



Introductiespeech Geert Vermeer

Dames en heren,

Allereerst een dankwoord aan de organisatoren van dit AM-Congres voor de uitnodiging om als Bondsvoorzitter van de BOVAG en Lid van het Formule E-team een korte inleiding te houden op dit AM-Congres over Elektrisch rijden.

Er zijn weinig landen in de wereld waar zoveel geschreven en gesproken wordt over Elektrisch Rijden als in Nederland. Ook het aantal rapporten hierover in Nederland is gigantisch. Het is een onderwerp dat 'voer is voor consultants- en onderzoeksbureaus'. Ook de pers smult er van. Even een paar quotes uit de pers van de laatste weken:

- Nederland in kopgroep elektrisch rijden
- Ruim 260 gemeenten gastvrij voor Elektrisch Rijden
- Overheid streeft naar 1 miljoen elektrische auto's in 2025
- Elektrisch rijden mokerhard afgestraft door Amsterdam
- Is de elektrische auto wel zo groen?
- Onduidelijk beleid overheid over elektrisch rijden
- Elektrische auto ontploft in China, is de elektrische auto veilig?
- Risicoprofiel Elektrische auto binnen wagenparkverzekeringen onvoldoende in kaart. (voer voor criticasters).

Hoe dan ook, er is een overvloed aan meningen en informatie en ik ben dus blij dat er vandaag door Automobiel Management een congres over Elektrisch Rijden wordt gehouden. Juist omdat er zoveel informatie over ons wordt uitgestrooid, hoop ik dat er vandaag een soort 'trechterwerking' kan zijn. Als er iets is wat wij nodig hebben, dan zijn het feiten die duidelijkheid brengen.

De overheid streeft naar 1 miljoen elektrische auto's in 2025. Dat is een mooi streven, maar zoals wij het afgelopen weekend bij het EK- voetbal hebben kunnen zien, kun je wel naar iets streven, maar het waarmaken is nog iets anders.

En politiek lijkt soms wel op voetbal, de bal is rond en je kunt nooit voorspellen welke kant hij gaat oprollen. Zó heb je subsidie en dan ineens wordt de stekker er uit gehaald.

Persoonlijk vind ik 1 miljoen elektrische auto's in 2025 een nobel streven, maar ik vraag mij af of dat haalbaar is, sterker nog dat gaat niet lukken. Wij hebben nu een wagenpark van ruim 8 miljoen personenauto's. In Nederland zijn vorig jaar 862 elektrische personenauto's verkocht. Ja, dat schiet dus niet op.

Maar in 2012 zijn er tot en met april al zo'n kleine 1600 elektrische personenauto's in Nederland op kenteken gezet. Dit nog even los van elektrische bedrijfs-auto's.
Er is dus sprake van enige groei.

Binnen het Formule E-team hebben wij gezegd dat 200.000 elektrische auto's in 2020 haalbaar moet zijn, maar zelfs dat is afhankelijk van fiscale maatregelen, want de consument loopt nog niet erg warm voor elektrisch autorijden.

Fiscale ondersteuning is kennelijk noodzakelijk om de verkoop te stimuleren. Wij zijn daarin niet uniek, in Frankrijk kunnen kopers van een Elektrische auto rekenen op een subsidie van € 5000,= en de Noorse overheid verhoogt dat bedrag zelfs met een factor twee. Mede dankzij deze fiscale ondersteuning zijn er vorig jaar in Europa 11.563 Elektrische auto's verkocht. Op een marktvolume van 12,9 miljoen auto's is dat een marktaandeel van 0.09 %. Niet echt iets om over naar huis te schrijven.

Ik zal mij in deze inleiding niet verder bezig houden met cijfers, want er zijn vandaag andere sprekers die daarover veel meer kunnen vertellen. Als je naar de ontwikkelingen kijkt moeten we voor wat betreft Elektrisch Rijden de markt verdelen in wat ik wil noemen 'kans segmenten'.

Je moet niet met hagel schieten, keuzes maken is noodzakelijk! Elektrische auto's hebben mijn inziens kansen in de volgende segmenten:

- Selectieve zakelijke mobiliteit (en dan vooral woon- werkverkeer)
- Logistiek en distributie
- OV, Taxi, Huur en deelauto's
- Bedrijfsvoertuigen, waaronder vuilniswagens
- Overheidsvoertuigen in het algemeen

Ik noem dit keuzebelang bewust, omdat onze auto-industrie niet stilzit, dat geldt voor de ontwikkeling van de elektrische auto, maar dat geldt vooral ook voor de ontwikkeling van de overige technieken en brandstoffen.

Toen ik mijn eerste stappen zette in de autobranche reed ik in mijn Renault 4, 1 op 10. Nu rijdt een auto in dezelfde vergelijkbare klasse met gemak 1 op 20, en zelfs nog zuiniger dan dat.

We mogen best trots zijn op wat de auto-industrie voor elkaar heeft gekregen. De auto-industrie heeft op het vlak van schoon en zuinig enorme stappen gezet, niet alleen bij de ontwikkeling van elektrische auto's, maar ook bij benzine, diesel en andere brandstoffen. Ik kan dat ook richting politiek niet vaak genoeg zeggen. Daar kunnen andere industrieën een voorbeeld aan nemen, wat te denken van de luchtvaart en de scheepvaart, die hebben wat betreft schoon en zuinig nog een lange weg te gaan.

Deze gunstige ontwikkeling van schoon en zuinig bij de verbrandingsmotoren is fantastisch, maar ondersteunt de opgang van de elektrische auto natuurlijk niet. Het is veel eerder een geduchte concurrent. Dat zie je al bij sommige merken.

Maar brandstoffen zoals CNG (biogas), LNG (ook in bio-variant) en Elektriciteit kunnen mijns inziens prima naast elkaar bestaan zolang ze maar ingezet worden waar ze het beste tot hun recht komen (lokaal, regionaal, landelijk, internationaal). De ene keer is fijnstof problematiek daarbij leidend, de andere keer weer is CO₂-reductie leidend en soms beiden.

Nogmaals, keuzes maken...daar zal het in de toekomst op aankomen. Dit past ook in 'de nieuwe mobiliteit', waar vervoers- of mobiliteitsconcepten de hoofdrol vervullen.

Wat ik in deze ook wil noemen is dat de diverse betrokken organisaties elkaar goed op de hoogte moeten houden, BOVAG, RAI, VNA en ANWB doen dat al met regelmaat, maar ook andere clubs en belangenbehartigers dienen elkaar te vinden.

Ik ben daarom blij dat wij binnen het Formule E-team met een brede maatschappelijke vertegenwoordiging praten. Ikzelf ben verheugd over de uitwisseling van informatie binnen het Formule E-team.

Hoe hadden we anders in collectief verband kunnen spreken met EnergieNed, met Stichting Natuur en Milieu, met ICT Office, met de lokale, provinciale en landelijke overheid, met AutomotiveNL om er maar een paar te noemen.

We moeten streven, zeker daar waar het richting overheid betreft, naar een zoveel mogelijk eensluidend advies.

Hoe meer de overheid wordt bestookt met afwijkende meningen vanuit de diverse belangenclubs, hoe lastiger het voor hen wordt om een betrouwbare en gefundeerde strategie uit te zetten met mogelijk een zwalkend beleid als gevolg (en daar zit geen ondernemer en geen consument op te wachten).

De politiek loopt toch al niet over van consistent beleid, maar laten wij - als maatschappelijke organisaties - dat in vredesnaam wel doen.

Terug naar de elektrische auto. Er is veel tegenstrijdige berichtgeving. Zo zeggen de tegenstanders dat een elektrische auto helemaal niet schoner is. Wat te denken als de elektriciteit wordt geproduceerd uit kolencentrales?

Ja, je hoeft geen deskundige te zijn om te bedenken dat een kolengestookte centrale niet goed is voor het milieu, maar om dat als argument tegen de elektrische auto aan te voeren, gaat mij wel erg ver.

Een vriend van mij woont midden in Arnhem en zijn huiskamer staat 10 meter van de rijbaan met trolleybussen af. Nu is het zijn eigen keus om daar te wonen, maar ik weet zeker dat hij blij is dat deze autobus elektrisch is. En of deze elektriciteit wel of niet van een kolencentrale komt zal hem een zorg zijn.

Daar ter plekke in Arnhem is deze elektrische trolleybus een goede oplossing. Hetzelfde geldt voor trams en treinen. Hoe enthousiast ik ook ben van onze trucksector en ik weet hoeveel men ook daar doet aan verbetering van de techniek en hoe schoon en zuinig de nieuwe diesels in vrachtauto's en bussen zijn.

Ik denk dat het niet bevorderlijk voor ons leefklimaat in de stedelijke gebieden zou zijn geweest als het totale openbaar vervoer de afgelopen decennia alleen maar door dieselveertuigen zou zijn uitgevoerd.

Maar natuurlijk is het zo dat andere vormen van energie-opwekking, buiten kolencentrales, zoals wind- en zonne-energie nog veel meer mogelijkheden in zich hebben. Wat dat betreft staan we nog maar aan het begin.

Zo ben ikzelf enthousiast over een initiatief dat wij binnen de BOVAG onlangs hebben gelanceerd, namelijk het plaatsen van zonnepanelen op de daken van autobedrijven. Energie uit zonlicht. Schone energie van onze grootste krachtbron, de zon. Energie die niet alleen gebruikt gaat worden om het autobedrijf van elektriciteit te voorzien maar vooral ook gebruikt gaat worden om elektrische auto's te laden. Daarmee is een toekomstdroom nu al waarheid geworden. De droom van werkelijk schone mobiliteit. Mobiliteit met voertuigen die worden aangedreven met de energie van de schoonste energiecentrale die we kennen: de zon.

Want dan is de duurzame cirkel rond, schone energie als bron voor duurzame, uitstootvrije en daarmee CO2 vrije mobiliteit. Daar kan niemand tegen zijn.

Als ik het dan toch over de autobedrijven heb, wat te denken de veranderingen die elektrisch rijden in onze autobedrijven teweeg zal brengen? Zowel qua management alsook qua techniek.

Wat te denken van reparatie en onderhoud? Wij zijn bezig met het ontwikkelen van een norm en er zijn speciale cursussen ontwikkeld voor reparatie en onderhoud van elektrische voertuigen. Maar ook v.w.b. het management. Mobiliteitsconcepten aanbieden is iets anders dan auto's verkopen. En wat te denken van de Leasebranche, kostenberekeningen, restwaardes etc.? Er zijn en komen veel uitdagingen.

Wat betreft de technologische ontwikkeling ben ik ervan overtuigd dat het snel zal gaan, ook ten aanzien van accutechniek.

De actieradius (wat nu nog een belemmering is) wordt opgelost, nu al met een range-extender of met wisselpakketten en in de toekomst met nieuwe nog meer geavanceerde accu-systemen.

Dames en heren, ik ga afronden, u en ik mogen vandaag meer duidelijkheid over de mogelijkheden verwachten, duidelijkheid over de mogelijkheden, maar ook over de belemmeringen van Elektrisch Rijden. Er is voldoende deskundigheid aanwezig om dat te kunnen garanderen.

Ik wens u een boeiend congres toe.
Dank voor uw aandacht.