

Speech Ron Bonsen – opening TERTS 25 oktober 2007

Dames en heren,

Vindt u het ook zo plezierig dat u nu, om net half negen, al bijna een compleet openingsprogramma achter de rug heeft, en de dag eigenlijk nog moet beginnen? Als u zo dadelijk, na de officiële opening, de beursvloer oploopt, heeft u nog de hele dag om te genieten van al het fraais dat onze industrie op dit moment te bieden heeft.

Voordat de officiële openingshandeling plaatsvindt, wil ik drie actuele thema's met u doornemen, thema's die alles te maken hebben met de actualiteit rond het expositieprogramma van The European Road Transport Show, en die ook onderling nauw verband met elkaar houden.

Het allesoverheersende begrip rond deze beurs is natuurlijk transport. Historisch gezien heeft Nederland zijn welvaart voor een groot deel te danken aan transport. Zowel letterlijk als figuurlijk kunnen we zeggen dat transport zo oud is als de weg naar Rome.



Transport is van alle tijden, en is ook altijd echt iets van Nederland geweest. Dat mág en kán niet veranderen, ook al lijkt het in de talrijke discussies op dit moment alleen maar over de kwalijke gevolgen van transport te gaan.

Maar zonder transport geen handel, zonder transport geen bevoorrading van winkels. Zonder transport ook geen bevoorrading van verse producten.

Natuurlijk moet transport zo schoon mogelijk geschieden, zo efficiënt mogelijk en zo veilig mogelijk. U weet dat alle fabrikanten er alles aan doen wat mogelijk is om aan deze voorwaarden te voldoen. De vrachtwagen is de afgelopen decennia ruim 30 procent zuiniger geworden en de uitstoot van fijnstof is nu 95 procent minder dan zeg 15 jaar geleden. Er is al enorm veel bereikt.

Vanzelfsprekend kan ik er niet omheen ook iets zeggen over de belastingplannen voor 2008. Via pagina-grote advertenties in dag- en opiniebladen bent u geïnformeerd over de actie die Rijdend Nederland voert tegen een aantal maatregelen. Voor ons is de

steun van onder andere TLN en EVO daarbij van groot belang.

Ik wil hier met name de voorgenomen verhoging van de brandstofaccijns noemen: de dieselprijs gaat met 4 cent per liter omhoog. De onbegrijpelijke verhoging van de dieselaccijns raakt de vervoersbranche hard. Een overzicht van de dieselprijzen in de omringende landen laat zien dat de concurrentiepositie van Nederland ernstig gevaar loopt. Overigens hebben wij dankzij onze actie al bereikt dat er één cent van de accijnsverhoging afgaat, maar ook drie cent voor elke liter diesel brengt onze branche grote schade toe!

"Geef ons de ruimte" zou de titel van de tweede pijler onder mijn betoog kunnen zijn. Onze uitdaging is het wegennet zo goed mogelijk te benutten, oftewel zoveel mogelijk goederen tegelijk te vervoeren.

Hierbij hebben we te maken met vaste waarden, zoals de hoogte van de bruggen en viaducten waar we onderdoor willen rijden, maar ook met het gewicht dat óver de brug mag rijden.

De recente discussie over de slechte staat van onderhoud van de Nederlandse bruggen heeft niet

bepaald bijgedragen aan een versoepeling van het maximaal toelaatbaar gewicht van vrachtwagens. Zoals bekend vreest Rijkswaterstaat dat trucks van 60 ton sneller en meer schade aanrichten dan trucks van 50 ton. Maar is het niet zo dat de wereldwijd beroemde leden van de afdeling Speciale Voertuigen fantastisch pionierswerk hebben verricht met de ontwikkeling van de LZV's, de lange, zware voertuigen.

Ze zijn ongeveer de helft langer dan traditionele combinaties, ze wegen ongeveer 25 procent meer, maar de aslasten zijn toch niet hoger?

Dit najaar start de zogenaamde ervaringsfase met LZV's, en wij pleiten er samen met de Tweede Kamer voor de grens op 60 ton te handhaven. Wij hebben samen met de vervoerders een dringende oproep gedaan aan minister Eurlings, die heeft aangegeven het maximum toelaatbaar gewicht te willen beperken tot 50 ton.

Internationaal wordt met belangstelling gekeken naar de ervaringen in Nederland, maar het kan toch niet zo zijn dat we straks bij de grens 10 ton moeten overladen

omdat Nederland er een unieke marktbenadering op nahoudt.

Internationaal gaan we ook nog wel eens stoeien over de naam, want ieder land heeft een andere naam voor de lange en zware voertuigen: Gigaliner, Roadtrain, Ecocombi, Monstertrucks, Road trains, Eurocombi, EMS, European Modular System (officiële 96/53 naam) en Modular system. Mijn voorstel voor éénduidigheid: ecocombi!

Aangezien het ons streven is met dergelijke voertuigen het milieu zoveel mogelijk te ontzien, pleiten wij er voor ruim baan voor de ecocombi. Als de overheid transport wil faciliteren, dan moet de overheid letterlijk de ruimte geven aan nieuwe toepassingen, en de wegen daaraan aanpassen.

Dames en heren, het zal u niet verwonderen dat de European Road Transport Show voor een belangrijk deel in het teken staat van het milieu. De industrie toont hier veelbelovende aandrijfconcepten voor de nabije toekomst, waaronder hybride-technologie. Alle truckmerken kunnen nu al trucks leveren met emissiewaarden die pas vanaf 2009 wettelijk verplicht

worden en er worden zelfs al nog schonere voertuigen aangeboden.

We mogen er trots op zijn dat het Nederlandse wagenpark in verhouding tot de andere Europese landen schoon en jong is. Dit jaar is ongeveer twee/derde van alle nieuw verkochte trucks Euro V of EEV! De branche laat zien het milieu serieus te nemen.

Het is duidelijk dat schone en zuinige voertuigen dankzij een goede stimuleringsregeling van de overheid gretig aftrek vinden, ondanks de hogere prijs. De politiek om het bedrijfsleven te stimuleren schone voertuigen ook daadwerkelijk te kopen, snijdt werkelijk hout.

Een goed voorbeeld hiervan is de aanpak van de roetfilterproblematiek, waarmee iedereen succesvol aan de slag is gegaan. Sterker nog, deze is zo succesvol dat het beschikbare budget versneld op raakt. Op 16 november is het zover, dan is het beschikbare budget voor 2007 geheel opgesoupeerd. Inmiddels is er overeenstemming bereikt dat op 19 november de nieuwe stimuleringsregeling begint.

Maar: hiervoor is veel minder geld beschikbaar, namelijk slechts € 45 miljoen. Dit betekent dat met de huidige frequentie van ongeveer 700 roetfilters per week, dit budget al voor eind 2007 op is.

De grote vraag is hoe we daarna verder gaan? Met of zonder subsidie? De milieuzones worden alleen maar uitgebreid, maar nog lang niet alle trucks zijn in april of mei van een roetfilter voorzien.

Dit is iets dat wij absoluut niet begrijpen: aan de ene kant haalt de regering miljoenen binnen via allerlei soorten autobelastingen, aan de andere kant laat de overheid effectieve regels stranden door onvoldoende geld beschikbaar te stellen.

De technologie zorgt voor het milieu, laat de overheid dan zorgen voor een passend beleid. Daar zijn we allemaal bij gebaat.

De drie onderwerpen waarover ik zojuist iets heb verteld, komt u alle drie tegen op de beursvloer.

De begrippen transport, ruimte en milieu vindt u op veel heel veel stands van The European Road Transport Show terug. Dit is dit jaar de enige beurs in Europa waar u alles bij elkaar vindt: alle truckmerken, alle

bestelwagenmerken, de trailer- en componentenbouwers. Maar ook belangrijke aspecten als een banenmarkt en het onderwijs vindt u bij elkaar op The European Road Transport Show. De campagne Enter the T-Zone start hier, de Trucktechnicus van het Jaar wordt morgenavond in dit huis gekozen! En laten we niet vergeten, het Start Future Now!-theater, waar continu een uitgebreide versie van de openingsfilm van vanochtend wordt vertoond.

U vindt hier alles bij elkaar, op de grootste en mooiste European Road Transport Show aller tijden. Aan mij nu de eer als voorzitter van het TentoonstellingsComité om Anita naar voren te vragen om de beurs officieel voor geopend te verklaren.

Ik dank u voor uw aandacht en wens u een boeiend en inspirerend bezoek aan de beurs.