



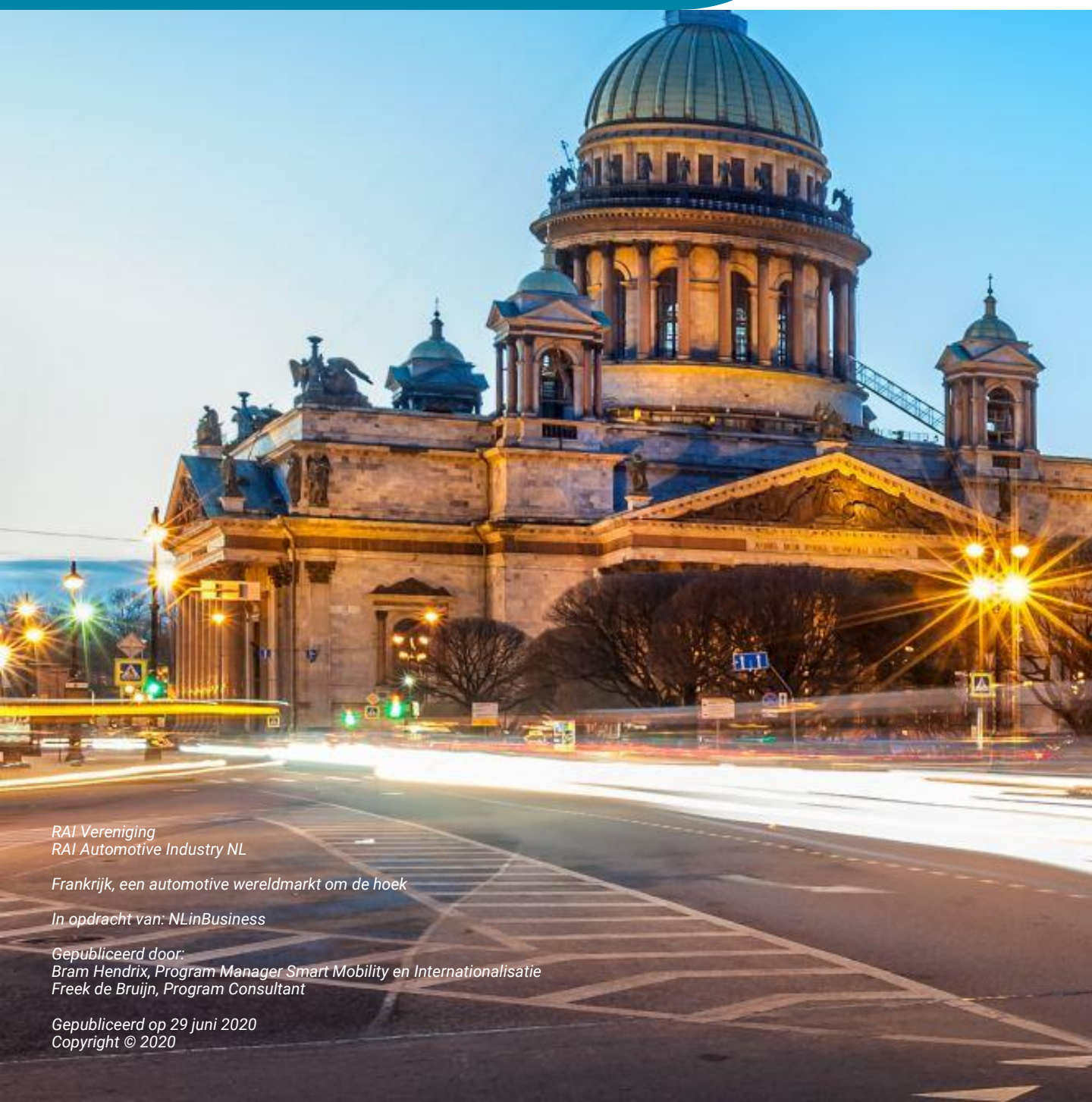
Herstart agenda voor handelsbevordering post Corona

Automotive markt in Frankrijk

Commissioned by NLinBusiness

**GLOBAL CHALLENGES,
DUTCH SOLUTIONS.**

FRANKRIJK. EEN AUTOMOTIVE WERELDMARKT OM DE HOEK



RAI Vereniging
RAI Automotive Industry NL

Frankrijk, een automotive wereldmarkt om de hoek

In opdracht van: NLinBusiness

*Gepubliceerd door:
Bram Hendrix, Program Manager Smart Mobility en Internationalisatie
Freek de Bruijn, Program Consultant*

*Gepubliceerd op 29 juni 2020
Copyright © 2020*



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	3
2. Analyse impact COVID-19 & steunplan	7
3. Verbreden prioritering strategie Franse markt	13
3.1 Wat hebben we gedaan?	14
3.2 Co-Innovation days	14
3.3 Auvergne-Rhône-Alpes	15
3.4 Pays de La Loire	18
4. Operationele actieagenda	20
4.1 ToR kansenrapport EV op de Franse markt	21
4.2 Activiteitenprogramma 2020-2021	26
5. Conclusie & Vervolg	30
6. Bronvermelding	32

1. INLEIDING



1. INLEIDING

De Nederlandse Automotive- en mobiliteitsindustrie bestaat voor een groot deel uit toeleveranciers en kent een omzet van € 20 miljard per jaar. Het overgrote deel (90%) hiervan is bestemd voor export. Goede handels- en kennisrelaties met andere landen zijn derhalve cruciaal voor de Nederlandse industriepartijen.

Internationaliseringsstrategie

RAI Automotive Industry NL ondersteunt haar 200 leden ook op het gebied van internationalisering middels haar internationaliseringsstrategie. In deze strategie is opgenomen dat Duitsland, Frankrijk en de Verenigde Staten (specifiek Michigan) de focuslanden vormen. Op deze landen heeft de sector gezamenlijk een strategie ontwikkeld die bestaat uit het faciliteren van innovatiesamenwerking en handelsbevordering. Uitvoering vindt in nauwe samenspraak plaats met het postennetwerk in de bewuste focuslanden alsmede partners in Nederland (zoals NLiB, ROM's, RVO en ministerie van EZK).

Covid-19

De mondiale Automotive industrie is hard getroffen door de Corona-pandemie. Dit komt mede vanwege de nauwe verbondenheid tussen toeleveranciers en eindproducenten. De keten is zo sterk als de zwakste schakel; als één schakel uitvalt heeft de gehele keten daar meteen last van. Dit wordt versterkt door het innovatieve logistieke- en productieproces waarbij Just in Time of zelfs Just in Sequence wordt geproduceerd. Voorraden zijn derhalve nauwelijks of laag in de keten aanwezig, uitval van één toeleverancier kan grote invloed hebben. De Europese Automobiël koepelorganisatie ACEA voorspelt voor het jaar 2020 een productieverlies van 25%. Dit betekent een terugval in productie van 12.8 miljoen geproduceerde units naar 9.6 miljoen dit jaar (-3.2 miljoen voertuigen). Om deze voor Europa enorm belangrijke industrie te steunen, wordt er door zowel de EU als lidstaten gewerkt aan steunpakketten. De Franse president Macron heeft op 26 mei jl. een groots steunpakket gepresenteerd, daarover verderop in dit rapport meer.

Franse Automotive Industrie

De Franse Automotive industrie is in Europa na Duitsland de grootste in omvang. De automobiëlproducenten (OEM) Renault Group (eigenaar van Renault, Alpine, Dacia, Renault Samsung Motors marques en 43% van Nissan) en de PSA Group (eigenaar van Peugeot, Citroën, DS en Opel/Vauxhall) zijn tweede en derde in Europa als het gaat om productie van aantallen voertuigen. Daarnaast herbergt Frankrijk grote toeleveranciers als Michelin, Valeo, Faurecia, Plastic Omnium, Saint Gobain en Hutchinson. Toch is de export naar Frankrijk vanuit Nederland onder de maat. Waar 44% van de Automotive export vanuit Nederland naar Duitsland ging (2017) betrof de export naar Frankrijk slechts 4% in 2014. Dit was één van de voornaamste redenen om in 2017 een Partners International Business (PIB) Smart & Green Mobility project te starten.

Partners International Business

De PIB richt zich op het positioneren van de Nederlandse Automotive sector als kennispartner op het gebied van disruptieve technologieën als elektrisch vervoer en bijhorende slimme laadinfrastructuur, smart mobility toepassingen, adviesdiensten én smart material toepassingen voor de Franse mobiliteitsindustrie. In het PIB programma zijn momenteel 18 Nederlandse partijen (bedrijven, kennisinstellingen en clusters) actief. Voor meer informatie zie de website via hoofdstuk 6 bronvermeldingen op pagina 33.

4000 industriële ondernemingen	2,2 miljoen geproduceerd voertuigen in 2019	51 miljard euro aan export
400.000 werknemers in Frankrijk	155 miljard omzet, 18% van de totale omzet in de Franse industrie	In totaal 40 miljoen voertuigen in Frankrijk

Vele activiteiten

In de afgelopen jaren zijn er, onder andere in het kader van de PIB, vele activiteiten ondernomen in Frankrijk en met Franse partners. Van het gezamenlijk bezoeken van verschillende beurzen, tot losse initiatieven op de verschillende inhoudelijke vakgebieden (Smart, Green, New Materials) en een succesvolle Co-Innovation Day bij Renault. De Franse markt biedt nog vele mogelijkheden voor verdere samenwerking met Nederlandse partners. Het 'zaaien' en leggen van verschillende contacten leidt ertoe dat de Nederlandse innovatieve marktpartijen steeds beter gepositioneerd zijn om in Frankrijk samen te werken. Het instrument PIB heeft daarbij uitstekend geholpen. De samenwerking met de verschillende partners (RVO, Ministeries en de Ambassade) verloopt soepel en positief.

Pôles de Compétitivité

Frankrijk is een democratische republiek opgedeeld in 18 regio's, op hun beurt weer onderverdeeld in departementen, arrondissementen, kantons en op het laagste niveau gemeenten, waarvan Frankrijk er 36.796 telt. Onze focus ligt op de regio's. Net als in Nederland, is het netwerk van bedrijven, onderzoek en onderwijs essentieel om het innovatiepotentieel te mobiliseren. Daartoe zijn er in Frankrijk 56 clusters actief op regionaal niveau: de Pôles de Compétitivité. Doelstellingen van deze clusters zijn het concurrentievermogen van de Franse industrie vergroten en groei en werkgelegenheid bevorderen. De concurrentieclusters vormen voor ons een voorname toegangspoort tot de Franse industrie- en kennispartijen. Clusters zijn gefocust op thema's, meer of minder gefocust. De voornaamste Automotive- en mobiliteitsclusters zijn:

- Mov'eo (Île-de-France en Normandië)
- CARA (Auvergne-Rhône-Alpes)
- ID4Car (Pays-de-la-Loire)
- Pôle Véhicule du Futur (Franche-Comté)
- I-Trans (Nord-Pas-de-Calais)

Voor een overzicht van de Franse regio's en Pôles de Compétitivité, zie Figuur 1.1 op de volgende pagina.

Vanaf 2017 zijn de relaties met deze clusters gelegd. Onze voornaamste focus lag op de regio Île-de-France met Parijs. RAI Automotive Industry NL heeft in 2018 een Memorandum of Understanding (MoU) getekend met het cluster Mov'eo. In deze MoU is de samenwerking vastgelegd, waarbij focus is gelegd op de thema's Smart Mobility, Green mobility en innovatieve en slimme materialen. Er is onder andere overeengekomen:

- dat samen wordt opgetrokken via Europese projecten;
- dat Mov'eo en RAI Automotive Industry NL bilaterale en multilaterale meetings, workshops en conferenties organiseren;
- dat R&D samenwerking tussen leden wordt gestimuleerd, met speciale aandacht voor het mkb.

In 2019 is een volgende samenwerking gesloten via een MoU, met het cluster ARIA Hauts-de-France. Speciaal accent in deze MoU betreft de samenwerking tussen de campussen Transalley in Valenciennes en de Automotive Campus in Helmond.

Naast de intensieve samenwerking met Noord-Frankrijk willen wij de samenwerking intensiveren en uitbreiden naar andere Pôles de Compétitivité en regio's. In dit rapport wordt daar een voorzet toe gedaan. Tevens bevat dit rapport een actieplan om de activiteiten met Frankrijk zo snel als mogelijk weer op te starten. Dit zal gezien de huidige Covid-19 situatie en voorspellingen zeker geen business-as-usual zijn. Toch hebben wij er vertrouwen in dat dit rapport, als onderdeel van de bredere HTSM-Frankrijk strategie, een belangrijke bijdrage gaat leveren aan het blijven verbeteren van de innovatie- en handelssamenwerking tussen Nederland en Frankrijk, de wereldmarkt om de hoek.

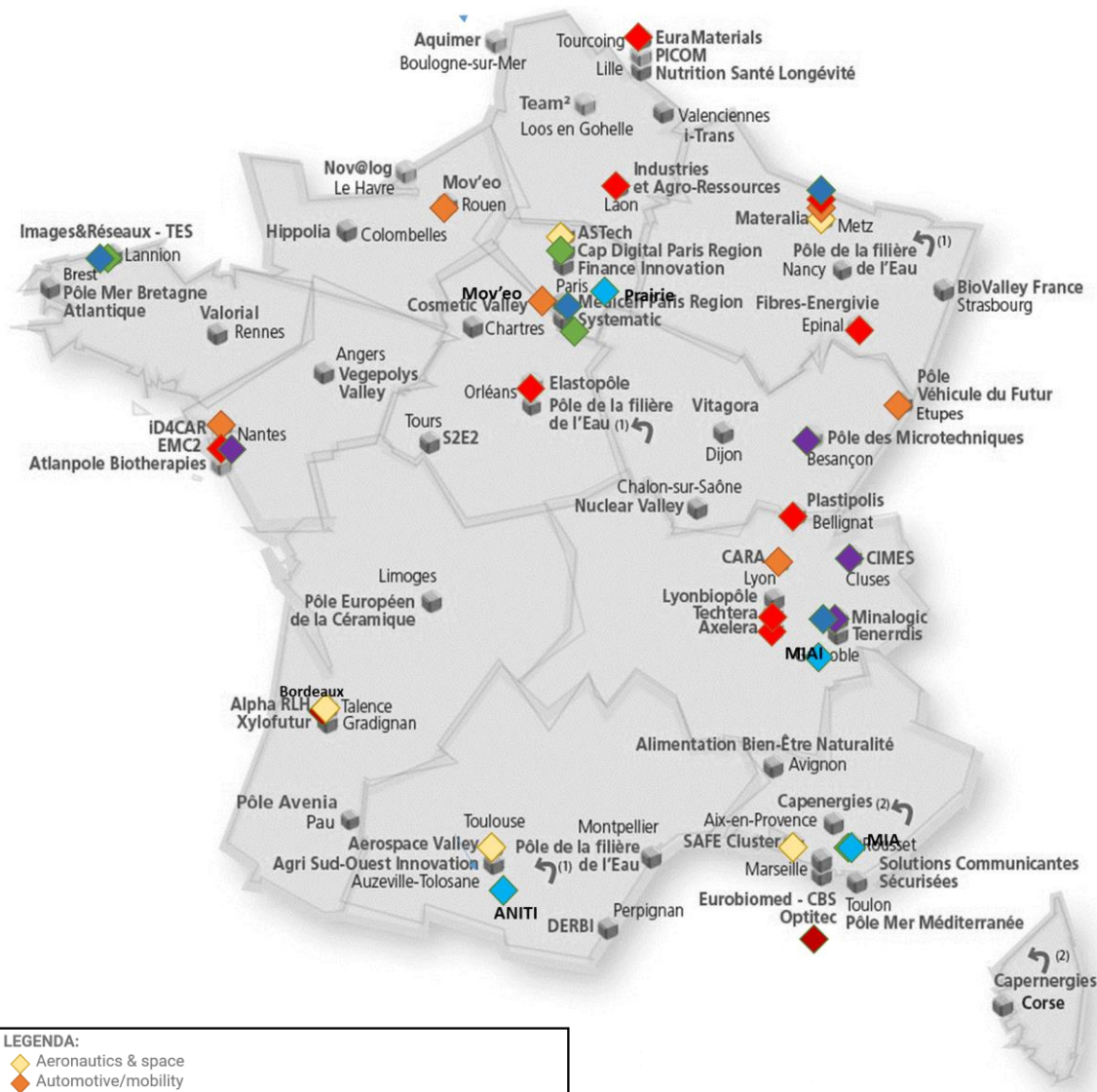


Fig 1.1 Pôles de Compétitivité en regio's van Frankrijk

Source : DGE/CGET (juillet 2019)

2. ANALYSE IMPACT COVID-19 & STEUNPLAN



2. ANALYSE IMPACT COVID-19 & STEUNPLAN

De economie van Frankrijk zal zeker twee jaar nodig hebben om te herstellen van de zware klappen door de coronacrisis. Dat verwacht de Franse centrale bank. Die stelt dat de economie waarschijnlijk pas in de loop van 2022 weer terug zal zijn op het niveau van voor de virusuitbraak. Voor 2020 wordt in Frankrijk een economische krimp met meer dan 10 procent voorspeld. In 2021 zou weer een groei met bijna 7 procent te zien moeten zijn, en bijna 4 procent groei in 2022. De prognoses kunnen rooskleuriger uitvallen als het virus snel onder controle wordt gebracht. Maar als er een tweede golf van besmettingen komt, dan kan de Franse economie juist nog sterker krimpen en minder snel herstellen. Verder denkt de centrale bank dat er dit jaar een miljoen banen in Frankrijk verloren kunnen gaan en dat de werkloosheid gaat stijgen naar het record van bijna 12 procent in de eerste helft van 2021 en dat hier slechts een langzame daling te verwachten is. Frankrijk had te maken met strenge lockdown maatregelen tegen het virus, die op het moment van schrijven worden versoepeld.

Vergroening van de sector

De vervoerssector is verantwoordelijk voor 30% van de uitstoot van broeikasgassen en 38% van de CO₂-uitstoot, d.w.z. de sector met de hoogste broeikasgassen-emissies in Frankrijk. Het wegvervoer is verantwoordelijk voor 96% van deze emissies, waarvan meer dan de helft afkomstig is van particuliere voertuigen. Het wegvervoer is ook verantwoordelijk voor 17% van de fijnstof (PM 2,5) en 57% van de stikstofoxiden (NO_x), die een negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. Conform de Europese regelgeving en het beleid van de Franse overheid zet de auto-industrie zich volledig in voor het verhogen van de productie van minder vervuilende auto's en in het bijzonder van elektrische voertuigen. Begin 2020 is het aandeel van de verkoop van elektrische voertuigen aanzienlijk gestegen (van 2,3% in december 2019 naar 7% in het eerste kwartaal van 2020).

Steunplan voor de Franse Automotive industrie

"Frankrijk moet de Europese marktleider gaan worden op het gebied van schone auto's." Dat is de wens van president Emmanuel Macron, die op 26 mei 2020 een 'historisch steunplan' voor de auto-industrie presenteerde, die zwaar is getroffen door de coronacrisis. Het is voor de Franse overheid van essentieel belang dat reeds ingezette vergroening van de sector wordt voortgezet en versterkt.

Van de meer dan 8 miljard euro aan steun, gaat 1,5 miljard euro naar de ontwikkeling van het voertuig van de toekomst, met name voor elektrische voertuigen en de modernisering van de productielijnen. In dit steunplan voor de auto-industrie wordt dan ook ten volle rekening gehouden met de uitdagingen van de ecologische transitie. In het plan zijn drie doelstellingen uitgewerkt:

1. Ondersteuning van de vraag door middel van stimulerende maatregelen om het Franse wagenpark te vernieuwen ten gunste van schone voertuigen én het versnellen van de uitbreiding van het aantal laadpunten in het hele land met als doel 100.000 stuks eind 2021 in plaats van eind 2022.
2. Aanwenden van aanzienlijke financiële middelen om de voertuigen van de toekomst in Frankrijk te kunnen (blijven) ontwikkelen en te kunnen (blijven) produceren.
3. Ondersteuning van noodlijdende bedrijven voor het behoud van banen en het voorkomen van verplaatsingen van bedrijfsactiviteiten naar het buitenland.

HET STEUNPLAN
BESTAAT
VOORNAMELIJK
UIT HET
STIMULEREN TOT
VERNIEUWING
VAN HET FRANSE
WAGENPARK TEN
GUNSTE VAN
SCHONE
VOERTUIGEN



Belangrijke elementen (voor Nederland) uit het steunplan

Het steunplan bestaat voornamelijk uit het stimuleren tot vernieuwing van het Franse wagenpark ten gunste van schone voertuigen. Hieronder zijn de belangrijkste elementen opgesomd.

Verhoging ecologische bonus

Een van de doelen van het steunplan is om het Franse wagenpark ten gunste van schone voertuigen te vernieuwen. De bonus voor elektrische voertuigen wordt vanaf 1 juni tot eind 2020 verhoogd voor voertuigen met een aankoopprijs $\leq$ €45.000 (€7.000 voor particulieren, €5.000 voor bedrijven). Voor de aankoop van oplaadbare hybride voertuigen met een actieradius van meer dan 50 km en een aankoopprijs $\leq$ 50.000 euro wordt een bonus van €2.000 uitgekeerd, zowel voor particulieren als voor bedrijven.

Verhoging inruilpremies bij huishoudens

Het aantal huishoudens dat in aanmerking komt voor de inruilpremie voor brandstof, elektrische en plug-in hybride voertuigen zal worden verhoogd:

- Het inkomenscriterium wordt verruimd door de drempel van de *revenu fiscal de référence* te verhogen van €13.500 naar €18.000, zodat bijna driekwart van de Franse bevolking voor de inruilpremies in aanmerking komt;
- Daarnaast komt er een versoepeling van de criteria om voor steun in aanmerking te komen bij de sloop van voertuigen;
- Ook wordt er een extra verhoging van het bedrag van de huidige premies voor alle huishoudens die hiervoor in aanmerking komen voor de aankoop van een elektrisch of plug-in hybride voertuig met een actieradius van meer dan 50 km. Voor bedrijven geldt zelfs een verdubbeling van de huidige premie voor elektrische en plug-in hybride lichte bedrijfsvoertuigen;
- Ook zal een inruilpremie worden toegekend bij de ombouw van voertuigen met verbrandingsmotor naar een elektrische motor, op dezelfde wijze als de aankoop van een tweedehands elektrisch voertuig.

Specifieke maatregelen voor de sector van bedrijfsvoertuigen zijn nog niet expliciet vermeld. Deze zal in een tweede fase worden geïntroduceerd. Echter bovenstaande punten bieden de Nederlandse Automotive industrie kansen tot innovatie binnen verduurzaming in Frankrijk.



Fig 2.1 De Franse president Emmanuel Macron

Promoten van schone voertuigen

De opdrachtgevers in de publieke sector wordt verzocht de vervanging van hun voertuigen te versnellen teneinde over te gaan op elektrische, hybride of waterstofvoertuigen, zowel waar het gaat om personenauto's als lichte of zware bedrijfswagens. De Franse regering gaat binnen enkele weken een circulaire opstellen met betrekking tot het wagenpark in de publieke sector waarbij een verplichting van 50% elektrisch, hybride of waterstofvoertuigen wordt opgelegd, en waarin gevraagd wordt de voertuigen waarvan de aankoop in 2020 voorzien was, te vervroegen naar de komende drie maanden. Iedere aankoop van een voertuig uit het B2-segment (Clio, 208 of C3) door publieke inkopers moet verplicht elektrisch zijn.

Versnelling uitrol laadinfrastructuur

Frankrijk wil eind 2021 (in plaats van 2022, wat aanvankelijk het plan was) 100.000 openbare laadpunten hebben staan. Om dit te realiseren wordt er een versnelling gerealiseerd binnen drie segmenten:

-
1. Het al bestaande ADVENIR-programma wordt verlengd en aangevuld met 100 miljoen euro voor de periode 2020-2023 voor de uitrol in steden en omliggende gebieden van 45.000 extra laadpunten. Het programma gaat ook laadpleinen financieren met een groot scala aan verschillende laadsnelheden. Daarnaast is de vergoeding van de kosten voor de aansluiting op het elektriciteitsnet verhoogd van 40% naar 75%. De activiteit van het opladen van voertuigen wordt niet meer beschouwd als elektriciteitsvoorziening maar als dienstverlening;
 2. Een internationale call voor interesse-uiting om zo snel mogelijk een service voor betrouwbare en veilige snellaadpunten langs de snelwegen aan te kunnen bieden wordt deze zomer uitgeschreven voor een eerste netwerk met afstanden van ongeveer 150 km tussen de laadstations langs de nationale hoofdwegen. Verder wordt door de *Banque des Territoires* een consortium opgezet van nationale en Europese industriële partners om de behoefte aan snellaadpunten langs de grote Franse verkeersassen en snelwegen te definiëren, die voor iedereen toegankelijk zijn, alsmede de voorwaarden voor de aanleg en de financiering ervan. Deze laadpalen komen ook in aanmerking voor de vergoeding van de kosten voor de aansluiting van 75% uit de mobiliteitswet.
 3. De financiële steun aan de eerste 3.000 verenigingen van appartementseigenaren die starten met de aanleg van collectieve laadinfrastructuur wordt voortgezet. De verenigingen ontvangen een financiële steun die 50% dekt van de aanschaf van de laadpalen, de infrastructuur voor het gehele appartementencomplex en de installatiekosten.

Voertuig van de toekomst

Middels het thema “voertuig van de toekomst” richt Frankrijk zich op het moderniseren van productielijnen, smart industrie, robotisering, digitalisering en eco-innovatie. Hiermee is een totaal bedrag van 1,5 miljard euro gemoeid aan subsidies en eigen vermogen.

Naast het opzetten van een investeringsfonds om eigen vermogen aan te trekken, bestaan het plan uit een investering van 150 miljoen aan onderzoek en ontwikkeling. Dit in het kader van het 4e investeringsplan *Programme d'investissements d'avenir* (PIA) voor de periode 2021-2025. Geselecteerde projecten moeten in overeenstemming zijn met de prioriteiten van de technologische *roadmap* voor het voertuig van de toekomst, gevalideerd door een stuurgroep die bestaat uit vertegenwoordigers van de Franse overheid en de industrie.

Het gaat hierbij om drie categorieën projecten, die als doel hebben:

- het stimuleren van innovatieve (lightweight) materialen om de uitstoot van voertuigen met een verbrandingsmotor aanzienlijk te verminderen, en de actieradius van elektrische voertuigen te verhogen;
- geconnecteerde en autonome voertuigen;
- elektrische voertuigen en het efficiënt structureren van hun waardeketen. In het bijzonder van motoren, batterijen en de recycling ervan, vermogenslektronica en waterstofvoertuigen.

Steun voor de productie van batterijen

In het kader van het door Frankrijk en Duitsland gesteunde Alliance-project voor de ontwikkeling van een Europese industriële batterijsector, zal de bouw van de geplande fabrieken van Total/Saft en PSA Group door de Franse overheid gefinancierd worden tot 850 miljoen euro. Voor de productie van lithium-ion cellen zijn de twee bedrijven een partnerschap aangegaan voor de bouw van drie units: een R&D-centrum en een pilotlijn voor de ontwikkeling van productiefaciliteiten in Nersac (Zuid-West Frankrijk), een fabriek op het PSA-terrein in Douvrin (Noord-Frankrijk), en een fabriek in Duitsland. PSA heeft na deze aankondiging via een [persbericht](#) laten weten dat het bedrijf dankzij de steun van de Franse overheid en in samenwerking met Total, een nieuwe beslissende stap zal zetten voor een investering in Frankrijk van ongeveer 2 miljard euro, om de productie van batterijen te verplaatsen van China naar een soort Franse *gigafactory*.

De Franse staat zal garant staan voor een lening van €5 mrd aan Renault, als de autobouwer meedoet aan Alliance, een project voor autobatterijen waar tot nu toe alleen PSA en Total aan deelnemen. Renault heeft zich inmiddels aangesloten bij dit project en zal een aandeel verwerven in de joint venture ACC (*Automotive Cells Company*), die eerder dit jaar door PSA/Opel en Total/Saft is opgericht om tegen 2030 in Europa voor een miljoen voertuigen per jaar batterijen te produceren.

Verplichtingen van de Franse Automotive industrie

De aangegane verplichtingen die in het kader van dit steunplan zijn vastgelegd zijn het resultaat van gezamenlijke afspraken met de branche, met name de OEM's en de grote Tier 1 toeleveranciers die gevestigd zijn in Frankrijk.

Het is de bedoeling dat Frankrijk in 2025 één miljoen schone auto's (elektrische- en hybride voertuigen) per jaar produceert. Dat is een forse toename: in 2019 produceerde Frankrijk bijna 240.000 elektrische- en hybridewagens. Naast het verduurzamen van de sector zijn ook afspraken gemaakt met betrekking tot (internationale) samenwerking. Zo zal er een overeenkomst ondertekend worden tussen de spelers uit de sector om de basis te versterken voor evenwichtige relaties tussen opdrachtgevers en toeleveranciers en om gezamenlijk een omwenteling te bereiken binnen de auto-industrie. Hierin staat bijvoorbeeld dat bij voorbaat bij een gelijkwaardig aanbod, Franse toeleveranciers positief worden bejegend. Ook wordt CO2-uitstoot geïntegreerd in het aanbod van toeleveranciers teneinde er een gelijkwaardig criterium van te maken als kwaliteit en prijs.

Ook wanneer men kijkt naar de toekomst is het doel om door te gaan met de Franse lokalisatie-strategie van de onderzoeksactiviteiten en de productie met hoge toegevoegde waarde. Dit binnen een context van diversificatie van hun aanbod en een sterke groei van elektrische voertuigen in de komende jaren met de bij behorende ontwikkelingen met betrekking tot arbeidsplaatsen en competenties. In de komende drie jaar gaan de grote TIERS meer dan één miljard euro in Frankrijk investeren in technologieën voor energietransitie, zoals batterijen, elektrische aandrijfsystemen en waterstoftechnologieën.

3. VERBREDEN PRIORITERING STRATEGIE FRANSE MARKT



3. VERBREDEN PRIORITERING STRATEGIE FRANSE MARKT

Om impact te maken in Frankrijk is het cruciaal om lange termijn relaties op te bouwen. Zaken doen in Frankrijk is niet *hit-and-run*, maar investeren in de relatie en het opbouwen van een vertrouwensrelatie. Een goede lunch is in eerste instantie belangrijker dan een degelijk zakelijk voorstel. Om deze reden hebben wij sinds 2017 met name ingezet op de relaties in Noord-Frankrijk, specifiek Île-de-France en Parijs via de contacten met Mov'eo.

3.1 Wat hebben we gedaan?

Door zichtbaar te zijn op verschillende strategische beurzen (EQUIP Auto, MIDEST, JEC, Paris Motor show, EVS32) en het organiseren van activiteiten met Franse Pôles en bedrijven (Imagine Mobility Days, Co-Innovation Days, Energy 4 Smart Mobility, Erasmus-Descartes conference) hebben we het Nederlandse innovatieve ecosysteem gepresenteerd, onder de Holland High Tech branding en het PIB programma. Er zijn samenwerkingen getekend in de vorm van MoU's met de clusters Mov'eo en ARAI Hauts-de-France.

Daarnaast participeert RAI Automotive Industry NL sinds februari 2020 in het Europese COSME project RECIPE4Mobility, met lead-partner Mov'eo. Doel van het project is clustersamenwerking versterken en het faciliteren van samenwerking tussen de MKB-leden van de participerende clusters.

Dit heeft geresulteerd in meer en betere relaties, alsmede in meer samenwerking en business met Franse partijen. Doelstelling is om dit verder uit te breiden. Qua volume, maar ook naar andere regio's en bedrijven. Via het instrument Co-Innovation Days willen wij een verbreding van activiteiten op de Franse industrie partijen realiseren, door twee nieuwe regio's in kaart te brengen (zie paragraaf 3.3 en 3.4), streven we een regionale verbreding van onze strategie na.

3.2 Co-Innovation Days

De Nederlandse Automotive industrie bestaat voornamelijk uit toeleveranciers, meest actief lager in de keten (TIER 2-3-4). Klanten van onze industriepartijen zitten hoger in de keten, de eindproducenten (OEMs) of TIER1 toeleveranciers. De OEM's en TIER1 partijen zijn tevens de spelers met een grote innovatievraag. De transitie van de mondiale automotive industrie wordt omschreven als *The Automotive CASE: Connected, Autonomous, Shared & Electric*. Dit past naadloos in de Nederlandse Automotive Roadmap, waarbij wij streven naar de zero's: geen ongelukken, emissie en congestie. Om deze transitie vorm te geven, zoeken de grote partijen nieuwe samenwerkingen met innovatieve partijen. Dit biedt grote kansen voor het Nederlandse innovatieve ecosysteem.

Renault

Om deze reden heeft RAI Automotive Industry NL het initiatief genomen om een Co-Innovation Day te organiseren bij en met Renault. Kenmerkend voor het instrument Co-Innovation Day is dat de insteek lange termijn samenwerking, Innovatie en R&D betreft. In het verleden zijn er meerdere events met OEM's georganiseerd, de ingang was meestal de voordeur en handel drijven. De ingang bij Co-Innovation Days is de achterdeur: samen ontwikkelen en samen innoveren. Uiteraard kan dit leiden tot handelsrelaties, maar de primaire insteek is innovatie: co-innovatie.

Na een uitgebreid selectieproces door Renault, voorafgegaan door verschillende gesprekken, bezoeken aan Renault en van Renault aan Nederland, hebben 21 Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen op het gebied van materials, manufacturing, en green en smart mobility de unieke kans gekregen om hun innovaties te presenteren in het hart van het Renault Technocentre in Guyancourt (ten zuid-westen van Parijs). Daar zijn ruim 13.000 mensen werkzaam aan research, ontwikkeling en design.

Verbreiding instrument

Het instrument Co-Innovation Day is zowel voor de Franse partner als de Nederlandse deelnemers uitstekend bevallen. Het contact met Renault is ook na het event intensief, en er zijn met verschillende partijen NDA's en samenwerkingen gesloten. Ondanks het intensieve voortraject van ruim 1 jaar, is het onze ambitie om meerdere *co-innovation* trajecten op te starten. Met de PSA group zijn de eerste gesprekken inmiddels gevoerd. Door de huidige Covid-19 restricties is het daadwerkelijk opstarten van de voorbereidingen ernstig belemmert. Enerzijds door beperkingen om te reizen en mensen te ontvangen, anderzijds doordat de prioriteiten van partijen als PSA group nu liggen op de korte termijn: overleven en het opstarten van het productieproces.

Het plan is om deze Co-Innovation Day te organiseren in 2021, de route er naartoe is als volgt:

- Uitnodigen innovatie-afdeling PSA group voor een inspirerende tour door Nederland, met bezoek aan verschillende innovatieve bedrijven (Smart Mobility, Green Mobility, Manufacturing & Materials). De uitnodiging zal, met hulp van de Nederlandse ambassade in Parijs, lopen via Nederlander in Franse dienst Ivo Groen, Vice-President Design Programs DS Automobiles. Via dit 'warme contact' is de doelstelling om in contact te komen met de innovatie-afdeling van PSA group;
- Na positief resultaat en interesse in verdieping vanuit PSA group, het aanbieden en presenteren van innovatieprofielen van Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen. Dit afgestemd op de concrete interesse gebieden van PDS group;
- Op basis van eerste selectie de mogelijkheid bieden aan PSA groep tot het bijwonen van pitches van de voor-geselecteerde bedrijven, om de uiteindelijke selectie te maken;
- Formaliseren contract, plannen en opstellen technische en communicative uitwerking Co-Innovation Day;
- Organisatie Co-Innovation Day, eventueel inclusief aanpalend programma (Frans-Nederlands seminar).

Zoals gesteld, kent Frankrijk ook verschillende grote toeleveranciers. Michelin, Valeo en Faurecia staan in de top-15 grootste toeleveranciers wereldwijd. Plastic Omnium, Saint Gobain en Hutchinson staan in de top-100. Ook met deze partijen is een Co-Innovation traject een uitstekend middel om samenwerkingen op te zetten. Op basis van onze capaciteit, succesvolle stappen in de 'nieuwe' regio's en te leggen contacten, zullen we deze partijen benaderen voor innovatiesamenwerking.

3.3 Auvergne-Rhône-Alpes

Auvergne-Rhône-Alpes (AURA) is een bestuurlijke regio die in 2015 ontstaan is door een fusie tussen 'Auvergne' en 'Rhône-Alpes'. De regio is gesitueerd in het midden/zuidoosten van Frankrijk en ligt onder meer aan de Zwitserse grens (in het oosten) en de Italiaanse grens (in het zuidoosten). Van oudsher is AURA een belangrijk Europees knooppunt, wat heeft geleid tot het sterke internationale karakter van de regio.

De economie van Auvergne-Rhône-Alpes behoort tot Europa's sterkste economieën. Het bruto regionaal product bedroeg meer dan 250 miljard euro in 2018, waardoor het bij de top van Europa behoort. De regio staat binnen Frankrijk op de tweede plaats op het gebied van omzet (Île-de-France, met Parijs als hoofdstad, staat op de eerste plek). De 'hoofdstad' van de regio is Lyon, dit is tevens de voornaamste industriestad van Frankrijk.

Innovatie is een belangrijk thema in Auvergne-Rhône-Alpes. Deze regio heeft daarom ook hoge uitgaven voor Research & Development met een totaal bedrag van investeringen dat zeven miljard euro bedroeg in 2018. De investeringen van de regio dragen maar liefst 14,2% bij aan de nationale investeringen in R&D, waardoor AURA de op één na meest investerende regio van Frankrijk is in Research & Development.

Lyon

De hoofdstad Lyon heeft een goede geografische ligging. De stad is in het centrum van Europa gesitueerd, waardoor veel grote Europese steden binnen handbereik zijn. Het uitgebreide weggennetwerk met onder andere de Route du Soleil die de stad kruist, de twee rivieren (Rhône en Saône) die in de stad samengaan en uiteindelijk uitmonden in de Middellandse Zee, het sterke treinnetwerk met o.a. TGV-verbindingen en internationale verbindingen en het internationale vliegveld maken Lyon tot een logistiek interessante stad.

Smart City

Lyon draagt de titel van eerste smart city van Frankrijk. De stad tracht enkele wijken (waaronder La Confluence, Part-Dieu, Gerland en Le Carré de Soie) te transformeren tot intelligente stadsdelen. De experimenten om een moderne balans tussen wonen, werken en leven te vinden zijn momenteel in volle gang. De digitale economie, de groene economie en de versnellende energietransitie bieden nieuwe transportoplossingen en nieuwe toepassingen ten dienste van de inwoners. Dit alles zal geleidelijk de luchtkwaliteit en dus ook de levenskwaliteit in de metropool verbeteren.

Ambities van de regio: focus op waterstof

In 2017 is Zero Emission Valley (ZEV) gestart, een samenwerking tussen de regio Auvergne-Rhône-Alpes, grote bedrijven als Michelin en Engie en kennisinstellingen. Het is een van de meest ambitieuze waterstofprojecten in Frankrijk en Europa. Er worden allerlei nieuwe emissie vrije technieken in de praktijk getest en gedemonstreerd.

In de Valley zullen onder meer 1200 waterstof voertuigen gaan rijden. Om al deze voertuigen van brandstof te voorzien, zullen er voor eind 2023 twintig waterstofstations gebouwd worden. Doelstelling is praktijkervaring opdoen met waterstof, en voor de langere termijn de kosten van de waterstof infrastructuur te verlagen. Om de tankstations te voorzien van waterstof, zullen er vijftien hydrolyse installaties gebouwd worden, waarmee lokaal waterstof geproduceerd kan worden. Zo hoeft de waterstof niet vervoerd te worden. De gesynchroniseerde uitrol van voertuigen en oplaadinfrastructuur wordt geleid door Hymulsion, een publiek-private joint-venture van de regio Auvergne-Rhône-Alpes, Engie, Michelin, Banque des Territoires en Crédit Agricole via de vijf regionale banken van de regio Auvergne-Rhône-Alpes.

Als alles volgens plan verloopt, zal de regio Auvergne-Rhône-Alpes één van de eerste CO₂ neutrale regio's van Europa worden.

Oppervlakte	69.711 km²
Inwonersaantal (2019)	8.027.000
Werkend in de industriële sector	15,4%
Werkloosheidspercentage (2019)	7,5%
Regionaal BBP	250 miljard €
Export (2018)	60.377 M€
Import (2018)	62.529 M€
Aandeel in nationaal BBP	11,46%

Tabel 3.1 Facts and Figures van de AURA regio



Belangrijke Automotive partijen in de regio

- Caterpillar
- Iveco
- Michelin
- Faurecia
- Navya
- Plastic Omnium
- Renault Trucks
- Valeo
- ZF
- Symbio

Nederlandse bedrijven in de regio

- Arcadis
- Eneco, zonnepanelen
- Essex,
- Philips France
- Ten Cate Advanced Armour

Cluster organisaties

- CARA: Europees cluster voor mobiliteitsoplossingen waaronder de automotive-industrie en de voertuigenindustrie.
- Minalogic
- Aerospace Cluster: Luchtvaart, ruimtevaart en defensie.

Tabel 3.1 Facts and Figures van de AURA regio

CARA

RAI Automotive Industry NL werkt al enige tijd samen met het Automotive- en mobiliteitscluster CARA. Het contact is met gelegd rondom de 32^{ste} editie van het Electric Vehicle Symposium (EVS32) in mei 2019 in Lyon, waar RAI Automotive Industry NL een Holland High Tech paviljoen organiseerde namens ruim 30 bedrijven en 8 samenwerkende Nederlandse overheid. In samenwerking met de NBSO Lyon en de ambassade is toen tevens een mini-symposium georganiseerd voor Franse en Nederlandse stakeholders rondom het thema *Smart Charging* in de stad.

CARA heeft momenteel ruim 220 leden, waaronder Renault Truck, IVECO, Valeo, Navya en Easymile. Ook wordt er samengewerkt met het research centrum van de Universit  Gustav Eiffel. Voor CARA ligt de focus voor samenwerking met Nederland op een aantal thema's, waar Nederland ook sterk in is:

- Connected & automated driving: onder ander met haar leden Navya en Easymile (beiden producten van autonome voertuigen / people movers);
- Zero Emission mobility: waarbij waterstof een speciale positie inneemt. Belangrijke partij om te vermelden is Symbio, eigendom van Faurecia en Michelin. Deze partij heeft als doel om wereldleider te worden op het gebied van het ontwikkelen en produceren van waterstof *fuel cell systems*, voor lichte voertuigen, commerciële voertuigen, bussen en trucks.
- Heavy Duty: met de voor CARA belangrijke leden Renault Truck (onderdeel van de Volvo group) en Iveco Bus is de regio de voornaamste regio in Frankrijk als het gaat om de maakindustrie voor goederenvervoer.

De CARA organisatie werkt momenteel als lead-partner aan een Heavy Duty waterstof voorstel voor een Europees project in het kader van het COSME programma. Dit biedt samenwerkingskansen voor Nederlandse partijen. In de internationaliseringsstrategie van CARA wordt ligt de focus op een aantal landen, zijnde: Zweden, Duitsland, USA (specifiek Ohio) en Nederland. Dit komt onder door de Heavy duty industrie in Nederland, met truck fabrikanten zoals DAF in Eindhoven, Scania in Zwolle maar ook VDL Groep.



Contactpersoon: Magali Jouve

3.4 Pays de La Loire

Pays de La Loire is een bestuurlijke regio in West-Frankrijk, ten zuiden van Bretagne en grenzend aan de Atlantische Oceaan met 3,7 miljoen inwoners. Qua bruto nationaal product scoort deze regio als vierde binnen geheel Frankrijk. Daarnaast is het de derde snelst groeiende industriële regio van Frankrijk. Naast veel Automotive OEM's en TIER1 bedrijven is deze regio ook sterk op het gebied van Aerospace (hoofdkantoor Airbus, Daher, Stelia en Thales). De technologische ontwikkelingen in beide speelvelden worden binnen dezelfde regio op de proef gesteld. Het jaarlijkse evenement 24 uur van Le Mans is hier een concreet voorbeeld van.

Pays de La Loire doet het economisch gezien beter dan het Franse gemiddelde. Door een zorgvuldig ontwikkelde strategische benadering van onderzoek en economische exploitatie liggen er kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven in de Automotive industrie, luchtvaartsector, composiet, maritieme sector, cybersecurity en landbouw.

Ambities van de regio

Pays de la Loire mikt op innovatie en nieuwe industrieën op die terreinen waar vraag en lokale werkgelegenheid elkaar ontmoeten: digitalisering, cyber en composiet. Het zoeken naar nieuwe economische terreinen betekent allerm minst dat traditionele sectoren als Automotive, aerospace en maritiem worden vergeten. Aanwezige 'vragende partijen' in de grote sectoren jagen innovaties juist aan. Maar helder is ook dat alleen door het omarmen van innovatie, ook uit het buitenland, een economische toekomst kan worden veiliggesteld.

Met de huisvesting van cluster organisaties als ID4Car (Automotive), EMC2 (composiet) en Laval Virtual Center (VR/AR) heeft deze regio hoogwaardige kennis en dito producten om de hele industrie verder te helpen. Door de nauwe samenwerking van publieke en private partijen binnen de Pôles, slagen de Fransen er steeds beter in om innovaties en ideeën om te zetten in concrete producten en diensten.

Composiet

Sterke punten van Pays de La Loire is het onderzoeksplatform en vervaardiging van ruwe composiet materialen. Voor de luchtvaart (Airbus, Daher) zijn composietmaterialen van groot belang om aan strengere milieueisen te voldoen. Maar dit geldt uiteraard ook voor Automotive. De internationale automotive industrie staat de komende jaren voor de taak om de uitstoot van CO2 verder terug te brengen. Zowel bij het gebruik van voertuigen op de weg, als ook wat betreft de productie van deze voertuigen. Het gewicht van voertuigen speelt daarbij een essentiële rol. Nieuwe, natuurlijke en lichtere materialen en intensiever gebruik van bestaande materialen zoals hoogwaardig staal en aluminium en slimme verwerking hiervan zijn de belangrijkste ingrediënten om te komen tot de gewenste CO2 reductie. Het circulair inrichten van de keten als wel het circulair toepassen van componenten en systemen zal mede gedreven door de EU Green deal in versnelling komen. De huidige Corona crisis zal dit proces, gesteund door overheden, versnellen.

De regio Pays de la Loire wil een innovatiecentrum van excellentie op Europese schaal worden, daartoe wil men meer samenwerken met Europese landen. In Nederland is lightweight (waaronder composiet) een groeiende sector. Met HTSM clusterpartner CompositesNL werkt RAI Automotive Industries NL al langer samen om composieten partijen te verbinden met de Automotive sector.



EMC2

Clusterorganisatie EMC2 speelt een belangrijke rol in de ambities van de regio op het gebied van composiet materialen. Als eerste Franse cluster in de productie van innovatieve composieten ondersteunt EMC2 innovatie en samenwerkingsprojecten tussen industriële bedrijven en academici. Het netwerk (250 leden) gaat technologische uitdagingen aan: ontwerp, simulatie en efficiënte productie van grootschalige constructies, lichtere constructies, kortere cyclustijden en fabricagekosten, ontwerp en fabricage van assemblages met meerdere materialen, ontwikkeling van recycling en opwerking van afval van composieten en tools voor groen ontwerp en productie. Spin-offs van het onderzoek dat bij het landelijke kenniscentrum voor composiet (EMC2) wordt gedaan, vindt zijn weg naar de Automotive industrie.

Contactpersoon: Coline Figuet.

Technocampus Composites

In Nantes bevindt zich tevens de Technocampus Composites. Deze campus is een gezamenlijk technologisch onderzoeksplatform dat zich toelegt op de productie van composieten. Het omvat industriële en academische spelers die werken aan de ontwikkeling van innovatieve productietechnologieën voor hoogwaardige composietmaterialen. Dit platform biedt gedeelde apparatuur en middelen en stimuleert interdisciplinaire aanpak, gezamenlijke R&D en technologieoverdracht. Het draagt bij aan de uitmuntendheid van de regio Pays de la Loire op het gebied van de productie van composietmaterialen.

Green Mobility – SMILE

SMILE (SMart Ideas to Link Energies) is een interregionaal project van Pays de la Loire met Bretagne. Het SMILE-project focust op de energietransitie. Het creëren van Smart Grids is een concrete opgave binnen het project. Daarbij dienen hernieuwbare energiebronnen te worden geïntegreerd en moet het smart grid zorgen voor een balans tussen vraag en aanbod van elektriciteit. Er worden echter ook andere projecten uitgevoerd onder de SMILE-paraplu, volgens de NBSO Nantes betreft dit hét belangrijkste project op het gebied van Smart en Green Mobility in de regio.

Belangrijke Automotive partijen in de regio

- GE
- Manitou
- Mitsubishi
- Porsche
- Renault Trucks - Defense
- Scania
- Toyota

Nederlandse bedrijven in de regio

- Aalberts Industries
- Akzo Nobel
- Arcadis
- Oranjewoud
- Randstad

Cluster organisaties

- EMC2
- ID4CAR

ID4CAR

De regio Pays de la Loire heeft sterke Pôles de Compétitivité zoals het eerder uitgelichte EMC2 cluster. Voor Automotive is er ook een sterk cluster met 300 leden: ID4CAR. Voorbeelden van leden zijn Groupe Renault, PSA Groupe en Magneti Marelli. ID4CAR is een accelerator binnen voertuigen en mobiliteit in de regio. ID4CAR richt haar activiteiten op de ontwikkeling van concurrentievermogen, excellentie en Europese impact. Volgens ID4CAR liggen er ook voor Nederland mooie kansen op het gebied van composiet materialen (zie ambities van de regio).

De relaties met het cluster ID4CAR zijn minder intensief dan met EMC2 (gezamenlijke deelname Europees project). Om in de regio Pays de la Loire meer voet aan de grond te krijgen en relaties op te bouwen, zal contact met het cluster worden opgenomen, in samenspraak met de Ambassade en NBSO Nantes.

Contactpersoon: Isabelle Dussutour.



4. OPERATIONELE ACTIEAGENDA

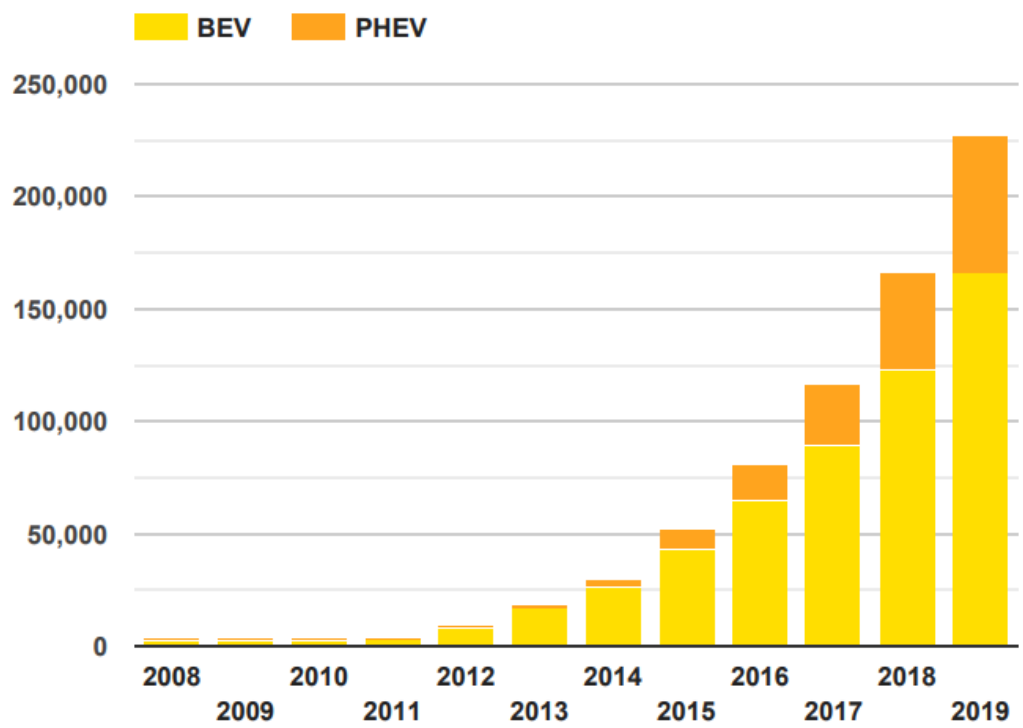


4. OPERATIONELE ACTIEAGENDA

4.1 ToR kansenrapport EV op de Franse markt

De PIB Smart & Green Mobility Frankrijk is in juni 2017 gestart met een twintigtal deelnemers. De deelnemers komen voor een deel uit de hoek van Smart Mobility, voor een deel zijn ze actief op het gebied van elektrisch vervoer ook wel EV genoemd (dit zijn bedrijven hoofdzakelijk actief op het gebied van laadinfrastructuur en alles wat daarmee samenhangt) en voor een deel op het gebied van innovatieve (composiet en andere licht gewicht) materialen. Na drie jaar is de constatering dat de deelnemers op het gebied van EV nog onvoldoende aan hun trekken zijn gekomen en daarnaast verdere inzichten wensen te verkrijgen. Wij willen deze inzichten in kaart brengen middels een kansenrapport dat de situatie rondom EV en laadinfrastructuur in Frankrijk goed weergeeft.

Frankrijk is het eerste land dat een verbod op de verkoop van nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen die fossiele brandstoffen gebruiken vanaf 2040 in zijn nationale wetgeving heeft opgenomen. Ook Nederland zet zich stevig in op de elektrificatie van het vervoer. Daarnaast voeren een groeiend aantal grote steden milieuzones in waarin een verbod geldt voor de meest vervuilende voertuigen. De vraag naar elektrische auto's, batterijen en slimme laadinfrastructuur zal de komende jaren daarom fors toenemen. EV is aan een opmars bezig (zie figuur 4.1)



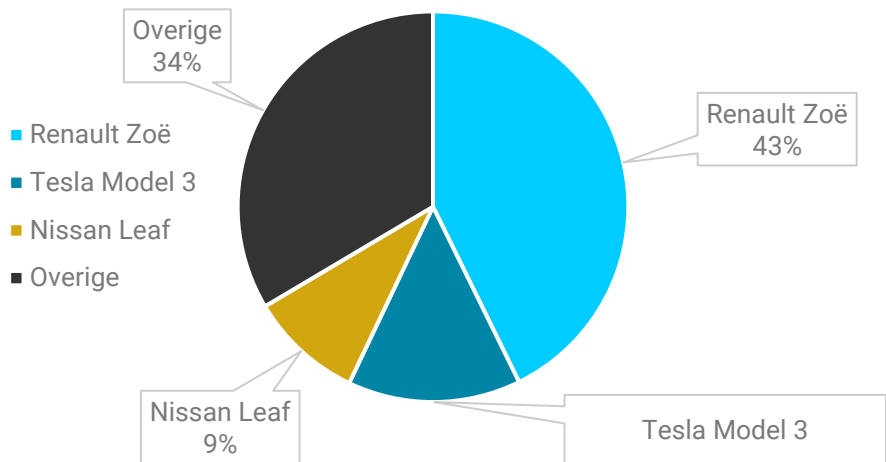
Figuur 4.1 EV in Frankrijk is aan een opmars bezig

In 2019 zijn er in Frankrijk totaal ongeveer 43.000 volledig elektrische personenauto's geregistreerd. De Renault Zoë, Tesla Model 3 en Nissan Leaf waren de meest verkochte modellen over deze periode. Dit lijkt zeer positief, maar ondanks deze stijging blijft het aandeel op het totaal aantal verkochte voertuigen zeer beperkt. Volgens Les Échos (Frans liberaal dagblad) is, ondanks de stijgende actieradius van nieuwe voertuigen, de angst om stil te vallen de grootste drempel voor de aanschaf van een elektrisch voertuig. Deze angst wordt veroorzaakt door het gebrek aan laadinfrastructuur. Uit de jaarlijkse studie *Mobility Monitor* van LeasePlan, uitgevoerd in samenwerking met het onderzoeksinstituut Ipsos, blijkt echter dat deze drempel voor de aanschaf van een elektrisch voertuig in Frankrijk en Nederland bijna gelijk is.

Drempel	FR	NL
Aankoopprijs	62%	83%
Gebrek aan laadinfrastructuur	42%	40%
Beperkte actieradius	13%	51%

Laadinfrastructuur

Op 31 december 2019 had Frankrijk ongeveer 30.000 publieke laadpalen. Dat is een stijging van meer dan 5400 laadpalen t.o.v. 2018. Het laden van een elektrische auto kan niet overal en is niet vanzelfsprekend. Er is de komende jaren enorm veel extra laadinfrastructuur nodig, langs de snelwegen en in de steden. Dat netwerk moet steeds krachtiger, uitgebreider en sneller worden. 'Kan het elektriciteitsnet dat wel aan?', is dan de steeds terugkerende vraag. Het antwoord lijkt te zijn: 'Ja, maar alleen op een slimme manier'. Nederland doet dat en is daar goed in. Want het gaat niet alleen om het eenvoudig plaatsen van laadpalen, het gaat over *Smart Charging* en zaken als bi-directioneel laden. Er is vaak een maximale hoeveelheid aan duurzame energie voorhanden op een moment dat er eigenlijk helemaal geen behoefte is aan energie. De elektrische auto kan dan fungeren als opslagplaats. Op momenten dat er weer een tekort is aan duurzame energie, kan deze in de auto opgeslagen energie weer worden terug gestopt in het elektriciteitsnetwerk. Het project 'We drive solar' in Utrecht is een mooi voorbeeld van Frans-Nederlandse samenwerking tussen Renault, Lomboxnet en Elaad op het gebied van Smart Charging.



Figuur 4.2 EV autoverkoop in Frankrijk (2019)

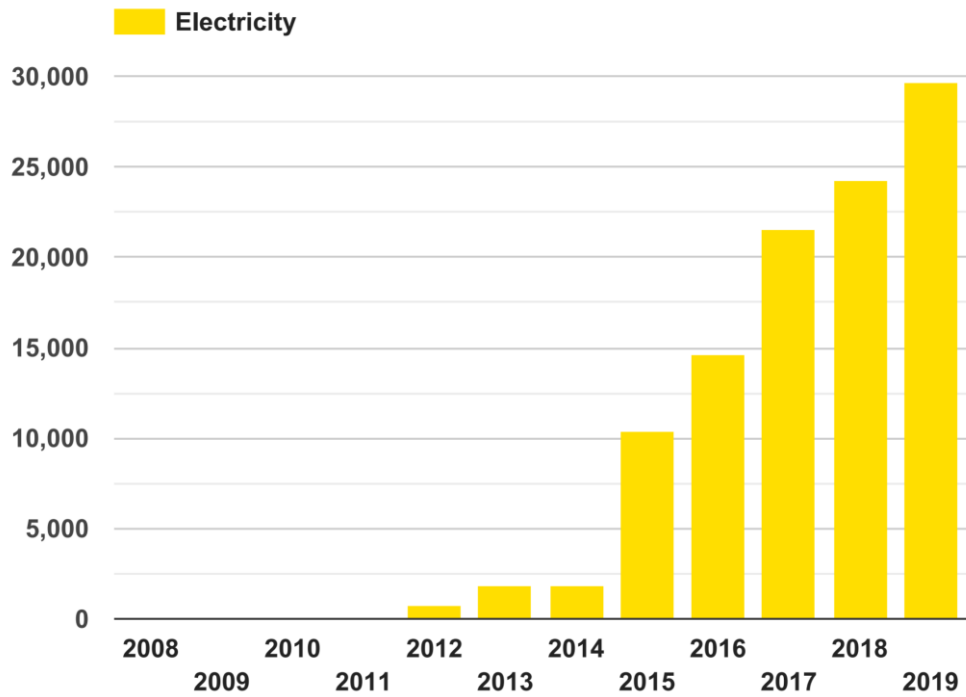
De beproeving van het opladen in Frankrijk

Volgens Le Monde zijn er bij gebrek aan uniformiteit in Frankrijk momenteel vijf verschillende stekkers en vier verschillende laadvermogens om een EV op te laden. Bijvoorbeeld Nissan heeft op sommige parkeerplaatsen bij supermarkten gratis oplaadpunten beschikbaar gesteld, maar het laadsysteem is niet *compatibel* met de Zoë van partner Renault.

Bereikbaarheid van laadpalen

Er zijn twee grote tekortkomingen. De eerste betreft het snel opladen langs snelwegen en hoofdwegen.

Momenteel zijn de enige snelle oplaadpunten op de Franse snelwegen de oplaadstations van Ionity, een consortium van buitenlandse fabrikanten (Daimler, BMW, Volkswagen, Ford, Hyundai), met vrij hoge tarieven (25 tot 40 euro voor een bereik van 300 kilometer). Het tweede probleem is de toegang tot een oplaadpunt voor Fransen die in een appartementencomplex wonen (7 miljoen van de 29 miljoen huishoudens). Het bedrijf Enedis, verantwoordelijk voor de aansluiting van de oplaadpunten op het elektriciteitsnet, ziet graag een versnelling in de uitrol van laadpunten. Als de overheid geen infrastructuur wil financieren waardoor lange afstanden kunnen worden gereden, zullen klanten hun gewoontes niet veranderen. De aanleg van infrastructuur loopt echter achter op de autofabrikanten.



Figuur 4.3 Aantal EV oplaadpunten in Frankrijk

Gebruikerservaringen

Het is onduidelijk hoe, aan wie en hoeveel er betaald dient te worden voor het opladen van een elektrisch voertuig. Veel laadpalen zijn gratis, maar zijn buiten werking. Bij anderen betaal je één euro voor het eerste uur, daarna 30 euro voor het tweede uur. Om überhaupt te kunnen betalen dien je in het bezit te zijn van een laadpas. Deze is ook vaak afhankelijk van het concern die de laadpaal heeft geplaatst. Met andere woorden: jouw laadpas van Shell zal vaak niet werken bij de Esso. Het grootste probleem is dat de exploitanten de gebruikerservaring niet integreren. Volgens SIA Partners moeten er echte "mobiliteitsexploitanten" worden ingezet die formules kunnen aanbieden die overeenstemmen met de behoeften van de klant. Zo niet, dan is het risico op gesloten private netwerken groot. Het probleem zit hem eerder in de afstemming tussen het type laadpaal en de locatie. De installatie van een langzame laadpaal in het centrum van een dorp is bijvoorbeeld niet noodzakelijkerwijs wat de gebruikers nodig hebben. En dat is precies het probleem in Frankrijk: welk type laadstation moet worden geïnstalleerd, en waar? Volgens SIA Partners tast de markt hierover in het duister en het gevaar is dat er geen optimaal gebruik van de subsidies zal worden gemaakt als er niets wordt gedaan om dit te coördineren. De situatie vraagt om regulering. Momenteel speelt een startup met 20 werknemers de rol van enige aanbieder van publieke laadpalen in Frankrijk dankzij de collaboratieve applicatie Chargemap, die onmisbaar is voor iedereen die zich in Frankrijk met een elektrische auto wil verplaatsen.

Nog veel te winnen

Er valt dus nog veel te winnen voor Frankrijk. Dat is een kans voor Nederland. Frankrijk is een belangrijke partner voor Nederland, niet alleen op het gebied van import / export en investeringen, maar ook op het gebied van bilaterale samenwerking of samenwerking in EU-verband. Ook voor duurzame mobiliteit is en blijft Frankrijk een interessante partner en markt.

Via de PIB Smart & Green Mobility zijn er de afgelopen jaren een aantal activiteiten georganiseerd om de Frans-Nederlandse samenwerking op het gebied van Green Mobility en Smart Charging te versterken. Hieronder een overzicht van activiteiten op dit vlak:

- Februari 2018: Nederland gastland van het event Energy4SmartMobility in Marseille. Een groot aantal Nederlandse sprekers waaronder de burgemeester van Utrecht werd er ontvangen;
- Mei 2018: MoU tussen Elaad en VEDECOM, een Frans publiek-privaat onderzoeksinstituut gericht op toekomstige mobiliteit;
- Najaar 2018: Op uitnodiging van Avere France presentatie door een Nederlandse delegatie over de aanpak op het gebied van laadinfrastructuur in Nederland;
- Mei 2019: Seminar over EV en de Franse en Nederlandse aanpak, georganiseerd door RAI Automotive Industry NL, het Innovatie Attaché netwerk en I&W Ambassade Parijs, in de marge van EVS32 in Lyon, waarbij zowel Nederlandse als Franse partijen betrokken waren. Hier was bijzonder veel belangstelling voor;
- Juni 2019: Co-Innovation Day Renault waarin Nederlandse EV partijen hebben geparticipeerd (Greenflux, Mitsubishi Turbocharger Engine Europe, ProDrive Technologies, Punch Powertrain, van Peperzeel, TU/e, Elaad).

SUPPLIERS
COINNOVATION
ALLIANCE PURCHASING ORGANIZATION



Terms of Reference (ToR)

Frankrijk was dusdanig geïnteresseerd in het Nederlandse 'laadpaal-op-aanvraag' principe dat het deze werkwijze in 2019 officieel heeft overgenomen. Er zijn echter nog veel punten die nog niet in kaart zijn gebracht. Daarom hebben wij de volgende doelen opgesteld voor het op te stellen kansenrapport EV Frankrijk:

- In kaart brengen van de hoofdlijnen van het Franse beleid t.a.v. elektrisch vervoer op federaal niveau;
- In kaart brengen van de regio's en steden met vooruitstrevende beleidsuitgangspunten;
- Duiden van de industriële ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer in Frankrijk;
- Het mappen van de belangrijkste Franse spelers, bedrijven, kennisinstellingen en universiteiten/grandes écoles;
- Inzicht scheppen in bestaande samenwerkingsverbanden;
- In kaart brengen van relevante beurzen en evenementen op het gebied van EV in 2020 en 2021.

Dit kansenrapport moet niet alleen gefocust zijn op marktkansen maar daar waar mogelijk ook op samenwerkingskansen met Nederlandse bedrijven. De studie is tevens nuttig voor gezamenlijke Nederlands-Franse projecten in nieuwe Europese programma's.

Op dit moment zijn er diverse grote en kleine (startups) Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen betrokken bij de ontwikkelingen van EV. Zij dienen als doelgroep van deze studie.

In het kader van deze studie raden wij aan dat parallel aan deze studie uitgezocht kan worden welke projecten op het gebied van EV er worden/zijn uitgevoerd binnen de Europese programma's waar zowel Franse als Nederlandse partijen aan deelnemen. Dit levert interessante informatie op over betrokken partijen.

RAI Automotive Industry NL is de cluster organisatie die het opstellen van dit kansenrapport inhoudelijk kan begeleiden. RVO is de aanbestedende partij. Voor de uitvoering van het kansenrapport gaat de voorkeur naar een partij die zowel het Nederlandse als Franse ecosysteem kent en ook de Nederlandse en Franse taal machtig is.

Vervolgstappen

Het rapport zal beschikbaar worden gesteld aan geïnteresseerde Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen (in ieder geval de leden van de PIB en de leden van RAI Automotive Industry NL), zodat zij zich op deze markt kunnen oriënteren en vervolgactiviteiten kunnen ontwikkelen.

4.2 Activiteitenprogramma 2020 – 2021

Een concreet activiteiten programma voor de tweede helft van 2020 en het jaar 2021 is niet eenvoudig te definiëren. Onzekerheid rondom Covid-19 speelt een grote rol. Dit uit zich in fysieke (reis)beperkingen, maar ook in economische beperkingen. In tijden van onzekerheid en ernstige economische crisis zijn bedrijven meer gefocust op korte termijn (overleven), wat ten koste kan gaan van lange termijn investeren in R&D en relaties. Een gericht activiteitenprogramma, met *dedicated* en financieel aantrekkelijke activiteiten, zal onze achterban helpen om haar internationaliseringsbehoefte in te vullen. Want zoals gesteld: Nederlandse bedrijven zijn in hoge mate (90%) afhankelijk van de internationale markt.

Franse cultuur

Daar komt bij dat zakendoen in Frankrijk sowieso voorbereiding en verdieping in de Franse cultuur vergt. Zoals in dit rapport en in het overkoepelende HTSM rapport beschreven: er gebeurt veel op het gebied van innovatie in Frankrijk. Echter, de dynamiek binnen Frankrijk betekent niet dat de deuren meteen wagenwijd open staan voor buitenlandse ondernemers. Een Frans bedrijf moet niet het idee hebben dat je hen onderschat. Daarom is het niet gewenst om binnen te komen met een oplossing voor een probleem dat door de Franse partij niet zo gezien wordt en dan de Fransman te corrigeren. Daarom is het essentieel de Franse markt goed te verkennen, want er komen veel buitenlandse aanbieders met producten die Frankrijk al heeft.

Hoe dan ook worden Nederlanders toch wel gezien als geboren handelaren. Inventief, uit op een scherpe prijs en een goede neus voor kansen die worden gegrepen als ze zich voordoen. Daar kan heel goed een strategie aan ten grondslag liggen, maar die is lang niet altijd tot achter de komma uitgewerkt. Daar zit meteen ook de valkuil: te gehaast, te veel uit op de snelle deal, te weinig tijd om een relatie op te bouwen. Volgens de Fransen denken Nederlanders teveel vanuit hun eigen belang. Franse partijen werken meer vanuit een zorgvuldig uitgedachte strategie. Mogelijke koersen worden vooraf uitgewerkt, inclusief een risicoanalyse en scenario's voor wat te doen als A of B gebeurt.

Wat is er nodig om de kans te verzilveren en hoe wordt voorkomen dat een eventuele mislukking de ondergang van de onderneming betekend? Het advies is om hier als Nederlandse onderneming rekening mee te houden.

Wat telt is niet alleen een zakelijke klik, maar ook de persoonlijke klik. Er moet vertrouwen en respect zijn. Een Franse aanbieder heeft op papier een voordeel omdat die 'het gevoel' begrijpt en de taal tot in de finesses beheerst. Fransen bouwen relaties op, handel wordt niet per se even terloops gedaan. Want uiteindelijk is een afnemer of aanbieder iemand die je vaker tegenkomt. Verkoper en koper komen elkaar als het goed is op de vakbeurzen weer tegen, al dan niet met eigen stand, een eigen borrel in de middag of een lunch tussendoor. Want als de relatie eenmaal bestaat, dient ze onderhouden te worden om voor alle partijen interessant te blijven.

Daarom is het belangrijk om geen hit-and-run strategie te hebben, maar juist veelvuldig zichtbaar te zijn op bepalende events. Liefst met een uniforme en herkenbare uitstraling, en goed georganiseerd door vooraf al contacten te leggen en afspraken te maken.

Verbreden strategie

Onze insteek is, zoals in hoofdstuk 3 geformuleerd, om de strategie te verbreden. Dit geldt zowel voor de regionale strategie, als voor de benadering van bedrijven. Door de regionale strategie te verbreden met Pays de la Loire en Auvergne-Rhône-Alpes, kunnen we een gericht programma aanbieden voor de Nederlandse industrie en kennispartijen. Met het materialen cluster in Pays de la Loire bijvoorbeeld, met Green Mobility en laadinfrastructuur partijen op de via het kansenrapport geselecteerde steden en regio's.

Dit leidt tot een overzicht van potentiële activiteiten in 2020 en 2021. Wordt dit overzicht één-op-één zo uitgevoerd: nee. In samenspraak met partners zal onderstaande opsomming verder uitgewerkt worden, waarbij events kunnen afvallen maar waarbij ook zeker events zullen worden toegevoegd. Voor de financiering kan gedeeltelijk worden geput uit de middelen die nog resteren in het Partners International Business France project. De verlengingsaanvraag voor de PIB tot eind 2021 kan op basis van deze rapportage worden ingediend.

Events 2020

- Brede innovatiemissie AI (digitaal en mogelijk fysiek)

Op 4,5 en 6 November zal er een online AI-missie naar en met Frankrijk georganiseerd worden. Oorspronkelijke plan was om afgelopen April met een Nederlandse delegatie de Global Industry Fair te bezoeken. Vanwege de Covid19-crisis is deze beurs verplaatst naar maart 2021. In tussentijd organiseren we een online variant, met indien mogelijk een kleine delegatie die fysiek op reis gaat. De missie wordt georganiseerd door de Nederlandse AI Coalitie en kent verschillende inhoudelijke tracks. Voor wat betreft Mobiliteit en AI is RAI Automotive Industry NL eerste aanspreekpunt.

- Energy 4 Smart Mobility 13-14 oktober 2020, Marseille.

Derde editie van het European Energy 4 Smart Mobility Forum, waar innovatieve energie-oplossingen voor slimme en groene mobiliteit centraal staan. Dit event is eerder vanuit de PIB bezocht, voor 2020 wordt bekeken of Nederland (opnieuw) partnerland kan worden.

- Technology for Automotive 2020, jaarcongres

29 Oktober, Eindhoven. Jaarcongres RAI Automotive Industry NL, waar Frankrijk als partnerland zal worden uitgenodigd om zich te presenteren.

- EV Workshops, zie hieronder

- Verkennende missies regio's Auvergne-Rhône-Alpes en Pays de la Loire

Om beide regio's beter in kaart te brengen en contact te leggen met stakeholders in beide regio's, zijn deze verkennende missies cruciaal. Eventueel kunnen bij inhoudelijke focus, al bedrijven worden uitgenodigd te participeren.

Events 2021

- JEC World 2021: the leading international composites show

3-5 maart 2021, Paris. Participatie in het Holland paviljoen dat wordt gecoördineerd door CompositesNL. Verschillende PIB partners (materialencluster) geven we het podium op de JEC.

- Intertraffic, bezoek clusterorganisatie en leden CARA

23 – 26 maart 2021, Amsterdam. Deze beurs stond in het voorjaar van 2020 gepland, clusterorganisatie CARA zou de beur met een delegatie van haar leden bezoeken. Er werd gewerkt aan project- en bedrijfsbezoeken door het land. Door uitstel van de Intertraffic beurs en reisbeperkingen, is dit bezoek ook uitgesteld tot maart 2021.

- CARA Automotive Tech Days

April-mei 2021: high level event van clusterorganisatie CARA, waar Nederlandse innovatieve toeleveranciers op uitnodiging hun innovaties mogen presenteren aan CARA's grote leden.

- Composites Meetings

17-18 november, Nantes. Georganiseerd onder andere door EMC2, matchmaking event specifiek voor composieten gebruikers en leveranciers.

- Solutrans 2021

16-20 november, Lyon. Deze beurs is de grootste op het gebied van industriële en stedelijke elektrische voertuigen van 3,5 tot 44 ton.

- Innovatiemissie AI Mobiliteit

Bij voldoende interesse en goede resultaten van de brede AI innovatiemissie, zal er een specifieke AI Mobiliteitsmissie worden georganiseerd. Planning hiervan is waarschijnlijk voorjaar 2021.

- Co-Innovation Days

Zoals in hoofdstuk 3 beschreven, zal worden ingezet op het organiseren van nieuwe Co-Innovation Days. Planning is in ernstige mate afhankelijk van ontwikkelingen omtrent het Covid-19 virus. Voorbereidingen kunnen wél worden opgestart.

Vervolgactiviteiten Kansensrapport EV: EV workshops
Het op te stellen kansensrapport EV geeft inzicht in de meest kansrijke Fransen steden en/of regio's voor wat betreft laadinfrastructuur. Om dit inzicht te verzilveren, zijn vervolgactiviteiten noodzakelijk. Ten tijde van Covid-19 beperkingen zal op korte termijn gebruik worden gemaakt van digitale vergaderingen. Dit is tevens efficiënt, aangezien het beoogd programma kort kan worden opgezet. Nadeel is wel dat het opbouwen van een relatie lastiger is.

Belangrijke randvoorwaarde is dat de Nederlandse afgevaardigden de Frans taal beheersen. Met name op de beleidsafdelingen bij regio's en steden, spreekt men geen of slecht Engels. Met behulp van onderstaande formule kunnen meerdere sessies georganiseerd te worden. Dit resulteert in duurzame contacten. Aanbevolen duur van een sessie: één uur.

De regio's / steden worden aangeschreven met een brief van de ambassadeur en er wordt gevraagd welke problemen er zijn voor het uitrollen van laadinfrastructuur. De regio's krijgen de gelegenheid om voor het Webinar een aantal vragen te sturen. Vervolgens kan er op basis van deze vragen een actieve uitwisseling plaatsvinden. Als er van tevoren vragen zijn aangeleverd, kunnen die al verwerkt worden in de presentatie. Naast het zenden van de PIB partijen wordt er naar verwachting ook veel uitgewisseld. De sessies zijn dus niet voor ieder toegankelijk, het is een besloten groep met de betreffende regio's, de Nederlandse betrokkenen en de ambassade. Er kunnen wel meerdere steden binnen dezelfde regio in een workshop betrokken zijn. De betrokkenheid van een Nederlands overheidsorgaan tijdens een sessie wordt sterk aangeraden.

Mogelijk programma

1. Introductie op de ontwikkeling van elektrisch vervoer en in het bijzonder de opgave voor laadinfra;
2. Organiseren en borgen van een open markt en level playing field voor alle partijen, inclusief integratie slim laden;
3. Praktische toepassingen voor slimme laadinfrastructuur en interactie met gebruikers.

Beoogde tijdlijn: de resultaten van het kansensrapport zullen in het najaar van 2020 gepresenteerd worden. Bij een goede match (markt – kans) en voldoende belangstelling vanuit Nederland kunnen we overgaan naar meer clustervorming en het opzetten van gerichte missies (van Nederland naar Frankrijk) in het kader van de verlenging van de PIB.

5. CONCLUSIE & VERVOLG



5. CONCLUSIE & VERVOLG

Conclusie en vervolg

De cijfers die in 2017 als basis dienden van een intensieve campagne om de Franse markt te veroveren, deden bij veel partijen de wenkbrauwen niet fronsen. “Frankrijk is nu eenmaal een lastig land om zaken te doen” en “Frankrijk, ik begin er niet aan want ik spreek geen woord Frans en de Fransen geen Engels”, waren veelgehoorde reacties. Toch zag RAI Automotive Industry NL heil in Frankrijk als focusland, simpelweg omdat er zoveel mogelijkheden liggen om onbenut te laten. Om impact te maken in ‘de wereldmarkt om de hoek’, is echter wel een strategie, doorzettingsvermogen en partnership nodig. Het partnership werd gevormd in de PIB onder het motto: samen kunnen we meer dan alleen. Partnership werd ook gevonden op de ambassade in Parijs, waar collega’s zich vol overgave en enthousiasme inzetten als breekijzer, informant en vaak ook tolk.

Helaas zijn de cijfers sinds 2017 niet meer actueel gemaakt voor wat betreft de handelsbalans voor Automotive- en mobiliteitsdiensten en producten, door het wegbezuinigen van marktanalisten bij diverse partijen. Toch is het gevoel breed gedragen bij deze deelnemende partijen aan de verschillende activiteiten dat de gezamenlijke strategie positief uitpakt. En zakendoen in Frankrijk is bovendien nog leuk ook.

Bredere samenwerking & bredere strategie

Voor de volgende stap is bredere samenwerking en verbreding van de strategie noodzakelijk. Bredere samenwerking is gevonden bij de partners van de topsector HTSM. Na het Duitslandplan gepubliceerd in 2020 wordt er nu door de topsector-partners gewerkt aan een Frankrijkplan. Samen kunnen we meer dan alleen. De strategie van RAI Automotive Industry NL wordt hierbij als voorbeeld aangehaald, simpelweg óók omdat wij al een drietal jaren ‘en marche’ zijn.

De verbreding van de strategie wordt gezocht op inhoudelijk vlak én op regionaal vlak. Frankrijk biedt immers meer dan Parijs. Door deze verbreding, kunnen we ook een gericht programma aanbieden aan onze achterban. De overkoepelende Holland High Tech branding heeft gezorgd voor herkenbaarheid en zichtbaarheid, nu willen we specifiekere vraag en aanbod aan elkaar koppelen.

Van protectionisme naar samenwerking

Wordt dit eenvoudig? Nee. Helpt de Covid-19 crisis ons om meer samenwerking op te zoeken met onze Europese partners Frankrijk? Mogelijk. Helpt deze strategie en HTSM samenwerking? Ja. Het Franse Automotive-herstelplan is fors, maar kent ook een protectionistisch karakter: alles voor het beschermen van banen in de republiek. Toch is ook de Franse regering en industrie ervan doordrongen dat de *global challenges* waar de industrie voor staat, niet alleen kunnen worden aangegaan. Samenwerking is vereist. Met betrouwbare partners, die om de hoek wonen. Het gezamenlijke HTSM-plan en specifieke Automotive- en mobiliteitsplan daarbinnen, vormen het fundament van verdere intensivering van de relaties tussen Frankrijk en Nederland.

Holland High Tech
Global Challenges, Smart Solutions

6. BRONVERMELDING

The background of the page is an abstract, artistic composition. It features a series of flowing, wavy lines in various shades of blue, teal, and green, creating a sense of movement and depth. These lines are layered and overlap, giving the impression of a dynamic, fluid environment. In the lower right portion of the image, there is a faint, stylized outline of a world map, primarily in light blue and green tones, which subtly integrates the global theme of the report.

6. BRONVERMELDING

25032019 Zero Emission Valley project in Auvergne Rhône-Alpes regio

"Bij Parijs rechtsaf." Globe magazine voor internationaal ondernemen. Editie van maart 2018.

CARA. Telefonisch contact met Magali Jouve

Engie. Zero Emission Valley. Gevonden via: <https://www.engie.com/en/journalists/press-releases/zero-emission-valley>

EU car sales forecast 2020 record drop of 25% expected this year. Gevonden via: <https://www.acea.be/press-releases/article/eu-car-sales-forecast-2020-record-drop-of-25-expected-this-year-says-acea>

Franse Economie pas in 2022 hersteld van impact coronacrisis. Gevonden via: <https://www.rd.nl/vandaag/economie/franse-economie-pas-in-2022-hersteld-van-impact-coronacrisis-1.1669766>

H2 mobile, Bus&Car Connexion

Historisch herstelplan voor de auto industrie Frankrijk legt het accent op Smart Industrie en schone voertuigen. Gevonden via: <https://nost-france.org/2020/05/29/historisch-herstelplan-voor-de-auto-industrie-frankrijk-legt-het-accent-op-smart-industrie-en-schone-voertuigen/>

ING EBZ. Nederlandse Automotive toelevering. Sterk in export, sterk in innovatie. Gevonden via: https://www.ing.nl/media/ING_EBZ_nederlandse_automotive_toelevering_sterk_in_export_sterk_in_innovatie_januari_2015_tcm162-77876.pdf

Lyon Aderly

MEDTECH, Invest in Grenobles Alps. Gevonden via: <https://www.investingrenoblealpes.com/en/why-grenoble/>

NBSO Lyon. Telefonisch contact met Joris Houtman

Over 23 jaar is de verkoop van benzine en dieselauto's in Frankrijk verboden. Gevonden via: <https://www.ad.nl/buitenland/over-23-jaar-is-de-verkoop-van-benzine-en-dieselauto-s-in-frankrijk-verboden~a3d71767/>

PIB: Partners for International Business. "Smart and Green Mobility France". Gevonden via: <https://www.smartandgreenmobility.com/>

Plan de soutien à l'automobile, Industrie & Technologies, PSA. Gevonden via: https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/20200526_DP_Automobile.pdf

Smile. Goals and Challenges.

Gevonden via: <https://smile-smartgrids.fr/en/presentation/goals-and-challenges.html>





FRANKRIJK.

EEN AUTOMOTIVE WERELDMARKT OM DE HOEK

*RAI Vereniging
RAI Automotive Industry NL*

Frankrijk, een automotive wereldmarkt om de hoek

In opdracht van: NLinBusiness

*Gepubliceerd door:
Bram Hendrix, Program Manager Smart Mobility en Internationalisatie
Freek de Bruijn, Program Consultant*

*Gepubliceerd op 29 juni 2020
Copyright © 2020*



This is a publication of NLinBusiness

Bezuidenhoutseweg 12
2594 AV The Hague
The Netherlands
T: +31 (0) 79 34 67 850
E: info@nlinbusiness.com
www.nlinbusiness.com

This publication was commissioned by NLinBusiness
June 2020

Information from NLinBusiness reports may be reproduced on condition that the source is acknowledged: NLinBusiness, the title of the publication and the year of publication.

NLinBusiness was initiated by the Confederation of Netherlands Industry and Employers (VNO-NCW) and The Royal Association of Small and Medium-sized Enterprises (MKB-Nederland) in close partnership with the Dutch Ministry of Foreign Affairs, the Dutch Ministry of Economic Affairs and Climate Policy, the Dutch employers' organisation in the technology industry (FME), the Dutch employers' organisation for international trade and logistics (evofenedex) and the Dutch employers' organisation of SMEs active in the metal industry