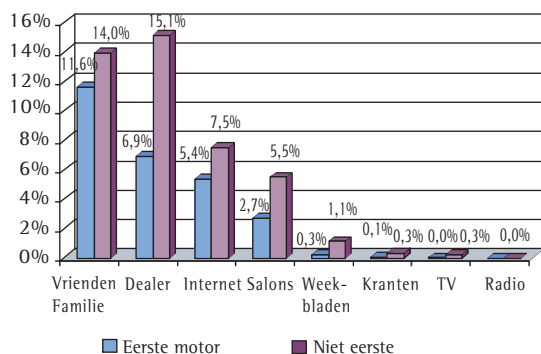


Voor een eerste motor blijkt een goed financieel voorstel een veel grotere invloed te hebben dan voor de ervaren rijders, bij de neofieten gaat het ook meer over het vervullen van een droom. Eens van het motorrijden geproefd, blijkt dan weer het vrijheidsgevoel een belangrijke factor te zijn (63,6% bij de

Moto

ervaren motorrijders tegen 54,3% bij de nieuwkomers). Voor de overgrote meerderheid gelden dus emotionele, subjectieve redenen. Voor slechts 3,7% was het fiscale voordeel een aankoopreden. Dit wijten we aan het feit dat de fiscale voordelen van het dagelijkse gebruik van een motorfiets onvoldoende gekend zijn bij het grote publiek.

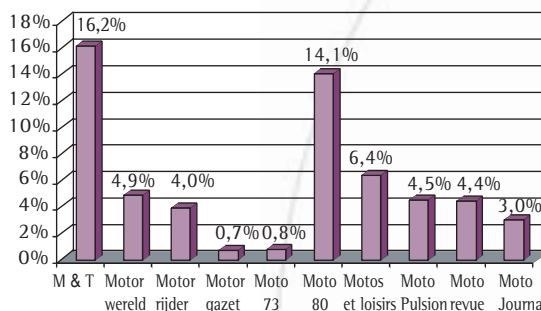
► Informatiebronnen



De rol van de dealer als informatiebron blijkt zeer sterk te verschillen al naargelang het gaat over een eerste aankoop dan wel over de vervanging van een eerdere motor.

Bij de aankoop van de eerste motor blijken de respondenten zich voornamelijk te beraden bij vrienden en familie, waarschijnlijk in de overtuiging daar de meest neutrale informatie te krijgen. Bij de mensen die reeds eerder een motor kochten, blijkt de dealer plots op de eerste plaats te komen, vermoedelijk door de vertrouwensband die er geschapen wordt tijdens de verschillende bezoeken. Andere bronnen zijn nog het internet met 5% en het salon met 3%. De lage score van het salon wordt verklaard door het type voertuig waarnaar gepeild werd. Het zijn 'no-nonsense' motoren zonder technologische hoogstandjes en niet de modellen die doen dromen op motorsalons. Gezien het gebrek aan publiciteit van de motormerken in niet gespecialiseerde media, scoren algemene kranten en weekbladen, radio en TV onbeduidend.

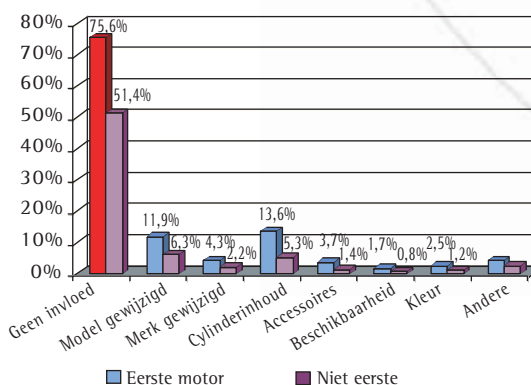
► Vakbladen



Bij de vakbladen scoort Metamedia dankzij hun 2 titels *Motoren en Toerisme en Motorwereld* een zeer bevredigende 21,1%. *Motorrijder* scoort met 4% zwak. De Nederlandse pers zoals *Moto 73* wordt bijna nooit genoemd.

Aan Franstalige kant zien we een gelijkaardige situatie: *Moto 80* haalt 14% en *Moto Pulsion* slechts 4,5%. *Moto et Loisirs* plaatst zich tussen beide in met 6,4%. Hier zien we dat de Franse pers met *Moto Revue* en *Moto Journal* wel een mooie score haalt.

► Invloed v/d concessiehouder

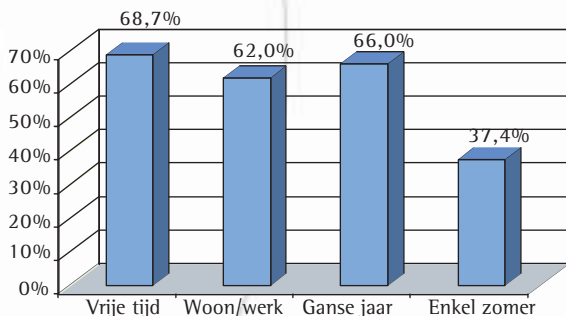


Wanneer er gepeild wordt naar de juiste invloed van de dealer dan blijkt driekwart van de nieuwe rijders te beweren zich niet te hebben laten beïnvloeden door de dealer. De invloed van de dealer situeert zich voornamelijk op het gebied van de keuze voor de juiste cilinderinhoud en op de tweede plaats het model.

Moto

Bij de niet-nieuwelingen blijkt de dealer in 50% van de gevallen de aankoopbeslissing in zekere zin te hebben beïnvloed. Echter geeft deze groep in mindere mate aan op welk gebied deze invloed gespeeld heeft. Dit staat in verband met het feit dat de relatie met de dealer al een bepaalde tijd duurt en dat de beïnvloeding dan ook meer geleidelijk aan gebeurt over de jaren heen.

Gebruik



Gepeild naar het gebruik dat ze maken van hun voertuig blijken er bijna geen verschillen te zijn tussen eerste kopers en anderen. Meer dan 2/3 van de klanten geven aan dat ze het voor vrije tijd gebruiken. Meer dan de helft gebruikt hem ook voor woon-werk verkeer, ondanks het feit dat "files" slechts voor 1/3 van de kopers mee beslissend is geweest. De kopers blijken hun voertuig dus meer te gebruiken dan initieel gepland. Slechts een minderheid van 1 koper op 3 gebruikt zijn tweewieler enkel in de zomer.

De kopersenquête bevestigt dat bij de aankoop van een gemotoriseerde tweewieler zowel rationele aspecten – zoals een verbeterde mobiliteit – als emotionele aspecten – zoals het creëren van een gevoel van vrijheid – een belangrijke rol spelen. Voor de motorbranche is er vast en zeker nog ruimte om de invloed van de dealer in het aankoopproces te versterken. De motordealer heeft op dit ogenblik nog te weinig contact met nieuwe klanten die op zoek zijn naar informatie om tot aankoop over te gaan. Bovendien moet de dealer bijzondere aandacht hebben voor zijn bestaande cliënteel. Het is immers in hoofdzaak via de overtuigingskracht van vrienden (motorrijders) dat tot aankoop wordt overgegaan.

In Memoriam

Roger Renoy



Wij zijn een vriend verloren, een eminent kenner en liefhebber van motorfietsen, motorrijden en de motorbranche.

Roger Renoy was onder meer voorzitter van MotorCycle Council, het overkoepelend orgaan van de motorbranche in België.

Hij was vooral een bijzonder en innemend man.

Wij betuigen zijn familie onze steun en medeleven.

Michel De Meûter
adviseur gemotoriseerde tweewielers

Technische reglementering van voertuigen: JA tegen de Europese harmonisatie

Reeds meer dan 30 jaar is op Europees niveau een harmonisatie van de technische reglementering aan de gang. Deze harmonisatie is een logische demarce om de hoofddoelstelling van een eengemaakt Europa te verwezenlijken: de openstelling van een grote interne markt, een ruimte zonder binnen-grenzen, waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal gewaarborgd is. De ongelijkheid van de nationale technische reglementeringen voor de goedkeuring van voertuigen in de verschillende lidstaten vormde een belemmering voor het vrije verkeer en een grote hinderpaal voor de verwezenlijking van deze doelstelling.

Context

Met het oog op deze harmonisatie heeft de Raad van de Europese Gemeenschappen op 6 februari 1970 Richtlijn 70/156/EEG aangenomen inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan. Door de toepassing van deze richtlijn worden de nationale stelsels voor de goedkeuring van voertuigen van de lidstaten geleidelijk vervangen door een procedure van communautaire goedkeuring.

De Europese harmonisatie levert niet alleen een economisch voordeel op voor de fabrikant van een voertuig, een onderdeel of een technische eenheid, aangezien hij de goedkeuringsprocedure uiteraard niet meer in elke lidstaat hoeft over te doen en evenmin het ontwerp van het voertuig nog hoeft aan te passen aan de nationale eisen van het ene of andere land. Dankzij deze vereenvoudigingen kunnen ook doelstellingen bereikt worden die nog belangrijker zijn, en wel voor iedereen: meer veiligheid op de weg en betere bescherming van het milieu.

Door deze harmonisatie kan een fabrikant namelijk meer middelen inzetten voor onderzoek en ontwikkeling van programma's, waardoor die ambitieuzer kunnen zijn en sneller kunnen worden voltooid. Ook voor de consument is er ten slotte een financieel voordeel, omdat de sneller op de markt komende technologische nieuwigheden goedkoper zullen zijn, aangezien ze op een groter volume worden afgeschreven.

Ontwikkeling van de reglementering

Het is normaal dat een reglementering niet eens en voor altijd onveranderd blijft. Ze moet zich ontwikkelen om mee te gaan met de tijd en hoge doelstellingen te handhaven. Het Europese beleid is op dit gebied zeer actief en de richtlijnen worden voortdurend gewijzigd om ze aan te passen aan met name de technologische vooruitgang. Deze aanpassingen worden aangebracht via vaste structuren, waarin alle lidstaten en ook de sector vertegenwoordigd zijn.

Een land dat op zijn grondgebied op eigen houtje nieuwe nationale (of regionale) bepalingen wil opleggen, roeit dus tegen de stroom in, wat helemaal geen zin heeft, wel integendeel.

Dit soort beslissingen draagt niet wezenlijk bij aan meer veiligheid of een schoner milieu aangezien de fabrikanten ten behoeve van kleine markten nieuwe projecten moeten toevoegen aan de lopende projecten, die daardoor afgeremd worden.

Bovendien is het verkeer in België voor een groot stuk transitverkeer, waardoor het effect van dergelijke op het nationale wagenpark toegepaste maatregelen voor een deel verloren gaat in de massa en op Belgisch niveau weinig voelbaar zal zijn.



Reglementering

Indien een lidstaat een gegronde reden heeft om de ene of andere nieuwe eis op te leggen, vergen het algemeen belang, het bouwen aan Europa en het gezond verstand dat een nieuwe maatregel op internationaal niveau wordt ingevoerd. De aannemingstermijn is op internationaal niveau ongetwijfeld langer dan op nationaal niveau, maar omdat een richtlijn in alle lidstaten op dezelfde wijze van toepassing is, vindt de technologische vooruitgang op een veel grotere schaal plaats en plukt iedereen er de vruchten van.

Voorbeeld: de dode- en blindehoekspiegels

De problematiek van de dode hoek is een perfect voorbeeld van hoe het niet moet bij de invoering van technische voorschriften.

Overzicht van de gebeurtenissen

1. Begin 2002 werd een eerste ontwerp van koninklijk besluit ingediend om vooruitlopend op een ontwerp-richtlijn maatregelen te nemen om bedrijfsvoertuigen en bussen uit te rusten met krachtiger dodelsystemen dan die welke uit hoofde van de toen geldende richtlijn (71/127/EEG laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 88/321/EEG) verplicht waren. De ontwerp-richtlijn waarop de bepalingen van dat ontwerp van koninklijk besluit geïnspireerd waren, bevond zich op dat moment in de aannemingsfase (en werd Richtlijn 2003/97/EG).
2. In de loop van 2002 begonnen de autoriteiten met een campagne waarbij een premie werd toegekend, in de vorm van een gratis beurt bij de technische controle, aan bedrijfsvoertuigen die voor 31 december 2002 vrijwillig met een extra visualiseringssysteem ter verkleining van de dode hoek waren uitgerust.
3. In september 2002 werd naar aanleiding van het besluit van de ministerraad om de inwerkingtreding van de Belgische bepalingen te versnellen, een koninklijk besluit goedgekeurd waarbij de Belgische spiegels met ingang van 1 januari 2003 (!) verplicht gesteld werden voor nieuwe bedrijfsvoertuigen.
4. In december 2002 werden vanwege de te korte oorspronkelijke termijn en het niet beschikbaar zijn van de "Belgische" spiegels overgangsbepalingen vastgesteld, die golden tot en met 31 december 2003, teneinde een extra systeem te aanvaarden



als alternatief voor de niet-bestaande Belgische spiegels.

5. In december 2002 werd tevens het monteren, aan de passagierszijde, van een extra systeem ter verkleining van de dode hoek verplicht gesteld voor voertuigen van de categorieën N2 en N3 (vrachtwagens en trekkers) die voor 31 december 2002 in het verkeer gebracht waren (montage achteraf).
6. In november 2003 nam de Europese Commissie Richtlijn 2003/97/EG betreffende inrichtingen voor indirect zicht aan, die een vergroting van het gezichtsveld voorschrijft en daartoe het gebruik van andere technologieën toestaat.
7. In 2004 stelde België een ontwerp van koninklijk besluit op tot intrekking van de besluiten van 2002, conform een advies van de Commissie, en tot opname van de bepalingen van Richtlijn 2003/97/EG in het Belgisch technisch reglement (Koninklijk Besluit van 15 maart 1968).
8. In de loop van 2005 werd dit ontwerp aangevuld met de bepalingen van Richtlijn 2005/27/EG, die inmiddels door de Commissie was aangenomen. Deze richtlijn breidt de verplichting om breedtespiegels van klasse IV te monteren uit tot de voertuigen van categorie N2 die een soortgelijke cabine hebben als de voertuigen van categorie N3.
9. In juli 2007 verplicht de door het Europees Parlement goedgekeurde Richtlijn de uitrusting met spiegels van klasse IV (breedtespiegels) en klasse V (trottoirspiegels) op Europees niveau voor voertuigen van de categorieën N2 en N3 van minder dan 10 jaar oud.
10. Het jongste ontwerp van koninklijk besluit, dat naar we hopen nu uiteindelijk snel gepubliceerd zal worden, bevat thans de bepalingen van de drie richtlijnen.

Commentaar

▲ De invoering in 2002 van “Belgische” spiegels was inopportuun en voorbarig, en wel om de volgende redenen:

- De aanneming van een nieuwe richtlijn was aan de gang (een jaar later was ze aangenomen). Dat de Belgische bepalingen relatief nauw aansloten bij die van de ontwerprichtlijn (behalve wat het toepassingsgebied betreft) neemt niet weg dat de richtlijn nog niet definitief was en nog aanzienlijk kon worden gewijzigd.

- België mocht voertuigen die voldeden aan de geldende Europese bepalingen niet verbieden, aangezien in de toen geldende Richtlijn 88/321/EEG het volgende was bepaald: “De Lidstaten mogen, om redenen in verband met de buitenspiegels:

- voor een voertuigtype de EEG-goedkeuring (...), of de nationale goedkeuring niet weigeren,
- het voor de eerste maal in het verkeer brengen van de voertuigen niet verbieden indien de achteruitkijkspiegels van dit type voertuig of van deze voertuigen in overeenstemming zijn met de voorschriften van deze richtlijn.”

Deze voertuigen moeten bijgevolg kunnen worden ingeschreven zonder dat ze aan aanvullende voorschriften moeten beantwoorden.

- Het was voor de fabrikanten en constructeurs onmogelijk om in enkele weken tijd nieuwe spiegels en bevestigingsmateriaal te ontwikkelen, homologeren en produceren voor een kleine markt terwijl ze wisten dat de Europese voorschriften niet lang meer op zich zouden laten wachten. De Commissie, die zich bewust is van de implicaties van de invoering van nieuwe voorschriften, heeft voorzien in een overgangperiode van 24 tot 36 maanden voor de toepassing van de toekomstige richtlijn (periode die nodig is voor het ontwerpen, perfectioneren, testen, homologeren en in productie brengen), terwijl België de Belgische spiegels binnen een termijn van 3 tot 4 maanden verplicht wou maken!
- Aangezien de administratie al onderbemand was, zou het afleveren van Belgische homologaties, die slechts een beperkte tijd geldig zouden zijn, een grote tijdelijke extra belasting veroorzaakt hebben.

- ▲ In de praktijk heeft vrijwel geen enkele fabrikant Belgische spiegels ontwikkeld en gehomologeerd. Zij gaven er de voorkeur aan gebruik te maken van de overgangsbepalingen en rechtstreeks over te stappen op de nieuwe Europese spiegels conform de nieuwe Richtlijn 2003/97/EG.

- ▲ Sedert 2002 heeft België het door Europa bepaalde toepassingsgebied willen uitbreiden door een spiegel van klasse IV (breedtespiegel) op leggen voor alle voertuigen van categorie N2 van 3,5 tot en met 7,5 ton en de voertuigen van categorie M3, hoewel dat volgens Richtlijn 2003/97/EG facultatief was op Europees niveau.

De uitbreiding van het toepassingsgebied ten aanzien van het door Europa vastgestelde toepassingsgebied is onterecht en levert problemen op, en wel om de volgende redenen:

- Het facultatieve aspect van sommige bepalingen van Richtlijn 2003/97/EG geldt alleen voor de fabrikant, die naar keuze bepaalde types voertuigen met extra spiegels kan uitrusten, op voorwaarde dat hij in dat geval bepaalde voorschriften in acht neemt. De bedoeling van het facultatieve aspect is niet dat sommige lidstaten strengere voorschriften gaan opleggen dan andere.
- Deze blijkbaar onschuldige verplichting is niet zo gemakkelijk na te komen omdat er veel extra studiewerk bij komt kijken. Het monteren van dit soort toebehoren is niet eenvoudig, met name voor de voertuigen van categorie M3 (bussen, toerbussen) vanwege de constructiekenmerken van hun koetswerk (koetswerkonderdelen uit kunstvezel en daardoor problemen met bevestiging en trillingen, afmetingen van de voorruit, ...).
- Het Belgische segment van de voertuigen $N2 \leq 7,5$ ton is een kleine markt van slechts enkele honderden voertuigen, voornamelijk “grote bestelwagens”. Deze voertuigen zijn in niets vergelijkbaar met “vrachtwagens” en zouden niet onder het toepassingsgebied moeten vallen. De zijanten van deze voertuigen zijn namelijk nauwelijks hoger dan die van een personenwagen, zodat het gevaar dat een zwakke weggebruiker onder het voertuig terecht komt niet hetzelfde is als bij grote vrachtwagens.

- De spiegel van klasse IV wordt door geen enkele andere lidstaat opgelegd voor deze categorieën voertuigen. Aangezien voor de spiegelabrikanten de markt dus beperkt is tot de Belgische markt valt te vrezen dat weinig spiegelleveranciers zullen investeren in de ontwikkeling van dit product en bijgevolg dat de constructeurs maar moeilijk leveranciers zullen vinden die hen met deze spiegels kunnen bevoorraden.



Met het nieuwe besluit, dat nog moet verschijnen en dat met name de omzetting van Richtlijn 2005/27/EG beoogt, zou het Belgische toepassingsgebied weer moeten samenvallen met het Europese, zodat de spiegel van klasse IV (breedtespiegel):

- voor voertuigen $N2 \leq 7,5$ ton alleen verplicht is als een spiegel van klasse V kan worden gemonteerd op een hoogte van minstens 2 m boven de grond;
 - facultatief is voor voertuigen van categorie M3 (bussen).
- ▲ Het achteraf monteren van spiegels levert eveneens problemen op omdat de minimale gezichtsveldcriteria op verschillende wijzen geformuleerd zijn.
- In de eerste versie van de ontwerprichtlijn was voorzien in een vrijstelling voor de landen die reeds maatregelen in deze zin genomen hadden, d.w.z. België, Nederland en Denemarken, maar dit was geen goede oplossing omdat het voor discriminatie

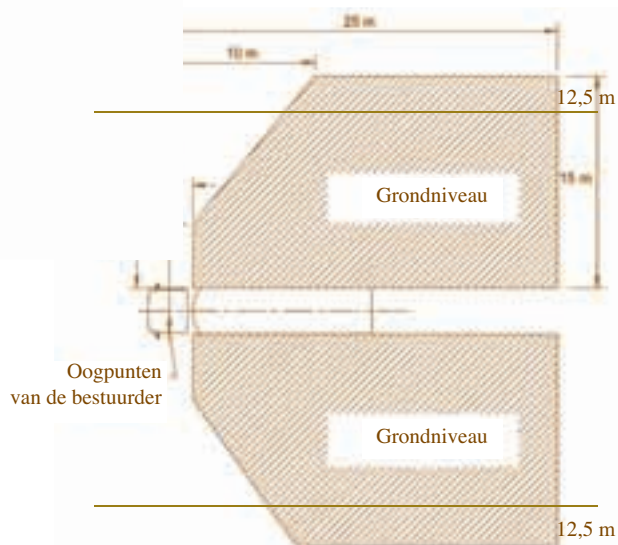
onder de lidstaten zou hebben gezorgd, wat indruist tegen het harmonisatieproces.

In de definitieve versie wordt deze vrijstelling alleen nog toegekend als de reeds genomen maatregelen voorzien in een dekking van 95% van het totale gezichtsveld op grondniveau van de spiegels van klasse IV en klasse V, overeenkomstig Richtlijn 2003/27/EG.

Volgens de Belgische eisen moest het gezichtsveld lateraal 12,5 m bedragen, gemeten vanaf de zijkant van het voertuig (zie figuur 1). In vergelijking met de voorschriften van Richtlijn 2003/97/EG is op die manier slechts ongeveer 86% van het gezichtsveld van de achteruitkijkspiegel van klasse IV gedekt!

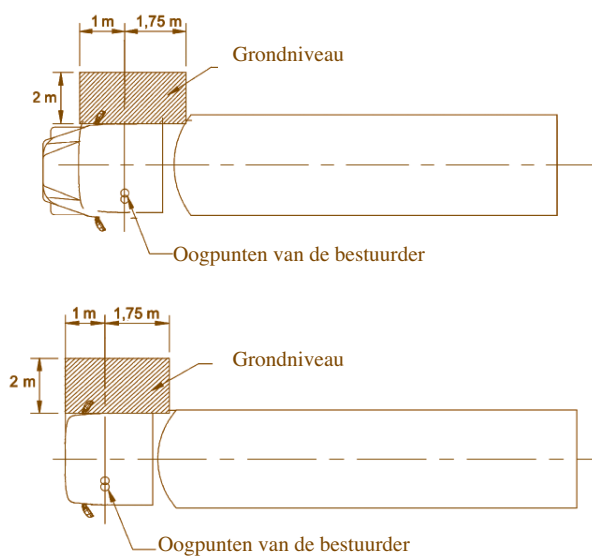
Het duurt nog even vooraleer de gezichtsvelden bij de periodieke technische controle volgens de nieuwe normen gecontroleerd zullen worden, maar er mag zeker worden verwacht dat tal van voertuigen de drempel van de vereiste 95% niet zullen halen.

► Fig. 1: Gezichtsveld van een breedtespiegel van klasse IV (Richtlijn 2003/97/EG en KB 25-09-2002)



Reglementering

► Fig. 2: Gezichtsveld van een trottoirspiegel van klasse V (Richtlijn 2003/97/EG en KB 25-09-2002)



Conclusie

Door het per se anders te willen doen dan Europa en het beter of sneller te willen doen door nationale voorschriften vast te stellen in plaats van Europese, komt er uiteindelijk niets bevredigends uit de bus, integendeel:

- Men verwijdt zich van het proces van Europese harmonisatie.
- Het normale proces van aanpassing van de Belgische technische reglementering loopt vertraging op (in het geval van de spiegels zijn sommige bepalingen van de Europese richtlijnen van 2003 en 2005 van toepassing sedert januari 2006!).
- De wetgever verliest tijd door iets op te stellen dat later moet worden aangepast.
- Naast een dubbele werklast wordt het risico gelopen dat de nationale beslissingen niet verenigbaar zijn met de later op Europees niveau vastgestelde bepalingen (in het geval van de spiegels zullen sommige uitrustingen die in 2002-2003 geplaatst zijn en waarvoor soms premies werden toegekend niet meer toereikend zijn om te voldoen aan de Europese eisen en misschien moeten worden vervangen).
- Het besluit dat de reglementering van 2002 moet intrekken, is nog altijd niet genomen.
- Er wordt verwarring gezaaid over de reglementering.
- Men wekt ontevredenheid bij de gebruikers.

FEBIAC dringt er derhalve bij de wetgever op aan:

- dat de in België toepasselijke technische reglementering volledig overeenstemt met de normale Europese regelgeving, zonder meer; en
- dat nieuwe voorschriften niet op nationaal maar op Europees niveau worden goedgekeurd. ►

Philippe Planchon
adviseur technische studies

European Motor Show Brussels Voorbij de slogans naar daadwerkelijke ecologische oplossingen

Alle grote internationale autosalons hebben de voorbije maanden gewerkt rond het thema "milieu", maar nergens anders dan in Brussel gaan de inspanningen zo ver om de chauffeurs te sensibiliseren. Tijdens de European Motor Show Brussels in januari 2008 neemt FEBIAC meerdere en uiteenlopende initiatieven om het grote publiek te tonen waar de sector staat met vernieuwende technologieën en productierijpe modellen. Met de concrete resultaten van het proefproject "Ik rijd e-positief" tonen we aan dat elke chauffeur vandaag een belangrijke bijdrage kan leveren om het brandstofverbruik en dus de uitstoot van CO₂ van zijn voertuig te verminderen. Het thema CO₂ wordt verder uitgediept tijdens een Europees congres waaraan zowel de auto-industrie als beleidsmakers van Belgisch en Europees niveau deelnemen.

"Ik rijd e-positief", minder brandstofverbruik in de praktijk

Het grootschalige project "Ik rijd E-positief" promoot een milieubewuste rijstijl. FEBIAC is dan wel de Belgische federatie van auto-invoerders en -constructeurs, maar kijkt verder dan de verkoop van nieuwe auto's alleen. Milieubewust autorijden is een hoofdzorg. Sinds dit voorjaar en tot het Salon van 2008 loopt een proefproject met honderd Belgische gezinnen die we begeleiden en op een andere, milieuvriendelijke manier leren rijden. FEBIAC en partner DrivOolution bundelen tien haalbare tips waarmee bestuurders tot acht procent minder brandstof verbruiken en in dezelfde mate de CO₂ uitstoot van hun voertuig terugdringen. De uiteindelijke resultaten van dit project worden getoond via de e-positief-stand in paleis 1 waar we ook de andere salonbezoekers willen aansporen om e-positief te gaan rijden.

Die nieuwe rijstijl heeft nog meer voordelen. E-positief-bestuurders rijden eleganter en veiliger. En ze zitten ontspannen achter het stuur. Daardoor verkleint hun risico op ongevallen.

Door alle betrokken partijen samen rond de tafel te brengen, verzekert e-positief een duurzame oplossing. Iedere partner heeft er namelijk baat bij dat het project slaagt.

- De industrie zorgt voor schonere wagens door een verbeterde motortechnologie en alternatieve brandstoffen.
- De gebruiker beperkt met zijn nieuwe rijstijl de uitstoot van CO₂ en schadelijke stoffen.
- De overheid past de infrastructuur aan waar nodig. En werkt aan een 'groene' autofiscaliteit, gebaseerd op CO₂-uitstoot en emissienormen.

Technologische verbeteringen garanderen schonere en zuinigere wagens. Maar deze nieuwe technologieën vragen een nieuwe rijstijl. Vanaf nu moet een aangepast rijgedrag de positieve tendens mee helpen vergroten. De eerste honderd gezinnen uit het proefproject effenen het pad voor het brede publiek. Met de interactieve stand in paleis 1 zetten we de eerste stap naar een algemene gedragsverandering. Alvast bij de 700.000 bezoekers die we op de European Motor Show Brussels verwachten. Het hele project is ook op internationaal vlak uniek te noemen. Nergens anders vind je een gelijkaardig opzet om zo een grote bestuurdersgroep op deze manier en op lange termijn te volgen.

In dit project worden we gesteund door ALD Automotive, Axa, Belgacom, Octa+, Touring en Spotter.

Bekijk ook zelf de 10 tips en de concrete resultaten op www.e-positief.be.



Powered by nature: tentoonstelling en testritten met milieuvriendelijke wagens

Iedereen heeft al wel gehoord van een motor op waterstof, biobrandstof of aardgas, van hybride voertuigen of van brandstofcellen. Weinigen kunnen echter uitleggen waar het precies over gaat en welke de voordelen en troeven van deze verschillende technologieën zijn. Op de tentoonstelling "Powered by nature" is alle objectieve informatie hierover te vinden. In paleis 1 verzamelt FEBIAC een hele reeks technologieën – ongeacht de merken - die voertuigen milieuvriendelijker maken. De bezoekers van het Salon kunnen er zelf ontdekken waar de technologie voor staat en op welke manier ze een bijdrage levert aan een schoner milieu.

Nieuwe technologieën worden vaak met argwaan bekeken. Deze milieuvriendelijke voertuigen zien er uit als gewone wagens, maar hebben ze ook wel hetzelfde te bieden? Daarom geven we graag elke bezoeker de kans om een testrit te maken en te ontdekken dat deze wagens inderdaad even comfortabel en veilig zijn als de auto's waarmee we vertrouwd zijn.

Voor meer informatie over de concrete implementatie van deze technologieën in nieuwe wagens kan de bezoeker op "groene infopunten" terecht op de standen van de constructeurs. De ecologische route op het salonplan gidst iedereen door het aanbod van milieu-oplossingen.

Clean Moves Brussels– Efficient mobility

Het is belangrijk onze steden mobiel te houden. Vanuit die noodzaak ontstaan nieuwe vervoersmodi. Die willen we graag tonen op een overkoepelende, informatieve stand, Clean Moves Brussels. Deze tentoonstelling is een aanvulling op de voertuigen die op de stand "Powered by nature" zijn te bewonderen. Clean Moves verzamelt specifiek voertuigen die tegemoet komen aan de transportnaden op maat van stedelijke gebieden. Telkens beducht op een efficiënt brandstofverbruik. Van fietstaxi's tot elektrische scooters, auto's en lichte bedrijfsvoertuigen. Van onafwendbaar beperkte olievoorraden naar nieuwe business mogelijkheden. Afspraak in paleis 1.

European Automotive Forum

De emissies van CO₂ moeten naar beneden. De auto-industrie investeert volop in research en development om deze doelstelling te halen. Maar de constructeurs zijn niet de enige actoren die een verschil kunnen maken. Ook politieke engagementen zijn een noodzaak, net zoals een inspanning van elke chauffeur. Alleen een integrated approach die de verschillende actiegebieden op een efficiënte manier samenbrengt, kan het verschil maken.


Waar situeren zich de kansen en de verwachtingen? Welke oplossingen ziet de auto-industrie? In welke richting denkt de politieke wereld in Europa? Deze vragen vormen het uitgangspunt van de conferentie *European Automotive Forum* die FEBIAC op woensdag 23 januari 2008 organiseert rond 'Cars & CO₂: Matching Automotive Challenges with Integrated Policy'.

Vijf thema's worden verder uitgediept:

- Voertuigontwikkeling,
- Motoren en aanvullende autotechnologieën,
- Alternatieve brandstoffen,
- Rijgedrag en infrastructuur,
- CO₂-gerelateerde taxatie en consumentengedrag.

De werkzaamheden van de workshops monden 's middags uit in een debat met topmensen uit politiek Europa en belangenverenigingen begaan met de CO₂-problematiek.

Deze Europese topontmoeting wordt georganiseerd in samenwerking met ACEA en Automotive News Europe. Het European Business Forum staat in voor de praktische organisatie. Meer informatie en inschrijven via www.automotiveforum.eu

86th European Motor Show Brussels, in het teken van "milieu" van 17 tot 27 januari 2008. Meer info op www.autosalon.be 

Stijn Vancuyck
adjunct-directeur salon



Salon

toekomststopwielen.be lanceert haar communicatiekit

toekomststopwielen.be lanceert een nieuwe actie die werkgevers en gemotiveerde jongeren dichter bij elkaar brengt : de communicatiekit voor bedrijven uit de autosector.

... meer gekwalificeerde jongeren laten doorstromen naar de autosector.

Werkgevers uit de autosector hebben het moeilijk om gekwalificeerd personeel aan te trekken en te behouden. Tegelijk vinden jongeren met een passie voor techniek maar moeilijk de weg naar een job die bij hen past. Precies daarom lanceert toekomststopwielen.be een nieuwe actie die werkgevers en gemotiveerde jongeren dichter bij elkaar brengt: de communicatiekit voor bedrijven uit de autosector.

De voorbije jaren heeft toekomststopwielen.be een heel aantal acties en instrumenten uitgewerkt voor jongeren (en hun ouders), het onderwijs en de werkgevers uit de autosector...

Op de portaalsite www.toekomststopwielen.be staat al die informatie gebundeld. Nu lanceert toekomststopwielen.be haar communicatiekit. Daarmee wil ze alle autobedrijven van ons land een handige manier bieden om rechtstreeks mee te werken aan een mooie toekomst voor onze sector

Sterke communicatie voor autobedrijven

toekomststopwielen.be is intussen een bekende naam bij jongeren, een soort keurmerk voor "cracks in het autovak". Met de nieuwe communicatiekit kunnen alle werkgevers uit de autosector daar nu hun voordeel mee doen. We stellen hen immers voor om alle eigen initiatieven voor opleiding, rekrutering, informatie van jongeren... het stempel van toekomststopwielen.be te geven. De communicatiekit is daarom opgevat als een erg handig te gebruiken instrument. Het is een kant-en-klaar pakket met eenvoudige promotiematerialen: het logo van toekomststopwielen.be, een slagzin, een korte duidingstekst... Bij het pakket hoort bovendien een handig gidsje met concrete sug-

gesties om toekomststopwielen.be een plaats te geven in alle communicatie met klanten, huidige en potentiële werknemers, werknemers van dealers, leveranciers en het onderwijs.

Een concreet voorbeeld? De opendeurdag van een autobedrijf. Door in de folder voor bezoekers ook te verwijzen naar toekomststopwielen.be, maakt de onderneming meteen duidelijk dat ze behoort tot een toekomstgerichte sector die groot belang hecht aan gekwalificeerde medewerkers.

Of nog: een bedrijf is op zoek naar een autotechnicus. Dankzij het logo van toekomststopwielen.be wordt de wervingsadvertentie meteen in de juiste context geplaatst: voor gemotiveerde en goed opgeleide krachten is in de autosector een mooie toekomst weggelegd. Bovendien kunnen potentiële werkkrachten zich op www.toekomststopwielen.be een prima beeld vormen van wat de beroepen in de autosector precies inhouden, en hoe ze zich eventueel nog beter kunnen kwalificeren voor hun job.

Het onmiddellijke voordeel is duidelijk: een versterking van de eigen boodschap dankzij de link tussen het eigen, concrete initiatief (een wervingsadvertentie, een opendeurdag, een interne vorming...) en de ruimere campagne om beloftevolle jongeren te laten kiezen voor een toekomst in het autovak. Hoe meer werkgevers en werknemers hun schouders onder de campagne zetten, hoe sterker het merk toekomststopwielen.be wordt.



Met de communicatiekit van toekomststopwielen.be kunnen alle werkgevers uit de autosector hun initiatieven voor opleiding, rekrutering, informatie van jongeren... het stempel van toekomststopwielen.be geven, hét keurmerk voor jonge cracks in het autovak. ▶

Hilde Van Laethem
adviseur imago



Imago

Advanced Automotive Management, al zeven jaar een referentie

Afgelopen maand oktober ging de zevende editie van de cursus Advanced Automotive Management van start. Zeven edities lang al organiseren FEBIAC en Ichec Entreprises een doorgedreven managementopleiding op maat van de autobranche en de uitdagingen en veranderingsprocessen die zij doormaakt. Om aan de spits te blijven, moeten zaakvoerders in automobielbedrijven en managers van invoerdersbedrijven duidelijke strategische visies ontwikkelen en concrete objectieven bepalen in samenspraak met hun medewerkers. De manager ontwikkelt zich als strateeg en coach, zo kunnen wij de doelstelling van Advanced Automotive Management het best omschrijven.

Ook dit jaar is de cursus een succes, met 50 deelnemers verdeeld over twee taalgroepen. Dat succes

danken wij aan het voortdurend bijsturen en aanpassen van de cursusinhoud, zodat ook die in lijn blijft met de jongste trends en ontwikkelingen in de auto-, motor- en truckbranche. Het succes is ook te danken aan het enthousiasme waarmee de deelnemers aan eerdere edities van de opleiding hun collega's informeren over Advanced Automotive Management. Hieronder verzamelen wij de getuigenissen van de twee cursisten die bij de afgelopen jaargang de beste eindresultaten hebben behaald en om die reden tot Automotive Manager van het jaar 2007 werden gelauwerd. André Geebelen, zaakvoerder van een Peugeot dealership in Dilsen, en Chris Van Raemdonck, zaakvoerder van een Mercedes-Benz concessie in Wemmel, getuigen elk op hun manier over de cursus en de impact op hun management en professionele visie.

André Geebelen, Automotive Manager van het jaar

We spreken anno 2007, en een kader van doorgedreven mondialisering. De samenwerkingsvertakkingen tussen de verschillende automerken zijn zeer uitgebreid en niet meer doorzichtig voor de klant en amper voor de dealer. De klant koopt een merkimago en zoekt een evenwicht in wat voor hem de beste keuze lijkt. De klant staat voor mij centraal, hij en alleen hij beslist waar hij zijn centen zal betalen bij verkoop maar ook in de naverkoop. De impact van de marketing is de laatste decennia zo groot dat zij relatief makkelijk nieuwe markten aan kan. Soms stel ik me de vraag: staat de marketing ten dienste van de verkoop of andersom. Blijkbaar is het voor zowel voor de producent als de consument een constante evenwichtsoefening tussen het emotionele en het rationele. Wij als autodealer moeten steeds goed blijven aanvoelen wat er gebeurt en moeten ook een duidelijk evenwicht zoeken, overinvesteren is niet goed maar helemaal niet investeren drukt jezelf nog veel sneller uit de markt. Investeren in een goed merk op de juiste locatie met de juiste mensen is een levenswerk. Strategische keuzes zijn daarom steeds heel belangrijk. Die strategische keuzes worden momenteel op maximum 5 jaar ingeschat, dit geeft aan dat de markt zeer snel wijzigt en dat foutieve keuzes catastrofale gevolgen kunnen hebben. In het kader van de kostenreductie van de distributie moet ook het dealernet gereorganiseerd worden.

We moeten tegelijk ambitieus zijn maar ook niet roekeloos, opnieuw ook voor ons een goed evenwicht tussen het emotionele en het rationele. Beide zijn sterk aan bod gekomen in deze opleiding "Advanced automotive management", ik ben blij dat investeren niet louter een financiële benadering is maar dat geloof in jezelf de beste investering is. Grote businessmanagers van topmerken zoeken daarom niet naar autodealers van het type "bankier" maar naar "gepassioneerde vakmannen". Passie die overgedragen wordt aan de prospecten is voor mij de beste sleutel naar succes. Wij moeten de klanten overtuigen dat ze de beste producten kopen aan de eerlijkste prijs. Het is echter de kunst van de "gepassioneerde vakman" om zich snel aan te passen in de financiële wereld. De toegevoegde waarde van deze cursus zit dan ook in het feit dat we als manager niet alleen meer op ons buikgevoel kunnen werken maar dat we met allerlei indicatoren (zeg maar een financieel dashboard) beter onze concessie kunnen beheren. Tot slot nog één suggestie: de instroom in ons beroep als merkdealer is nagenoeg onmogelijk als getalenteerde schoolverlater, de meeste merkdealers zitten dan ook vaak in 2e of zelfs 3e generatie. Dat brengt een niet te onderschatten probleem met zich van familiale opvolging, ik ben van mening dat dit een thema zou kunnen zijn om de cursus verder te verrijken.



Vorming

Chris Van Raemdonck, Automotive Manager van het jaar

Hoe je het ook bekijkt, het vraagt steeds weer een inspanning om de – altijd dringende – lopende zaken in het bedrijf te laten liggen en naar de cursus te trekken. Maar toch had ik steeds weer het gevoel de juiste beslissing te hebben genomen door tijd vrij te maken voor de opleiding Advanced Automotive Management. Je stapt uit het operationele niveau ten voordele van een helicopterview die de kans biedt jezelf de vraag te stellen: "Heb ik vat op de verschillende activiteiten en processen in het bedrijf dat ik run? En hoe doe ik dat? Welke tools wend ik aan en welke reële inzichten heb ik?" Dat is voor mij een erg interessant aspect. Ik heb zelf immers een achtergrond en een ruime ervaring in de trainingsbranche, maar nu moet ik zelf de stap zetten naar de praktische uitvoering van aangeleerde kennis en vaardigheden.

Het feit dat de sector razendsnel evolueert, mag zeker geen excuus zijn om niet de huidige situatie te willen bevatten. Maar er blijven natuurlijk vragen onbeantwoord en evoluties moeilijk voorspelbaar.

Ik denk bijvoorbeeld aan de invloed van internet op de verkoop. Moet ik meer investeren in dat marketing- en verkoopskanaal? Hoe kan ik me daar onderscheiden van de concurrentie en meerwaarde vinden? Ook de gevolgen van de nieuwe reglementering rond de distributie van voertuigen in Europa (de Block Exemption Regulation) zijn nog lang niet duidelijk. Ik heb het gevoel dat de markt daar nog niet voldoende heeft op gereageerd. We drijven mee met evoluties die vanuit het buitenland komen aanwaaien. Investeringsgroepen palmen een deel van de markt in; een aantal automerken probeert nieuwe distributiekanaalen uit, maar er zit nog geen lijn in al die bewegingen. Ik ben erg benieuwd hoe dat de komende jaren verder zal evolueren. In elk geval voel ik me na de cursus een stuk beter gewapend om deze uitdagingen en veranderingen het hoofd te bieden. Advanced Automotive Management is zeker een opleiding die echt bijdraagt tot inzichten en vaardigheden die toestaan te evolueren van een defensieve strategie naar een pro-actieve aanpak van de veranderingen in de autobranche. ▶

Pascale Corstiaens
adviseur vorming

