

# Info



## *IN DIT NUMMER :*

- European Motor Show Brussels editie 2010 - 2*
- 10 verbeteropties naar een performant en duurzaam transportsysteem - 4*
- CO<sub>2</sub>: nu ook lichte bedrijfsvoertuigen in het vizier - 10*
- Quads: soms hinderlijk, dus maar verbieden ? - 11*

## INHOUD

01

Voorwoord

02

European Motor Show Brussels editie 2010

04

10 verbeteropties naar een performant en duurzaam transportsysteem

10

CO<sub>2</sub>: nu ook lichte bedrijfsvoertuigen in het vizier

11

Quads: soms hinderlijk, dus maar verbieden?

13

Toekomstopwiel.be voert een baanbrekend stageproject

14

Advanced Automotive Management, nu meer dan ooit

16

European Automotive Forum

Uitgave van FEBIAC, de Belgische Automobiel- en Tweewielersfederatie, 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

Beste lezer,

U vond het misschien ook opmerkelijk nieuws, enkele weken geleden, toen trots werd aangekondigd dat we met z'n allen gaan rekeningrijden. Nederland had de beslissing genomen om vanaf 2012 rekeningrijden in te voeren, en slag om slinger ventileerden ook Vlaanderen, Brussel en Wallonië hun intentie daar zo gauw mogelijk bij aan te sluiten.

Ambitie was er plots genoeg, hoewel niemand kan ontkennen dat op het gebied van wegeninfrastructuur Nederland meer dan een stapje voor heeft. Nederland worstelt weliswaar in de Randstad met een groter mobiliteitsprobleem, maar heeft anderzijds wel consequent de principes van 'duurzaam veilig' ingevoerd, en heeft zijn wegennet prima gecategoriseerd. Nederland investeert ook al jaren 3 keer meer in verkeersinfrastructuur dan België. Op verkeersveiligheidsgebied plukken zij daar de vruchten van.

Zo ver staat België nog lang niet. Dat leest u in dit nummer. TOURING en FEBIAC hebben de KU Leuven de opdracht gegeven om de belangrijkste pistes tot optimalisatie van ons wegennet en ons transportsysteem in kaart te brengen. Het resultaat is een rijke, soms verrassende studie die een perfecte basis vormt voor een mobiliteitsbeleid met visie. We moesten in België eerst maar eens beginnen met deze kostenefficiënte verbeteringen aan te brengen, vooraleer ons te storten in het avontuur van het rekeningrijden. FEBIAC is niet tegen de piste van het rekeningrijden voor zover het de gemiddelde automobilist niet meer gaat kosten, maar "first things first"...

De keuze voor een hoogtechnologische oplossing als rekeningrijden heeft me nog om een andere reden verrast. Meestal hebben onze politici het niet zo begrepen op oplossingen die technische innovaties een duwtje in de rug geven. De nieuwe brandstoffen en motoren bijvoorbeeld. In tegenstelling tot de rest van Europa geeft België geen prioriteit aan het ontwikkelen van bevoorradingsinfrastructuur voor aardgas, waterstof en biobrandstoffen noch voor elektrische voertuigen.

En ook fiscaal wordt innovatie en vernieuwing niet altijd consequent gestimuleerd. Wat bijvoorbeeld te denken van de intentie van de Waalse Regering om aan het lovenswaardige bonus-malussysteem een prijslimiet te koppelen? Wie beslist te investeren in nieuwe, en onvermijdelijk vaak dure milieutechnologie, hoeft daar blijkbaar niet voor beloond te worden. Dat is op zich een manke redenering en bovendien remt het de invoering en de ontwikkeling van deze milieutechnologie af. Dat komt niemand ten goede, niet de automobielsector die leeft dankzij zijn innovatiekracht en niet ons land, dat toch ambieert een high tech-regio te zijn.

Pierre Alain De Smedt,  
Voorzitter



Edito

## European Motor Show Brussels editie 2010

*Van 13 tot 24 januari 2010 worden de eeuwfeestpaleizen eens te meer ingepalmd door auto's en motoren, en door de vele honderdduizenden liefhebbers en gebruikers van deze voertuigen.*

*Het 88ste Auto- en Motorsalon dat door FEBIAC wordt georganiseerd, zal in het teken staan van de technologische revolutie die de auto-branche momenteel ondergaat in de race naar milieuvriendelijkere voertuigen. 'Onderweg naar morgen' noemen wij dat. En in de thematische uitwerking zullen wij vooral aandacht besteden aan het aanschouwelijk stellen van nieuwe aandrijfconcepten die in een heel nabije toekomst steeds frequenter een plaatsje onder de motorkap zullen krijgen.*

*Natuurlijk blijft het Salon van Brussel in de eerste plaats de plaats bij uitstek om kennis te maken met het nieuwste aanbod aan voertuigen allerhande, en om de talrijke nieuwigheden te ontdekken.*

### Een sterk en representatief Salon 2010

De automobielenbranche gaat door een van de moeilijkste periodes in haar geschiedenis, en die crisis was het afgelopen jaar ook erg zichtbaar in de automobielsalons overal in de wereld. Een heel aantal Salons kon niet georganiseerd worden of moest fors inbinden waardoor er een voor de bezoekers weinig aantrekkelijk crisissfeertje hing. Anderen verloren een stuk van hun representativiteit door het afwezig zijn van grote merken en merkengroepen.

Dat zijn scenario's waaraan het Salon van Brussel te allen prijze wilde ontsnappen. En het is ons gelukt! Vandaag hebben wij de zekerheid dat het Salon 2010 een zeer volledige afspiegeling zal worden van de hele auto- en motormarkt. Alle populaire auto- en motormerken tekenen present, en ook van de meer exclusieve merken hebben er heel wat een plaatsje gereserveerd in de Eeuwfeestpaleizen.

Is er dan helemaal niets te merken van de crisis in autoland? Toch wel, in vergelijking met vorige edities hebben nogal wat exposanten een beetje minder standoppervlakte gereserveerd. En misschien wordt ook in de decoratie en de aankleding van de stands wat bespaard. Maar wie zou daar om malen?

Voor ons als organisator was de uitdaging om het enthousiasme voor het Salon te wekken bij zoveel mogelijk merken, en voor de bezoeker komt het er op aan een zo volledig mogelijk aanbod te kunnen ontdekken. Dat het Salon dan iets compacter wordt doordat we één expohall niet in gebruik zullen nemen, is hoegenaamd geen probleem.

### De vinger aan de pols van de voertuigmarkt

Dat het Salon van Brussel ook in momenten van diepe crisis succesvol blijft, heeft veel te maken met de positionering ervan. Brussel heeft zich als Salon altijd geprofileerd als verkoops- en marketingevent. Ja, er was en is ook plaats voor prototypes en studieprojecten, maar het tonen en aanprijzen van het gecommmercialiseerde gamma was steeds dominant. Die 'commerciële' strategische keuze is vandaag een van de redenen voor ons succes. De exposanten rekenen op dit grootse event om hun jaar goed in te zetten en om in het voorjaar reeds een flink deel van hun jaaromzet te realiseren. De bezoekers weten dat zij er de voorstellen van de diverse exposanten perfect zullen kunnen aan elkaar toetsen en dat zij kunnen rekenen op echt scherpe condities.

FEBIAC staat in voor een prima organisatie, en vanzelfsprekend ook voor een overweldigende media-aandacht voor het evenement zelf. Natuurlijk maken wij van deze 'automobielenmaand' ook gebruik om met de politici actuele problemen te bespreken en samen oplossingen te zoeken om hinderpalen in ontwikkeling van de sector efficiënt uit de weg te ruimen. Anders gezegd: januari en blijft automobielenmaand in België.



*Elektrische voertuigen krijgen steeds meer aandacht. Ook op het salon.*

HET AUTO- EN MOTOSALON 2010 KAN ENKEL ZO BESCHREVEN WORDEN: POSITIEF EN VER BOVEN VERWACHTING!

## Onderweg naar morgen

De automobielsector werkt aan zijn toekomst en aan de toekomst van onze mobiliteit. Dat tonen wij ook tijdens het komende Salon. Er komt een knappe themastand over nieuwe technologie die vandaag en in de onmiddellijke toekomst geïntroduceerd wordt. En er wordt een tentoonstellingshall (Paleis 11) voorbehouden voor demonstraties en proefritten met elektrische voertuigen allerhande. Het succes van een nieuwe technologie begint immers met de aanvaarding ervan door de klant. Dus willen we die op een prettige manier laten kennismaken met elektrische aandrijvingsconcepten.

De politieke en economische stakeholders verwelkomen wij op 14 januari voor een nieuwe editie van het European Automotive Forum. Wij profiteren van de nabijheid van politiek Europa om opnieuw een belangrijk automotive colloquium op het getouw te zetten. Bijzondere aandacht zullen wij schenken aan de nood aan standaardisering en investeringen in energievoorziening, willen wij de toekomstige aandrijfconcepten een kans geven.

Met andere woorden: elektrische wagens, waterstof-auto's, auto's op aardgas ... ze zullen pas succesvol worden nadat er een bevoorradingsinfrastructuur is gerealiseerd. België heeft op dat vlak al een flinke achterstand op andere Europese Lidstaten, hoog tijd dus dat er vanuit de politiek een strategie en een beleid wordt opgezet. Het European Automotive Forum zal alvast enkele van de benchmarks brengen.

*Het Auto- en Motorsalon dat van 13 tot 24 januari 2010 wordt georganiseerd, behoudt zijn uitstraling en representativiteit; ook in deze economisch moeilijke periode. Onze exposanten tekenen bijna zonder uitzondering present omdat zij zich bewust zijn van het commerciële belang ervan en omdat het Salon van Brussel de beste vitrine voor hun diensten en producten blijft. FEBIAC verrijkt het aanbod door aandacht te hebben voor de nieuwste aandrijfconcepten, in de eerste plaats de elektrische voertuigen, door plaats te voorzien voor testritten en demonstraties met deze voertuigen. ▀*



Salon

HET SALON BEHOUDT ZIJN REPRESENTATIVITEIT. ALLE MARKTSEGMENTEN EN PRODUCTTYPES ZIJN GOED VERTEGENWOORDIGD.

# 10 verbeteropties naar een performant en duurzaam transportsysteem voor België

*Het huidige wegennet in België functioneert verre van optimaal. Problemen zoals congestie, verkeersdoorstroming, luchtvervuiling, verkeersongevallen... dreigen almaar moeilijker beheersbaar te worden. In dat licht is een doordachte en slagvaardige aanpak vereist. Oplossingen bestaan: vele liggen bij wijze van spreken op de plank. Ze worden ons aangereikt vanuit 'best practices' in het buitenland en vanuit wetenschappelijk onderzoek.*

Daarom vroegen FEBIAC en Touring aan Chris Tampere en Ben Immers van de KU Leuven en Steven Logghe van Be-Mobile om voor een 10-tal probleemgebieden verbeteringen in het transportsysteem uit te werken die gunstig zijn op vlak van verkeersdoorstroming, betrouwbaarheid van reistijden, brandstofverbruik en vervuilende emissies. Hierna worden enkele verbeteropties samengevat die kunnen bijdragen aan de realisatie van een performant en duurzaam transportsysteem voor ons land. De volledige studie is beschikbaar op <http://www.febiac.be/public/pressreleases.aspx?ID=687&lang=NL>

## Thema 1. Structuur van het wegennet

Door de mobiliteitsgroei zit het autosnelwegennetwerk tijdens de spits meer dan vol. Rond Brussel en Antwerpen leidt dit 's ochtends en 's avonds –en steeds vaker daarbuiten– tot lange files. Dit is o.a. een gevolg van een beleid dat er in bestond om regionaal verkeer zoveel mogelijk af te wikkelen via het autosnelwegennet. Hierdoor nam de druk op dit netwerk verder toe –de lengte de files steeg er op 10 jaar tijd met 50%–, waardoor de verkeersafwikkeling er erg kwetsbaar wordt. Kleine verstoringen doen nu al files ontstaan.

De onderzoekers stellen voor om, net zoals in onze buurlanden, de structuur van ons wegennet zodanig te wijzigen dat de (kortere) regionale verplaatsingen niet meer via de snelwegen, maar op een eigen netwerk kunnen worden afgewikkeld. Dit kan door een deel van het huidige regionale wegennet op te waarderen, waardoor het als een apart, samenhangend stelsel naast het snelwegennet gaat functioneren. Deze benadering biedt grote voordelen:

- De autosnelwegen krijgen een terugvaloptie (bypass); dit doet de betrouwbaarheid van de verkeersafwikkeling in het gehele netwerk fors verhogen.

Bij incidenten op het autosnelwegennet kan het verkeer tijdelijk worden omgeleid naar dit regionale net.

- De totale capaciteit van het wegennet neemt toe, wat een deel van de voorspelde verkeersgroei kan opvangen.
- De vormgeving van het opgewaardeerde regionale wegennet (gescheiden rijbanen; alleen gemotoriseerd verkeer), in combinatie met de aangepaste snelheid (80 km/uur) bevorderen de verkeersveiligheid.
- Zwaar belaste knooppunten in het autosnelwegennet worden ontlast.

Berekeningen voor een volgens dit concept geordend netwerk geven aan dat de baten (minder reistijdverliezen, grotere reistijdbetrouwbaarheid en verkeersveiligheid) de kosten (investerings- en milieukosten) ruimschoots overtreffen en ervoor zorgen dat de investering in een beperkt aantal jaren wordt terugverdiend.

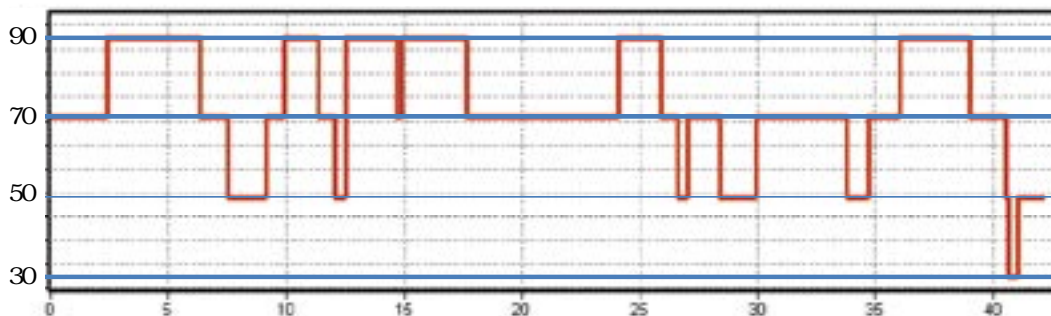


*Door de mobiliteitsgroei zit het autosnelwegennetwerk tijdens de spits meer dan vol.*

## Thema 2. Afstemming tussen functie en vormgeving van een weg

Het zal velen al zijn opgevallen dat de snelheidslimiet op onze wegen voortdurend verandert. De figuur hieronder geeft het snelheidsverloop –d.i. de toegestane maximum snelheid– weer op een typische regionale verbindingsweg (in dit geval de N9 Turnhout-Aarschot) en illustreert treffend het fenomeen van de dansende snelheidslimieten.

### ► Snelheidsverloop op verbindingsweg N9 Turnhout-Aarschot



Uit metingen op een 100-tal km gewestwegen blijkt dat een weggebruiker gemiddeld om de 1,5 km of elke 76 seconden de snelheidslimiet ziet veranderen. Hetzelfde geldt overigens voor de functie en de vormgeving van de weg, met dien verstande dat functie, vormgeving en snelheid bovendien ook nog eens niet op elkaar afgestemd zijn. Het vraagt een haast onredelijke alertheid van de bestuurder om zich aan alle geldende snelheidslimieten te houden. Met als kers op de taart de aanwezigheid van al dan niet bemande flitscamera's...

In België zijn functie, vormgeving en snelheidslimiet onderling vaak inconsistent omdat veel wegen –de N9 is slechts een van de vele voorbeelden– meer dan 1 functie vervullen. Zo combineert de N9 vaak 3 functies: een *vlotte verbinding* tussen 2 steden, *ontsluiting* van woonwijken en bedrijventerreinen en toegang tot individuele percelen. Deze menging van functies leidt tot veel conflicten tussen de verschillende gebruikers, met een verhoogd ongevalrisico als gevolg.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is een wegencategorisering opgesteld voor de belangrijkste Vlaamse wegen. Echter, bij de uitwerking ervan leek de *bestaande vormgeving* van de weg eerder als uitgangspunt genomen dan de functie die de weg vervult. Het gevolg is een onsamenhangend regionaal wegennet waarbij de vormgeving en snelheidslimiet er voortdurend veranderen.

Ideaal moet de vormgeving en bijhorende snelheidslimiet van een weg afgestemd zijn op de functie die de weg toegewezen krijgt. In Nederland werd de functie van de weg als uitgangspunt genomen voor de vormgeving van de weg, waarbij zoveel mogelijk slechts 1 functie is toegekend aan een weg.

Dit concept, gekend als 'Duurzaam Veilig', hanteert volgende veiligheidsprincipes:

- **Functionaliteit:** functioneel gebruik voorkomt onbedoeld gebruik van infrastructuur
- **Homogeniteit:** homogeen gebruik voorkomt grote verschillen in snelheid, rijrichting en massa van de voertuigen
- **Herkenbaarheid:** voorspelbaar gebruik voorkomt onzekerheid bij de verkeersdeelnemer

In Nederland wordt algemeen aangenomen dat de toepassing van deze 'Duurzaam Veilig' principes een belangrijke bijdrage hebben geleverd aan de verkeersveiligheid op zijn wegennet.



*Op gewestwegen wisselt de toegelaten snelheid gemiddeld om de 76 seconden! Het wegbeeld is daarbij lang niet altijd een leidraad...*

Mobiliteit

### Thema 3. Homogene en geloofwaardige snelheidslimieten

Het beleid legde de laatste jaren een groot accent op strengere snelheidslimieten en een betere controle ervan. Dit gebeurde vooral vanuit een bezorgdheid voor de verkeersveiligheid. Toch rijst de vraag of de verkeersveiligheid hiermee gediend is. Heel wat aanpassingen hebben geleid tot veel bijkomende verkeersborden, snelle wisselingen van snelheidslimieten die helemaal niet meer overeenkomen met de ontwerpsnelheid van de weg. Dit laatste zorgt ervoor dat de snelheidslimiet niet meer geloofwaardig overkomt (zie vorig thema). Bovendien doorkruisen verschillende, op zich goedbedoelde, initiatieven elkaar. Aanpassingen in de federale regelgeving, gewestelijke invoering van afwijkende snelheidslimieten en gemeentelijke maatregelen leiden vaak tot verwarring en onduidelijkheid voor de weggebruiker. Denk maar aan de invoering van de zoneborden (zone 30-50-70) in sommige gemeentes.

Snelheidslimieten moeten doordacht toegepast worden als onderdeel van de functionele indeling en daarmee samenhangende categorisering en inrichting van onze wegen. Losse beleidsinitiatieven zijn daarom uit den boze.

### Thema 4. Verkeerslichten

Verkeerslichten organiseren de verkeersafwikkeling op een gelijkvloers kruispunt. Ideaal wordt er tegelijk de capaciteit geoptimaliseerd en de verkeersveiligheid bewaakt. Ook milieubeleidsdoelen kunnen mee in rekening genomen worden zoals het beperken van de emissies en van het aantal start-en-stop bewegingen. Ook de coördinatie van verkeerslichten tussen opeenvolgende kruispunten (cfr groene golven) biedt mogelijkheden om de capaciteit van onze wegen beter te benutten.

Telkens is het cruciaal dat de lichtenregeling goed afgestemd wordt met het verkeerspatroon. Daartoe moet het verkeer geregeld worden opgemeten, de optimale regeling doorgerekend en de lichten bijgeregeld. Dit functioneel onderhoud zorgt er voor dat verkeerslichten rekening houden met structurele veranderingen en variaties in de verkeersstromen.

In de praktijk zien we dat in ons land (te) weinig mensen ingezet worden voor het functioneel onderhoud. Hierdoor gebeurt dit onderhoud niet grondig genoeg en worden kansen gemist. We verliezen daarom onnodig veel tijd aan onze verkeerslichten.

Het invoeren van een VerkeersLichten OnderhoudsTeam (VLOT) dat doordacht verkeersstromen en regelingen waarneemt, lichten bijregelt en de impact ervan opmeet, biedt kansen om met weinig middelen forse maatschappelijke winst te behalen. In het buitenland werden met gelijkaardige initiatieven baten/kostenverhoudingen van 30 tot 80 tegen 1 gerealiseerd.



*Telkens is het cruciaal dat de lichtenregeling goed afgestemd wordt op het verkeerspatroon.*

### Thema 5. Wegenwerken

Zo'n 15% van de files op snelwegen wordt veroorzaakt door wegenwerken. Van elke 100 km die we rijden op onze wegen, zijn er gemiddeld 2 omwille van een wegomleiding. Reden genoeg voor de wegbeheerders om 'Minder Hinder' maatregelen te promoten. Het beleid kent hieraan dan ook een hoge prioriteit. Op het terrein zelf valt hiervan nog te weinig te merken, doordat de aannemer die de werken uitvoert, vaak ook tegelijk moet zorgen voor de signalering en het stroomlijnen van de verkeersafwikkeling. En dat is nu eenmaal niet zijn prioriteit noch specialiteit. Bovendien is de druk om snel en goedkoop te werken soms zo groot, dat het werk ondermaats wordt uitgevoerd, waardoor de weg soms al na enkele maanden weer schade oploopt en er al snel onderhoud nodig is met nieuwe verkeershinder tot gevolg.

Daarom moet de kwaliteitscontrole beter. Voor de werken zelf kan dit geschieden door een onafhankelijk controleorgaan. De organisatie van het om te leiden verkeer kan bv. door een gespecialiseerde cel bij de wegbeheerder zelf.

Mobiliteit



## Thema 6. Vrije busstroken

Er komen de laatste jaren in hoog tempo busstroken bij. Men kan moeilijk anders stellen dan dat het beleid van de afgelopen jaren het openbaar vervoer (OV) en de auto als concurrenten beschouwde, waarbij het OV onder de noemer 'selectieve bereikbaarheid' concurrentieel voordeel moest krijgen.

De onderzoekers vragen zich trouwens af waarom een maatregel zoals een busbaan werd ingeschreven als beleidsdoel? Veel logischer is het om "betere doorstroming en stiptheid van het OV" te beogen. Een busbaan is dan slechts één van de mogelijke middelen om dit te bereiken. Sinds enkele jaren beslist een commissie op basis van door het OV-bedrijf aangedragen argumenten of er al dan niet ergens een busbaan komt. Het overige verkeer (auto's, vrachtwagens,...) is in die commissie niet vertegenwoordigd en dus gaan beslissingen snel één kant op.

Beter zou het zijn om de oorzaken van de doorstromingsproblemen van de bus of tram objectief te analyseren. Van de mogelijke oplossingen moet dan een kosten/baten-analyse worden uitgevoerd, waarbij zowel frequentie en bezettingsgraden van het OV als de grootte van de overige verkeerstromen worden beschouwd. Deze gegevens moeten dan wel onafhankelijk en objectief worden gemeten, en niet door de belanghebbende OV-maatschappij zelf. Hieruit kunnen stellig 'win-win' oplossingen komen waarin alle weggebruikers erop vooruit gaan; denk maar aan het herinrichten van kruispunten of het instellen van slimmere verkeerslichten.

Mocht toch blijken dat een busstrook de beste baten/kosten-verhouding heeft, dan kan ze worden gerealiseerd als 'inhaalstrook', waarbij de bus even voor het kruispunt weer invoegt en er geen opstelstroken – en dus capaciteit – worden opgeofferd. De impact op het overige verkeer kan nog sterker beperkt worden door dynamische varianten te overwegen, zoals de variant waarbij de busstrook alleen in het drukste van de spits wordt geactiveerd; of de variant met 1 zgn. centrale getijdestrook die in functie van de ochtend- en avondspits van richting wisselt in plaats van 1 busstrook in elke rijrichting.

Maar meer structureel nog gaat de voorkeur uit naar het zoveel mogelijk ontvlechten van OV- en wegen-netwerken: verleg de busroutes weg van hoofdverkeersassen naar lokalere wegen dicht bij de (potentiële) OV-gebruikers.

## Thema 7. Inrichting van kruispunten

De inrichting van kruispunten kan de afwikkeling van toekomstige en uitgaande verkeerstromen sterk beïnvloeden. Kruispunten leggen per definitie capaciteitsbeperkingen op en hebben heel wat conflictpotentieel. Recent werd fors geïnvesteerd in het herinrichten van de gevaarlijkste kruispunten, dat echter vaak ten koste ging van de verkeerafwikkeling.

Vaak worden –ook op minder gevaarlijke kruispunten– inconsistenties waargenomen omdat het type en de inrichting van kruispunten vaak niet in relatie staat met de functie en inrichting van de toekomende wegen. Zo past het niet dat een voorrang van rechts nog voorkomt op wegen met snelheidslimiet hoger dan 50 km/u of dat elk dorp een andere invulling geeft aan een rotonde.

Verder wordt weinig rekening gehouden met de impact van kruispunten op de emissies. De keuze van kruispunttype is in dit verband doorslaggevend. Afhankelijk van de dikte van de verkeerstromen op de hoofd- en zijwegen, is de keuze tussen verkeerslichten, rotonde of een voorrangsp plein bepalend voor de omvang van de verliestijden en de emissies. Onderstaande figuren tonen de effecten van de 3 kruispunttypes op de verliestijden en op de PM-, NO<sub>x</sub>- en CO<sub>2</sub>-emissies.

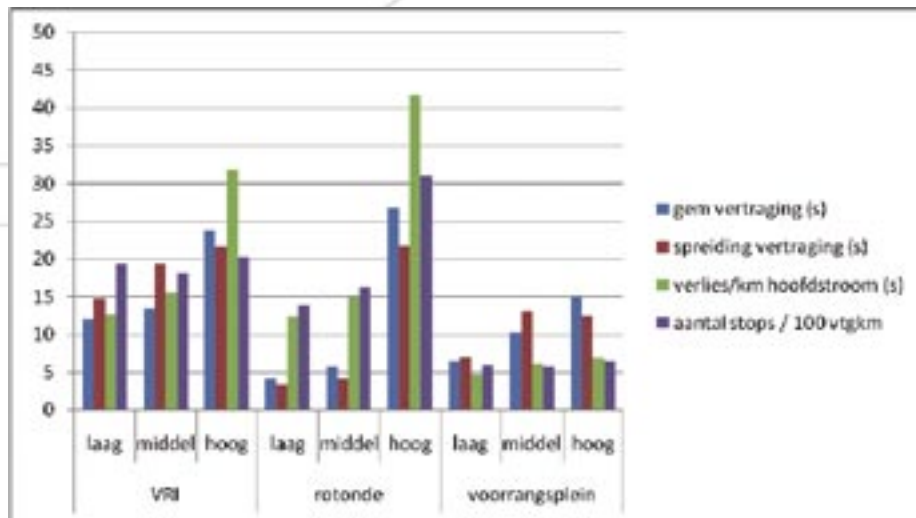
Kruispunten moeten, ook op minder belangrijke wegen, consistent met de functie en type van de weg ingericht worden zodat weggebruikers niet op verrassingen botsen. In dat opzicht moeten ook drempels en asverschuivingen consistent ingepast worden.



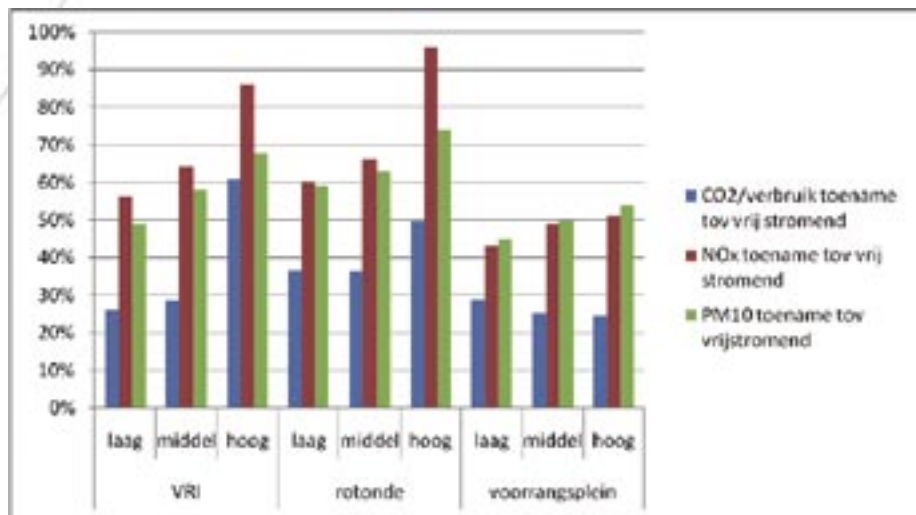
Voorbeeld van een voorrangsp plein.

Mobiliteit

► *Impact van kruispunttype op doorstromingskenmerken met lage, middel of hoge verkeersvolumes*



► *Impact van kruispunttype op milieukekenmerken met lage, middel of hoge verkeersvolumes*



Mobiliteit

### Thema 8. Incident Management

De totale omvang van de congestie op ons wegennet zou in 2007 zowat 32 miljoen voertuigverliesuren (VUU) bedragen. Het congestieaandeel ten gevolge van incidenten wordt geschat op 24% of zowat 150 miljoen Euro. Daarom moet de toepassing van Incident Management (IM) in België –vooral op het autosnelwegennet– sterk worden verbeterd en uitgebreid, want:

- IM kan de negatieve effecten van incidenten (files, onveiligheid, schade aan weg en milieu) fors beperken.
- De toenemende drukte op onze wegen verhoogt de kans op incidenten en, nadat een incident heeft plaatsgevonden, genereert een veel groter effect doordat meer voertuigen worden opgehouden.

Belangrijke verbeterpunten zijn mogelijk door een uniforme aanpak op hoofdwegen in alle gewesten, door de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van verschillende hulpverleners te verduidelijken, alsook de prioriteiten in de hulpverlening en wie precies het proces op de incidentlocatie aanstuurt.

In Nederland heeft de realisatie van deze verbeterpunten de congestie als gevolg van incidenten fors verminderd. De besparingen kunnen oplopen van 33 miljoen in 2009 tot 45 miljoen Euro in 2020. Maatregelen gericht op het gezamenlijk oefenen en evalueren van de hulpverlening bij incidenten kan jaarlijks nog eens 16,5 miljoen Euro extra opleveren. In deze berekeningen zijn de gunstige effecten op de verkeersveiligheid niet eens meegenomen.

### Thema 9. Dynamisch verkeersbeheer

Het gewestelijke beleid investeerde de laatste jaren in verkeersmanagement: de focus lag op technologisch materiaal op en rond de snelweg met dynamische borden en geavanceerde detectietechnologie. Hiermee wil men files beperken, de capaciteit beter benutten of vergroten en ongevallen vermijden. Toch blijven de investeringen veelal geconcentreerd op specifieke locaties; zo komt de Brusselse regio nauwelijks aan bod.

Verder heeft men het raden naar de impact van al deze technologie. Nergens wordt nagegaan hoeveel files en ongevallen men hierdoor nu eigenlijk heeft vermeden. Metingen terzake zijn nochtans cruciaal om beleid te evalueren en met betere kennis van zaken bestaande praktijken te verbeteren en nieuwe initiatieven op te zetten. Om het met een boutade te zeggen: 'we staan erbij en we kijken ernaar'.

Toch heeft de overheid hoge verwachtingen en ambities met Dynamisch VerkeersManagement (DVM). Deels terecht: de gunstige effecten van bv. grootschalige gecoördineerde toeritdosing zijn internationaal aangetoond, maar worden in België beleidsmatig (nog) niet onderkend. Anderzijds bestaan dan weer verwachtingen die onmogelijk met DVM-maatregelen kunnen worden ingelost: zo leeft bv. de mythe dat extra infrastructuur op knelpunten niet nodig is omdat DVM wel soelaas zal bieden. Men moet goed beseffen dat DVM een middel is om een goed gestructureerd wegennetwerk met buffercapaciteit dynamisch te beheren (zie ook Thema 1), en niet mag beschouwd worden als substituut of lapmiddel om tekortkomingen in het wegennet recht te trekken.

### Thema 10. Verkeersafwikkeling op snelwegen

De structurele congestie op onze snelwegen wordt elk jaar erger. Toch worden de structurele knelpunten amper aangepakt. Het verbeteren van de bereikbaarheid mag dan al in nagenoeg alle beleidsdoelen opgenomen zijn, het vermijden van structurele files is geen heldere operationele doelstelling die met concrete acties aangepakt wordt.

Na analyse van de meest cruciale knelpunten op ons snelwegennet blijkt dat de verkeersdoorstroming op sommige locaties fors kan verbeterd worden door soms kleine herschikkingen in de wegconfiguratie. Alleen al het herschilderen van de wegmarkeringen kan op sommige plaatsen een mooie winst opleveren.

De onderzoekers stellen voor om op systematische wijze de problemen rond structurele knelpunten te analyseren, op basis daarvan een voorkeursoplossing te bepalen en vervolgens hier naar toe te werken door stapsgewijze maatregelen en wijzigingen door te voeren om de verkeersafwikkeling te verbeteren. ▀

Mobiliteit

## CO<sub>2</sub>: nu ook lichte bedrijfsvoertuigen in het vizier

*Toen in april de veelbesproken Europese verordening betreffende de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenwagens van kracht werd, was de inkt nog niet droog of de Commissie was al bezig met een opvolger. Het doelwit: de lichte bedrijfsvoertuigen. De Commissie stelt immers dat het aantal lichte bedrijfsvoertuigen in Europa toeneemt, en dat in deze sector nog weinig vooruitgang geboekt is met betrekking tot zuinigheid. Het is volgens de Commissie dan ook van groot belang dat ook in deze sector een belangrijke reductie bereikt wordt. Eind oktober deed de Commissie dan ook een voorstel van tekst om dit probleem aan te pakken.*

Het huidige voorstel is gebaseerd op een gemiddelde uitstoot van de nieuw verkochte voertuigen van 175g CO<sub>2</sub>/km, gefaseerd ingevoerd van 75% in 2014 tot 100% in 2016. Voor de lange termijn wordt een gemiddelde van 135g/km vooropgesteld in 2020. Dit zou gelden voor alle voertuigen van categorie N1, met een revisie in 2013 voor de mogelijke toepassing op categorie N2 en M2 voertuigen.

Hoewel dit voorstel enkele goede principes behouden heeft uit de vroegere discussie over de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenwagens (zoals de gefaseerde invoering van de norm), moet toch worden opgelet voor al te veel copy-paste werk. De ontwikkeling en markt van lichte bedrijfsvoertuigen is fundamenteel verschillend van deze voor personenwagens, en het is belangrijk dat met deze verschillen rekening gehouden wordt.

De datum van invoering, bijvoorbeeld, wordt, gelijklopend met het personenwagendossier, 3 jaar na de verwachte invoeging van de regelgeving gesteld. Dat is té kort voor bestelwagens, waar de productcyclus van design tot verkoop 7 jaar is, in tegenstelling tot de 5 jaar voor personenwagens. De voorgestelde datums van 2014 tot 2016 laten de industrie dan ook geen tijd om voldoende van de modellen aan te passen om aan deze wetgeving te voldoen. *Wij vragen dan ook om de invoering te doen van 65% in 2015 naar 100% in 2018, wat voldoende tijd moet laten om de nodige voorbereidingen uit te voeren.*

De doelstelling van 135g/km is bovendien volkomen onrealistisch. Men baseert zich voor dit cijfer op een

studie van 2008, die gebaseerd is op een studie van 2006, die zich baseerde op cijfers van het jaar 2002. Men gaat uit van een 20% aandeel van downsizing in de CO<sub>2</sub>-reducties, zonder rekening te houden met de reeds gemaakte vooruitgang op dit vlak, en de specifieke noden voor deze voertuigen, die downsizing vaak onmogelijk maken. Van gewichtsreductie wordt ook al zo'n 25% CO<sub>2</sub> besparing verwacht. Maken we de berekening, dan zou dit betekenen dat het gewicht van het voertuig met 500kg zou moeten dalen. *Wij vragen dat een grondige kosten-batenanalyse wordt uitgevoerd om tot een redelijke langetermijn norm te komen.*

Ondanks de discussies die gevoerd werden voor personenwagens, vinden we ook in dit voorstel opnieuw extreem hoge boetes terug, 120 euro per g/km boven de norm. Dit is volledig buiten alle proporties in vergelijking met de prijzen die in andere sectoren gehanteerd worden voor CO<sub>2</sub>-emissies. Zelfs in het eigen voorstel van de Commissie over de publieke vloten werd een prijs van 30-40 euro per ton CO<sub>2</sub> gehanteerd. Wij vragen dan ook dat de boetes proportioneel worden vastgelegd met de bedragen in andere sectoren.

*Dat de economische crisis rake klappen heeft uitgedeeld in de bedrijfswagenmarkt, blijkt duidelijk uit de verkoopscijfers van de laatste maanden. Zo'n 30% minder verkoop van lichte bedrijfsvoertuigen ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. Wij vragen dan ook aan onze overheden, zowel regionaal, federaal als Europees, om erover te waken dat de maatregel geen onnodige verdere druk zal zetten op dit segment dat voor de economie van groot belang is. ▶*



Milieu

## Quads: soms hinderlijk, dus maar verbieden?

*Er heerst heel wat onwetendheid ivm quads en andere 4-wielige motorvoertuigen. Net daarom, en door de groeiende populariteit van de quads, besliste FEBIAC al in september 2006 een themabrochure uit te brengen die duidelijkheid in deze groeiende markt moet brengen. In de brochure komen, aan de hand van een aantal eenvoudige teksten, voorbeelden en foto's, verschillende thema's aan bod: wat is eigenlijk een quad, de verschillende soorten quads, waar kan er best gereden worden en uiteraard bevat deze ook tal van nuttige gebruikstips. Dat deze themabrochure zijn nut heeft, wordt vandaag maar pijnlijk genoeg bewezen.*

Niet geremd door enige kennis van zaken heeft de Antwerpse gemeenteraad op 29 juni 2009 bij hoogdringendheid beslist om de quads gewoonweg te verbieden op het grondgebied van de stad Antwerpen. Ze baseren zich daarvoor op het gemeentereglement dat hen toelaat op te treden in het kader van overlastbestrijding. Met andere woorden hebben zij via gemeentelijke weg geprobeerd dit probleem aan te pakken en niet via de wegcode die een federale materie is. Verschillende andere lokale besturen willen dezelfde regeling treffen: Hasselt, Gent, Ciney, Luik, Dinant... en nu ook de Brusselse gemeenten.

De hoofdreden voor dit verbod is de hinder die veroorzaakt wordt door een klein aantal gebruikers of groepjes quadrijders. Vooral de geluidshinder blijkt het argument te zijn zoals op te maken is uit het verslag van de gemeenteraad: "Het gebruik van quads op de openbare wegen zorgt echter voor overmatige geluidshinder. Deze vierwielige motorvoertuigen produceren geluiden die de grens van het normaal geluid van motorvoertuigen overschrijdt. Zij vormen een bron van overlast omdat meer en meer wordt vastgesteld dat deze quads soms uren aan een stuk rondjes rijden op een welbepaald parcours in de stad. Antwerpen wil van haar stad geen crossparcours voor quads maken. Vele quads zijn uitgerust met snelle motoren om snel hoge snelheden te kunnen halen. Zij leveren daarom een gevaar op voor de andere gebruikers van de openbare weg en vooral voor de fietsers en voetgangers. De stad Antwerpen is van oordeel dat het toelaten van quads op haar openbare wegen het harmonieus verloop van menselijke activiteiten in de stad verstoort en de levenskwa-

*liteit van haar inwoners beperkt op een manier die de normale druk van het sociale leven overschrijdt."*



*Een gehomologeerde quad maakt niet meer lawaai dan een motorfiets.*

Voor alle duidelijkheid: een quad maakt niet meer lawaai dan een motorfiets, beide moeten aan dezelfde Europese homologatiecriteria voldoen. Overmatige geluidshinder wordt veroorzaakt door het monteren van niet-gehomologeerde uitlaatsystemen of door het verwijderen van het dempingsmateriaal uit de originele demper. Het spreekt voor zich dat slechts een kleine minderheid van quadrijders zich met dergelijke praktijken bezighoudt. De politie kan en moet hier gericht ingrijpen en controles uitvoeren, zij hebben daarvoor het geschikte materieel. Een algemeen verbod scheert iedereen zonder onderscheid over dezelfde kam. Ook het refereren naar de snelheid snijdt geen hout. Quads hebben geen acceleratie of topsnelheid die hoger ligt dan die van motorfietsen, wel integendeel.

Dat het probleem niet beperkt is tot Antwerpen is recent nog maar eens duidelijk geworden. 18 Brusselse gemeenten volgen het Antwerpse voorbeeld en verbieden de quads op hun grondgebied. Het verbod is beslist op een conferentie van de Brusselse burgemeesters. Ze vinden quads gevaarlijk en luidruchtig. Het initiatief voor het verbod komt van de Molenbeekse schepen voor Mobiliteit Jef Van Damme (SP.A).

Zijn argumentatie slaat werkelijk alles: "Het zijn maar enkele ambtanterikken die ervoor zorgen dat de leefkwaliteit in de steden zwaar wordt aangetast.

Milieu



Milieu

*Eén quad die voorbijrijdt, maakt tientallen andere mensen wakker en veroorzaakt heel wat onveiligheid, ook op het vlak van snelheidsovertredingen. Het is dus vrij vanzelfsprekend dat je die machines gaat weren uit de stad."*

M.a.w. geeft hij zelf toe dat het maar enkelingen zijn die een probleem veroorzaken maar toch wordt er een drastische maatregel genomen die iedereen over dezelfde kam scheert. Gaat men binnenkort alle cafés sluiten omdat er enkele zijn die overlast bezorgen?

FEBIAC is het dus absoluut niet eens met dit verbod dat ook op juridisch vlak wordt aangevochten. Wij betreuren dat enkelingen door wangedrag de boel verzieken, maar roepen de lokale overheden op tot redelijkheid enerzijds, en tot doelmatige en doeltreffende controles op misbruiken en wangedrag anderzijds.

Ook is het volstrekt onaanvaardbaar dat een stedeling die eigenaar is van een quad, nu plots zijn voertuig niet meer kan gebruiken. Gaan wij de quadrijder die tijdens het weekend wil gaan ontspannen buiten de stad, verplichten om een stalling voor het voertuig buiten de stad te voorzien? Of sterker nog, dwingen wij quadrijders hun voertuig noodgedwongen van de hand te doen? Of moet een quadeigenaar in het vervolg beschikken over een wagen met aanhanger om zo buiten de stadsgrenzen te geraken? Een voertuig dat aan alle wettelijke eisen voldoet en dat een handig, veilig en aangenaam vervoer- en ontspanningsmiddel is, mag niet zomaar ontzegd worden aan wie daar correct mee omgaat.

FEBIAC blijft niet bij de pakken zitten en heeft tot 2 maal toe een onderhoud gehad met het kabinet van Staatssecretaris van Mobiliteit E. Schouppe. De bestuurlijke overheden vragen namelijk om reglementerend op te treden (bv Hasselt) en de gebruikers zijn niet te spreken over de huidige gang van zaken. We hebben de staatssecretaris ervan overtuigd dat het overlastprobleem tot zijn ware proporties teruggebracht moet worden. Het perceptieprobleem moet aangepakt worden: heel weinig quadrijders zorgen voor heel veel overlast. Maw, de nadruk moet gelegd worden op handhaving ipv een blind verbod uit te vaardigen. Ook is het kabinet afgestapt van het idee om een nieuw verkeersbord te ontwikkelen: dit is niet aangewezen noch opportuun. Wat belangrijk is en blijft, is de opvoeding van de quadrijder. Daarom stelt FEBIAC voor onze specifieke

themabrochure op te verfrissen en naar de gebruiker toe te promoten. Deze zal ondersteund worden d.m.v. een DVD, die eventueel ook gebruikt kan worden als briefing naar de politiediensten zodat zij makkelijke controles kunnen uitvoeren op de conformiteit van de voertuigen die zij controleren.



*Quads zijn er in vele varianten, van heel sportief tot louter utilitair.*

*Dat onverantwoord rijgedrag en overdreven lawaai de bron is van veel ongenoegen, ontkent FEBIAC zeker niet. Quads zijn daarbij geregeld in het spel, maar ook andere voertuigen kunnen voor dergelijke overlast zorgen. Zaak is wel om deze uitzonderingen tot hun juiste verhouding terug te brengen: het zijn en blijven uitzonderingen die door doeltreffende en gerichte controles perfect kunnen aangepakt worden. Een veralgemeend verbod is juridisch aanvechtbaar en onrechtvaardig ten opzichte van de goedmenende gebruiker. Mits enkele goed geplande acties kunnen niet-conforme voertuigen uit het verkeer gehaald worden, en wordt een doeltreffend ontradend klimaat gecreëerd. FEBIAC en haar leden zullen zeker hun steentje bijdragen in het aanpakken van de overlast maar betwisten tegelijk ook een algemeen rijverbod. ▀*

# Toekomstopwielen.be voert een baanbrekend stageproject

*Elk jaar studeren heel wat jongeren af in een auto-technische richting. Zij vormen de noodzakelijke instroom aan jonge, gemotiveerde en steeds beter opgeleide nieuwe werkkrachten voor de autobranche. Helaas merken we dat slechts een klein deel van de jong afgestudeerden in de autobranche stapt. Zij waaieren uit naar andere sectoren en andere beroepen waar hun kennis en kunde goed gebruikt wordt. Te weinig jongeren kiezen voor een job als bijvoorbeeld monteur, koetswerkhersteller of diagnosetechnicus. Daar wil toekomstopwielen.be aan verhelpen door een groots opgezet stageproject: Stagesopwielen.*

## Sterke producten, zwak imago

Dat er te weinig jonge professionals kiezen voor een carrière in de automobielsector, heeft diverse oorzaken. Ook al is zij een van de meest innovatieve en snel evoluerende, toch kampt de autobranche met een zwak imago. Het werk is vuil en zwaar en biedt weinig groei-kansen; zo wordt te vaak gezegd. Maar soms vinden de jongeren gewoon de weg naar de autobranche niet. Of, andersom, zijn autobedrijven te weinig proactief in hun benadering van scholen en afstuderende jongeren.

Om jong talent zelf te laten ontdekken dat er in de sector heel wat mooie jobkansen liggen, en om autobedrijven dichterbij de scholen te brengen, is toekomstopwielen.be gestart met een groots opgezet stageproject: Stagesopwielen.

## Brug tussen school en bedrijf

Het project Stagesopwielen is in de eerste plaats in het leven geroepen met het oog op een integrale vorming van jong technisch geschoold talent en om de overgang van de school naar het bedrijf te vergemakkelijken.

Stages zijn een belangrijk instrument om de technische scholing zo goed mogelijk af te stemmen op de ontwikkelingen binnen de autosector en op de werkvloer. En dat de evolutie snel gaat, is een understatement.

Bovendien kunnen jongeren zich alleen dankzij de medewerking van bedrijven echt voorbereiden op hun latere carrière. De beste infrastructuur, en de nieuwste producten bevinden zich immers in moderne garage- en invoerdersbedrijven. Voor leerlingen is het contact met de werkvloer een unieke kans om met die uitrusting en voertuigen kennis te maken.

## De snelste weg naar gekwalificeerd personeel

Voor werkgevers is het een uitgelezen kans om jongeren niet alleen een eerste praktijkervaring mee te geven, maar hen ook warm te maken voor een job in een autobedrijf. Bovendien is het een snelle en eenvoudige manier om gekwalificeerd en gemotiveerd personeel op het spoor te komen.

In ruil krijgen de deelnemende garagebedrijven de garantie dat de studenten worden gerecruteerd uit scholen met een kwaliteitsopleiding en biedt toekomstopwielen.be de nodige ondersteuning zodat elk stagebedrijf het maximum weet te halen uit zijn stagiair(s). Op de koop toe wordt hen ook het label 'stagevriendelijk bedrijf' toegekend en wordt er gezorgd voor weerklink over het project in de media.

De inschrijvingen van deelnemende bedrijven gebeuren via de website [www.stagesopwielen.be](http://www.stagesopwielen.be). Op dit ogenblik zijn meer dan 200 stagevriendelijke bedrijven geselecteerd. Samen met hen, en met de deelnemende scholen gaat toekomstopwielen.be nu op zoek naar geschikte stagiairs die later uitstekende medewerkers kunnen worden van moderne auto-, motor- en truckbedrijven.



## Over toekomstopwielen.be

*Toekomstopwielen.be is een actie van de autosector die de krachten bundelt om het autovak een succesvolle toekomst te garanderen. FEBIAC speelt een vooraanstaande rol in de ondersteuning en de uitwerking van het hele project. ▶*



Vorming

# Advanced Automotive Management, nu meer dan ooit

*Bedrijven die vandaag, in harde tijden, willen blijven investeren in opleidingen voor hun medewerkers, maken de juiste keuze. Zij zullen als eerste de vruchten plukken van de economische heropleving. FEBIAC gelooft in training als bouwsteen van succes. Dat is ook de reden waarom de negende editie van Advanced Automotive Management afgelopen maand van start is gegaan. 40 managers uit de automobielbranche, hoofdzakelijk uit invoerders- en dealerbedrijven, volgen tot midden volgend jaar een opleiding die hen inzicht, visie en vertrouwen zal geven om hun bedrijf uit te bouwen.*

## Opleiding op het hoogste niveau

De voorbije achtste editie heeft *Advanced Automotive Management (AAM)* bevestigd als misschien wel de beste opleiding die er vandaag in België bestaat voor managers met groeipotentieel en ambitie die de autobranche door en door willen leren kennen. Dat is een boude uitspraak, maar het blijvende succes van onze opleiding, de lovende commentaar van de deelnemers en onze wil tot het permanent verbeteren voeren wij graag aan ter staving.

De sterkte van AAM ligt in proximateit: onze docenten kennen de automobielsector door en door en gaan een intensieve uitwisseling van kennis en ervaring aan met de deelnemers die enthousiast hun visie uitwisselen.

Lieven Verheule: *Automotive Manager* van het jaar Traditiegetrouw verdient de eerste laureaat van elke jaargang van AAM de eretitel van *Automotive Manager van het Jaar*. Deze keer kwam deze eer toe aan Lieven Verheule, die deze zomer Sales Manager MINI Belux werd. Twee keer succes dus, en een zeer verdiende erkenning.

Wij laten Lieven Verheule zelf aan het woord over Advanced Automotive Management en wat het voor hem heeft betekend.

*Lieven Verheule, Automotive Manager 2008-2009:*

De voorbije maanden waren bijzonder moeilijk voor de automobielsector. Naast de wereldwijde economische recessie, ondergaat onze sector een nooit ervaren ecologische en technologische druk om het hoofd boven water te houden en de concurrentie te slim af te zijn.

Uiteraard geldt deze druk niet alleen voor de fabrikanten, maar spiegelt deze zich onvermijdelijk ook af op invoerders en verdelers. Zij doen er alles aan om deze periode zo goed mogelijk door te komen.

De huidige marktsituatie dwingt ons om nog doelgerichter en pragmatischer te werken dan in het verleden. De cursus AAM, die door FEBIAC en ICHEC Entreprises 8 jaar geleden tot leven werd gebracht, geeft je gedurende 18 lesdagen heel veel input van hoe je dit in de praktijk gestructureerd kan aanpakken en is een aanrader voor iedereen die het morgen beter wil doen dan vandaag.

Twaalf jaar geleden stapte ik na 5 cafeïnerijke jaren in de voedingsector over naar de wereld van de tweewielers waar ik gedurende 5 jaar District Manager was voor Honda Belgium.

Een jongensdroom werd vervuld (Yumé in het Japans). Wat ik van deze jaren vooral onthouden heb, is de Japanse bedrijfscultuur waar het streven naar continue verbetering van het produkt, je werkomgeving en jezelf centraal staat.

In 2002 kreeg ik van BMW Motorrad Belux een telefoontje met de vraag of de functie Sales & Marketing Manager mij interesseerde. Lang hoefde ik hierover niet na te denken, BMW heeft nu eenmaal een ijzersterke reputatie en ik zag het vooral als een ideale kans om m'n leercurve opnieuw een verticale boost te geven. In juli dit jaar zette ik de stap naar de vierwielers en leidt ik het commerciële beleid van MINI Belux in al zijn facetten mee in goede banen. Naast m'n professionele leven probeer ik zo vaak mogelijk te genieten van mijn gezin, een partijtje squash, de motorfiets en een lekker glas wijn.

Als medewerker in een multinational als BMW Group wordt er te allen tijde van je verwacht dat je niet alleen een toegevoegde waarde bent voor het bedrijf maar evenzeer voor het verdelernet. Dat je niet alleen oog mag hebben voor de groei van het moederhuis maar tevens voor de rentabiliteit van de concessies, wordt er onafgebroken ingelepeld. Ik ben er trouwens ten stelligste van overtuigd dat dit de enige manier is om een samenwerking op lange termijn te doen slagen.





De AAM-cursus is een echte aanrader voor elke Manager die actief is in een concessie of werkzaam is bij een invoerder en direct contact heeft met het verdelernet. De 9 maand durende opleiding (cursusdagen en maken van een thesis) geeft je een volmaakt overzicht van de verschillende beleidsdomeinen in een modern dealership en hoe je doelbewuster kan sturen en/of bijsturen indien nodig.

De sterkte van de opleiding ligt verder in de interactie. Niet alleen tussen de verschillende disciplines die de revue passeren en door de beste docenten in de sector gegeven wordt maar vooral de kruisbestuiving tussen mensen met een automobielpassie die, elk vanuit hun eigen achtergrond, concrete ervaringen uitwisselen wat het professionalisme in de sector vanzelfsprekend alleen maar ten goede komt. ▶



*Automotive Manager van het jaar Lieven Verheule, Sales Manager MINI Belux.*

Vorming



Salon

# LOW EMISSION CARS

TURNING the hype into reality in the EU

**auto**

Hosted by **FEBIAC** With the support of **ACEA**, **FEB**, and **EuropeanVoice**

**European Automotive Forum**

**14/01/2010** European Motor Show Brussels

## PROGRAMME

<b>09.00 - 09.45</b>	<b>Registrations &amp; Coffee</b>
<b>09.45 - 10.20</b>	<b>Opening Session</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Welcome and introduction by the EAF 2010 Host Pierre Alain De Smet, President, Belgian Automobile Federation - FEBIAC</li> <li>- Current activities and challenges towards Low Emission Cars Ivan Hodac, Secretary General, European Automobile Manufacturers' Association - ACEA</li> </ul>
<b>10.20 - 11.00</b>	<b>Low Emission Cars: Initiatives &amp; projects in EU Member States and car manufacturers' contributions (1/2)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hybridisation of the car park: member states overview, status and forecasts Toyota Motor Europe (Speaker TBD)</li> <li>- Flex-fuel cars &amp; stations: fostering nation-wide market penetration Car manufacturer (TBD)</li> </ul>
<b>11.00 - 11.20</b>	<b>Coffee &amp; Networking Break</b>
<b>11.20 - 12.00</b>	<b>Low Emission Cars: Initiatives &amp; projects in EU Member States and car manufacturers' contributions (2/2)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Electrification of the car park: overview of national development plans Thierry Koskas, Head of the Electric Vehicle project - Renault</li> <li>- H<sub>2</sub> Mobility: a hydrogen infrastructure built-up plan for Germany Fried Hage, Manager Business Development - The Linde Group</li> </ul>
<b>12.00 - 13.00</b>	<b>Debate: To what extent do we need fuel &amp; technology standards, funds and partnerships at EU level?</b> Moderator: European Voice Panel: <ul style="list-style-type: none"> <li>• European Commission Official • Member of the European Parliament • Simon Godwin, Director European Council for Automotive R&amp;D - EUCAR • Gunnar Lorenz, Head of Networks Unit, Union of the Electricity Industry - EURELECTRIC • Urszula Szalkowska, Director Europe &amp; Africa, International Fuel Quality Center</li> </ul>
<b>13.00 - 13.10</b>	<b>Closing Keynote Address:</b> Thomas Leyten, President, Federation of Entrepreneurs in Belgium - FEB

**As from 13.10:** Lunch, followed by a free visit & testing of Low Emission Vehicles at the European Motor Show Brussels

Updated programme & registration // [www.automotiveforum.eu](http://www.automotiveforum.eu)

