



Tesla had hier gekund; kapitaal niet de issue, gebrek aan visie wel

De grootste 'disruptor' in de autoindustrie komt uit het land waar benzine al gauw zo'n 50 tot 60 procent minder kost dan in Europa. Waarom kon een Tesla niet binnen Nederland, dat met zijn hogere prijzen aan de pomp en problemen op gebied van luchtkwaliteit in combinatie met een hogere bevolkingsdichtheid, een betere basis zou zijn geweest? Klaarblijkelijk ontbreekt het aan durf, visie, ambitie. Gebrek aan innovatie in Nederland is recentelijk nog aangekaart door het World Economic Forum. Zou het feit dat Nederlandse **pensioenfondsen** rond de 85 procent van hun vermogen in het buitenland steken, hiermee te maken hebben, vraag je je dan af. Zou je namelijk een groter deel in eigen land investeren zoals pensioenfondsen in de meeste landen verplicht zijn, dan profiteer je daar niet alleen direct van, in de zin van mobiliteit, milieu, werkgelegenheid, export, maar loop je ook minder risico.

'NL Automotive' stelt zich nu vooral **afhankelijk** op van wat de Duitse en Franse automerken vinden dat er moet komen. Geen goede graadmeter. Het VW concern heeft bijvoorbeeld tot nog toe ruim 30 miljard euro mogen aftikken aan boetes en afkoopregelingen als gevolg van het emissieschandaal. Geld dat beter had kunnen worden besteed aan de ontwikkeling van elektrische auto's. Er is echter veel meer aan automobilititeit dan elektrische aandrijving. Hoe breder de visie, des te groter het draagvlak en des te meer werk er is voor Nederlandse *automotive* ondernemingen.

Next-Gen EV is een elektrisch 'apparaat op wielen'

Bepalend is hoe je met *automotive* 'spelers' aan tafel zit (niet alleen automerken) en wat er aan mogelijk gedeelde belangen en nieuwe voorstellen over tafel komt. Eén ervan is dat tussen de oebes geworden auto en de fiets een gapend gat zit. Als iedereen één kant opholt, is het vooral zaak te kijken daar waar gevestigde OEMs elkaar nog niet de tent uit vechten, zoals Tesla tien jaar terug al deed.

Uw auto al eens opgemeten? Grote kans dat deze breder is dan u zelf lang bent. Feitelijk betekent dit dat wij ons als het ware zijwaarts verplaatsen. Wat uitmondt in files omdat we met z'n allen in ons eentje in die auto zitten. Waar praat ik over? Een elektrisch voertuig (EV) dat veilig, comfortabel, en een stuk energie- en ruimte-efficiënter is, zonder dat sprake is van een 'kleine auto'. Veel mensen hebben daar iets op tegen. Dit lijken onvereenigbare eisen. Toch niet... Aardige is dat een EV dat ruimte efficiënter benut, zich ook fysiek beter leent voor de toepassing van zelfrijdend.

Uitzonderlijke KANS gelegen in verbinden van:

1. In 's-werelds grootste consumentenmarkt en industrie is nog zoveel te doen... en 2. Wil Nederland *écht* iets betekenen in (auto)mobiliteit.



Links:

Je zou kunnen zeggen dat de autoindustrie heeft verzuimd zaken aan te pakken. Er is **meer aan automobilititeit** dan sec het maken en verkopen van auto's. Er is ook meer aan automobilititeit dan elektrische aandrijving (Tesla). Als 'apparaat' is de auto de grootste energieverbruiker, vervuiler (60-85% van de elektriciteit komt door fossiele verbranding), ruimtevreter en kostenpost in een huishouden.

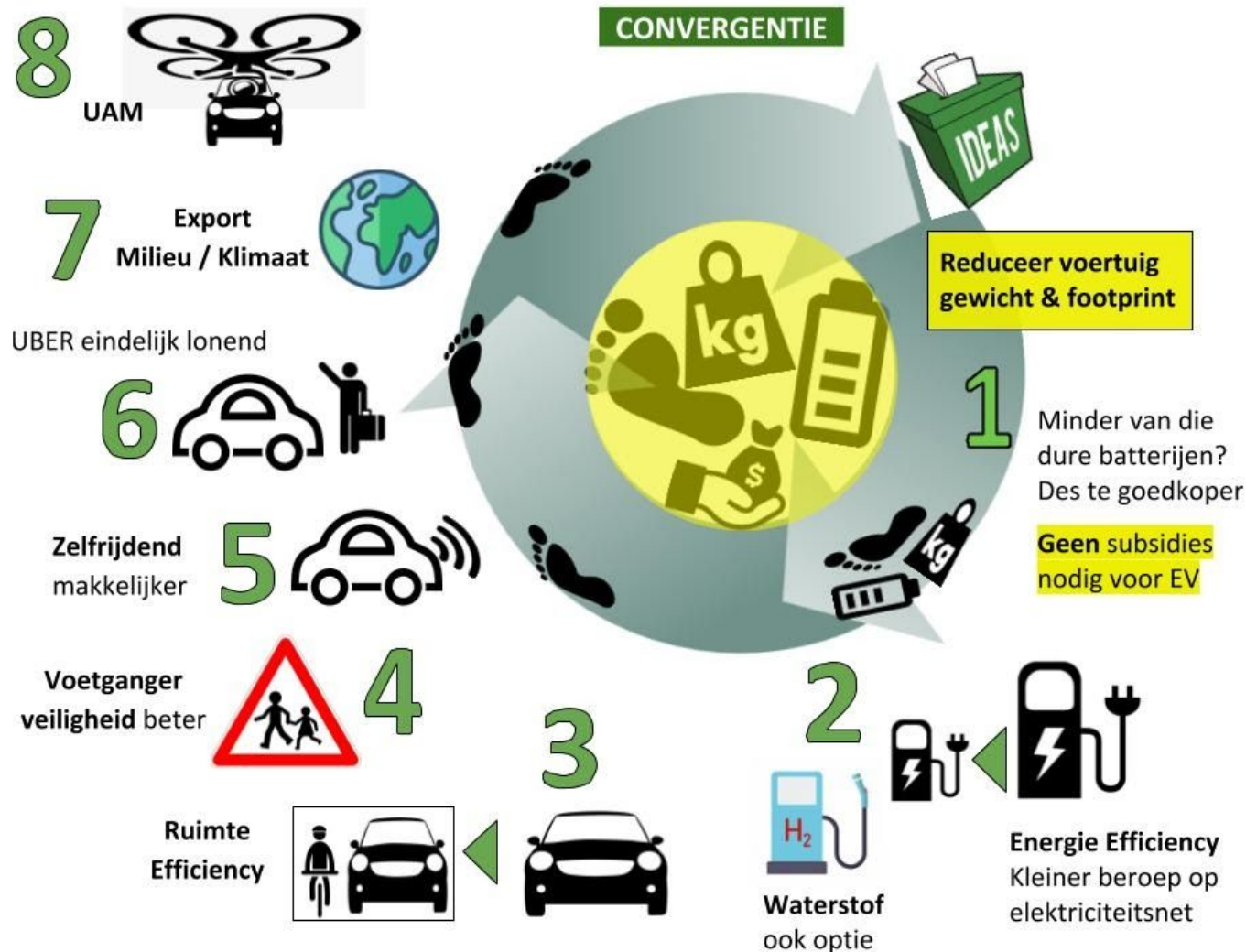
Rechts:

Het kan. Maar dan moet de 'BV Nederland' wel zélf met ideeën komen, in plaats van af te wachten wat toegeleverd mag worden. Want dat doen al zoveel landen. Dan praat ik over ideeën die het gebruik van eigen vervoer en de noodzaak om **milieu en klimaat** minder te belasten op een nieuwe, aantrekkelijke wijze verbinden.

'Groen' biedt Platform voor Samenwerking

Let op: **blauw** geprinte woorden bevatten linkjes.

Verbindt de kwesties die altijd separaat werden gezien, vergroot daarnaast platform/draagvlak om met automotive partijen en global brands samen te werken. [Klik hier voor impressie](#) van de aanknopingspunten die hieronder in schema staan (link impressie is 22/2 geïnactiveerd).



Innovatie Nr. 1* - De Visie

Er is niemand in de wereld die het zoals links staat heeft geformuleerd. Auteur wijt dit aan deelbelangen en -expertise, zowel commercieel gezien als in de research.

[Ad 2 Klik](#)

Ad 3-4-5

Op dit gebied heeft Panhuyzen contact met het Amerikaanse Department Of Transport (DOT) onder meer. [Ad 3 Klik](#) [Ad 5 Klik](#)

Ad 8

Op gebied van Urban Air Mobility (UAM) heeft auteur in 2018 op uitnodiging van o.a. NASA een presentatie mogen geven over de relatie tussen grondvervoer en luchtaxis; voor Automotive NL evenwel niet relevant. Laat wel goed zien hoever de samenhang (convergentie) gaat.

* **Innovatie** is niet per definitie gebaseerd op een technische vinding; visie is vaak belangrijker. Dan zit er ook meer 'vlees aan de botten' voor een sector die zich immer afhankelijk opstelt van de vraag naar onderdelen of van 'maakklussen' (NedCar).

Doel Samenwerking is een nieuw type voertuig tussen auto en tweewieler (fiets)

Persoonlijke mobiliteit kan een stuk efficiënter, milieu- en klimaatvriendelijker, leuker zelfs. "Nederland fietsland" vormt een prima basis.

Ambitie? Nog het beste verwoord als het brengen van een **equivalent van de smartphone** maar dan op gebied van persoonlijke mobiliteit.



Waarom deze vergelijking? APPLE bracht als eerste technologie en functies op gebied van persoonlijke communicatie in een nieuw *device*.

Innovatie Nr. 2 - Next-Gen EV

Links: Kom met iets anders dan de geijkte hatchback, een EV 2.0 dat **geen 'kleine auto'** is, dat garant staat voor veiligheid en rijplezier, plus 'zelfrijdend' dichterbij brengt. *Engineering challenges* zijn reeds besproken geworden met experts.

Voor dit sleek-footprint EV concept is auteur (IP vastgelegd) gelauwerd geworden op de Detroit Auto Show (NAIAS); klik beneden op auteur.

Impact? Mits doorwrocht opgezet, een regelrechte *game-changer!*

Infrastructuur is als een zandloper. **Hoe slanker de auto**, des te beter (snel)wegen benut kunnen worden. Meer asfalt aanleggen niet nodig...

Voor 99% onontgonnen MARKT tussen auto en tweewieler!

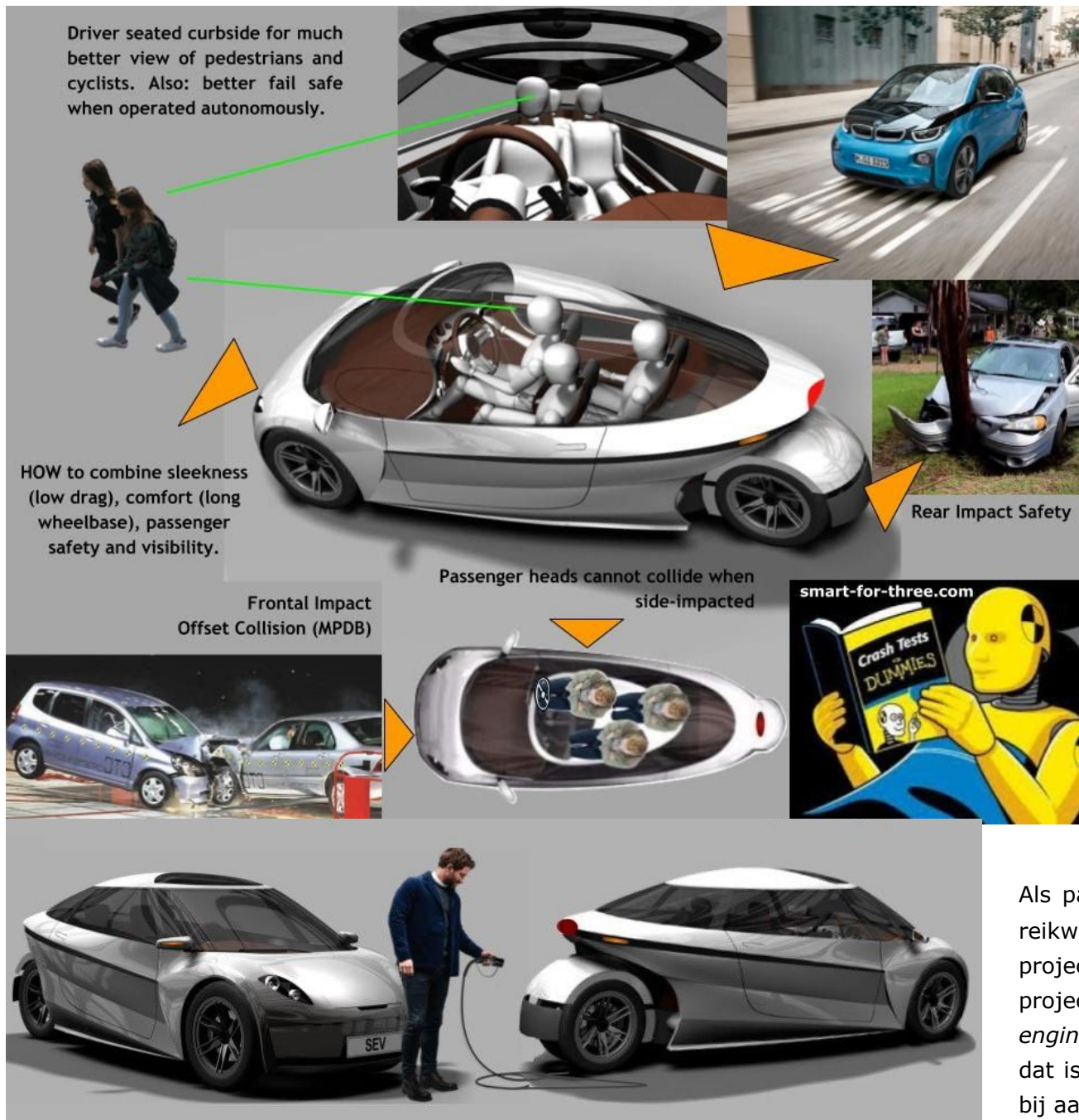


Voertuigmassa niet verplaatst, is energie niet verbruikt, zijn broeikasgassen niet uitgestoot. Hoe zwaarder de auto, des te groter het accupakket. De populaire Tesla **Model 3** heeft 500 kg aan batterijen aan boord, zo'n 5-7 keer zwaarder dan de veelal enig inzittende, de zakelijke rijder. Tussen de **obees geworden auto** en de fiets zit een gapend gat. **Jongeren** die zich meer zorgen maken over het klimaat en hun toekomst, zijn meer geneigd om over te stappen naar een elektrische auto of de fiets te nemen dan ouderen. Hoe je het wendt of keert, zij zijn toekomstige kopers/gebruikers. Je hoeft daarbij niet iedere autokoper in de wereld over te halen. **Een voorhoede van 1 op de 900** overtuigen is voldoende voor een lonende productie. *Early-adopters* legden ook de basis voor Tesla's welslagen.

Zoals u hierboven kunt zien, zijn fabrikanten schoorvoetend bezig de markt tussen auto en tweewielers aan het verkennen. Schoorvoetend, want ons wordt vooral verkocht dat we ons steeds groter moeten verplaatsen (SUV trend) om *Freude am Fahren* te hebben. Wat best curieus is aangezien er dan juist minder ruimte resteert op de weg. Daar raken ook steeds meer steden van doordrongen. Vraagt u zich om te beginnen af of het gevoel van vrijheid dat een auto geeft persé samenhangt met de



Global car sales (pre-Corona) were around 75 million each year. Annually committing **1 out of every 900** prospective car buyers suffices to have a viable production. Early-adopters, two-car households, urbanites, singles, couples, one-child families, greenies, techies and ride-hail providers together already constitute a much larger group.



grootte van de auto waarin u meestal in uw eentje zit. Uw auto al eens opgemeten? Grote kans dat deze breder is dan u lang bent. Feitelijk betekent dit dat wij ons als het ware zijwaarts verplaatsen. Wat weer uitmondt in files omdat we met z'n allen in ons eentje in de auto zitten.

IMPLEMENTATIE

Een Next-Gen EV brengen kun je het beste als een technologie- én groenfonds presenteren. Niet alleen met het oog op investeerders. Want als er één ding duidelijk is, is het dat het 'oude ambacht' van auto's maken weinig gedaan heeft om issues die al decennia ongemoeid lagen, aan te pakken. Klimaatmaatregelen en pandemiebestrijding gaan vele miljarden kosten. Welkom is dan als efficiënter omgaan met wat schaars is (energie, grondstoffen, ruimte) consumenten en overheden veel geld kan besparen. **Nodig** voor realisatie zijn endorsement, networking, stakeholdership voor het creëren van draagvlak, inbedding in een groter geheel. Zo kan aangegane contacten* *substance* meegegeven worden. Funding, institutioneel (w.o. EU) als ook VC, en **Global Branding** (voorwaarde) volgen 'dan vanzelf'. DE route loopt via Silicon Valley...

Als particulier heeft de auteur dezes natuurlijk een beperkte reikwijdte. Aan de andere kant stelt hij hoge eisen aan projectpartners. Halfzacht initiëren heeft geen zin. Mist het project *substance*, dan moeten 'we' het niet doen. Veel *engineering* zal trouwens van buiten NL moeten komen. Maar dat is goed; internationale samenwerking draagt alleen maar bij aan vergroten van het draagvlak. *Opvraagbaar

