

Griffie

Commissie Economie, Mobiliteit en Grote Stedenbeleid

Datum commissievergadering	:	26 November 2010
Document nummer	:	2362928
Behandelend ambtenaar	:	J.L.A. Kroonen
Directie/bureau	:	Economie & Mobiliteit/ Bureau Sociaal Economisch Beleid
Nummer commissiestuk	:	EMG-1131
Datum	:	23 november 2010
Bijlagen	:	

Onderwerp:

Toevoeging elektrisch rijden en slimme netwerken aan energievoorstel eerste tranche investeringsagenda

Voorstel van GS aan PS:

X Ter bespreking in het kader van uw
X vertegenwoordigende rol
kaderstellende rol
controlerende rol

Europa paragraaf

Nee

Opmerkingen van het Presidium/Griffie:

Griffier van Provinciale Staten,
namens deze,

mr. J.W.L.M. Zwepink

Notitie ten behoeve van: Commissie Economie, Mobiliteit en Grote Stedenbeleid

Duiding van het voorstel:

Het voorstel elektrisch rijden/slimme netwerken kan worden toegevoegd aan het investeringsvoorstel energietransitie. Het past in de lijn van kennis en innovatie en zorgt voor versterking van de regionale economie. De beschreven elementen komen overeen met beschrijving van de cases solar en biobased economy. Het voorstel voldoet aan de criteria die worden gesteld aan investeringsvoorstellen in het kader van de Agenda van Brabant en zijn als zodanig ook beschreven in dit voorstel. Dit voorstel komt voort uit de Energieagenda 2010 – 2020 en past daarmee in het provinciaal beleid.

1.1 Aanleiding

Elektrisch vervoer en slimme netwerken vormen een veelbelovende innovatie. Bij de huidige energiemix is elektrisch rijden al een zuinige en schone oplossing voor automobility. Tegelijkertijd ontwikkelen zich slimme netwerken voor distributie van elektriciteit. Slimme netwerken in combinatie met elektrisch vervoer maken lokale uitwisseling en opslag van energie mogelijk. Dit is een belangrijke en noodzakelijke voorwaarde om de energievoorziening voor wonen, werken en mobiliteit betaalbaar te houden en duurzaam in te richten.

De markt voor elektrisch rijden en slimme netwerken bevindt zich in een prille en kwetsbare positie. Volgens de voor ons uitgevoerde Roland Berger studie verkeert deze markt zich tot aan 2015 in een opstartende fase; alleen met ondersteuning van overheid (fiscale maatregelen, als launching customer, en via regelgeving) kunnen elektrisch vervoer en slimme netwerken een stevige plaats in de markt innemen. Vanaf 2015 tot 2018 kunnen deze overheidsmaatregelen worden afgebouwd waarbij de autonome grootschalige toepassing van slimme netwerken en elektrisch rijden vorm krijgt.

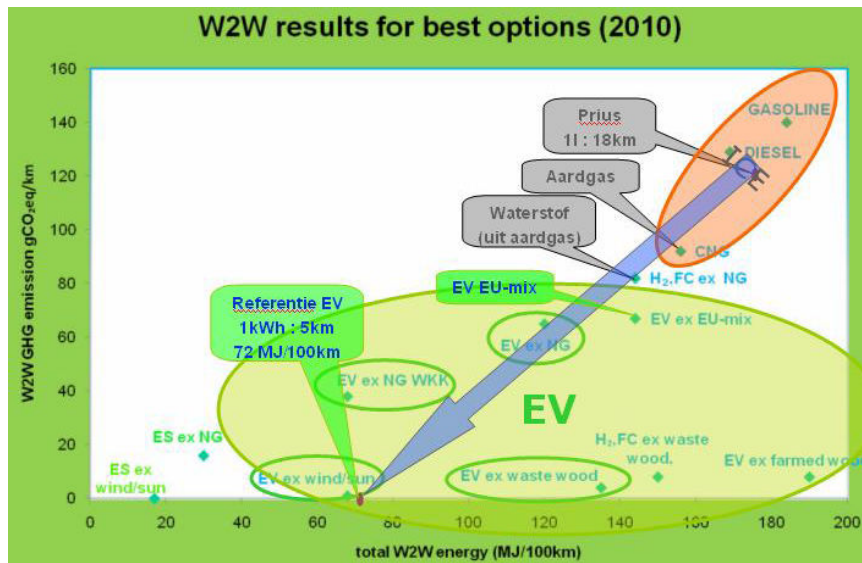
1.2 Wat is Slimme netwerken/elektrisch rijden

Al bij de huidige energiemix van opgewekte elektriciteit is elektrisch rijden zuiniger en schoner dan rijden op benzine. Met een energiebesparing tot 70% is elektrisch rijden energetisch de best beschikbare vorm voor automobility. Daarnaast zorgt de overstap naar elektrische vervoermiddelen voor betere rijeigenschappen, minder verkeerslawaaï en een betere luchtkwaliteit in binnensteden. Het effect van elektrisch openbaar vervoer in binnensteden kan bijvoorbeeld het effect van milieuzones in binnensteden in belangrijke mate verbeteren. Zoals Roland Berger aangeeft is elektrisch rijden geen panacee. Het is wel de meest kansrijke ontwikkeling die op de middenlange termijn grootschalig Nul emissie mobiliteit mogelijk maakt en daarbij energie bespaart.

Wanneer de implementatie van elektrisch rijden wordt gecombineerd met de toepassing van hernieuwbare energie, gaat de uitstoot van schadelijke emissies naar nul. Met de buffervoorraad van de accu's van elektrische auto's en het gebruik van slimme netten kunnen de pieken en dalen in aanbod van energiebronnen eenvoudig worden opgevangen. Slimme netwerken en elektrisch rijden maken daarmee de grootschalige inzet van decentraal opgewekte duurzame elektriciteit mogelijk en efficiënter. Dit effect kan nog worden versterkt doordat lokale overheden bij de inrichting van laadpunten in de openbare ruimte groene energie laten inzetten voor de levering van energie voor elektrische mobiliteit.

Doordat in potentie met elektrisch rijden, een huishouden veel minder aardolie, maar twee keer zoveel elektriciteit gaat gebruiken is er de noodzaak om deze markt slim en duurzaam in te richten. Investerings in slimme decentrale netten en elektrische laadinfrastructuur kunnen daarbij een revoluerend karakter krijgen, echter de investeringen gaan veel verder dan de huidige wettelijke taken

van de netwerkbedrijven. Door te investeren in slimme netwerken wordt de elektrische infrastructuur ingericht op de toekomst. Dit levert naast een maatschappelijk effect ook een gezond netwerkbedrijf en behoud van dividend voor de aandeelhouders.



Figuur 3.11 uit energieagenda

Reductie van CO₂ en energieverbruik door toepassen van elektrisch rijden

Legenda:

W2W ; Wheel tot well analyse: ketenanalyse van bron tot wiel:

CHG; green house gas emissies, CO₂ uitstoot.

EV: Elektrisch voertuig (alle alternatieven in groene wolk)

ICE: interne verbrandingsmotor (alle alternatieven in rode wolk)

EV EU MIX: uitkomst voor elektrisch vervoer bij gebruik van huidige elektriciteitsmix in Europa (grijs en groen)

EV ex wood: uitkomst voor elektrisch vervoer bij gebruik van biomassa

EV ex NG WKK: uitkomst voor elektrisch vervoer bij gebruik van aardgascentrale met Warmtekrachtkoppeling (bijvoorbeeld bij tuinders)

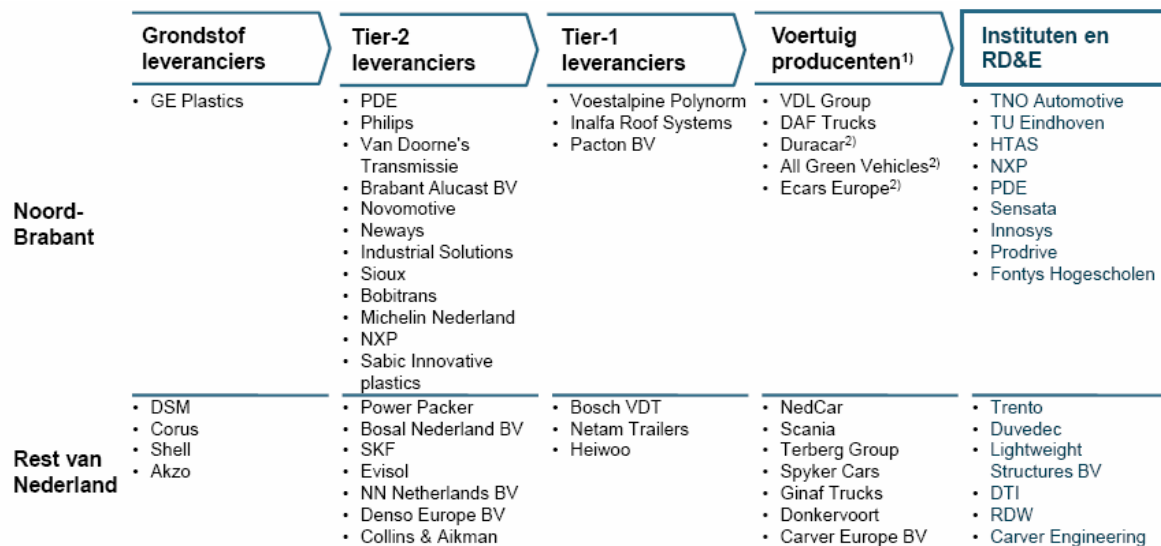
Referentie EV: Cuore elektrisch aangedreven zoals gemaakt door Innosys in Oud Gastel.

1.3. Structuur versterkende effecten

In 2009 hebben Roland Berger Strategy Consultants in opdracht van de provincie de kansen voor Noord-Brabant in beeld gebracht. Uit dit beeld volgt dat de nieuwe markten voor elektrische voertuigen, slimme netwerken en laadinfrastructuur reëel en significant zijn. Volgens de studie is nu het moment voor ondernemers en sectoren om posities in deze nieuwe markt te verwerven en uit te bouwen. Het Brabantse ecosysteem van ondernemingen en kennisinstellingen kan daarbij met de juiste focus en lange termijn aanpak blijven behoren tot de top in Europa op gebied van smart grid en elektrische voertuigen.

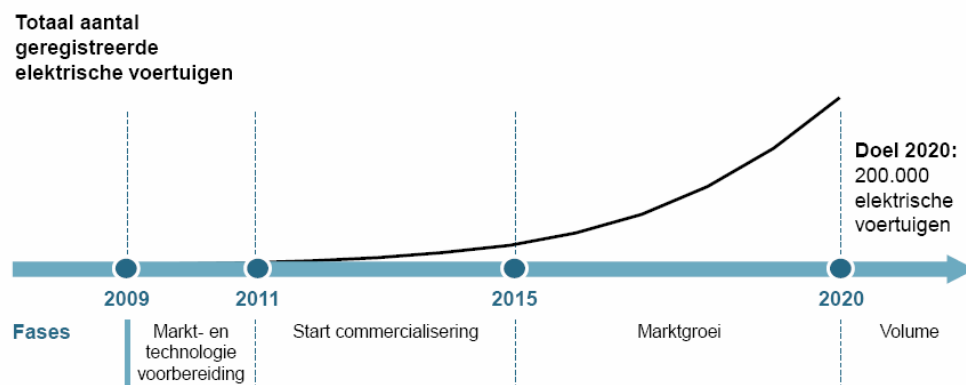
De kracht van Brabant

Technische doorbraken in vermogenselektronica, de ICT en de accutechnologie hebben ervoor gezorgd dat de ontwikkelingen van slimme decentrale netwerken en elektrische voertuigen de afgelopen drie jaren in een stroomversnelling zijn gekomen. In Brabant hebben meerdere bedrijven aan deze versnelling bijgedragen, onder wie Enexis, Essent-RWE, NXP, Centric, TOMTOM, DAF, Innosys BV, All GreenVehicles en Duracar. Door de unieke combinatie van beschikbare kennis, aanwezige marktpartijen en ambitieuze overheden heeft Brabant een goede uitgangspositie om de kansen op het gebied van elektrisch rijden en slimme netwerken te verzilveren.



Figuur 3.12 uit energieagenda
Het automotive ecosysteem in Brabant en in de rest van Nederland

In een verkennende fase, zijn in samenwerking met clusterorganisaties, campussen, de sectoren en kennisinstellingen de kansen van elektrisch rijden in Brabant in beeld gebracht. Ook is daarbij een aanzet gegeven tot een structureel uitvoeringsprogramma en een vorm van samenwerking. De partijen hebben daarbij de benodigde acties in kaart gebracht om in 2020, 200.000 elektrische voertuigen in Brabant te realiseren. Dit is mogelijk met een ontwikkelscenario waarbij tot 2015 gewerkt wordt aan de start van commercialisering en tussen 2015 en 2020 een gestage marktgroei wordt gerealiseerd.



Figuur 3.13 uit energieagenda
Scenario voor implementatie van elektrische voertuigen in Brabant

De waarde voor Brabant

De ontwikkeling van elektrisch rijden/slimme netwerken is voor Brabant van groot economisch belang:

- het realiseren van 50 procent van de Nederlandse omzet in de regio, circa € 1,5 miljard per jaar in 2020.
- het realiseren van nieuwe werkgelegenheid: tussen de 2.000 en 10.000 banen,
- voor het uitbouwen van de marktpositie in de wereld,
- het uitbouwen van een innovatieve thuismarkt en kenniscluster met internationale uitstraling,
- bijdrage aan duurzame, betaalbare energievoorziening,
- groei van 100 voertuigen in 2011 naar 200.000 voertuigen in 2020 - 2025.

Elektrisch rijden draagt bij aan het behalen van doelstellingen op het gebied van energie en milieu. Op langere termijn is een grote energiebesparing op het totale energieverbruik in Brabant haalbaar. Daarnaast zorgt de overstap naar elektrische auto's voor minder verkeerslawaai en een betere luchtkwaliteit in binnensteden door vermindering van emissies. Zo biedt het toepassen van elektrische voertuigen voor openbaar vervoer het uitzicht op het realiseren van stil, schoon vervoer tegen lagere kosten dan reguliere diesel bussen. Hiermee bestaat dus ook een link met het Provinciaal verkeersplan (PVVP), waarin ecologische doelen voor duurzame mobiliteit zijn opgenomen.

Voor clusterontwikkeling op gebied van slimme netten, ofwel Smart Grids, zijn in Brabant belangrijke actoren actief die gezamenlijk een impuls kunnen geven om deze kennisclustering verder te vormen. In vergelijking met Solar, Automotive of Maintenance verkeren de ontwikkelingen (ook mondiaal) nog in de eerste ontwikkelingsfasen. De statuur van Enexis als bedenker van het 'Mobile Smart Grid' concept en als aanjager van elektrisch rijden wordt ook in Europees verband opgemerkt en biedt een belangrijke kennisbasis. In combinatie met andere actoren binnen Brabant zouden wij komende jaren de aanwezige expertise, bedrijvigheid verder kunnen opbouwen en clusteren tot Europees topniveau (KIC energy, TNO, TU/e, etc.) Het voeden van deze prille kennisontwikkeling en clustering is belangrijk om deze slag niet te missen.

De Chinese zusterstad van Eindhoven is in China benoemd tot het Chinese Smart Grid kennis en expertisecentrum. Samenwerking met China levert synergie voordelen voor een te vormen kenniscluster in Brabant.

De Brabantse aanpak en provinciale rol

Zoals Roland Berger aangeeft wordt de ontwikkeling van elektrisch rijden vooral vanuit de markt gedreven. De mate waarin overheden bijdragen zal daarbij mede bepalend zijn in de snelheid waarmee deze ontwikkeling gestalte krijgt en de mate waarin economische kansen in bepaalde regio's worden gerealiseerd. Bij de ontwikkeling van elektrisch vervoer en slimme netten wordt daarbij fundamenteel en industrieel onderzoek door de EU en het Rijk gestimuleerd. De toegevoegde waarde van de provincie is vooral de valorisatie van kennis. Hiervoor willen wij de samenwerking tussen gemeenten, bedrijven en kennisinstellingen faciliteren, campussen doorontwikkelen en een impuls geven aan de markt.

De impact die de uitrol van slimme netwerken en elektrisch vervoer zal hebben op de wijze waarop wij energie voor mobiliteit consumeren en waarop energienetten worden beheerd is ongewis maar kan enorm zijn. Omdat het hier deels gaat om nieuwe markten en grote investeringen is het ook voor de aandeelhouders van netwerkbedrijven belangrijk om deze ontwikkelingen goed te volgen en hierop in te spelen. De publieke belangen van netwerkbedrijven en gemeenten zullen hierbij niet altijd gelijk zijn. Voor het succes van elektrisch rijden en slimme netten is het belangrijk dat de publieke actoren in Brabant een duidelijke gezamenlijke koers varen. Dit levert marktpartijen een stabiele omgeving waarin zij hun producten kunnen vermarkten. Omdat de markt nog niet volledig is ingericht met standaarden en regels vraagt dit in de komende jaren om een slim arrangement, experimenteerruimte en regie. Door in deze aanpak mee voorop te lopen kunnen wij de belangen van Brabanders, Brabantse bedrijven en de belangen als aandeelhouder van een onafhankelijke netbeheerder daarbij aan de voorkant van dit proces waarborgen.

Samenvattend: in de aanpak die daarbij ontstaat, heeft de provincie vier rollen:

- onze regierol bij complexe infrastructurele/economische vraagstukken,
- onze rol als opdrachtgever voor het afnemen van innovatieve producten en diensten (bij voorkeur in combinatie met marktkracht van andere overheden en instellingen)

- onze rol in het faciliteren en clusteren van hoogwaardige kennis en bedrijvigheid
- onze rol als aandeelhouder in het borgen van het maatschappelijke en financiële rendement van Enexis, nu en in de toekomst.

Het inzetten van de combinatie van deze rollen voor een specifiek thema binnen de energietransitie en binnen ons economisch beleid is uniek en valt buiten het reguliere beleid. In combinatie met de urgentie van de geboden kansen is dit een belangrijke drijfveer om dit onderwerp als onderdeel van de investeringsagenda op te nemen.

Om een structureel vervolg te geven aan de kredietcrisisaanpak elektrisch rijden en slimme netwerken zullen vier beleidsinspanningen centraal staan:

1. Risicodragend participeren en investeren in initiatieven en bedrijven
2. Inrichten van experimenteelgebieden.
3. Crosssectoraal clusteren van kennis en doorontwikkelen van campussen
4. Voortzetten valorisatie regeling SLIM – ERB

Inrichten van experimenteelgebieden.

De pilot in 's-Hertogenbosch laat zien dat ondersteuning binnen bestaande omgevingen waar de provincie of andere (semi-)publieke instellingen een belangrijke rol hebben een goede broedplaats is voor marktinitiatieven en pilots. Denk hierbij aan ervaring en beproeven van nul emissie openbaar vervoer, stadsdistributie, zorginstellingen, niet spoedeisend ambulance vervoer, stadsreiniging, etc.

De lokale markt die zo ontstaat maakt het mogelijk voor bedrijven om hun producten in een vertrouwde lokale markt te testen en te verbeteren. Daarnaast doen gebruikers ervaringen op en wordt het gebruik van elektrisch vervoer zo breder gedragen. Samen met Brabantse gemeenten, publieke netwerkbedrijven en stichting E-laad kan dit ecosysteem worden ingericht zodat marktpartijen in Brabant weten waar ze aan toe zijn en de markt zo haar werk kan doen.

Risicodragend participeren en investeren in initiatieven en bedrijven

Een fonds of een regeling met de specifieke focus op startende ondernemingen en joint ventures binnen dit thema is nodig om voldoende slagkracht te ontwikkelen. Het fonds is revolverend van karakter en zal aan het einde van de looptijd in grote mate, het gereserveerde kapitaal terug geven aan de provincie. Zowel high-tech component en systeemontwikkende bedrijven als bedrijven met markt- en procesgerichte producten en applicaties worden in 3 te onderscheiden fasen ondersteund;

Pre-seed,

Ontwikkeling van eerste plan naar businessplan met ondersteuning van experts en financiering van maximaal 35k. Resultaat is de basis voor de opstart van bedrijf en aantrekken van kapitaal. Synergie in business plan tussen high-tech, automotive en grid zal speciale aandacht hebben.

Seed

De startende onderneming heeft eerste launching customer en maakt eerste stappen richting markt. Ondersteuning met kapitaal (ca. 300k-700k) in aandelen.

Participatie/Venture

Deel van het fonds dat gericht is op het deelnemen in bedrijven/joint ventures met een marktrijp product(-en scala). Deelname geeft het bedrijf de middelen om ontwikkelingsslag te maken naar internationale markttoetreding. Participatie zal altijd tezamen met andere investeerders gaan.

Deze activiteit richt zich ook op internationale acquisitie en het vestigen van nieuwe internationale bedrijven met focus op India, China, Amerika, Taiwan en Korea. Nederland en Brabant hebben een

kansrijke propositie op het vlak van assemblage, homologatie en certificering van voertuigen binnen Europa. Komende drie jaar is deze markt op gebied van elektrisch vervoer zeer actief en kansrijk. Door de grote internationale aandacht is daarbij wel focus en slagkracht nodig. Deze positie moet met aangesloten bedrijven en instellingen verder ontwikkeld worden. De werkwijze is gericht op het opbouwen van individuele relatie met industriële partijen en het verrichten van maatwerk, in plaats van generieke PR-maatregelen.

Crosssectoraal innoveren, het clusteren van kennis en doorontwikkelen van campussen

Effectieve samenwerking tussen Brabantse partners is een belangrijke succesfactor om grote ambities op gebied van elektrisch rijden en de ontwikkeling van slimme decentrale netwerken te kunnen realiseren. De kennisclustering en kennisontwikkelingen op gebied van Smart Grid staat in de kinderschoenen. Het is belangrijk alert te zijn op deze ontwikkeling en ervoor te zorgen dat deze clustering tot groei kan komen. Organisaties ATC, BOM, High tech automotive campus en Brainport Development richten zich vanuit een regulier beleid al op clusteractiviteiten, maar dan nog sectorgericht. Om ervoor te zorgen dat de nieuwe markt van slimme netwerken en elektrisch rijden goed wordt ontsloten wordt gezamenlijk focus aangebracht op clustering van de activiteiten rondom elektrisch rijden en slimme netwerken. Op thematiek worden clusters gevormd rond 5 toonaangevende bedrijven, ieder omringt door een 'pool' van young inventors, start-ups, MKB-bedrijven. Binnen het thema worden door just-imagine en room-with-a-view sessies nieuwe campus gerelateerde projecten ontwikkeld, waarbij shared facilities de gereedschappen zijn. Tevens is de verbinding op internationaal vlak met shared facilities (bv. Flanders Drive) te leggen door middel van facility vouchers voor MKB.

Voortzetten valorisatie regeling SLIM – ERB

De uitvoering van de subsidieregeling SLIM ERB in het kader van de kredietcrisis heeft een goed inzicht gegeven van het effect van de gekozen strategie en de wijze waarop deze aansluit op de industrie en kennisinstellingen. De regeling is in meerdere opzichten een succes te noemen: meerdere keren 'overtkend' en hoog efficiënte subsidiebalans (value for money). Een beperkte voorzetting van deze subsidieregeling is voorzien om de valorisatie van R&D kennis mogelijk te blijven maken.

De totale omvang van deze beleidsinspanningen is 10 miljoen euro. In paragraaf 1.5 zijn de kosten verder onderverdeeld.

1.4 Multiplier effecten

Een investering van de provincie van 10 miljoen euro wordt aan de hand van investeringen van private en publieke partijen met een factor vijf vergroot zodat er voor 50 miljoen aan investeringen wordt gedaan in de komende 4 jaar.

De bijdrage komt van verschillende partners:

- Private partijen zijn op zoek naar betekenisvolle experimenten en partners waarmee zij strategische investeringen kunnen doen. Een consistent beleid van overheden, gericht op lange termijn doelen geeft private partijen duidelijkheid en vertrouwen in de ontwikkeling. In de huidige slim ERB regeling, onderdeel van de aanpak kredietcrisis, wordt door private partijen geïnvesteerd in R&D. Ondanks de crisis is de investering van de bedrijven groter dan de investering van de provincie om deze innovatieprojecten te realiseren.
- Rijk en Gemeenten dragen bij in experimenteergebieden. Bij investering van 5 miljoen in experimenteergebieden met slimme netwerken door de provincie dragen gemeenten en Rijk naar verwachting ten minste 8,5 miljoen bij. Voorwaarde hierbij is dat de fiscale regels voor

schone voertuigen en het aangekondigde stimuleringsprogramma slimme netten door het rijk worden voortgezet.

- Netwerkbedrijven dragen zorg voor de infrastructuur en investeren mee. Een totale investering van circa 300 miljoen euro voor slimme netten tot aan 2040 is in Brabant voor betrokken netwerkbedrijven aan de orde. Voor de inrichting van experimenteergebieden hebben netwerkbedrijven reserveringen gemaakt om te kunnen investeren in de benodigde onderzoek en ontwikkeling. Door als Noord-Brabant de netwerkbedrijven te verbinden aan kansrijke experimenten in Brabant halen we deze investeringen van de netbedrijven naar Brabant en faciliteren wij op deze wijze dat Brabantse bedrijven de economische kansen van slimme netten meteen bij aanvang kunnen grijpen.
- Via Europese programma's analoog aan het eerdere EVA projectvoorstel en de Ennevate clustering vanuit de High tech campus kunnen de activiteiten in Brabant op gebied van elektrisch rijden en slimme netwerken worden verbonden aan Europese programma's. Naar verwachting kan 3 miljoen euro aan cofinanciering worden gerealiseerd op basis van hun totaal publiek/privaat programma van circa 50 à 60 miljoen euro.

Over het totale programma tot aan 2020 bedraagt de totale investering in laadinfrastructuur en smart grid circa 500 miljoen euro. De snelheid waarmee elektrisch rijden bij het publiek aanslaat, de investeringscapaciteit van netwerkbedrijven en het te ontwikkelen marktmodel voor infrastructuur zullen bepalend zijn in de wijze waarop de kosten en baten van deze ontwikkeling worden verdeeld tussen de verschillende private en publieke partijen.

1.5 Financiële onderbouwing

Bestedingsritme

De provinciale investeringen hebben het volgende bestedingsritme:

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Experimenteerruimte		2	1,5	0,5		
Slim elektrisch rijden	0,5	1,0	1,5			
Participatie en garantiefonds						
Valorisatieregeling Slim ERB	1	1	0,5			
Kenniscluster Smart Grids en E-mobility	0,2	0,1	0,2			

Bedragen in mln. euro's

Financiële revolverendheid

De investeringen zijn in hoge mate revolverend. € 3 miljoen euro wordt via garanties of participeren in startende bedrijven ingezet. € 7 miljoen euro wordt geïnvesteerd in het kenniscluster en het inrichten van experimenteergebieden. De provincie verdient dit grotendeels terug via de dividenduitkering van Enexis.

Slim netwerk bespaart in investeringen

Het terugverdienmodel komt in belangrijke mate voort uit ons aandeelhouderschap Enexis. Zoals onder meer het internationale energieagentschap (IEA) en ook onze lokale kennisinstellingen (TELOS) weergeven zal de ontwikkeling in de energiemarkt tot aan 2030 een verschuiving laten zien in de energiemix. Door de hogere prijs van aardolie en de hogere behoefte aan elektriciteit voor nieuwe

toepassingen (Warmtepompen, nieuwe elektrische apparaten) is een grote groei in elektriciteitsvraag voorzien.

Indien de verwachte toename aan elektriciteitsverbruik wordt doorgevoerd zonder dat smart grid wordt toegepast dan zijn er aanzienlijke meerinvesteringen aan de orde. Indien burgers gebruik maken van standaard aansluitingen voor elektrisch vervoer levert deze extra vraag binnen het huidige capaciteitstarief en reguleringskader nauwelijks extra inkomsten op voor de netbedrijven. De benodigde meerinvestering in het Brabantse netwerk is dan circa 900 miljoen Euro. Bij het realiseren van een slim netwerk is deze meerinvestering circa 300 miljoen euro en daarmee 600 miljoen euro lager dan in het referentiescenario.

Bij een investering die verdeeld wordt over de periode 2011 tot en met 2040 betekent dit dat de meerkosten voor investeringen in Brabantse infrastructuur circa 30 miljoen euro per jaar hoger zullen zijn indien geen slimme netten worden toegepast. Met de uitrol van slimme netten wordt het uit te keren dividend in de toekomst gemaximaliseerd en worden de totale maatschappelijke kosten geminimaliseerd. Indien wij niet samen met de netwerkbedrijven investeren in een uitrol van slimme netten zal het dividend in een referentiescenario veel minder zijn dan in het scenario met slimme netten.

Om deze slimme netten mogelijk te maken zullen zowel energieproducenten, energieverbruikers (die ook zelf zelfs energie zullen gaan opwekken) en netbeheerders op een andere manier moeten samenwerken. Het realiseren van een dergelijke complexe verandering laat zich niet aan de hand van een blauwdruk plannen en organiseren. Een dergelijk systeem verandering vraagt om een 'high touch' verbond tussen diverse stakeholders die aan de hand van concrete consortia en projecten deze nieuwe wereld gaan verkennen en inrichten. De Brabantse aanpak richt zich op het inrichten en in stand houden van dit innovatie-ecosysteem.

Financiële constructie

Zoals aangegeven in het hoofdstuk multipliereffecten is er van de 10 miljoen euro, 3 miljoen participatie en garantiefonds en 7 miljoen investering. Deze investering wordt met een verwachte multiplier van 5 ingezet. De vermeden meerinvestering in infrastructuur door netwerkbedrijven bedraagt op termijn een veelvoud aan deze aanvangsinvestering en komt via het dividend terug naar de provincie. Op deze wijze wordt de totale initiële investering in belangrijke mate revolverend.

1.6 externe toetsing

De Roland Berger studie heeft de marktkansen voor elektrisch rijden en slimme netwerken onderzocht en de competenties en kansen van Brabantse stakeholders daarbij in kaart gebracht. Ook zijn de ambities van de provincies daarbij getoetst. In het hoge scenario betekent dit dat circa 15% van het voertuigbestand in Brabant elektrisch zal zijn in 2020. Nederland heeft een goede uitgangspositie in deze nieuwe markt. Uitgaande dat 50% van deze nieuwe Nederlandse industrie zich in Brabant ontwikkelt, komt Roland Berger daarbij op een jaaromzet tot 1.5 miljard euro en 10.000 arbeidsplaatsen in onze provincie.

Ondermeer afhankelijk van de kostprijsontwikkeling van accu's en de ontwikkeling van de olieprijs kan mondiaal de hoeveelheid voertuigen en daarmee de omzet en banengroei in Noord-Brabant hoger of lager zijn dan de geraamde cijfers. De Roland Berger studie geeft aan dat bij een olieprijs van 200 dollar per vat en een accuprijs van 225 Euro/kWh in 2020, 200.000 voertuigen in 2020 haalbaar zijn.

1.7 Sturing

Om voortgang te bewaken worden onderstaande mijlpalen gehanteerd:

Mijlpalen en sturingsindicatoren fase 2011- 2012

1. Het realiseren van 50 laadpunten per deelnemende gemeente en 25 E-auto's per deelnemende gemeente. Uitgangspunt 3 gemeenten.
2. Ingesteld Brabants E-team als versneller van nationaal uitvoeringsprogramma
3. Uitvoeringsprogramma elektrisch rijden 2012 – 2020 vastgesteld
4. Ten minste 5 valorisatieprojecten gerealiseerd
5. 2 bedrijfsparticipaties aangegaan

Mijlpalen en sturingsindicatoren fase 2012 – 2014

- Opschalen naar: 250 E-auto's en laadinfrastructuur per deelnemende gemeente in Brabant,
- Ten minste 3 'slimme wijken' in Brabant
- Daarnaast 500 laadpunten verdeelt over andere gemeenten in Brabant
- Ten minste 10 valorisatieprojecten gerealiseerd
- 4 bedrijfsparticipaties aangegaan

Beoogd effect:

Bespreken notitie inzake elektrisch rijden/slimme netwerken als aanvulling op het Statenvoorstel 59/10 'Energietransitie als kans voor innovatie en duurzaamheid' met een investeringvoorstel.

Dit concept is op verzoek van PS op basis van de Nota energie onder grote tijdsdruk opgesteld en zal naar aanleiding van de bespreking in de commissie als definitieve versie of een Memorie van Antwoord / Nota van Wijziging aan PS aangeboden worden.

's-Hertogenbosch, 23 november 2010,

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant