

10.2.e

Van: 10.2.e @fastned.nl>

Verzonden: vrijdag 14 oktober 2016 15:54

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e

Onderwerp: Re: vraag over brief van Minister Kamp van 7 oktober 2016

Geachte mevrouw 10.2.e

Dank voor uw reactie. Mocht u een keer in Amsterdam zijn, dan bent u van harte welkom bij ons op kantoor. Ook staat mijn aanbod nog open om een bijdrage te leveren aan 'de visie op het laden'

Hieronder enige toelichting op mijn vraag over "laadinfrastructuur" door netbeheerders:

Voor Fastned is het nogal een verschil of met "laadinfrastructuur" wordt bedoeld een netaansluiting of een lader waarmee je stroom kan verkopen.

Indien de netbeheerders de netaansluitingen voor hun rekening zouden nemen zo dat een enorme stimulans zijn voor exploitanten van laadstations. Dit scheelt grote investeringen per laadstation. Hiermee zouden de netbeheerders echt een positieve bijdrage leveren aan elektrisch rijden in Nederland



netaansluiting

Echter, indien netbeheerders zelf snelladers gaan exploiteren, zoals Alliander nu met Allego doet, vormen zij directe concurrenten van private laadexploitanten zoals Fastned. Dit lijkt me niet de bedoeling.



snellader

Mocht de Minister er toch voor kiezen dat netbeheerders mogen investeren in snelladers dan zou het m.i. fair zijn als bijvoorbeeld Alliander tegen dezelfde voorwaarden en in dezelfde omvang financiering zou verstrekken aan Fastned als zijn nu aan Allego doet.

In ieder geval zou ik het bijzonder op prijsstellen als ik op de hoogte zou worden gehouden van de Energieagenda en de Wet Voortgang Energietransitie.

met vriendelijke groet,

10.2.e



10.2.e10.2.e

FASTNED B.V.

10.2.e10.2.e

James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam

10.2.e10.2.e 10.2.e @fastned.nl

2016-10-13 19:40 GMT+02:00 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e @minez.nl>:

Geachte heer 10.2.e10.2.e ,

Dank voor uw email. Op dit moment wordt door EZ hard gewerkt aan de Energieagenda en de Wet Voortgang Energietransitie. Bij het verschijnen daarvan zal meer duidelijkheid zijn omtrent welke laadinfrastructuur het betreft.

Met vriendelijke groet,

10.2.e10.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPad

Op 10 okt. 2016 om 12:07 heeft 10.2.e10.2.e10.2.e @fastned.nl<mailto:10.2.e @fastned.nl> het volgende geschreven:

Geachte mevrouw 10.2.e10.2.e10.2.e ,

In de bijgevoegde brief van Minister Kamp van 7 oktober 2016 over de "Ontwikkelingen elektrisch vervoer" wordt aangegeven welke ruimte de Minister wil geven aan de netbeheerders op het gebied van opladen van elektrische auto's:

"In het wetsvoorstel Voortgang Energietransitie zal de rolafbakening tussen netbeheerders, netwerkbedrijven en marktpartijen duidelijker worden vastgelegd. De kern van deze afbakening is dat de activiteiten van netwerkbedrijven zich beperken tot infrastructurele activiteiten. Hieronder valt ook de aanleg van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. "

Zou u kunnen aangeven wat hier met "laadinfrastructuur" precies bedoeld wordt? Gaat het hier om netaansluitingen of laders zoals hieronder ?

<images.jpg><images-1.jpg>

met vriendelijke groeten,

10.2.e

[<http://static.fastned.nl/uploads/images/logo-handtekening.png>]

10.2.e

FASTNED B.V.

10.2.e10.2.e

James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam

10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e @fastned.nl<mailto:10.2.e @fastned.nl>

<16143644+Kamerbrief+EV.pdf>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e

Van: 10.2.e @fastned.nl>
Verzonden: vrijdag 14 oktober 2016 15:54
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e
Onderwerp: Re: vraag over brief van Minister Kamp van 7 oktober 2016

Geachte 10.2.e

Dank voor uw reactie. Mocht u een keer in Amsterdam zijn, dan bent u van harte welkom bij ons op kantoor. Ook staat mijn aanbod nog open om een bijdrage te leveren aan 'de visie op het laden'

Hieronder enige toelichting op mijn vraag over "laadinfrastructuur" door netbeheerders:

Voor Fastned is het nogal een verschil of met "laadinfrastructuur" wordt bedoeld een netaansluiting of een lader waarmee je stroom kan verkopen.

Indien de netbeheerders de netaansluitingen voor hun rekening zouden nemen zo dat een enorme stimulans zijn voor exploitanten van laadstations. Dit scheelt grote investeringen per laadstation. Hiermee zouden de netbeheerders echt een positieve bijdrage leveren aan elektrisch rijden in Nederland



netaansluiting

Echter, indien netbeheerders zelf snelladers gaan exploiteren, zoals Alliander nu met Allego doet, vormen zij directe concurrenten van private laadexploitanten zoals Fastned. Dit lijkt me niet de bedoeling.



snellader

Mocht de Minister er toch voor kiezen dat netbeheerders mogen investeren in snelladers dan zou het m.i. fair zijn als bijvoorbeeld Alliander tegen dezelfde voorwaarden en in dezelfde omvang financiering zou verstrekken aan Fastned als zijn nu aan Allego doet.

In ieder geval zou ik het bijzonder op prijsstellen als ik op de hoogte zou worden gehouden van de Energieagenda en de Wet Voortgang Energietransitie.

met vriendelijke groet,

10.2.e



10.2.e

FASTNED B.V.
director / co-founder

James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam

10.2.e

[@fastned.nl](mailto:10.2.e@fastned.nl)

2016-10-13 19:40 GMT+02:00 10.2.e [@minez.nl](mailto:10.2.e@minez.nl):

Geachte 10.2.e,

Dank voor uw email. Op dit moment wordt door EZ hard gewerkt aan de Energieagenda en de Wet Voortgang Energietransitie. Bij het verschijnen daarvan zal meer duidelijkheid zijn omtrent welke laadinfrastructuur het betreft.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPad

Op 10 okt. 2016 om 12:07 heeft 10.2.e [@fastned.nl](mailto:10.2.e@fastned.nl) <<mailto:10.2.e@fastned.nl>> het volgende geschreven:

Geachte 10.2.e

In de bijgevoegde brief van Minister Kamp van 7 oktober 2016 over de "Ontwikkelingen elektrisch vervoer" wordt aangegeven welke ruimte de Minister wil geven aan de netbeheerders op het gebied van opladen van elektrische auto's:

"In het wetsvoorstel Voortgang Energietransitie zal de rolafbakening tussen netbeheerders, netwerkbedrijven en marktpartijen duidelijker worden vastgelegd. De kern van deze afbakening is dat de activiteiten van netwerkbedrijven zich beperken tot infrastructurele activiteiten. Hieronder valt ook de aanleg van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. "

Zou u kunnen aangeven wat hier met "laadinfrastructuur" precies bedoeld wordt? Gaat het hier om netaansluitingen of laders zoals hieronder ?

<images.jpg><images-1.jpg>

met vriendelijke groeten,

10.2.e

[\[http://static.fastned.nl/uploads/images/logo-handtekening.png\]](http://static.fastned.nl/uploads/images/logo-handtekening.png)

10.2.e

FASTNED B.V.

director / co-founder

James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam

10.2.e

[@fastned.nl](mailto:10.2.e@fastned.nl) <<mailto:10.2.e@fastned.nl>>

<16143644+Kamerbrief+EV.pdf>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e
 Aan: 10.2.e
 Onderwerp: RE: Uitnodiging Minister Kamp opening Fastned station Den Haag
 Datum: vrijdag 18 november 2016 15:03:00

Beste 10.2.e
 Naast 10.2.e mijzelf, zal 10.2.e, mt-lid van directie topsectoren en
 industriebeleid, waar EV sinds 1 oktober onder valt, aanwezig zijn.
 Hartelijke groet,
 10.2.e

.....
Directie Topsectoren en Industriebeleid – Smart E-Mobility
 Ministerie van Economische Zaken | DG Bedrijfsleven & Innovatie
 Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag | A-Zuid 3^e etage
 Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

.....
 T 06 10.2.e
 10.2.e @minez.nl
 Van: 10.2.e @fastned.nl]

Verzonden: donderdag 27 oktober 2016 13:37

Aan: 10.2.e

Onderwerp: Re: Uitnodiging Minister Kamp opening Fastned station Den Haag

Beste 10.2.e

We hebben het een tijdje terug gehad over de aanwezigheid van een hoge ambtenaar bij de
 opening
 van het Fastned snellaadstation aan de Leidsestraatweg in Den Haag. Er is inmiddels een
 datum bekend:

Deze zal op 1 december plaatvinden om 16.00 uur. Wethouder Tom de Breijl van de
 gemeente Den Haag zal ook bij de opening aanwezig zijn.

Op mijn genodigdenlijst staan inmiddels al wel een aantal amtenaren van Minez, namelijk;
 10.2.e Maar wellicht is er nog een andere hoge ambtenaar
 die bij de opening aanwezig zou willen zijn?

Zie je reactie graag tegemoet.

Vriendelijke groet,

10.2.e



10.2.e
 PR Manager
 FASTNED B.V.

James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam

+31 (0) 10.2.e @fastned.nl

Lees hier meer over het [Fastned Freedom Plan](#). Of kijk in onze [pressroom](#) voor het laatste nieuws over Fastned.

[Meld je aan voor onze nieuwsbrief](#) met maandelijks leuk en belangrijk nieuws over Fastned en elektrisch rijden.

Bekijk hier het [Fully Charged](#) filmpje dat Robert Llewellyn over Fastned maakte.

Op 11 augustus 2016 17:03 schreef 10.2.e @minez.nl>:

Beste 10.2.e

Ik heb je verzoek uitgezet bij de desbetreffende beleidsdirectie, zij (of ik) nemen zodra er meer
 bekend is even contact met je op.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

.....
 10.2.e
Directie Communicatie
Ministerie van Economische Zaken
 Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag | Noord A 2e verdieping | Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

.....
 M 06 10.2.e
 10.2.e @minez.nl
<http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ez>

<http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ez/contact-met-ez/bewindspersoon-uitnodigen>

Afwezig op woensdag

Volg het ministerie via www.twitter.com/nieuwsez of op www.facebook.com/ministerieeconomischezaken

Van: 10.2.e [redacted] @fastned.nl]

Verzonden: donderdag 11 augustus 2016 16:51

Aan: 10.2.e [redacted]

Onderwerp: Fwd: Uitnodiging Minister Kamp opening Fastned station Den Haag

Beste Marije,

Via 10.2.e [redacted] kreeg ik je naam door.

Ik heb met hem een aantal keer contact gehad om te kijken of Minister Kamp tijd had om bij de opening van het stedelijke snellaadstation van Fastned aan de Leidsestraatweg in Den Haag aanwezig te zijn. Helaas is het niet mogelijk voor minister Kamp om hierbij te zijn.

10.2.e [redacted] gaf aan dat er wellicht wel een andere hoge ambtenaar van het Ministerie van Economische zaken bij de opening aanwezig kan zijn.

Het station zal half oktober aan de Leidsestraatweg worden gebouwd en ongeveer eind oktober gereed zijn.

De opening zal ergens eind oktober, begin november plaatsvinden, de exacte datum is nog even afhankelijk van de beschikbaarheid van de burgemeester, Jozias van Aartsen.

Korte info over Fastned:

Fastned bouwt aan een Europees snellaadnetwerk waar alle elektrische auto's binnen 20 minuten kunnen opladen. Fastned bouwt op A-locaties langs de snelweg (51 stations operationeel) en sinds kort ook langs drukke uitvalswegen in de stad. Den Haag is de eerste stad waar de snellaadstations van Fastned worden gebouwd en heeft hiermee de primeur. Dat willen we graag uitgebreid vieren door middel van de officiële opening van het station aan de Leidsestraatweg (om de hoek bij Koning Willem Alexander en Maxima). Zou jij wellicht met me mee kunnen denken wie hiervoor de aangewezen hoge ambtenaar zou kunnen zijn?

Ik zie je reactie graag tegemoet.

Vriendelijke groet,

10.2.e [redacted]



Kyra Hartlief

10.2.e [redacted]

FASTNED B.V.

James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam

+31 (0) 10.2.e [redacted] @fastned.nl

Lees hier meer over het [Fastned Freedom Plan](#). Of kijk in onze [pressroom](#) voor het laatste nieuws over Fastned. [Meld je aan voor onze nieuwsbrief](#) met maandelijks leuk en belangrijk nieuws over Fastned en elektrisch rijden

----- Doorgestuurd bericht -----

Van: 10.2.e [redacted] @minez.nl>

Datum: 6 juli 2016 11:42

Onderwerp: Re: Uitnodiging Minister Kamp opening Fastned station Den Haag

Aan: 10.2.e [redacted] @fastned.nl>

Cc: 10.2.e [redacted] @minez.nl>

Dag 10.2.e [redacted]

Sorry dat je wat langer dan gebruikelijk en wenselijk op een antwoord moest wachten. Zoals ik al aangaf is het zo vlak voor het Zomerreces altijd erg hectisch hier.

Helaas moet ik je melden dat de minister niet ingaat op jullie uitnodiging om het Fastned

station in Den Haag te openen. Zoals je je kunt voorstellen krijg hij heel veel verzoeken voor publieke optredens en daarom moet hij keuzes maken. En in dit geval kiest hij ervoor om de beperkte tijd die er in zijn drukke agenda beschikbaar is voor publieke optredens, te besteden aan andere dingen. We zijn vanuit EZ overigens wel geïnteresseerd in de activiteiten van Fastned en daarom blijven we graag op de hoogte. Als jullie er prijs op stellen kan ik laten kijken of een hoge ambtenaar van EZ een rol kan spelen bij de opening van dit (of een ander) snellaadstation. Ik hoor graag van je of je wilt dat ik die opties laat uitzoeken.

Groet, 10.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPad

Op 10 jun. 2016 om 13:42 heeft K10.2.e

10.2.e @fastned.nl 10.2.e @fastned.nl>

10.2.e @fastned.nl 10.2.e @fastned.nl>>> het volgende geschreven:

Hoi 10.2.e

Dat is weer even geleden! Gaat alles goed? Toevallig nog in Apeldoorn geweest? Of kom je daar niet meer?

Weer veel ontwikkelingen bij Fastned, we hebben per 14 april een notering gekregen bij Nxchange, de nieuwe effectenbeurs waar we toen ook nog contact over hebben gehad. Tijdens de emissie hebben we 3 miljoen opgehaald, een mooi bedrag waardoor we weer verder kunnen bouwen aan ons snellaadnetwerk.

We zijn nu ook net gestart met de bouw van de eerste stedelijke Fastned stations in Den Haag. Zoals we eerder hebben besproken lijkt de opening van een stedelijk station mij voor Minister Kamp de uitgelezen kans om bij te zijn en daarmee publicitaire waarde te verkrijgen.

Het eerste stedelijke station krijgt helaas (voorlopig) nog geen dak, dat heeft met de vergunning te maken, dus ik stel voor dat Minister Kamp het tweede Fastned station opent, gelegen aan de Leidsestraatweg (aan het begin van de oprijlaan van Villa Eikenhorst). Dus wat dat betreft een hele mooie locatie en in Den Haag.

Het idee is dat we er een Haags feestje van gaan maken, zo wil ik bijv. ook de burgemeester van Den Haag uitnodigen.

Het station is begin eind september/begin oktober gereed, heeft Minister Kamp tussen half oktober tot eind oktober tijd om het station te openen? Bij voorkeur op een dinsdag, woensdag of donderdag?

De opening zal maximaal een half uur van zijn tijd in beslag nemen.

Ik hoor graag van je wat er mogelijk is.

Groeten,
10.2.e

[<http://static.fastned.nl/uploads/images/logo-emailhandtekening-kleiner-01.png>]

10.2.e

PR Manager

FASTNED B.V.

James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam

+31 (0) 10.2.e

10.2.e @fastned.nl 10.2.e @fastned.nl>

10.2.e @fastned.nl 10.2.e @fastned.nl>>

Lees hier meer over het Fastned Freedom Plan.<<http://fastned.nl/nl/blog/post/the-fastned-freedom-plan>> Of kijk in onze pressroom<<http://fastned.pr.co/>> voor het laatste nieuws over Fastned.

Meld je aan voor onze nieuwsbrief<<http://fastned.us8.list-manage1.com/subscribe?u=d04f73a738f7b25d160190e7d&id=6af4f278c9>> met maandelijks leuk en belangrijk nieuws over Fastned en elektrisch rijden

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e
Onderwerp: technologie snelladen wordt opnieuw uitgesloten van Rijksgelden
Datum: donderdag 8 december 2016 10:35:07

Beste 10.2.e

De voorstellen van Kamp wat betreft additionele gelden voor laadinfrastructuur voor elektrisch rijden zijn aanleiding voor dit korte bericht.

Zoals jullie weten is [Fastned](#) exploitant van 57 snellaadstations in Nederland. Wij zijn een marktpartij die tot nu toe geen aanspraak heeft kunnen maken op Rijkssubsidies.

De extra 1,5 miljoen die Minister Kamp gisteren heeft toegezegd voor laadinfrastructuur (bovenop de al bestaande Green Deal voor laadinfrastructuur) lijkt helaas opnieuw geen verbetering te zijn voor partijen als Fastned die zich exclusief bezighouden met snelladen. De lagere energiebelasting voor laadpalen is eveneens exclusief voor laadpalen en niet van toepassing op snelladers.

Rijkssubsidies die exclusief zijn voor langzame laadpalen hebben sterke marktversturende effecten. Immers, een snellaadpartij als Fastned, moet ongesubsidieerd blijven concurreren met laadpalen die vaak ook al via gemeentelijk beleid worden gesubsidieerd. Laden bij gemeentelijke paaltjes kosten daarom zo'n EUR 0,35, maar in werkelijkheid liggen de kosten veel hoger. Dit blijft echter verborgen voor de consument.

Een partij als Fastned heeft door haar keuze voor snellaadtechnologie noch toegang tot gemeentelijke gelden, noch toegang tot Rijksgelden, noch toegang tot provinciale gelden.

Fastned is niet tegen subsidies per se, maar vindt dat deze ten minste techniekneutraal verdeeld moeten worden. Dus dat de Rijksgelden voor laadinfrastructuur ook toegankelijk moeten zijn voor aanbieders van snelladen.

Wellicht interessant om hier nog eens van gedachten over te wisselen, zodat de additionele gelden van Kamp niet tot nog verdere marktverstoring leiden?

Vriendelijke groet,

10.2.e

--



10.2.e / Public Affairs & Communication FASTNED B.V.
 James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam
 +31 (0)10.2.e [@fastned.nl](mailto:10.2.e@fastned.nl) / fastned.nl

Toelichting voorzieningenbeleid Rijkswegen en oplaadpunten

- Op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen kunnen de volgende typen basisvoorzieningen voorkomen: 1) een benzinestation, 2) een wegrestaurant, 3) een combinatie van 1 en 2 (=servicestation) en 4) sinds 2012, een energielaadpunt.
- Voor het exploiteren van benzinestations zijn er huurovereenkomsten van 15 jaar die worden geveild. Exploitanten van benzinestations betalen bij de veiling miljoenen voor de concessies, die ze terug moeten verdienen met de exploitatie van de basisvoorziening. Voor het exploiteren van een energielaadpunt is een vergunning (15 jaar) nodig waarvoor enkel een bescheiden administratieve vergoeding geldt.
- Het is bij benzinestations toegestaan om binnen kaders aanvullende voorzieningen (zoals een gemakswinkel, autowasstraat, snoepautomaat etc.) te realiseren.
- Het plaatsen en exploiteren van energielaadpunten als aanvullende voorziening bij basisvoorzieningen 1 tot en met 3 is ook toegestaan.
- In het verleden hadden zittende exploitanten van benzinestations en wegrestaurants geen interesse in het plaatsen van laadpalen op deze locaties. Dat is de reden dat in 2012 het energielaadpunt als basisvoorziening is toegevoegd, plaatsing werd hierdoor niet afhankelijk van de zittende exploitant.
- Het is vergunninghouders van energielaadpunten echter niet toegestaan om aanvullende voorzieningen (zoals een gemakswinkel, autowasstraat, snoepautomaat etc.) aan te bieden. De doelmatige inrichting van een verzorgingsplaats, met inachtneming van een zo (verkeers)veilig mogelijke indeling, is namelijk gediend met zo min mogelijk versnippering van aanvullende voorzieningen. In de praktijk kan een E-rijder op de verzorgingsplaats altijd gebruik maken van de aanvullende voorzieningen van het benzinestation en/of wegrestaurant.

10.2.e

10/2

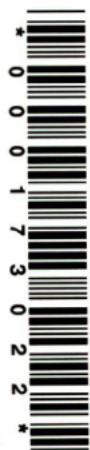
	Basisvoorziening	Kosten vergunning / concessie	Aanvullende voorzieningen
Benzinestation	V	Miljoenen euro's	Toegestaan, ook een oplaadpunt is toegestaan
Energielaadpunt	V	Administratieve vergoeding	Niet toegestaan

2.0.2.

Toelichting bericht 10.2.e

- Fastned heeft voor meer dan 150 locaties vergunningen verkregen voor het oprichten van zelfstandige energielaadpunten als basisvoorziening (54 gerealiseerd).
- Dhr. 10.2.e van Fastned geeft in zijn bericht aan dat het toestaan van energielaadpunten als aanvullende voorziening bij benzinestations voor onzekerheid zorgt bij investeerders. Lees: wanneer Fastnet eerst een energielaadpunt als basisvoorziening bij een verzorgingsplaats plaatst, en vervolgens plaatst de eigenaar van de verzorgingsplaats nog een energielaadpunt maar dan als aanvullende voorziening, dan trekken de klanten bij Fastnet weg.
- Rijkswaterstaat wil samen met het Rijksvastgoedbedrijf het voorzieningenbeleid nog meer aanpassen aan de huidige tijd en de vraag vanuit de markt. Dit zit nog in een verkennende fase. Ook in relatie tot toekomstige brandstoffen zoals waterstof. Het is daarom niet nodig om op dit moment vanuit EZ hier aanvullende actie op te ondernemen.
- Daarnaast is tijdens het VAO Elektrisch Rijden op 22 december de motie Smaling (Hoogland en Van Veldhoven 29398, nr. 515) aangenomen die vraagt om voor 1 april 2017 aan te geven op welke wijze een gezamenlijk locatiebeleid voor aanbieders van verschillende brandstoffen (fossiel, elektriciteit, waterstof en andere) voor motorrijtuigen en de bijbehorende aanvullende voorzieningen vorm krijgt. Rijkswaterstaat is bezig met de beantwoording hiervan.
- Pas in 2024 eindigt de overgangsperiode uit de Benzinewet, waardoor er in theorie ruimte komt om het aantal voorzieningen (met name benzinestations en wegrestaurants) uit te breiden.

Graag uw akkoord om bijgevoegde reactie van DG B&I, namens u, naar de heer 10.2.e te sturen.



23-2-2017
9-2-2017

24/2 15cc 17017394

5.2.1

10.2.e

1 gl2



23-2-2017
9-2-2017
2102-2-2017



Ministerie van Economische Zaken

TER ADVISERING

Aan de Minister

Ze makitie

10.2.e

**Directoraat-generaal
Bedrijfsleven & Innovatie**
Directie Topsectoren en
Industriebeleid

Auteur
drs. 10.2.e
T 010 10.2.e
10.2.e@minne.nl

Datum
30 januari 2017

Kenmerk
DGBI-TOP / 17017394
BM: 17006708

Bm: 17020408

nota

Bericht 10.2.e Fastned over v en beleid
Rijkswegen en oplaadpunten

Parafenroute

10.2.e

DG B&I

10.2.e

07-02-2017

BBR

10.2.e

Bijlage(n): 2.

-Concept beantwoording
-Mail 10.2.e

Aanleiding

- Dhr. 10.2.e van Fastned heeft U afgelopen vrijdag een e-mail gestuurd met de vraag om overleg over het beleid van Rijkswaterstaat voor wat betreft voorzieningen langs Rijkswegen, specifiek het verlenen van vergunningen op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken voor oplaadpunten voor elektrisch rijden. Rijkswaterstaat heeft de e-mail van de heer 10.2.e eerder ontvangen en daarop een reactie gegeven.
- Daarnaast is tijdens het VAO Elektrisch Rijden op 22 december de motie Smaling (Hoogland en Van Veldhoven 29398, nr. 515) aangenomen die vraagt om voor 1 april 2017 aan te geven op welke wijze een gezamenlijk locatiebeleid voor aanbieders van verschillende brandstoffen (fossiel, elektriciteit, waterstof en andere) voor motorrijtuigen en de bijbehorende aanvullende voorzieningen vorm krijgt.

Advies

U kunt kennis nemen van de nota en u wordt geadviseerd in te stemmen met bijgaande reactie van DG B&I richting Fastned.

Kernpunten

- U bent verantwoordelijk voor de uitrol voor infrastructuur voor elektrisch vervoer. Het voorzieningenbeleid langs snelwegen wordt door Rijkswaterstaat vormgegeven. De grond waarop de voorzieningen worden geplaatst, is eigendom van het Rijksvastgoedbedrijf.
- In bijgaande reactie geeft DG B&I aan dat EZ positief staat tegenover de bijdrage die Fastned levert aan elektrisch rijden in Nederland en dat Rijkswaterstaat verantwoordelijk is voor het voorzieningenbeleid langs de snelwegen in Nederland. Het gesprek daarover dient dan ook met Rijkswaterstaat gevoerd te worden.
- Ter voorbereiding van de beantwoording van de motie Smaling inventariseert Rijkswaterstaat op dit moment de mogelijkheden om hieraan invulling te geven.

Ontvangen BBR

08/02

- 9 FEB. 2017

Beantwoording van deze, en een aantal andere moties op het gebied van elektrisch vervoer, worden in maart naar de Kamer gestuurd. U wordt hierover tijdig geïnformeerd.

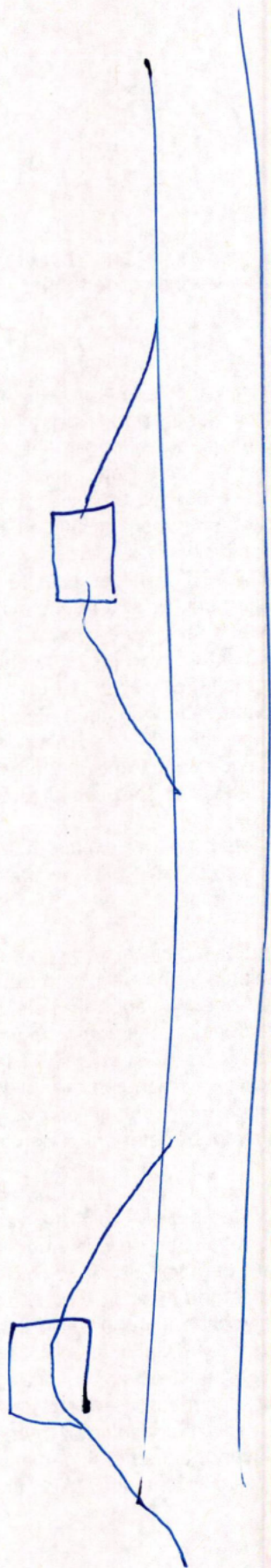
Toelichting

Beleid voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen

- De zittende marktpartijen (aanbieders van fossiele brandstoffen en de wegrestaurants) op verzorgingsplaatsen langs de snelweg beschikten in het verleden over huurovereenkomsten voor onbepaalde tijd, waardoor toetreding van nieuwe partijen vrijwel was uitgesloten.
- In 2000 is een convenant getekend voor vrijwillige beëindiging van de lopende overeenkomsten van onbepaalde tijd. Die werden vervangen door huurovereenkomsten van 15 jaar die worden geveild. In ruil hiervoor komt de opbrengst van de eerste veiling aan de zittende exploitanten ten goede. Exploitanten betalen bij de veiling miljoenen voor deze concessies, die ze terug moeten verdienen met de exploitatie van de voorziening.
- Daarnaast is in dit convenant is afgesproken dat tot 1 januari 2024 op een verzorgingsplaats aan een bestaande weg geen nieuwe voorziening aangelegd en in gebruik kan worden gegeven. Het idee achter deze regeling is dat de veilingopbrengst voor de zittende exploitant niet lager kan worden door gedaalde marktwaaarde van de locatie door concurrerende diensten en producten op andere locaties.
- Dit is de reden dat op dit moment nieuwe exploitanten van energielaadpunten op een verzorgingsplaats (zoals Fastned) geen winkeltje of andere voorzieningen kunnen aanbieden.

Energielaadpunten op verzorgingsplaatsen, historie Fastned

- Door wijziging van het Voorzieningenbeleid (Staatscourant 2011, 23149) kunnen sinds 10 januari 2012 energielaadpunten als basisvoorziening op de verzorgingsplaatsen worden toegelaten. Op deze manier heeft Fastned voor meer dan 150 locaties vergunningen verkregen voor het oprichten van zelfstandige energielaadpunten. Daarvan zijn er inmiddels ruim 54 door Fastned gerealiseerd. Voor het verkrijgen van een vergunning voor het exploiteren van een energielaadpunt geldt enkel een bescheiden administratieve vergoeding.
- De mogelijkheid tot het plaatsen en exploiteren van energielaadpunten als aanvullende voorziening door de huidige exploitant van een basisvoorziening (benzinestation of wegrestaurant) is bij de wijziging van 10 januari 2012 in stand gebleven. Daar beklagt de heer 10.2.e zich over. RWS en I&M zijn al geruime tijd in gesprek met Fastned over dit onderwerp.
- Op 20 november 2013 is het Voorzieningenbeleid (Staatscourant 2013, nr. 32624) nogmaals gewijzigd om te verduidelijken dat het vergunninghouders van energielaadpunten niet is toegestaan aanvullende voorzieningen (zoals een gemakswinkel, autowasstraat, snoepautomaat etc.) aan te bieden. De doelmatige inrichting van een verzorgingsplaats, met inachtneming van een zo (verkeers)veilig mogelijke indeling, is namelijk gediend met zo min mogelijk versnippering van aanvullende voorzieningen. In de praktijk kan een E-rijder



- op de verzorgingsplaats altijd gebruik maken van de aanvullende voorzieningen van het benzinestation en /of wegrestaurant.
- Van 'geheime vergunningverlening' aan bestaande exploitanten – waarover de heer 10.2.e van Fastned in zijn e-mail spreekt – is geen sprake. Het is inderdaad wel voorgekomen dat Rijkswaterstaat verzuimd heeft om Fastned tijdig te betrekken. Daar heeft Rijkswaterstaat al eerder over gesproken en gecorrespondeerd met Fastned. Fastned is daardoor overigens niet benadeeld.
 - Het staat Fastned uiteraard vrij om – in een procedure waarin zij belanghebbende is – een vergunning van een bestaande exploitant ter toetsing voor te leggen aan de rechter.

Ontwikkelingen naar de toekomst

- Rijkswaterstaat wil samen met het Rijksvastgoedbedrijf het voorzieningenbeleid nog meer aanpassen aan de huidige tijd en de vraag vanuit de markt. Dit zit nog in een verkennende fase. Ook in relatie tot toekomstige brandstoffen zoals waterstof.
- Vanaf 2024 vervalt de restrictie uit de Benzinewet waardoor er in theorie ruimte komt om het aantal voorzieningen (met name benzinestations en wegrestaurants) uit te breiden.

Ontstaansgeschiedenis Benzinewet

- De Benzinewet is een uitvloeisel van een traject in het kader van de zogenoemde MDW-operatie (Marktwerving, Deregulering en Wetgevingskwaliteit). Eén van de doelen van de MDW-operatie was het versterken van marktwerving door het vergroten van toegang en het wegnemen van onnodig beperkende regels. In het kader van de MDW-operatie kwam ook de benzinemarkt aan bod. Uit onderzoek naar de prijsopbouw van Euro 95 en diesel en naar toetredingsdrempels in de benzinemarkt, was gebleken dat de Nederlandse benzinemarkt gebrekkig functioneerde. De zittende marktpartijen beschikten over huurovereenkomsten voor onbepaalde tijd, waardoor toetreding van nieuwe partijen vrijwel was uitgesloten. In overleg met de betrokken marktpartijen zijn toen afspraken gemaakt die moesten leiden tot het openbreken van de benzinemarkt. Deze afspraken zijn vastgelegd in het "Convenant Alternatief Traject MDW Benzine Hoofdwegennet" en het "Convenant Veiling en Gebruiksvergoeding" tussen de Staat en de Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie (VNPI), respectievelijk de Vereniging Particuliere Rijkswegvergunningen van Tankstations (VPR). De convenanten zijn getekend op 13 april 2000. Ter implementatie van deze convenanten is in 2005 de Benzinewet tot stand gekomen. Totdat alle stations één keer geveild zijn geldt een zogenaamde overgangperiode (d.w.z. tot 2024).

23-2-2017
9-2-2017

**Directoraat-generaal
Bedrijfsleven & Innovatie**
Directie Topsectoren en
Industriebeleid

Kenmerk
DGBI-TOP / 17017394

BIJLAGE 1

Reactie naar Fastned, dhr. 10.2.e

Beste heer 10.2.e

Dank voor uw bericht. Zoals u aangeeft, levert Fastned een positieve bijdrage aan de ontwikkeling van elektrisch vervoer in Nederland. Ik ben dan ook verheugd met de inzet van uw bedrijf op dit terrein. De ontwikkeling van een landelijk dekkend netwerk van snelladers draag ik een warm hart toe. U vraagt mijn hulp op het gebied van het voorzieningenbeleid op verzorgingsplaatsen. EZ gaat niet over dit beleid, Rijkswaterstaat geeft dit beleid vorm. Ik heb inmiddels begrepen dat u al geruime tijd in overleg bent met Rijkswaterstaat, onder andere over dit onderwerp. Ik heb er alle vertrouwen in dat Rijkswaterstaat u de gevraagde duidelijkheid over dit onderwerp kan verschaffen.

Namens de minister van Economische Zaken,

10.2.e
DG Bedrijfsleven & Innovatie

10.2.e

Van: Minister
Verzonden: maandag 30 januari 2017 10:13
Aan: Record en Informatiebeheer DI
CC: 10.2.e
Onderwerp: 10.2.e FW: Noodkreet van 10.2.e (Fastned)

Goedemorgen,

Deze graag inboeken voor BI

@BI, graag met spoed beantwoording voorbereiden. Fastned heeft eerder contact gehad met EZ maar toen heeft het heel lang geduurd voordat zij antwoord kregen. Dat wil ik nu graag voorkomen.
Dank!

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @fastned.nl]
Verzonden: vrijdag 27 januari 2017 22:56
Aan: Minister
Onderwerp: Noodkreet van 10.2.e (Fastned)

Zeer geachte Minister, zeer geachte heer Kamp,

Een aantal keren hebben we elkaar ontmoet. U sprak steeds lovende woorden over de bijdrage die Fastned levert aan elektrisch rijden in Nederland.

Ditmaal vraag ik hulp aan u als Minister van Economische Zaken.

Het gaat om het volgende:

Al enige tijd verschillen Rijkswaterstaat en mijn bedrijf Fastned van mening over het verlenen van vergunningen aan benzinstations voor het plaatsen van energielaadpunten als aanvullende voorziening.

Met een publicatie in de Staatscourant heeft Rijkswaterstaat op 20 december 2011 het voorzieningenbeleid gewijzigd. Tot die datum onderscheidde dit beleid drie basisvoorzieningen op verzorgingsplaatsen: het benzinstation, het wegrestaurant en het servicestation.

Omdat alleen deze drie typen basisvoorzieningen waren toegestaan was zelfstandige exploitatie van een solitair energielaadpunt niet mogelijk. Het plaatsen en exploiteren van energielaadpunten als aanvullende voorziening door de exploitant van een basisvoorziening werd daarom toegelaten.

Dat elektrische rijden in 2011 sterk toenam en gestimuleerd werd op grond van rijksbeleid was een omstandigheid die bij het opstellen van het beleid in 2004 niet voorzien was. Om het elektrisch rijden te faciliteren werd het daarom in 2011 wenselijk dat er zelfstandig geëxploiteerde elektrische laadstations beschikbaar kwamen op de verzorgingsplaatsen langs rijkswegen.

Immers, dan was de plaatsing niet alleen afhankelijk van de exploitant van al aanwezige basisvoorzieningen. Daarom was het wenselijk om naast het benzinstation, het wegrestaurant en het servicestation ook het energielaadpunt als basisvoorziening aan te merken.

Op basis van deze wijziging heb ik mij met Fastned in 2011 ingeschreven voor de basisvoorziening energielaadpunt. Omdat er meerdere gegadigden waren is er toen geloot bij de notaris van Pels Rijcken. Het was toen mijn stellige overtuiging dat energielaadpunten vanaf toen een basisvoorziening waren en niet gelijktijdig ook een aanvullende voorziening. Dit gold en geldt immers ook voor de andere drie basisvoorzieningen.

Inmiddels zijn er zo'n zestig basisvoorzieningen energielaadpunt gerealiseerd. Het rijksbeleid om elektrisch rijden te faciliteren en stimuleren wordt daarmee ondersteund. Wat dat betreft is het een groot succes voor Nederland.

Echter, wat blijft bestaan is de onzekerheid. Door energielaadpunten als aanvullende voorziening bij benzinestations te blijven toestaan wordt de bestaanszekerheid van Fastned ondergraven. Concreet: investeerders durven niet te investeren in Fastned, zolang deze onzekerheid blijft bestaan.

Om een einde te maken aan deze onzekerheid zou ik graag de rechter vragen om hierover een uitspraak te doen. Echter zolang Rijkswaterstaat Fastned niet tijdig informeert, ofwel vergunningen in het geheim uitgeeft, is dit niet mogelijk.

Graag zou ik met u willen overleggen hoe deze impasse kan worden doorbroken. Meest praktisch zou zijn als we gezamenlijk een concrete casus zouden voorleggen aan de rechter.

Graag hoor ik of u mij met deze kwestie zou kunnen helpen.

Dat zou elektrisch rijden in Nederland enorm helpen.

met vriendelijke groeten,

10.2.e

10.2.e

FASTNED B.V.
director / co-founder

James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam

+31 (0) 10.2.e s@fastned.nl

Van: [Minister](#)
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e
Onderwerp: 10.2.e ter reg. FW: Noodkreet van 10.2.e (Fastned)
Datum: maandag 30 januari 2017 10:12:36

Goedemorgen,

Deze graag inboeken voor BI

@BI, graag met spoed beantwoording voorbereiden. Fastned heeft eerder contact gehad met EZ maar toen heeft het heel lang geduurd voordat zij antwoord kregen. Dat wil ik nu graag voorkomen.
Dank!

Met vriendelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e @fastned.nl]
Verzonden: vrijdag 27 januari 2017 22:56
Aan: Minister
Onderwerp: Noodkreet van 10.2.e (Fastned)

Zeer geachte Minister, zeer geachte heer Kamp,

Een aantal keren hebben we elkaar ontmoet. U sprak steeds lovende woorden over de bijdrage die Fastned levert aan elektrisch rijden in Nederland.

Ditmaal vraag ik hulp aan u als Minister van Economische Zaken.

Het gaat om het volgende:

Al enige tijd verschillen Rijkswaterstaat en mijn bedrijf Fastned van mening over het verlenen van vergunningen aan benzinestations voor het plaatsen van energielaadpunten als aanvullende voorziening.

Met een publicatie in de Staatscourant heeft Rijkswaterstaat op 20 december 2011 het voorzieningenbeleid gewijzigd. Tot die datum onderscheidde dit beleid drie basisvoorzieningen op verzorgingsplaatsen: het benzinestation, het wegrestaurant en het servicestation.

Omdat alleen deze drie typen basisvoorzieningen waren toegestaan was zelfstandige exploitatie van een solitair energielaadpunt niet mogelijk. Het plaatsen en exploiteren van energielaadpunten als aanvullende voorziening door de exploitant van een basisvoorziening werd daarom toegelaten.

Dat elektrische rijden in 2011 sterk toenam en gestimuleerd werd op grond van rijksbeleid was een omstandigheid die bij het opstellen van het beleid in 2004 niet voorzien was. Om het elektrisch rijden te faciliteren werd het daarom in 2011 wenselijk dat er zelfstandig geëxploiteerde elektrische laadstations beschikbaar kwamen op de verzorgingsplaatsen langs rijkswegen.

Immers, dan was de plaatsing niet alleen afhankelijk van de exploitant van al aanwezige basisvoorzieningen. Daarom was het wenselijk om naast het benzinestation, het wegrestaurant en het servicestation ook het energielaadpunt als basisvoorziening aan te merken.

Op basis van deze wijziging heb ik mij met Fastned in 2011 ingeschreven voor de basisvoorziening energielaadpunt. Omdat er meerdere gegadigden waren is er toen geloot bij de notaris van Pels Rijcken. Het was toen mijn stellige overtuiging dat energielaadpunten vanaf toen een basisvoorziening waren en niet gelijktijdig ook een aanvullende voorziening. Dit gold en geldt immers ook voor de andere drie basisvoorzieningen.

Inmiddels zijn er zo'n zestig basisvoorzieningen energielaadpunt gerealiseerd. Het rijksbeleid om elektrisch rijden te faciliteren en stimuleren wordt daarmee ondersteund. Wat dat betreft is het een groot succes voor Nederland.

Echter, wat blijft bestaan is de onzekerheid. Door energielaadpunten als aanvullende voorziening bij benzinestations te blijven toestaan wordt de bestaanszekerheid van Fastned ondergraven. Concreet: investeerders durven niet te investeren in Fastned, zolang deze onzekerheid blijft bestaan.

Om een einde te maken aan deze onzekerheid zou ik graag de rechter vragen om hierover een uitspraak te doen. Echter zolang Rijkswaterstaat Fastned niet tijdig informeert, ofwel vergunningen in het geheim uitgeeft, is dit niet mogelijk.

Graag zou ik met u willen overleggen hoe deze impasse kan worden doorbroken. Meest praktisch zou zijn als we gezamenlijk een concrete casus zouden voorleggen aan de rechter.

Graag hoor ik of u mij met deze kwestie zou kunnen helpen.

Dat zou elektrisch rijden in Nederland enorm helpen.

met vriendelijke groeten,

10.2.e



10.2.e

FASTNED B.V.

director / co-founder

James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam

+31 (0) 10.2.e [redacted] [@fastned.nl](mailto:[redacted]@fastned.nl)

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e
Onderwerp: FW: Noodkreet van 10.2.e (Fastned) richting minister EZ
Datum: maandag 30 januari 2017 11:48:59
Prioriteit: Hoog

10.2.e

Zie onderstaande email aan de minister. Wil jij dit oppakken in overleg met 10.2.e? We gaan ons natuurlijk niet uit laten spelen door Fastned. Een goede analyse is hier op zijn plaats. @ 10.2.e, vandaar mijn vragen n.a.v. jouw eerdere schets van het voorzieningenbeleid. Heb ik jullie zojuist gemaild.

Ik stel voor op deze vraag van Fastned een procesantwoord te formuleren en aan te geven dat we er met de beantwoording van de motie van Smaling op terug komen.

Dank en groet, 10.2.e

Verzonden: maandag 30 januari 2017 10:31

Aan: 10.2.e

Onderwerp: FW: Noodkreet van 10.2.e (Fastned)

Hallo 10.2.e

Zie onderstaande mail van secretariaat minister.

Kun jij / of jullie een antwoord sturen.

Groet,

10.2.e

Van: Minister

Verzonden: maandag 30 januari 2017 10:13

Aan: Record en Informatiebeheer DI

CC: 10.2.e

Onderwerp: FW: Noodkreet van 10.2.e (Fastned)

Goedemorgen,

Deze graag inboeken voor BI

@BI, graag met spoed beantwoording voorbereiden. Fastned heeft eerder contact gehad met EZ maar toen heeft het heel lang geduurd voordat zij antwoord kregen. Dat wil ik nu graag voorkomen.

Dank!

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @fastned.nl]

Verzonden: vrijdag 27 januari 2017 22:56

Aan: Minister

Onderwerp: Noodkreet van 10.2.e (Fastned)

Zeer geachte Minister, zeer geachte heer Kamp,

Een aantal keren hebben we elkaar ontmoet. U sprak steeds lovende woorden over de bijdrage die Fastned levert aan elektrisch rijden in Nederland.

Ditmaal vraag ik hulp aan u als Minister van Economische Zaken.

Het gaat om het volgende:

Al enige tijd verschillen Rijkswaterstaat en mijn bedrijf Fastned van mening over het verlenen van vergunningen aan benzinestations voor het plaatsen van energielaadpunten als aanvullende voorziening.

Met een publicatie in de Staatscourant heeft Rijkswaterstaat op 20 december 2011 het voorzieningenbeleid gewijzigd. Tot die datum onderscheidde dit beleid drie basisvoorzieningen op verzorgingsplaatsen: het benzinestation, het wegrestaurant en het servicestation.

Omdat alleen deze drie typen basisvoorzieningen waren toegestaan was zelfstandige exploitatie van een solitair energielaadpunt niet mogelijk. Het plaatsen en exploiteren van energielaadpunten als aanvullende voorziening door de exploitant van een basisvoorziening werd daarom toegelaten.

Dat elektrische rijden in 2011 sterk toenam en gestimuleerd werd op grond van rijksbeleid was een omstandigheid die bij het opstellen van het beleid in 2004 niet

voorzien was. Om het elektrisch rijden te faciliteren werd het daarom in 2011 wenselijk dat er zelfstandig geëxploiteerde elektrische laadstations beschikbaar kwamen op de verzorgingsplaatsen langs rijkswegen.

Immers, dan was de plaatsing niet alleen afhankelijk van de exploitant van al aanwezige basisvoorzieningen. Daarom was het wenselijk om naast het benzinestation, het wegrestaurant en het servicestation ook het energielaadpunt als basisvoorziening aan te merken.

Op basis van deze wijziging heb ik mij met Fastned in 2011 ingeschreven voor de basisvoorziening energielaadpunt. Omdat er meerdere gegadigden waren is er toen geloot bij de notaris van Pels Rijcken. Het was toen mijn stellige overtuiging dat energielaadpunten vanaf toen een basisvoorziening waren en niet gelijktijdig ook een aanvullende voorziening. Dit gold en geldt immers ook voor de andere drie basisvoorzieningen.

Inmiddels zijn er zo'n zestig basisvoorzieningen energielaadpunt gerealiseerd. Het rijksbeleid om elektrisch rijden te faciliteren en stimuleren wordt daarmee ondersteund. Wat dat betreft is het een groot succes voor Nederland.

Echter, wat blijft bestaan is de onzekerheid. Door energielaadpunten als aanvullende voorziening bij benzinestations te blijven toestaan wordt de bestaanszekerheid van Fastned ondergraven. Concreet: investeerders durven niet te investeren in Fastned, zolang deze onzekerheid blijft bestaan.

Om een einde te maken aan deze onzekerheid zou ik graag de rechter vragen om hierover een uitspraak te doen. Echter zolang Rijkswaterstaat Fastned niet tijdig informeert, ofwel vergunningen in het geheim uitgeeft, is dit niet mogelijk.

Graag zou ik met u willen overleggen hoe deze impasse kan worden doorbroken. Meest praktisch zou zijn als we gezamenlijk een concrete casus zouden voorleggen aan de rechter.

Graag hoor ik of u mij met deze kwestie zou kunnen helpen.

Dat zou elektrisch rijden in Nederland enorm helpen.

met vriendelijke groeten,

10.2.e



10.2.e

FASTNED B.V.

director / co-founder

James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam

+31 (0) 10.2.e @fastned.nl

10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e

Van: 10.2.e10.2.e10.2.e
Verzonden: donderdag 16 februari 2017 11:14
Aan: 10.2.e10.2.e
CC: 10.2.e10.2.e
Onderwerp: Re: monitoring snelladers

Hoi 10.2.e,

Dank voor je reactie, we gaan ons erin verdiepen. Overigens krijgen wij onze gegevens van Oplaadpalen.nl en leveren jullie daar gegevens aan. Dat betekent dat als eruit komt dat er iets aangepast moet worden, dit ook aan jullie aanlevering wellicht aanpassingen vergt.

We komen er bij je op terug als we een oplossing voor ogen hebben.

Groet, 10.2.e

Op 16 feb. 2017 om 11:06 heeft 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e @fastned.nl> het volgende geschreven:

Hoi 10.2.e excuses voor mijn trage reactie, ben net terug van vakantie.

Een eerste blik leert dat er een paar dingen al niet kloppen:

- Wat is semi-publiek? Fastned is gewoon 24/7 publiek toegankelijk.
- Een snellader is geen laadpaal. Dus vreemd om zelfde woord hiervoor te hanteren.
- Fastned heeft 57 locaties met per locatie altijd 2 snelladers. Dus 114 snelladers. Vreemd om dan ook nog alle uitgangen te gaan noteren. Die kunnen toch niet tegelijk gebruikt te worden (met uitzondering van AC en DC).
- Tesla heeft al meer dan 7 of 8 locaties in Nederland, met per locatie vaak wel meer dan 10 snelladers. Dus ook hier klopt het niet!

Succes!

Op 6 februari 2017 om 16:17 schreef 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e @rvo.nl>:

Hoi 10.2.e,

We spraken al even over de monitoring van snelladers door RVO. 10.2.e gaf ook al aan dat jullie hier eerder contact over hebben gehad. Een eerste stap die we willen maken is het vermelden van het aantal locaties in NL, naast het aantal punten. Dat geeft meer sturingsinformatie dan het aantal laadpunten. Misschien kunnen we ook het aantal laadpalen noemen, afhankelijk van de betrouwbaarheid van de input.

Ons systeem kan de volgende informatie geven. Kun je kijken of dit voor Fastned klopt? Ik vrees dat locaties aan twee kanten van de snelweg nu bij elkaar worden weergegeven, is dat zo?

Een analyse op het aantal laadLOCATIES voor snelladen laat het volgende beeld zien:

Eigenaar	LaadWijze	Toegangsvorm	Laadpalen	Laadpunten	Locaties
Fastned	Snelladen	Semi-publiek	167	318	52
Fastned	Total		167	318	52
Allego BV	Snelladen	Publiek	191	191	60
Allego BV	Snelladen	Semi-publiek	9	9	3

Allego BV	Total		200	200	63
MisterGreen Electric Lease	Snelladen	Semi-publiek	34	35	11
MisterGreen Electric Lease	Total		34	35	11
The New Motion	Snelladen	Semi-publiek	11	14	10
The New Motion	Total		11	14	10
Tesla motors	Snelladen	Semi-publiek	1	8	1
Tesla motors	Total		1	8	1
ANWB	Snelladen	Semi-publiek	5	6	5
ANWB	Total		5	6	5
BKS Parking	Snelladen	Semi-publiek	1	4	1
BKS Parking	Total		1	4	1
Blue Corner	Snelladen	Semi-publiek	4	4	2
Blue Corner	Total		4	4	2
Ecotap	Snelladen	Semi-publiek	2	4	2
Ecotap	Total		2	4	2
Het Rhedens Rozendaal	Snelladen	Semi-publiek	1	3	1
Het Rhedens Rozendaal	Total		1	3	1
misterGreen Electric Lease	Snelladen	Semi-publiek	3	3	1
misterGreen Electric Lease	Total		3	3	1
BP	Snelladen	Semi-publiek	1	2	1
BP	Total		1	2	1
Corio Nederland BV	Snelladen	Semi-publiek	1	2	1
Corio Nederland BV	Total		1	2	1
Autobedrijf Lesscher Hengelo bv	Snelladen	Semi-publiek	1	1	1
Autobedrijf Lesscher Hengelo bv	Total		1	1	1
BMW	Snelladen	Semi-publiek	1	1	1
BMW	Total		1	1	1
Chargepoint	Snelladen	Semi-publiek	1	1	1
Chargepoint	Total		1	1	1
Energie Servicecentrum Deehoeve	Snelladen	Semi-publiek	1	1	1
Energie Servicecentrum Deehoeve	Total		1	1	1
EV-box/Amsterdam Elektrisch	Snelladen	Semi-publiek	1	1	1
EV-box/Amsterdam Elektrisch	Total		1	1	1
Garage Brinkhus	Snelladen	Semi-publiek	1	1	1
Garage Brinkhus	Total		1	1	1
Herwers Nissan Renault Hengelo	Snelladen	Semi-publiek	1	1	1
Herwers Nissan Renault Hengelo	Total		1	1	1
Lidl Nederland Gmbh	Snelladen	Semi-publiek	1	1	1
Lidl Nederland Gmbh	Total		1	1	1
Mol Schuddebeurs B.V.	Snelladen	Semi-publiek	1	1	1
Mol Schuddebeurs B.V.	Total		1	1	1
thenewmotion	Snelladen	Semi-publiek	1	1	1
thenewmotion	Total		1	1	1
ThePluginCompany	Snelladen	Semi-publiek	1	1	1
ThePluginCompany	Total		1	1	1
Total			442	614	150

Ik heb ook een voorbeeld van wat er op één locatie staat:

FastNed Panjerd – Rijksweg A28 3

Plaats: De Wolden

Gemeld:

1 Laadpaal 43 Kw AC Krachtstroom met Mennekes steker (43 Kw) – Aantal laadpunten 1

1 Laadpaal 50 Kw DC Snellader met combo-steker – Aantal laadpunten 1

1 Laadpaal 50 Kw DC Snellader met chademo-steker – Aantal laadpunten 2

Graag hoor ik van je of weergave van punten, palen en locaties (totalen) een verbetering is tov de huidige monitoring en of de gegevens die wij krijgen voor jullie bedrijf kloppen.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e @fastned.nl]

Verzonden: dinsdag 12 juli 2016 16:23

Aan: 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e

CC: 10.2.e10.2.e

Onderwerp: Re: FW: Verzoek om uw medewerking bij het beantwoorden van vraag (V1607 1291)

Hoi 10.2.e ,

Zoals zojuist besproken over de telefoon constateert Fastned dat de huidige systematiek van het meten van snellaadpunten voor verbetering vatbaar is. Immers, aan een snellader kan in de meeste omstandigheden slechts 1 auto per keer laden.

Op alle Fastned stations staan ten minste 2 snelladers. Per snellader kan er in theorie tegelijk op DC en AC geladen worden. Dus een maximale bezetting van 4 auto's per station.

Waar Fastned echt voor zou willen pleiten is het opsplitsen van snelladen in 2 categorieën:

1. aantal losse snelladers in Nederland. Zoals gezegd, een elektrisch rijder kan niet bouwen op een losse lader omdat deze inherent onbetrouwbaar is. Geen backup, en als iemand staat te laden duurt het wachten veel te lang.
2. aantal "snellaadstations" - plaatsen waar ten minste 2 snelladers staan, zodat de wachttijd en de betrouwbaarheid een enorme sprong maakt. Deze laatste categorie is de echte waarde waarmee we de vooruitgang van snellaadinfra in Nederland kunnen meten.

Nog wel interessant: wij hebben onlangs een overzicht geschreven van snellaadtechnologie. Lees hier meer: <https://medium.com/@Fastned/the-exciting-future-of-fast-charging-f4cf06b9976d#.q2ywwdpjb>

Bel me gerust bij meer vragen!

Groeten 10.2.e

Op vr 8 jul. 2016 om 10:59 schreef 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e @fastned.nl>:

Hartelijk dank 10.2.e voor deze reactie.

In principe beantwoordt dit onze vraag.

Wel denken wij dat het logischer zou zijn om het aantal snelladers te tellen, en niet het totaal aantal stekkers. Immers, CCS en CHAdEMO kunnen niet gelijktijdig gebruikt worden als ze op dezelfde lader aangesloten zijn.

Wellicht dat mijn collega 10.2.e of ik nog contact met 10.2.e zoekt op maandag, zodat we hierover van gedachten kunnen wisselen.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Op vr 8 jul. 2016 om 10:51 schreef 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e @rvo.nl>:

Beste 10.2.e,

Ik kreeg onderstaande vraag doorgestuurd.

Binnen het team Elektrisch Vervoer bij RVO.nl monitoren we inderdaad de ontwikkeling van het aantal laadpunten in Nederland.

De data hiervoor komt vanuit het bronbestand van Oplaadpalen.nl, en geeft inderdaad het aantal punten weer, of aantal stekkers zoals hieronder genoemd, en niet het aantal palen of locaties.

Het is denk ik het handigst wanneer je contact opneemt met mijn collega 10.2.e10.2.e10.2.e (zie cc voor zijn emailadres, of zijn telefoonnummer is 10.2.e10.2.e), hij kan met jou meer in detail naar onze data kijken.

Hij is deze week vrij maar is er weer vanaf a.s. maandag.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Senior adviseur

.....

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Croeselaan 15 | 3521 BJ | Utrecht

Postbus 8242 | 3503 RE | Utrecht

.....

T10.2.e

10.2.e10.2.e

10.2.e @rvo.nl

www.rvo.nl/elektrischrijden

www.nederlandelektrisch.nl

.....

10.2.e10.2.e10.2.e

.....

=====

Beste ontvanger,

Er is bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland een vraag binnengekomen waarvoor wij uw medewerking nodig hebben. Graag onderstaand bericht beantwoorden.

Datum van vraag: 05-07-2016

Ons vraagnummer: V1607 1291

Vraagsteller: 10.2.e10.2.e

Organisatie: Fastned

Telefoonnummer (vraag):

Telefoonnummer mobiel (persoon):

E-mailadres: 10.2.e10.2.e @fastned.nl

Vraag:

05-07-2016 17:00 Mailimport:

Afzender: info@rvo.nl

Datum ontvangst: 5-jul-2016 14:30

Ontvanger: "Klantcontact, Postbus"

Onderwerp: Betr: data snellaadpunten niet correct? [ALGEMEEN-5418]

10.2.e10.2.e zei op 05-07-2016 11:13:

Geachte heer, mevrouw,

Zojuist sprak ik een van de RVO medewerkers telefonisch over de cijfers die gepubliceerd worden op de website van RVO over laadpunten en elektrische auto's.

Zij kon geen antwoord geven op mijn vraag en raadde me aan de vraag op deze manier per email te stellen.

Jullie geven aan op bovengenoemde website dat er per 31-5-2016 487 snellaadpunten zijn in Nederland. Dat lijkt mij ongeveer 2x te veel.

Een telling op basis van oplaadpalen.nl en the new motion levert bij ons het cijfer op van 239. Dit komt overeen met de ervaring die ik heb bij het elektrisch rijden: 100 snelladers van Fastned, 50 van Allego, en nog 50+ andere.

Mijn vraag is: hoe wordt precies gemeten wat een snellaadpunt is? Waar komt de data vandaan? (op de website staat oplaadpalen.nl) Of wordt het totaal aantal stekkers geteld (dus een snellader met 3 uitgangen = 3

snellaadpunten)?

Hoor graag wat precies de methode is.

Vriendelijke groet,

10.2.e10.2.e

Alvast bedankt voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Klantcontact

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO.nl) stimuleert Duurzaam, Agrarisch, Innovatief en Internationaal ondernemen. RVO.nl is per 2014 ontstaan uit de fusie van Agentschap NL en Dienst Regelingen.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard

ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland ([RVO.nl](https://www.rvo.nl)) stimuleert Duurzaam, Agrarisch, Innovatief en Internationaal ondernemen.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

--



10.2.e10.2.e / Public Affairs & Communication FASTNED B.V.
James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam
10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e @fastned.nl / [fastned.nl](https://www.fastned.nl)

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: 17020408 m.b.t. Bhm nota reactie bericht dhr. 10.2.e Fastned
Datum: donderdag 16 februari 2017 14:19:00
Bijlagen: [Aanvullende reactie op nota bericht dhr 10.2.e Fastned v4.docx](#)

Hoi 10.2.e

Ik was gisteren afwezig ivm mijn papadag :) Hierbij nieuwe versie. Ik heb nu ook nog de motie Smaling genoemd. Kijk maar of het zo helder is.

Groet, 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e
Verzonden: woensdag 15 februari 2017 14:32
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: 17020408 m.b.t. Bhm nota reactie bericht dhr 10.2.e Fastned

En zou dat binnen een uurtje lukken? Dan kan ie zo nog in de tas mee.

Groeten,
 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e
Verzonden: woensdag 15 februari 2017 14:22
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: 17020408 m.b.t. Bhm nota reactie bericht dhr 10.2.e Fastned

Hi 10.2.e,

Thanks. Beleid is nu helemaal duidelijk. Probleempunt van 10.2.e echter niet. Zie bijgevoegd een nieuwe versie; zou je daarin willen invoegen wat nou het probleem van 10.2.e is. En wil je dan in de bullit daarna over wat Rijkswaterstaat doet, nog toevoegen waarom het nu dus niet gewenst is om iets aanvullends hierop te ondernemen?

Thanks alvast,
 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 14 februari 2017 20:45
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: 17020408 m.b.t. Bhm nota reactie bericht dhr 10.2.e Fastned

Hoi 10.2.e,

Kreeg van de jurist van Rijkswaterstaat nog wat kleine aanpassingen door voor de volledigheid. Hierbij verwerkt.

Groet, 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e

Verzonden: dinsdag 14 februari 2017 14:44

Aan: 10.2.e

Onderwerp: RE: 17020408 m.b.t. Bhm nota reactie bericht 10.2.e Fastned

Hoi 10.2.e

Hierbij nieuwe versie met schema en nog meer staccato aangegeven.

Groet, 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e

Verzonden: dinsdag 14 februari 2017 13:41

Aan: 10.2.e)

Onderwerp: RE: 17020408 m.b.t. Bhm nota reactie bericht dhr. 10.2.e Fastned

Hi 10.2.e

Sorry voor de late reactie. Thanks voor je aanvulling. Het is mij eigenlijk nog steeds niet duidelijk. Volgens mij gaat het om dat alle begrippen in deze context een juridisch afgebakende betekenis hebben, maar die begrippen kun je ook in spreektaal gebruiken en dan wordt het verwarrend. Ik zou beginnen met heel staccato het verschil uitleggen tussen basisvoorzieningen/aanvullende voorzieningen en tussen verzorgingsplaatsen/energielaadpunten. Als je daar een soort schema met vier vakken van maakt met wat waar wel en niet mag, dan wordt het volgens mij duidelijker.

Dan kun je vervolgens aangeven op welk punt er nu een voor 10.2.e onwenselijke situatie ontstaat waarin iets niet kan cq er geen prikkel is om iets mogelijk te willen maken.

En dan concluderen met mogelijke oplossingen.

Kun je proberen om je A4 hierop aan te passen?

Groeten,

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e)

Verzonden: vrijdag 10 februari 2017 10:28

Aan: 10.2.e)

Onderwerp: RE: 17020408 m.b.t. Bhm nota reactie bericht dhr. 10.2.e Fastned

Urgentie: Hoog

Hi 10.2.e

Hierbij de aanvulling op de nota. Hopelijk zo duidelijk.

Groet, 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e

Verzonden: donderdag 9 februari 2017 19:22

Aan: 10.2.e

Onderwerp: RE: 17020408 m.b.t. Bhm nota reactie bericht dhr. 10.2.e Fastned

Hi 10.2.e

De eerste pagina van het teruggescande document is de notitie van de minister, zie hieronder. Volgens mij is het

vooral onduidelijk voor minister. Kun je een half A4 maken met heel to the point 10.2.e wil en waarom dat niet kan. Volgens mij moeten we ook wat verduidelijken want wat minister zegt over aparte stations dat klopt niet toch? Als we als aanvulling op de nota nog even duidelijk kunnen neerzetten hoe het zit en vervolgens nog een keer vragen of minister akkoord is met reactie 10.2.e dan geeft ik de nota nog een keer met de oplegnotitie mee in de tas.

Groeten,
10.2.e

5.2.1

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e)

Verzonden: donderdag 9 februari 2017 14:58

Aan: 10.2.e)

Onderwerp: FW: 17020408 m.b.t. Bhm nota reactie bericht dhr. 10.2.e Fastned

Ha 10.2.e

Ik krijg het terug van de minister, maar zie verder niks van opmerkingen. (Alleen worddocument.) Ik neem aan dat 10.2.e mail kan sturen?

Groet, 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e

14:11

Aan: 10.2.e)

Onderwerp: 17020408 m.b.t. Bhm nota reactie bericht dhr. 10.2.e Fastned

Er is een document ter behandeling aangeboden en toegevoegd aan uw werkvoorraad, met als onderwerp: Bhm nota reactie bericht dhr. 10.2.e Fastned

Via bovenstaande link kunt u de behandelmap direct openen.

In de route zijn de volgende notities opgenomen:

>0<007=>Uitzetten route door Directie**DGBI-TOP**09-02-17** 10.2.e

Is retour Min. gekomen 9/2.

>0<006=>Uitzetten route door Directie**DGBI-TOP**09-02-17** 10.2.e

Retour Min.

>0<005=>Uitzetten route door Directie**DGBI-TOP**08-02-17** 10.2.e

Accoord door 10.2.e 8-2-2017

>0<004=>Uitzetten route door Directie**DGBI-TOP**07-02-17** 10.2.e

Geparafeerd door DG 10.2.e . Door naar minister

>0<003=>Uitzetten route door Directie**DGBI-TOP**07-02-17** 10.2.e

Accoord door 10.2.e 7-2-2017

|>0<002=>Uitzetten route door Directie**DGBI-TOP**07-02-17** 10.2.e
akkoord namens 10.2.e
|>0<001=>Uitzetten route door Directie**DGBI-TOP**07-02-17** 10.2.e
akkoord namens 10.2.e
|<

- UITNODIGING -

Er komt een bestuurder van een elektrisch auto bij de gemeente ...

Een werkconferentie voor gemeenten en provincies

Elektrisch vervoer heeft het *point of no return* bereikt – meer en meer autoleveranciers komen met volwaardige en betaalbare elektrische modellen. Hiermee neemt ook de vraag naar laadpunten toe, met name in het publieke domein. En wat te denken van zelfrijdende auto's? Allerlei ontwikkelingen zorgen ervoor dat het vraagstuk rond elektrisch vervoer zich verbreed en vergroot, in zowel de openbare als de private ruimte. Verschillende gemeenten kijken al verder dan elektrisch vervoer op zich en maken de verbinding met de energietransitie. Graag geven wij lessons learned mee. En bieden praktische handvaten als u als gemeente of provincie morgen wil starten met elektrisch vervoer.

Wie zijn wij? Wij zijn de nationale werkgroep publiek toegankelijke laadinfrastructuur. In deze werkgroep werken gemeenten, provincies, netbeheerders, energieleveranciers, laadpaalproducenten, autofabrikanten en kennisorganisaties samen aan het wegnemen van belemmeringen voor publiek toegankelijke laadinfrastructuur. De vraag laadinfrastructuur vraagt om actie van gemeenten en provincies.

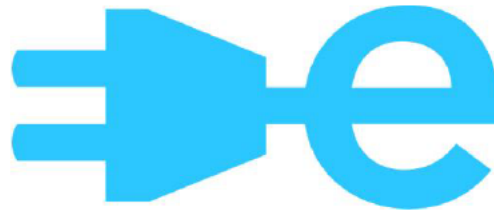
Graag nodigt de werkgroep u mede namens de gemeente Utrecht uit voor een inspirerende middag over laadinfrastructuur in de publieke ruimte. Laat u meenemen door de kennis, visie en ervaringen van:

- Lot van Hooijdonk, wethouder van de gemeente Utrecht over de keuzes die Utrecht maakt ten aanzien van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur;
- ... 10.2.e over facts and figures over elektrisch vervoer: hoe veel auto's zijn er en gaan er komen? Wat zijn de laatste ontwikkelingen en wat betekent dit voor het laden van deze auto's?
- 10.2.e, programmamanager bij MRA-elektrisch over de regionale samenwerking tussen de Noord-Holland, Utrecht en Flevoland op het gebied van laadinfrastructuur;

In workshops gaan experts in op:

- Welke laadoplossingen zijn er en hoe kan ik die zo goed mogelijk inzetten in mijn gemeente?
- Wat betekent elektrisch vervoer voor de ruimtelijke inpassing in de stad?
- Welke kennis is er elders beschikbaar en hoe kan ik daar zo goed mogelijk gebruik van maken?
- Hoe kan de aanvraagportal laadpalen mij ontzorgen?

Noteer woensdag 19 april 2017, vanaf 13.00 uur [exacte datum dient nog bepaald te worden] in uw agenda en meldt u aan door een mail te sturen naar 10.2.e@apppm.nl. Binnenkort ontvangt u meer informatie over het definitieve programma. De werkconferentie vindt plaats op een centrale locatie in Utrecht.



BESLUITENLIJST

Formule E-Team vergadering 3 februari 2017

Aanwezig

10.2.e

Afwezig

10.2.e

Vergaderdatum

3 februari 2017

Vergaderplaats

NIA Amsterdam

Besluiten en actielijst

Nr	Omschrijving besluit	Wie	Datum
001	• Welkom aan 10.2.e, directeur Topsectoren en Industriebeleid van het ministerie van Economische Zaken. Voor de komende kabinetsperiode is verduurzaming een belangrijk thema samen met verdienvermogen voor de BV Nederland en versteviging van het vestigingsklimaat. In een Smart Industry agenda wordt de synergie tussen deze thema's geoptimaliseerd. EZ werkt ook i.s.m. IenM aan smart mobility. 10.2.e is het MT lid waar elektrisch vervoer onder valt; • 10.2.e wijst op het belang van sturing op CO2 en gedragsverandering; • Het zou goed zijn EV meer te positioneren als kansen voor de BV Nederland.		
	• Vergadering is bij het NIA omdat hiervoor in aanwezigheid van 10.2.e en aantal partijen zoals Tesla, PBL, Allego, E-Laad, FET voorzitter, Infrastructuur en Milieu, RVO.nl en Lombboxnet. 10.2.e heeft in gesprek aangegeven te willen versnellen en een beeld te willen vormen van de actuele thema's die daarbij spelen. Gesproken is over o.a. flexibiliteit op het net en over welke concrete maatregelen nodig zijn om hobbels bij de introductie van EV weg te nemen. Het was een nuttige bijeenkomst die invulling geeft aan de strategische agenda die opgesteld gaat worden door EZ; • 10.2.e wijst in dit verband op het realiseren van kleine delta's om versnelling te realiseren en zichtbaar te maken.		
002	Verslag 17 november jl. wordt vastgesteld.		
003	Follow UP AO en VAO. Overzicht van de moties elektrisch rijden 22 december 2016 en toezeggingen AO Elektrisch rijden 7 december 2016. "Verzoekt de regering voor 1 april 2017 aan te geven op welke wijze een gezamenlijk locatiebeleid voor aanbieders van verschillende brandstoffen (fossiel, elektriciteit en in de toekomst mogelijk ook waterstof en andere) voor motorrijtuigen en de bijbehorende aanvullende voorzieningen vorm krijgt". Delphi 1467 "Verzoekt de regering transparantie van prijzen van laden bij laadstations te verplichten, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen het starttarief en het bedrag per kWh.".		Einddatum: 31-3-2017 Planning: 30-6-2017

Nr	Omschrijving besluit	Wie	Datum
	Delphi 1466 "Verzoekt de regering om: - met IPO (Interprovinciaal Overleg), VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten) en sector een scan te maken van witte vlekken in de laadinfrastructuur en met deze partners en de sector te komen tot een invulling daarvan; - tot een convenant met lagere overheden te komen waarmee de aanbestedingen van laadpalen makkelijker en eenduidiger wordt gemaakt; - zich in Europees verband hard te maken voor uniformering van de laadinfrastructuur."		Planning: 30-6-2017
	Delphi ID 1465 "Verzoekt de regering om met het Formule E-team, de grote verzekeraars en de autofabrikanten zorg te dragen voor de introductie van een batterijgarantie."		Planning 30-6-2017
	TOEZEGGINGEN van de minister. EZ is hiermee aan de slag		
	ID 3932 De minister zal de TK een voortgangsrapportage elektrisch rijden toezenden. Het is de bedoeling van EZ om dat ergens voor het as zomer reces voor de eerste keer te doen op basis van een te ontwikkelen vast format.		Planning 30-06-2017
	ID 3933 "De minister zal onderzoek doen naar lock in bij lange termijn van plaatsing van laadinfrastructuur en daar bij een volgende voortgangsrapportage nader op ingaan." <i>Toelichting in het FET:</i> Het verzoek van de Tweede Kamer is om een witte vlekken plan op te stellen naar gebieden waar onvoldoende laadinfrastructuur aanwezig is, in samenwerking met VNG en IPO. Informatie van het NKL naar aanleiding van de roadtours is hierbij relevant. 10.2.e meldt dat er voor de provincies Utrecht, Flevoland en Noord-Holland 1200 laadpalen beschikbaar komen. Het is vraag gestuurd. Het is nog wel een punt hoelang het duurt voordat EV rijders een publieke laadvoorziening krijgen na aanvraag bij gemeenten. Er gaat vaak minimaal 18 weken overheen voordat er daadwerkelijk een laadvoorziening is gerealiseerd. Dit punt kwam aan de orde tijdens de sessie met 10.2.e. Besluitvorming over de wenselijke plek van de laadpalen is aan gemeenten. NKL geeft informatie hierover aan gemeenten via het Kennisloket. 10.2.e informeert het IPO hierover. Welke kengetallen hiervoor gehanteerd kunnen worden is nog in onderzoek via NKL (Bureau Overmorgen). Hoe de verhouding tussen snelladen en gewoon (thuis, publiek en werk) laden er uit komt te zien is lastig te voorspellen. Ecofys schetst in het rapport over de toekomstvisie laden hier een aantal scenario's voor. Er komt een werkgroep in samenwerking met E-Violin om te kijken hoe er meer transparantie gegeven kan worden over de laadtarieven aan de laadpaal en wat ervoor nodig is om dat te bereiken.		Planning: 30-06-2017
	ID 3934 "De minister heeft aangegeven na te zullen gaan bij de VNG of wethouders tevreden zijn over de inzet van het NKL als expertisecentrum." Tijdens de eerstvolgende FET-vergadering zal 10.2.e (directeur NKL) een presentatie geven over de gerealiseerde activiteiten.	E-Viloin werk groep	Planning: 31-03-2017
	ID 3935 "De minister zal bij de werkgroep Bouw o.l.v. 10.2.e onder de aandacht brengen of en op welke wijze deze laadinfrastructuur kan worden meegenomen als onderdeel van innovatie in de bouw." <i>Toelichting in het FET.</i> Hier speelt vooral de kwestie rond de laadinfrastructuur bij appartementen complexen een rol.	EZ	Planning: 31-03-2017

Nr	Omschrijving besluit	Wie	Datum
	ID 3936 "De minister zal zich inzetten voor het organiseren van een gecertificeerde accucheck. Het is een van de voorstellen in de notitie van D66 en PvdA." <i>Toelichting in FET:</i> BOVAG wil via NEN kijken op welke wijze de levensduur en degeneratie van de batterijen kan worden bepaald. Rekening moet worden gehouden dat de laad cycli van Plug-ins anders zijn dan van volledig elektrische auto's. Van belang is te letten op waar een klant behoefte aan heeft en wat er in Europa wordt geregeld. RAI, BOVAG en EZ pakken dit op. ID 3937 "De minister zal samen met de sector bezien wat mogelijk is om PHEV's die uit de lease komen niet te laten exporteren maar deze bij de particulier terecht te laten komen." <i>Toelichting in het FET:</i> hierover zal EZ gesprekken voeren met de sector. ID 3938 "De minister zal PBL en CE Delft de vraag voorleggen of zij iets met de suggesties en kernpunten van kritiek van het FET kunnen doen en of zij met een aanvulling op het onderzoek kunnen komen." <i>FET vergadering:</i> Gesprekken over een effectief instrumentarium (flankerend beleid en privileges ed.) zijn nu gaande met het PBL. ANWB als voorzitter van de werkgroep consumenten is hierbij betrokken.	RAI, BOVAG EZ EZ EZ, PBL ANWB	Planning: 30-06-2017 Einddatum 30-06-2017 Planning: 30-06-2017
004	Terugkoppeling gesprekken met FET leden: 10.2.e geeft mondelinge terugkoppeling. Bedoeling was in aansluiting op de brief van 22 december jl., waarin wordt terug gekeken op het AO van begin december, vast te stellen wat ons te doen staat in de komende periode en hoe we dat dan doen; onderwerpen te benoemen voor een meer actie gerichte agenda en de wenselijkheid van een eventuele paragraaf in het nieuwe regeerakkoord over EV. Na de vastgelopen discussie over de stimulering van de consumentenmarkt, moeten we nieuwe energie genereren. In dat verband is aan 10.2.e gevraagd of hij een 'inspiratie college' voor het FET wil houden. Ook zou het goed zijn uit een wij / zij patstelling met het Rijk te blijven. 10.2.a dankt de leden voor de constructieve en inspirerende gesprekken. De gesprekken leveren het volgende beeld op. 1. Er is momentum voor EV vanuit Energietransitie en mobiliteitsbeleid (meer autodelen en autonoom rijden, EV is inclusief). Tegelijkertijd hebben we last van de beperkte fiscale maatregelen die we als FET wel hebben ondersteund. Er is nog wel onzekerheid of de bijtelling van 4% na 2018 in stand blijft. Daarnaast geven FET-partijen aan dat consumentenstimulering in enigerlei vorm van belang blijft. Door de afwijzing van de aanbevelingen van de motie Groot groep neemt de ANWB vooralsnog een wat meer in de afwachtende houding aan. 2. Er wordt door FET-leden waarde gehecht aan het bestaan en de voortzetting van het FET. Ook in internationaal verband blijkt de manier van organiseren van alle betrokken partijen rond dit thema elke keer opnieuw belangstelling op te roepen. 3. Het is belangrijk dat de EV boodschap een plek krijgt in het regeerakkoord. Ondertekening van het klimaatakkoord in Parijs betekent immers een aanscherping van de CO2 doelen in 2025. Besloten wordt dat elk FET-lid aangeeft wat de hoofdboodschap in het regeerakkoord zou moeten zijn. Het gaat er daarbij om dat we dit niet alleen doen in de vorm van een vraag aan regering, maar ook in de vorm van een aanbod: wat kunnen wij als FET	FET-leden	10 februari

Nr	Omschrijving besluit	Wie	Datum
	realiseren om de CO2/ zero emissie doelen te behalen? Afspraak: binnen een week reactie naar FET secretariaat. Op basis daarvan wordt A4 opgesteld. Deze tekst wordt nog teruggekoppeld naar het FET. Vervolgens kan met de boodschap diverse gremia worden benaderd. Brief van FET voorzitter aan vaste Kamercommissies etc. Elk FET-lid is ambassadeur van deze gemeenschappelijke boodschap. Inhoudelijke thema's die in een concrete activiteiten agenda voor 2017 moeten worden uitgewerkt: • Hoe gaan we in de toekomst laden? Vooral in de stedelijke omgeving is dit de komende jaren een pregnante vraag. Opgave zou moeten zijn zoveel mogelijk een inhoudelijke studie te doen en niet direct de invalshoek van de marktordening te kiezen. Over marktordeningsvraagstukken wordt elders al nagedacht. 10.2.e doet hiervoor een voorzet, incl. de vraag hoe we dat zouden kunnen organiseren. Zie ook Ecofys studie en de visie op laadinfrastructuur van EZ. Het onlangs verschenen FUSE rapport noemt ook een aantal belemmeringen die opgelost kunnen worden. Een link naar het rapport is inmiddels aan de FET-leden doorgestuurd. • Meerjarig Innovatieprogramma die over de diverse topsectoren heengaat, zie concept van 10.2.e. TUE werkt aan een uitwerking van deze opzet. RVO.nl ondersteunt hierbij. De RAI Vereniging heeft laten weten dat ook de toeleveranciers belangrijke spelers zijn bij innovatie en in dit programma niet mogen worden vergeten. Er dient ook slim geschakeld te worden met de activiteiten en Living Labs uit de Green Deal Zero Emissie Stadsvervoer, de uitwerking van de Brandstoffenvisie ed.; • Verzilveren van het verdienpotentieel. Het FET doet een oproep aan EZ om de studie uit 2014 te actualiseren. De aanpak van Nederland krijgt in het buitenland veel belangstelling. Diverse rapporten o.a. McKinsey geven aan wat het verdienpotentieel (€35 miljard wereldwijd) in EV kan zijn. 10.2.e: EV positioneren als kans. Vanuit de overheid gaat er sterker op CO2 gestuurd worden. Het FET is actief met internationale activiteiten. • Hoe gaan we de consumenten verleiden? De koppeling met energiebesparing en doelgroepen segmentering moet worden gemaakt. Een thuismarkt is belangrijk om de zero emissiedoelen voor 2025 te bereiken. Dit brengt volgens Lot van Hooijdonk ook gedragsverandering met zich mee: meer deelauto's en andere vormen van zero emissie (openbaar) vervoer. Thuismarkt creëren ook op het gebied van bussen, bestelauto's en taxi's. De koppeling met een tweedehandsmarkt en consumenten moet worden gemaakt, met name gericht op de PHEV's die uit de lease komen. Deze transitieauto's blijven belangrijk voor het betrekken van bepaalde groepen consumenten. Koppeling met bepaalde privileges is essentieel. We moeten dit gaan organiseren met heldere boodschappen voor diverse groepen consumenten. VNA en ANWB blijven betrokken. • Communicatie over waarom EV nodig blijft essentieel, zo blijkt ook uit de studie van UC Davies. Daarin wordt gepleit voor een actieve (sociale) media campagne. Bovenstaande punten moeten leiden tot een actie agenda FET waarin concrete stappen zijn benoemd, welke acties worden ondernomen door wie en wanneer. Elk FET lid geeft nog door aan welke activiteiten zij dit jaar werken.	TuEind hoven :01-07- EZ/RVO 2017 .nl FET leden	Planning :01-07- 2017 Eind februari
005	Terugkoppeling FET werkgroepen: Internationaal: Terugblik van de handelsmissie naar Californië en de CES: elektrisch is inclusief bij autonoom rijden. Focus ligt op de samenwerking bij de internationale agenda. Agenda is meegestuurd. Samenwerking bij inkomende en uitgaande missies.		

Nr	Omschrijving besluit	Wie	Datum
	Er komt een nieuwe Holland branding als opvolger van 'ready to market'. De presentatie hiervan is op 22 februari. Er komt een stand vanuit Holland E-Mobility op EVS in Stuttgart. Deze stand wordt gefinancierd en georganiseerd door de provincie Noord-Brabant, Ministerie van IenM en ministerie van EZ/RVO.nl. Infrastructuur: Uitwerking van het 10-puntenplan wordt gedaan via een 'heisessie'. Er zijn nog wat tegenstellingen in de werkgroep en we moeten vooral proberen de precieze knelpunten boven tafel te krijgen. Afspraak is dat Lot van Hooijdonk en 10.2.e nog verder praten over de knelpunten en de concrete acties die dat moeten opleveren; Innovatieprogramma: TU /Eindhoven (10.2.e) is begonnen met het voor elkaar krijgen van het programma. Bedrijven moeten investeren in een onderzoekprogramma. EZ wil aangehaakt blijven o.a. via het topteam Energie en HTSM. Innovatieprogramma moet meerwaarde hebben boven het al ingezette instrumentarium. Er zit veel tijdsdruk op, omdat het loket voor de TKi – bijdrage 1 juli as. sluit; Zware wielen: kennis en contacten worden meegenomen in delen van het Innovatieprogramma; LEV: i.s.m. HVA wordt gewerkt aan Living Lab met LEV's cargo. Lokale overheden zijn daarin vertegenwoordigd evenals aantal FET partijen; PHEV: er vindt een heroriëntatie plaats; Consumenten: er gaat nog een heroriëntatie plaatsvinden ook afhankelijk van de contacten met CE / PBL; Communicatie: nieuwe voorzitter nodig in verband met het vertrek van Jeroen van de Koppel van N&M. Gevraagd wordt aan werkgroep om met advies te komen rond activiteitenplan van FET ed.		
006	Halen en brengen; • Archisymposium was een groot succes; • Bewegwijzering voor snellaadstation op snelwegen wordt aangepakt; • Stedin meldt dat de aansluitkosten voor palen omhoog is gegaan dat heeft vervelende consequenties voor de businesscase. Nagegaan wordt wat het precieze knelpunt is en hoe dit kan worden opgelost; • Beneluxoverleg: 10.2.e geeft aan dat zij met de voorzitter van het BENELUX overleg heeft afgesproken dat in het kader van het voorzitterschap van Nederland van de BENELUX, met Benelux landen in 2017 een pilot wordt georganiseerd over elektrisch vervoer; • Solar race: heeft het motto: "Beat the Dutch"; • 10.2.e deelt brochure van Energie Nederland uit over hoe energie bedrijven met duurzame energie projecten bezig zijn.		

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenM/BSK-2017/37564

Datum 23 februari 2017
Betreft Infrastructuur voor alternatieve brandstoffen

Geachte voorzitter,

Hierbij informeer ik u over de implementatie van EU-richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en bied ik u, mede namens de minister van Infrastructuur en Milieu en de minister van Economische Zaken, het bij de richtlijn horende nationaal beleidskader aan. Het beleidskader biedt een overzicht van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (elektriciteit, waterstof, CNG en LNG) voor vervoer en de bijbehorende streefcijfers met betrekking tot de laad-, tank- en bunkerinfrastructuur. Het beleidskader is mede gebaseerd op de visie op de laadinfrastructuur, welke op 6 december door de minister van Economische Zaken aan uw Kamer is gestuurd. Nederland dient het beleidskader tevens aan de Europese Commissie te sturen.

Doel van de richtlijn is het negatieve effect van de EU-transport- en mobiliteitssector op het klimaat terug te dringen en de afhankelijkheid van olie te verminderen. De richtlijn betreft alle alternatieven (inclusief LPG en biobrandstoffen) voor de huidige vloeibare fossiele brandstoffen die worden ingezet voor auto's, bussen, vrachtwagens, schepen en vliegtuigen. De richtlijn bevat verplichtingen voor die alternatieven waarvoor nog een aparte infrastructuur aangelegd moet worden om het gebruik ervan mogelijk te maken en te stimuleren: elektriciteit, waterstof en aardgas (CNG en LNG).

Het Nederlandse beleid is al geruime tijd gericht op het streven naar zo schoon mogelijke en zo efficiënt mogelijke vervoer- en transportmodaliteiten. Dit beleid is onder meer vormgegeven in het SER Energieakkoord en de daarbij behorende akkoorden en convenanten¹, de SER Duurzame Brandstofvisie met LEF² en de Rijksbrede Maritieme Strategie³. Het nationaal beleidskader betreft reeds ingezet nationaal beleid en heeft als zodanig geen financiële gevolgen. Het nationaal beleidskader is vormgegeven in overeenstemming met de eisen van richtlijn 2014/94/EU en opgesteld en afgestemd met de betrokken stakeholders.

¹ Kamerstuk 30 196, nr. 202

² Kamerstuk 30 196, nr. 353

³ Kamerstuk 31 409, nr. 70

De kern van het beleidskader zijn de nationale streefcijfers voor de nodige infrastructuur en de maatregelen om de markt voor alternatieve brandstoffen (verder) te ontwikkelen. De lidstaten zijn vrij in het bepalen van de nationale streefcijfers. Deze mogen ook bijgesteld worden als de marktomstandigheden wijzigen. De lidstaten hebben wel een resultaatsverplichting. Voor elektriciteit, waterstof, CNG en LNG zijn de lidstaten verplicht ervoor te zorgen dat er berijdbare en bevaarbare netwerken ontstaan, die waar nodig ook grensoverschrijdend zijn. De streefcijfers zijn bedoeld om te bevorderen dat de netwerken tot stand worden gebracht.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2017/37564

De streefcijfers die in het nationaal beleidskader zijn opgenomen, betreffen gezamenlijke ambities van marktpartijen en de overheid. Het realiseren van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen is echter in eerste instantie aan de markt. Afhankelijk van de marktfase waarin de alternatieve brandstof zich bevindt, ondersteunt de overheid op passende wijze de private sector bij de aanleg van de infrastructuur.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkma

10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e

Van: 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e @fastned.nl>
Verzonden: donderdag 9 maart 2017 09:53
Aan: 10.2.e10.2.e
CC: 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e
10.2.e
Onderwerp: Re: FW: Verzoek om uw medewerking bij het beantwoorden van vraag (V1607 1291)

Goed om te horen, wij zijn benieuwd!

Op 9 maart 2017 om 09:48 schreef 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e @rvo.nl>:

Hoi 10.2.e,

Goed dat je het navraagt.

We hebben bij jullie, Allego en Mr Green navraag gedaan inderdaad en de resultaten daarvan verzameld. We willen graag een werkbare en goede oplossing vinden voor het monitoren van de snelladers.

We hebben een nieuwe collega (de opvolger van 10.2.e) die nu ingewerkt wordt en dit is een van de dingen die hij als eerste zal oppakken.

Hij of 10.2.e of ik komen er dus nog op terug.

Wordt vervolgd,

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Senior adviseur

.....
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Croeselaan 15 | 3521 BJ | Utrecht

Postbus 8242 | 3503 RE | Utrecht

.....
10.2.e10.2.e

10.2.e10.2.e

10.2.e @rvo.nl

www.rvo.nl/elektrischrijden

www.nederlandelektrisch.nl

10.2.e10.2.e10.2.e

Van: 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e @fastned.nl]

Verzonden: woensdag 8 maart 2017 12:56

Aan: 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e

CC: 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e

Onderwerp: Re: FW: Verzoek om uw medewerking bij het beantwoorden van vraag (V1607 1291)

Bedankt 10.2.e .

Hoi 10.2.e , ben benieuwd wat de stand van zaken is!

We zijn inderdaad geraadpleegd, maar ben dus benieuwd wat het resultaat daarvan is geweest :)

Op 8 maart 2017 om 09:53 schreef 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e @rvo.nl>:

Hoi 10.2.e10.2.e ,

Dank voor je bericht. Mijn collega's 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e zijn inderdaad gestart met het verbeteren van de monitoring snelladers (stations) in NL, daarvoor zijn ook jullie geraadpleegd. Als het goed is heb je ook contact met hen hierover toch? Ikzelf ben niet meer goed op de hoogte van de laatste stand van zaken hierover aangezien ik ben overgestapt naar een andere afdeling.

Wellicht kun je het beste contact opnemen met 10.2.e voor de afstemming. Zodra we een nieuwe wijze van monitoren hebben voeren we dat uiteraard ook door in het maandelijkse cijferlijstje.

Met vriendelijke groet,

10.2.e10.2.e10.2.e

Senior adviseur

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Duurzame Bouw, Regio & Samenleving

10.2.e10.2.e

Slachthuisstraat 51 | 6041 CB | Roermond

Postbus 965 | 6040 AZ | Roermond

10.2.e10.2.e

10.2.e10.2.e

10.2.e10.2.e10.2.e @rvo.nl

www.rvo.nl/gebouwen

Van: 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e @fastned.nl]

Verzonden: woensdag 8 maart 2017 8:58

Aan: 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e

CC: 10.2.e10.2.e

Onderwerp: Re: FW: Verzoek om uw medewerking bij het beantwoorden van vraag (V1607 1291)

Ha 10.2.e ,

Hoe gaat het met de monitoring van de snelladers? Wij zagen gisteren dit bericht voorbij komen dat ons nogal zorgen baarde: <https://twitter.com/BMWiNL/status/824896580037734401>

Mensen denken blijkbaar dat er meer dan 600 (!) snellaadstations/snellaadpunten zijn. Terwijl de realiteit is dat er minder dan 100 kwalitatief goede stations zijn... Hoe kunnen we de papieren werkelijkheid beter laten aansluiten op de echte werkelijkheid?

Vriendelijke groet,

10.2.e

Op 14 juli 2016 om 11:26 schreef 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e @rvo.nl>:

Hoi 10.2.e ,

Dank voor je bericht. Op korte termijn (komende rapportage) gaan we iig een toelichting plaatsen over het feit dat niet tegelijkertijd snel geladen kan worden op DC. Na het zomerverlof van mijn collega's bespreek ik hoe we de snelladers in de toekomst beter kunnen monitoren. We begrijpen het knelpunt!

Met vriendelijke groet,

10.2.e10.2.e10.2.e

Adviseur

.....
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, Team Elektrisch rijden
Slachthuisstraat 71 | 6041 CB | Roermond

Postbus 965 | 6040 AZ | Roermond

.....
10.2.e10.2.e

10.2.e10.2.e

10.2.e10.2.e10.2.e @rvo.nl

www.rvo.nl/elektrischrijden

www.nederlandelektrisch.nl

Van: 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e @fastned.nl]

Verzonden: dinsdag 12 juli 2016 16:23

Aan: 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e

CC: 10.2.e10.2.e

Onderwerp: Re: FW: Verzoek om uw medewerking bij het beantwoorden van vraag (V1607 1291)

Hoi 10.2.e,

Zoals zojuist besproken over de telefoon constateert Fastned dat de huidige systematiek van het meten van snellaadpunten voor verbetering vatbaar is. Immers, aan een snellader kan in de meeste omstandigheden slechts 1 auto per keer laden.

Op alle Fastned stations staan ten minste 2 snelladers. Per snellader kan er in theorie tegelijk op DC en AC geladen worden. Dus een maximale bezetting van 4 auto's per station.

Waar Fastned echt voor zou willen pleiten is het opsplitsen van snelladen in 2 categorieën:

1. aantal losse snelladers in Nederland. Zoals gezegd, een elektrisch rijder kan niet bouwen op een losse lader omdat deze inherent onbetrouwbaar is. Geen backup, en als iemand staat te laden duurt het wachten veel te lang.
2. aantal "snellaadstations" - plaatsen waar ten minste 2 snelladers staan, zodat de wachttijd en de betrouwbaarheid een enorme sprong maakt. Deze laatste categorie is de echte waarde waarmee we de vooruitgang van snellaadinfra in Nederland kunnen meten.

Nog wel interessant: wij hebben onlangs een overzicht geschreven van snellaadtechnologie. Lees hier meer: <https://medium.com/@Fastned/the-exciting-future-of-fast-charging-f4cf06b9976d#.q2ywwdpjb>

Bel me gerust bij meer vragen!

Groeten 10.2.e

Op vr 8 jul. 2016 om 10:59 schreef 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e @fastned.nl>:

Hartelijk dank 10.2.e voor deze reactie.

In principe beantwoordt dit onze vraag.

Wel denken wij dat het logischer zou zijn om het aantal snelladers te tellen, en niet het totaal aantal stekkers. Immers, CCS en CHAdeMO kunnen niet gelijktijdig gebruikt worden als ze op dezelfde lader aangesloten zijn.

Wellicht dat mijn collega 10.2.e of ik nog contact met 10.2.e zoekt op maandag, zodat we hierover van gedachten kunnen wisselen.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Op vr 8 jul. 2016 om 10:51 schreef 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e @rvo.nl>:

Beste 10.2.e,

Ik kreeg onderstaande vraag doorgestuurd.

Binnen het team Elektrisch Vervoer bij RVO.nl monitoren we inderdaad de ontwikkeling van het aantal laadpunten in Nederland.

De data hiervoor komt vanuit het bronbestand van Oplaadpalen.nl, en geeft inderdaad het aantal punten weer, of aantal stekkers zoals hieronder genoemd, en niet het aantal palen of locaties.

Het is denk ik het handigst wanneer je contact opneemt met mijn collega 10.2.e10.2.e10.2.e (zie cc voor zijn emailadres, of zijn telefoonnummer is 10.2.e10.2.e), hij kan met jou meer in detail naar onze data kijken.

Hij is deze week vrij maar is er weer vanaf a.s. maandag.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Senior adviseur

.....
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Croeselaan 15 | 3521 BJ | Utrecht

Postbus 8242 | 3503 RE | Utrecht

.....
10.2.e10.2.e

10.2.e10.2.e

10.2.e @rvo.nl

www.rvo.nl/elektrischrijden

www.nederlandelektrisch.nl

.....
10.2.e10.2.e10.2.e

=====

Beste ontvanger,

Er is bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland een vraag binnengekomen waarvoor wij uw medewerking nodig hebben. Graag onderstaand bericht beantwoorden.

Datum van vraag: 05-07-2016

Ons vraagnummer: V1607 1291

Vraagsteller: 10.2.e10.2.e

Organisatie: Fastned

Telefoonnummer (vraag):

Telefoonnummer mobiel (persoon):

E-mailadres: 10.2.e10.2.e @fastned.nl

Vraag:

05-07-2016 17:00 Mailimport:

Afzender: info@rvo.nl

Datum ontvangst: 5-jul-2016 14:30

Ontvanger: "Klantcontact, Postbus"

10.2.e10.2.e zei op 05-07-2016 11:13:

Geachte heer, mevrouw,

Zojuist sprak ik een van de RVO medewerkers telefonisch over de cijfers die gepubliceerd worden op de website van RVO over laadpunten en elektrische auto's.

Zij kon geen antwoord geven op mijn vraag en raadde me aan de vraag op deze manier per email te stellen.

Jullie geven aan op bovengenoemde website dat er per 31-5-2016 487 snellaadpunten zijn in Nederland. Dat lijkt mij ongeveer 2x te veel.

Een telling op basis van oplaadpalen.nl en the new motion levert bij ons het cijfer op van 239. Dit komt overeen met de ervaring die ik heb bij het elektrisch rijden: 100 snelladers van Fastned, 50 van Allego, en nog 50+ andere. Mijn vraag is: hoe wordt precies gemeten wat een snellaadpunt is? Waar komt de data vandaan? (op de website staat oplaadpalen.nl) Of wordt het totaal aantal stekkers geteld (dus een snellader met 3 uitgangen = 3 snellaadpunten)?

Hoor graag wat precies de methode is.

Vriendelijke groet,

10.2.e10.2.e

Alvast bedankt voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Klantcontact

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO.nl) stimuleert Duurzaam, Agrarisch, Innovatief en Internationaal ondernemen. RVO.nl is per 2014 ontstaan uit de fusie van Agentschap NL en Dienst Regelingen.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

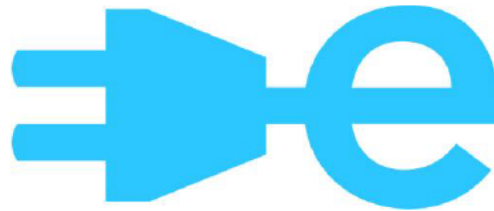
The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO.nl) stimuleert Duurzaam, Agrarisch, Innovatief en Internationaal ondernemen. RVO.nl is per 2014 ontstaan uit de fusie van Agentschap NL en Dienst Regelingen.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you



BESLUITENLIJST

Formule E-Team vergadering 3 februari 2017

Aanwezig

10.2.e

Afwezig

10.2.e

Vergaderdatum

3 februari 2017

Vergaderplaats

NIA Amsterdam

Besluiten en actielijst

Nr	Omschrijving besluit	Wie	Datum
001	• Welkom aan 10.2.e directeur Topsectoren en Industriebeleid van het ministerie van Economische Zaken. Voor de komende kabinetsperiode is verduurzaming een belangrijk thema samen met verdienvermogen voor de BV Nederland en versteviging van het vestigingsklimaat. In een Smart Industry agenda wordt de synergie tussen deze thema's geoptimaliseerd. EZ werkt ook i.s.m. IenM aan smart mobility. 10.2.e is het MT lid waar elektrisch vervoer onder valt; • 10.2.e wijst op het belang van sturing op CO2 en gedragsverandering; • Het zou goed zijn EV meer te positioneren als kansen voor de BV Nederland.		
	• Vergadering is bij het NIA omdat hiervoor in aanwezigheid van 10.2.e en aantal partijen zoals Tesla, PBL, Allego, E-Laad, FET voorzitter, Infrastructuur en Milieu, RVO.nl en Lombboxnet. 10.2.e heeft in gesprek aangegeven te willen versnellen en een beeld te willen vormen van de actuele thema's die daarbij spelen. Gesproken is over o.a. flexibiliteit op het net en over welke concrete maatregelen nodig zijn om hobbels bij de introductie van EV weg te nemen. Het was een nuttige bijeenkomst die invulling geeft aan de strategische agenda die opgesteld gaat worden door EZ; • 10.2.e wijst in dit verband op het realiseren van kleine delta's om versnelling te realiseren en zichtbaar te maken.		
002	Verslag 17 november jl. wordt vastgesteld.		
003	Follow UP AO en VAO. Overzicht van de moties elektrisch rijden 22 december 2016 en toezeggingen AO Elektrisch rijden 7 december 2016. "Verzoekt de regering voor 1 april 2017 aan te geven op welke wijze een gezamenlijk locatiebeleid voor aanbieders van verschillende brandstoffen (fossiel, elektriciteit en in de toekomst mogelijk ook waterstof en andere) voor motorrijtuigen en de bijbehorende aanvullende voorzieningen vorm krijgt". Delphi 1467 "Verzoekt de regering transparantie van prijzen van laden bij laadstations te verplichten, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen het starttarief en het bedrag per kWh.".		Einddatum: 31-3-2017 Planning: 30-6-2017

Nr	Omschrijving besluit	Wie	Datum
	Delphi 1466 "Verzoekt de regering om: - met IPO (Interprovinciaal Overleg), VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten) en sector een scan te maken van witte vlekken in de laadinfrastructuur en met deze partners en de sector te komen tot een invulling daarvan; - tot een convenant met lagere overheden te komen waarmee de aanbestedingen van laadpalen makkelijker en eenduidiger wordt gemaakt; - zich in Europees verband hard te maken voor uniformering van de laadinfrastructuur.". Delphi ID 1465 "Verzoekt de regering om met het Formule E-team, de grote verzekeraars en de autofabrikanten zorg te dragen voor de introductie van een batterijgarantie.". TOEZEGGINGEN van de minister. EZ is hiermee aan de slag ID 3932 De minister zal de TK een voortgangsrapportage elektrisch rijden toezenden. Het is de bedoeling van EZ om dat ergens voor het as zomer reces voor de eerste keer te doen op basis van een te ontwikkelen vast format. ID 3933 "De minister zal onderzoek doen naar lock in bij lange termijn van plaatsing van laadinfrastructuur en daar bij een volgende voortgangsrapportage nader op ingaan." <i>Toelichting in het FET:</i> Het verzoek van de Tweede Kamer is om een witte vlekken plan op te stellen naar gebieden waar onvoldoende laadinfrastructuur aanwezig is, in samenwerking met VNG en IPO. Informatie van het NKL naar aanleiding van de roadtours is hierbij relevant. 10.2.e meldt dat er voor de provincies Utrecht, Flevoland en Noord-Holland 1200 laadpalen beschikbaar komen. Het is vraag gestuurd. Het is nog wel een punt hoelang het duurt voordat EV rijders een publieke laadvoorziening krijgen na aanvraag bij gemeenten. Er gaat vaak minimaal 18 weken overheen voordat er daadwerkelijk een laadvoorziening is gerealiseerd. Dit punt kwam aan de orde tijdens de sessie met 10.2.e. Besluitvorming over de wenselijke plek van de laadpalen is aan gemeenten. NKL geeft informatie hierover aan gemeenten via het Kennisloket. 10.2.e informeert het IPO hierover. Welke kengetallen hiervoor gehanteerd kunnen worden is nog in onderzoek via NKL (Bureau Overmorgen). Hoe de verhouding tussen snelladen en gewoon (thuis, publiek en werk) laden er uit komt te zien is lastig te voorspellen. Ecofys schetst in het rapport over de toekomstvisie laden hier een aantal scenario's voor. Er komt een werkgroep in samenwerking met E-Violin om te kijken hoe er meer transparantie gegeven kan worden over de laadtarieven aan de laadpaal en wat ervoor nodig is om dat te bereiken. ID 3934 "De minister heeft aangegeven na te zullen gaan bij de VNG of wethouders tevreden zijn over de inzet van het NKL als expertisecentrum." Tijdens de eerstvolgende FET-vergadering zal 10.2.e (directeur NKL) een presentatie geven over de gerealiseerde activiteiten. ID 3935 "De minister zal bij de werkgroep Bouw o.l.v. 10.2.e onder de aandacht brengen of en op welke wijze deze laadinfrastructuur kan worden meegenomen als onderdeel van innovatie in de bouw." <i>Toelichting in het FET.</i> Hier speelt vooral de kwestie rond de laadinfrastructuur bij appartementen complexen een rol.	E-Viloin werk groep EZ	Planning: 30-6-2017 Planning 30-6-2017 Planning 30-06-2017 Planning: 30-06-2017 Planning: 31-03-2017 Planning: 31-03-2017

Nr	Omschrijving besluit	Wie	Datum
	ID 3936 "De minister zal zich inzetten voor het organiseren van een gecertificeerde accucheck. Het is een van de voorstellen in de notitie van D66 en PvdA." <i>Toelichting in FET:</i> BOVAG wil via NEN kijken op welke wijze de levensduur en degeneratie van de batterijen kan worden bepaald. Rekening moet worden gehouden dat de laad cycli van Plug-ins anders zijn dan van volledig elektrische auto's. Van belang is te letten op waar een klant behoefte aan heeft en wat er in Europa wordt geregeld. RAI, BOVAG en EZ pakken dit op. ID 3937 "De minister zal samen met de sector bezien wat mogelijk is om PHEV's die uit de lease komen niet te laten exporteren maar deze bij de particulier terecht te laten komen." <i>Toelichting in het FET:</i> hierover zal EZ gesprekken voeren met de sector. ID 3938 "De minister zal PBL en CE Delft de vraag voorleggen of zij iets met de suggesties en kernpunten van kritiek van het FET kunnen doen en of zij met een aanvulling op het onderzoek kunnen komen." <i>FET vergadering:</i> Gesprekken over een effectief instrumentarium (flankerend beleid en privileges ed.) zijn nu gaande met het PBL. ANWB als voorzitter van de werkgroep consumenten is hierbij betrokken.	RAI, BOVAG EZ EZ EZ, PBL ANWB	Planning: 30-06-2017 Einddatum 30-06-2017 Planning: 30-06-2017
004	Terugkoppeling gesprekken met FET leden: 10.2.e geeft mondelinge terugkoppeling. Bedoeling was in aansluiting op de brief van 22 december jl., waarin wordt terug gekeken op het AO van begin december, vast te stellen wat ons te doen staat in de komende periode en hoe we dat dan doen; onderwerpen te benoemen voor een meer actie gerichte agenda en de wenselijkheid van een eventuele paragraaf in het nieuwe regeerakkoord over EV. Na de vastgelopen discussie over de stimulering van de consumentenmarkt, moeten we nieuwe energie genereren. In dat verband is aan 10.2.e gevraagd of hij een 'inspiratie college' voor het FET wil houden. Ook zou het goed zijn uit een wij / zij patstelling met het Rijk te blijven. 10.2.e dankt de leden voor de constructieve en inspirerende gesprekken. De gesprekken leveren het volgende beeld op. 1. Er is momentum voor EV vanuit Energietransitie en mobiliteitsbeleid (meer autodelen en autonoom rijden, EV is inclusief). Tegelijkertijd hebben we last van de beperkte fiscale maatregelen die we als FET wel hebben ondersteund. Er is nog wel onzekerheid of de bijtelling van 4% na 2018 in stand blijft. Daarnaast geven FET-partijen aan dat consumentenstimulering in enigerlei vorm van belang blijft. Door de afwijzing van de aanbevelingen van de motie Groot groep neemt de ANWB vooralsnog een wat meer in de afwachtende houding aan. 2. Er wordt door FET-leden waarde gehecht aan het bestaan en de voortzetting van het FET. Ook in internationaal verband blijkt de manier van organiseren van alle betrokken partijen rond dit thema elke keer opnieuw belangstelling op te roepen. 3. Het is belangrijk dat de EV boodschap een plek krijgt in het regeerakkoord. Ondertekening van het klimaatakkoord in Parijs betekent immers een aanscherping van de CO2 doelen in 2025. Besloten wordt dat elk FET-lid aangeeft wat de hoofdboodschap in het regeerakkoord zou moeten zijn. Het gaat er daarbij om dat we dit niet alleen doen in de vorm van een vraag aan regering, maar ook in de vorm van een aanbod: wat kunnen wij als FET	FET-leden	10 februari

Nr	Omschrijving besluit	Wie	Datum
	realiseren om de CO2/ zero emissie doelen te behalen? Afspraak: binnen een week reactie naar FET secretariaat. Op basis daarvan wordt A4 opgesteld. Deze tekst wordt nog teruggekoppeld naar het FET. Vervolgens kan met de boodschap diverse gremia worden benaderd. Brief van FET voorzitter aan vaste Kamercommissies etc. Elk FET-lid is ambassadeur van deze gemeenschappelijke boodschap. Inhoudelijke thema's die in een concrete activiteiten agenda voor 2017 moeten worden uitgewerkt: • Hoe gaan we in de toekomst laden? Vooral in de stedelijke omgeving is dit de komende jaren een pregnante vraag. Opgave zou moeten zijn zoveel mogelijk een inhoudelijke studie te doen en niet direct de invalshoek van de marktordening te kiezen. Over marktordeningsvraagstukken wordt elders al nagedacht. 10.2.e doet hiervoor een voorzet, incl. de vraag hoe we dat zouden kunnen organiseren. Zie ook Ecofys studie en de visie op laadinfrastructuur van EZ. Het onlangs verschenen FUSE rapport noemt ook een aantal belemmeringen die opgelost kunnen worden. Een link naar het rapport is inmiddels aan de FET-leden doorgestuurd. • Meerjarig Innovatieprogramma die over de diverse topsectoren heengaat, zie concept van 10.2.e. TUE werkt aan een uitwerking van deze opzet. RVO.nl ondersteunt hierbij. De RAI Vereniging heeft laten weten dat ook de toeleveranciers belangrijke spelers zijn bij innovatie en in dit programma niet mogen worden vergeten. Er dient ook slim geschakeld te worden met de activiteiten en Living Labs uit de Green Deal Zero Emissie Stadsvervoer, de uitwerking van de Brandstoffenvisie ed.; • Verzilveren van het verdienpotentieel. Het FET doet een oproep aan EZ om de studie uit 2014 te actualiseren. De aanpak van Nederland krijgt in het buitenland veel belangstelling. Diverse rapporten o.a. McKinsey geven aan wat het verdienpotentieel (€35 miljard wereldwijd) in EV kan zijn. 10.2.e: EV positioneren als kans. Vanuit de overheid gaat er sterker op CO2 gestuurd worden. Het FET is actief met internationale activiteiten. • Hoe gaan we de consumenten verleiden? De koppeling met energiebesparing en doelgroepen segmentering moet worden gemaakt. Een thuismarkt is belangrijk om de zero emissiedoelen voor 2025 te bereiken. Dit brengt volgens Lot van Hooijdonk ook gedragsverandering met zich mee: meer deelauto's en andere vormen van zero emissie (openbaar) vervoer. Thuismarkt creëren ook op het gebied van bussen, bestelauto's en taxi's. De koppeling met een tweedehandsmarkt en consumenten moet worden gemaakt, met name gericht op de PHEV's die uit de lease komen. Deze transitieauto's blijven belangrijk voor het betrekken van bepaalde groepen consumenten. Koppeling met bepaalde privileges is essentieel. We moeten dit gaan organiseren met heldere boodschappen voor diverse groepen consumenten. VNA en ANWB blijven betrokken. • Communicatie over waarom EV nodig blijft essentieel, zo blijkt ook uit de studie van UC Davies. Daarin wordt gepleit voor een actieve (sociale) media campagne. Bovenstaande punten moeten leiden tot een actie agenda FET waarin concrete stappen zijn benoemd, welke acties worden ondernomen door wie en wanneer. Elk FET lid geeft nog door aan welke activiteiten zij dit jaar werken.	TuEind hoven :01-07- EZ/RVO 2017 .nl FET leden	Planning :01-07- 2017 Eind februari
005	Terugkoppeling FET werkgroepen: Internationaal: Terugblik van de handelsmissie naar Californië en de CES: elektrisch is inclusief bij autonoom rijden. Focus ligt op de samenwerking bij de internationale agenda. Agenda is meegestuurd. Samenwerking bij inkomende en uitgaande missies.		

Nr	Omschrijving besluit	Wie	Datum
	Er komt een nieuwe Holland branding als opvolger van 'ready to market'. De presentatie hiervan is op 22 februari. Er komt een stand vanuit Holland E-Mobility op EVS in Stuttgart. Deze stand wordt gefinancierd en georganiseerd door de provincie Noord-Brabant, Ministerie van IenM en ministerie van EZ/RVO.nl. Infrastructuur: Uitwerking van het 10-puntenplan wordt gedaan via een 'heisessie'. Er zijn nog wat tegenstellingen in de werkgroep en we moeten vooral proberen de precieze knelpunten boven tafel te krijgen. Afspraak is dat Lot van Hooijdonk en 10.2.e nog verder praten over de knelpunten en de concrete acties die dat moeten opleveren; Innovatieprogramma: TU /Eindhoven (10.2.e) is begonnen met het voor elkaar krijgen van het programma. Bedrijven moeten investeren in een onderzoekprogramma. EZ wil aangehaakt blijven o.a. via het topteam Energie en HTSM. Innovatieprogramma moet meerwaarde hebben boven het al ingezette instrumentarium. Er zit veel tijdsdruk op, omdat het loket voor de TKi – bijdrage 1 juli as. sluit; Zware wielen: kennis en contacten worden meegenomen in delen van het Innovatieprogramma; LEV: i.s.m. HVA wordt gewerkt aan Living Lab met LEV's cargo. Lokale overheden zijn daarin vertegenwoordigd evenals aantal FET partijen; PHEV: er vindt een heroriëntatie plaats; Consumenten: er gaat nog een heroriëntatie plaatsvinden ook afhankelijk van de contacten met CE / PBL; Communicatie: nieuwe voorzitter nodig in verband met het vertrek van 10.2.e van N&M. Gevraagd wordt aan werkgroep om met advies te komen rond activiteitenplan van FET ed.		
006	Halen en brengen; • Archisymposium was een groot succes; • Bewegwijzering voor snellaadstation op snelwegen wordt aangepakt; • Stedin meldt dat de aansluitkosten voor palen omhoog is gegaan dat heeft vervelende consequenties voor de businesscase. Nagegaan wordt wat het precieze knelpunt is en hoe dit kan worden opgelost; • Beneluxoverleg: 10.2.e geeft aan dat zij met de voorzitter van het BENELUX overleg heeft afgesproken dat in het kader van het voorzitterschap van Nederland van de BENELUX, met Benelux landen in 2017 een pilot wordt georganiseerd over elektrisch vervoer; • Solar race: heeft het motto: "Beat the Dutch"; • 10.2.e deelt brochure van Energie Nederland uit over hoe energie bedrijven met duurzame energie projecten bezig zijn.		

Batterijgarantie en accucheck

- Een motie van de Kamerleden Van Veldhoven en Hoogland “verzoekt de regering om met het Formule E-Team, de grote verzekeraars en de autofabrikanten zorg te dragen voor de introductie van een **batterijgarantie**.”
- Uitgangspunt: Minister Kamp heeft tijdens het VAO aangegeven dat hij de motie heeft ontraden. Hij is van mening dat het aan marktpartijen zelf is om garanties te bieden, en zich daarmee te onderscheiden van anderen.
- Tijdens het AO EV heeft de minister aangegeven zich samen met FET partijen hard te willen maken voor een accucheck.
- **Toelichting Batterijgarantie:**
 - Op dit moment geven de meeste fabrikanten en dealers behoorlijke garanties op (de batterij van) elektrische voertuigen. Tesla hanteert bijvoorbeeld een garantietermijn van acht jaar op de batterij. Daarbij is er geen limiet wat betreft het aantal gereden kilometers, en gaat de garantie bij verkoop over op een nieuwe eigenaar. Ook zijn er merken die het batterijpakket verhuren. Een voorbeeld daarvan is Renault, dat de consument de keuze biedt uit een huurbatterij of een koopbatterij bij het model Zoe. In geval van huur heeft de klant geen zorg over de staat van de batterij.
 - Informatievoorziening over batterijgaranties is goed beschikbaar. Zo verscheen onlangs in Autovisie een vergelijking tussen een zestal verschillende elektrische voertuigen. Het artikel gaf onder meer inzicht in de garantietermijnen die deze merken hanteren.¹

Garantie en onderhoud			
	type	algemene garantie	accugarantie
BMW i3	94 Ah	3 jaar zonder km-beperking	8 jaar of 100.000 km
Hyundai Ioniq Electric	EV Premium	5 jaar zonder km-beperking	8 jaar of 200.000 km
Kia Soul EV	ExecutivePlusLine	7 jaar of 150.000 km	7 jaar of 150.000 km
Mercedes-Benz B 250 e	Business Solution	2 jaar zonder km-beperking	8 jaar of 100.000 km
Nissan Leaf	30 kWh Tekna	3 jaar of 100.000 km	8 jaar of 160.000 km
Renault Zoe	Q90 Intens Quickcharge Z.E. 40	2 jaar zonder km-beperking	8 jaar of 160.000 km

- Voor zover verzekeringen een rol kunnen spelen bij tweedehands voertuigen, hebben wij het beeld dat het voor verzekeraars van belang is om goed te kunnen inschatten wat de restwaarde van een product is. Een **accucheck** zou daarbij mogelijk als basis kunnen dienen. Dit zouden FET partijen kunnen checken bij verzekeraars.
- **Toelichting accucheck:**
 - Vaak bieden merken de consument inzicht in de staat van de batterij bij tweedehands aanschaf. Bij aanschaf van een tweedehands Nissan Leaf bij een dealer, krijgt de consument standaard een zogenaamd ‘State of Health’ rapport. Ook Renault biedt inzage in de staat van de accu.
- Als één van de acties binnen de Green Deal Elektrisch Vervoer zal **BOVAG** haar netwerk inzetten om een te ontwikkelen **gecertificeerde accucheck** naar de particuliere markt te brengen.

Voorstel voor aanpak door het FET (initiatief ligt bij de markt)

- **Uitgangspunt:** Elektrische voertuigen zijn nog niet lang genoeg op de markt om te kunnen inschatten hoe de prijs/waarde zich in het algemeen ontwikkelt. Bij de waarde van tweedehands voertuigen speelt de kwaliteit van een batterij uiteraard een rol. Een accucheck kan daarbij een instrument zijn.
- **Analyse** van relatie tussen batterijgarantie en accucheck en verschil in definiëring.

¹ Autovisie nr. 5. ‘Grote Elektrische Autotest’, 3 maart 2017

Bijlage 2.2 Batterijgarantie en accucheck

- **Analyse** van beweegredenen van consumenten hoe deze beide instrumenten meewegen in de aanschaf van een EV. Mogelijk heeft de BOVAG, RAI of het FET signalen vanuit consumenten(organisaties) hierover?
- FET partijen voeren het **gesprek met verzekeraars** en autofabrikanten.
- In juni melden E Z, BOVAG en RAI stand van zaken in Tweede Kamerbrief en de Voortgangsrapportage EV.
- **Vraag:** hoe kan EZ hierbij ondersteunen?

10.2.e

• **Agenda EV bijeenkomsten**, graag aanvullen:

Datum	Evenement	informatie	FET deelname
9 maart 2017	Mobiliteitsdebat door mobiliteitsalliantie	https://www.jaarbeurs.nl/agenda/2616/nationaal-mobiliteitsdebat	Aanwezigheid diverse FET leden
14 maart	rEvolution	http://revolution17.amsterdam/#	EV box is organisator
14-16 maart	EEVC	http://www.eevc.eu/ round table over nederland	10.2.e e.a.
23 maart	The new Motion and Opel-Ampera		10.2.e
26 maart	E-parade start van de Automotive week	http://www.e-parade.nl/	10.2.e
4 april	Regionalisering van de energietransitie	https://vng.nl/onderwerpenindex/milieu-en-mobiliteit/ondersteuningsprogramma-energie/agenda/hoerrealiseren-overheden-en-markt-de-energietransitie-in-gezamenlijkheid oa zero emissie busvervoer	Energie Nederland, VNG en IPO
7 april	Bestelbus: maatregelen om bestelbussen te verduurzamen	https://www.natuurenmilieu.nl/bestelbusbatt/e/	Natuur en Milieu en DOET
19 april	VNG/NKL bijeenkomst laadinfrastructuur		VNG/NKL
24-28 april	Hannover Messe. Holland Tech house met aan de ene zijde Energy house en aan de andere zijde E-mobility House (PiB Zuid Duitsland, Streetplug en RVO/NL elektrisch)	VIP dagen in Hannover op maandag 24 en dinsdag 25 april gepland. Op dinsdag o.a. minister Kamp en prins Constantijn en op maandag organiseert FME een VIP delegatie van het nieuw gekozen Tweede Kamerleden op gebied van energie en transport. http://www.hannovermesse.de/home	PiB, RVO, EZ
Medio mei	Elaadlezing "Cybersecurity" (in samenwerking met NKL) ▪ najaar 2017 / oktober Elaadlezing ▪ najaar 2017 Roadshow Living Lab Smart Charging		
11-12 mei	Vehicle2grid conferentie	http://www.amsterdamv2gconference.eu/ Ontvangst grote delegatie uit UK	EZ spreker met diverse nederlandse partijen
18-19 mei	Annual in-person Assembly: The Netherlands	ZEAlliance, leden bijeenkomst	I en M en RWS

1-07	Consumentendag in Appelscha	http://www.emotiondag.nl/	Wordt nog over gesproken
juni 2017	Relatiedag EVnetNL voor gemeenten		
16-17 september	European Mobilityweek	http://www.mobilityweek.eu/	I en M Wordt nog over gesproken
09-11 oktober	EVS 2017	http://www.messe-stuttgart.de/en/evs30/visitors/symposium-call-for-papers/submit-paper-now/	Diverse FET leden, RVO en EZ
10,12, 13 oktober	Ecomobiel	http://www.ecomobiel.nl/	
17-21 oktober	Equip Auto 2017 Parijs		
19-21 oktober	Autonomy Parijs		
najaar 2017 / najaar	oktober Elaadlezing Roadshow Living Lab Smart Charging		

10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e

Van: 10.2.e @rws.nl>
Verzonden: maandag 10 april 2017 12:48
Aan: 10.2.e

Onderwerp: FW: opiniestuk in NRC zaterdag jl: Steden en kabinet, stimuleer de elektrische auto als een dienst

Ha,
 Ik was verder niet betrokken bij totstandkoming van dit artikel, staan een aantal lobbypunten in voor elektrische deelauto richting nieuw kabinet:
Aantrekkelijke laadmogelijkheden in de stad (snel, slim en schoon) en een vrijstelling van parkeerkosten voor de elektrische deelauto zijn een goed begin.
Ook zou het helpen als de aanschaf van gedeelde elektrische auto onder een gunstig fiscaal regime komt te vallen, zoals nu al gebeurt met elektrische leaseauto's.

Misschien handig om te weten vanwege Stuurgroep morgen.

5.2.1

10.2.e

10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: vrijdag 7 april 2017 15:32
Aan: 10.2.e
Onderwerp: Fwd: opiniestuk: Steden en kabinet, stimuleer de elektrische auto als een dienst

Hoi 10.2.e ,

Ter info: morgen wordt onderstaand artikel in de NRC geplaatst. Goed weekend!

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Vereniging DOET

Van: 10.2.e @fastned.nl>
Datum: 6 april 2017 14:43:12 CEST
Aan: 10.2.e10.2.e @gmail.com>
Kopie: 10.2.e

fastned.nl>, 10.2.e

10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e

Onderwerp: Antw.:^[FSI] opiniestuk: Steden en kabinet, stimuleer de elektrische auto als een dienst^[PDI]

PS Ten overvloede / voor de achterban: titel en ondertitel komen NIET van mij. Kiest redacteur altijd.

Op 6 april 2017 om 14:38 schreef **10.2.e**

[<@fastned.nl>](mailto:@fastned.nl):

Hallo allemaal, opiniestuk staat online! Is wat sneller gegaan dan gedacht:
<https://www.nrc.nl/nieuws/2017/04/06/rechts-nederland-lijkt-zn-vingers-af-bij-dit-groene-autoplan-7976005-a1553458>

Zaterdag of maandag in de papieren krant!

Goed werk!

Op 6 april 2017 om 10:09 schreef **10.2.e**

Hallo allemaal, even een update.

FD stuurde terug dat ze de timing van het stuk niet goed vonden (er waren immers al veel oproepen aan het kabinet). Heb het stuk daarom direct doorgezeten naar het NRC. Daar werd direct positief gereageerd. Vandaag kreeg ik bevestiging dat er wordt gemikt op publicatie in de vrijdagkrant.

Ik hou jullie op de hoogte.

Op 4 april 2017 om 10:18 schreef **10.2.e**
[<fastned.nl>](mailto:fastned.nl):

Geachte opinie-redactie,

Bij dezen een bijdrage die wellicht geschikt is voor uw opiniEPagina. Wij bieden deze bijdrage als eerste exclusief bij het FD aan.

Vriendelijke groet,

10.2.e

// Steden en kabinet, stimuleer de elektrische auto als een dienst

De straten van steden staan vol met auto's die nauwelijks gebruikt worden. Deze auto's worden gemiddeld steeds ouder, en zijn nagenoeg allemaal fossiel. Ze zijn meestal in het bezit van één persoon (of familie), en worden gemiddeld in 18 jaar helemaal opgereden. Zelfs als er vanaf volgend jaar alleen nog maar elektrische auto's verkocht zouden worden, duurt het twee decennia om dit oude vervuilende wagenpark te vervangen met nul-emissie auto's.

Dit kan beter.

Elektrische auto's beschikbaar maken als een dienst, is een oplossing waarvan de tijd gekomen is. De deeleconomie is volwassen geworden en de smartphone heeft het mogelijk gemaakt om auto's eenvoudig te ontgrendelen (en daarmee makkelijk te delen). Door in steden niet alleen het bezit, maar ook het gebruik van elektrische auto's te stimuleren, kan het Nederlandse wagenpark in de komende kabinetsperiode in hoog tempo schoner worden, terwijl stedelingen aan het einde van de maand minder geld kwijt zijn aan mobiliteit.

Een groeiend aantal partijen is inmiddels op allerlei manieren bezig met het aanbieden van mobiliteit als een dienst. Denk aan Greenwheels, Snappcar, Mywheels, Car2go, Toogethr, deelootoo, Buurauto en WeDriveSolar. Wat al deze initiatieven gemeen hebben, is dat ze het gebruikers mogelijk maken om auto te rijden zonder er een te bezitten.

Wat er echter nog ontbreekt is een georkestreerde stimulans om juist de elektrische auto door heel Nederland als deelauto of als dienst aan te bieden.

Hoewel elektrische auto's steeds goedkoper worden, blijven ze voorlopig prijzig voor de modaal verdienende Nederlander. Elektrische auto met een range van meer dan 300 kilometer zullen naar verwachting rond de EUR 40.000 kosten. Door een nieuwe elektrische auto als dienst aan te bieden, komt het gebruik ineens wél binnen bereik van de meeste Nederlanders. Gebruikers rekenen immers af naar gebruik. Ouderen, mensen met een kleine portemonnee, studenten en gezinnen die soms een tweede auto nodig hebben zullen de toegang tot het gebruik

van elektrische auto als een dienst
verwelkomen.

Risico's voor gebruikers zijn er op die manier
niet. Geen zorgen over de levensduur van het
accupakket, de garantievoorwaarden en de
verkoopwaarde. Verzekering, onderhoud,
belastingen en financiering zijn geregeld. Het is
een kwestie van direct instappen en gaan. De
drempel om elektrisch te gaan rijden wordt
daarmee zeer laag.

Voor steden kan het gebruik van elektrische
auto's niet snel genoeg komen. Door
luchtvervuiling - voor een aanzienlijk deel
veroorzaakt door de uitstoot van auto's - gaan
mensen onnodig vroeg dood of ontwikkelen ze
aandoeningen aan hun luchtwegen. De potentie
van de elektrische auto als een dienst is hier
enorm. Een gedeelde elektrische auto kan in één
keer meerdere vieze auto's vervangen -
gewoonweg omdat er veel meer ritten mee
gemaakt worden. Een gedeelde elektrische auto
telt voor tien. Het laden kan slim, snel en
exclusief met groene stroom plaatsvinden.

Bijkomend voordeel voor steden en gemeenten
is dat er op termijn een stuk minder
parkeerplaatsen nodig zijn in de publieke
ruimte. Parkeernormen en nieuwe
parkeergarages kunnen op de schop. Er blijft
meer ruimte over voor fietsers, voetgangers en
groen. Steden kunnen zo kosten besparen én de
openbare ruimte aantrekkelijker maken.

Auto's als dienst hebben als bijkomend
voordeel dat eindelijk per reis een echte
afweging mogelijk wordt tussen de
verschillende vervoersopties: auto, trein, tram,
bus of fiets. De elektrische deelauto stimuleert
dus juist het gebruik van fiets en openbaar
vervoer.

Steden kunnen samen met het nieuwe kabinet de
juiste voorwaarden scheppen voor de elektrisch
deelauto. Aantrekkelijke laadmogelijkheden in
de stad (snel, slim en schoon) en een
vrijstelling van parkeerkosten voor de
elektrische deelauto zijn een goed begin. Ook
zou het helpen als de aanschaf van gedeelde
elektrische auto onder een gunstig fiscaal
regime komt te vallen, zoals nu al gebeurt met
elektrische lease-auto's.

De elektrische auto als een dienst stimuleren, biedt iets voor alle partijen in de formatie. Het maakt elektrische rijden toegankelijk voor alle inkomensgroepen, vermindert het aantal geparkeerde auto's, verbetert de luchtkwaliteit tegen minimale investeringen én leidt tot een beter gebruik van het openbaar vervoer. Een mooier begin kan een groen-rechts kabinet zich niet wensen.

Bert Klerk, Formule E Team

Michel van Lindert, Dutch Organisation for Electric Transport

Olof van der Gaag, Nederlandse Vereniging Duurzame Energie

Koos Burgman, Vereniging Elektrische Rijders

Pepijn Vloemans, Fastned

(nog onder voorbehoud, Natuur & Milieu)

--

10.2.e / Public Affairs &
Communication FASTNED B.V.
James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam
10.2.e fastned.nl / fastned.nl

--

10.2.e / Public Affairs & Communication
FASTNED B.V.
James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam
10.2.e @fastned.nl / fastned.nl

--

10.2.e / Public Affairs & Communication FASTNED B.V.
James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam
10.2.e fastned.nl / fastned.nl

--

10.2.e / Public Affairs & Communication FASTNED B.V.
James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam
10.2.e @fastned.nl / fastned.nl

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e @VNG.NL; 10.2.e @fastned.nl; 10.2.e y@stedin.net; 10.2.e @elaad.nl;
 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @lastmilesolutions.com; 10.2.e ;
 10.2.e r@allego.eu; 10.2.e @rws.nl; 10.2.e @nknederland.nl;
 10.2.e @nuon.com; 10.2.e s@dordrecht.nl; 10.2.e @brabant.nl; 10.2.e @eneco.com;
 10.2.e @raivereniging.nl; 10.2.e @VNG.NL; 10.2.e
 10.2.e @doetdoet.nl; 10.2.e @doetdoet.nl; 10.2.e
 10.2.e @utrecht.nl; 10.2.e k@gmail.com; 10.2.e @hiepractief.nl
Cc: 10.2.e
Onderwerp: FW: Informatie ambtelijke werkconferentie EV en laadinfrastructuur
Datum: dinsdag 11 april 2017 22:05:57

Beste mensen,

Was een zeer nuttige sessie vandaag. Bedankt voor jullie aanwezigheid en inbreng!

Onderstaande mail is vandaag door mijn collega 10.2.e naar diegene gemaaild die zich hebben aangemeld voor de werkconferentie.

Graag wijs ik jullie op een paar zaken:

- Ik ontvang graag aanstaande vrijdag de (concept) presentaties voor de werkconferentie;
- Meld je nog even aan als je komt bij mijn collega 10.2.e;
- Neem zelf je laptop mee. Er zijn beamers aanwezig.

Fijne avond en groet,

10.2.e k

Van: 10.2.e

Verzonden: dinsdag 11 april 2017 21:36

Aan: 10.2.e f@APPM.nl>

Onderwerp: Informatie ambtelijke werkconferentie EV en laadinfrastructuur

Geachte heer/mevrouw,

Dank voor uw aanmelding voor de ambtelijke werkconferentie over elektrisch vervoer en laadinfrastructuur op **woensdagmiddag 19 april a.s.** te Utrecht. In deze mail vindt u meer informatie over het programma en de verschillende workshops.

Programma

13:00 Inloop

13:30 Opening door 10.2.e (Formule E-Team)

Welkom door Lot van Hooijdonk (wethouder gemeente Utrecht)

Presentatie over *facts and figures* door 10.2.e (TU Eindhoven)

Presentatie over regionale samenwerking door 10.2.e (MRA-E)

Toelichting op de verschillende workshops

14:30 Workshops Ronde 1

15:15 Workshops Ronde 2

16:00 Plenaire afsluiting

16:30 Borrel en uitreiking Gouden Stekker door VER

Workshops

U kunt uit vijf workshops kiezen. Iedere workshop wordt tweemaal gehouden, in ronde 1 en in ronde 2. Bij binnenkomst kunt u uw voorkeur voor de verschillende workshops opgeven.

Hieronder vindt u een korte omschrijving van de workshops.

Onderwerp

1. Rollen die een gemeente kan innemen op het gebied van laadinfrastructuur;
2. De rol van snelladen in de gehele transitie;
3. Regionale aanpak van laadinfrastructuur;
4. De rol van elektrisch rijden en de laadpaal in de energietransitie;
5. Wat wil de EV-rijder? Welke *best practices* zijn er en wat zijn de *do's* en *don'ts*?

Praktische informatie

De ambtelijke werkconferentie zal plaatsvinden bij Vergadercentrum Domstad,

Koningsbergerstraat 9 te Utrecht. Domstad is gemakkelijk te bereiken met het openbaar vervoer, auto en te voet vanaf Utrecht Centraal. Voor meer informatie over de routebeschrijving, zie de [website van Domstad](#).

Vragen?

Mocht u vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met zante@appm.nl.

Graag zien wij u 19 april!

Met vriendelijk groet,

10.2.e

APPM Nederland mooier maken

+31 10.2.e | appm.nl | twitter.com/APPMnl

Van: 10.2.e
 Aan: 10.2.e
 Cc: 10.2.e
 Onderwerp: Re: vrije keuze energieleverancier
 Datum: dinsdag 2 mei 2017 14:35:56

top!

Op 2 mei 2017 om 14:08 schreef 10.2.e [@mentesadvisory.nl](mailto:10.2.e@mentesadvisory.nl)>:

Hi 10.2.e

Dank voor je reactie en je aanmelding. Het is juist de bedoeling om dergelijke overwegingen boven tafel te krijgen in de workshop en inzichtelijk te krijgen voor een ieder. Bij belemmeringen wordt er te snel in de "oplossingsmodus" gedoken en ik wil juist met deze workshop dit naar boven krijgen. Dus, dank alvast voor deze inhoudelijke bijdrage vooraf.

Met vriendelijke groet, Kind regards,

10.2.e .-

Mentes Advisory

Advice | Management | Development

Linker Rottekade 292 4.05
 3034 CV Rotterdam
www.mentesadvisory.nl

KvK 63291916
 10.2.e

Secretariaat:
 10.2.e
[s@mentesadvisory.nl](mailto:10.2.e@mentesadvisory.nl)

+31 6 10.2.e
 bereikbaar van dinsdag t / m donderdag

10.2.e
 10.2.e
[@mentesadvisory.nl](mailto:10.2.e@mentesadvisory.nl)
 +31 6 10.2.e

Op 2 mei 2017, om 13:42 heeft 10.2.e
[@fastmed.nl](mailto:10.2.e@fastmed.nl)> het volgende geschreven:

Beste 10.2.e,

Bedankt voor de uitnodiging voor de "vrije keuze voor energieleverancier

voor elektrisch rijden”. Goed dat jullie een inventarisatie maken van belemmeringen. Fastned speelt graag een constructieve rol in het meedenken over het oplossen van deze belemmeringen.

Alvast een vraag vooraf: is het mogelijk om de casus 'vrije keuze energieleverancier' juist als *belemmering* aan te merken?

Voor Fastned (en de klanten van Fastned) lost dit namelijk geen echt probleem op, terwijl er wel veel nadelen tegenover staan. Voor Fastned zou het een administratieve nachtmerrie zijn om iedere klant hun eigen energieleverancier mee te laten nemen. Daarnaast lopen we juist de inkoopkracht voor elektriciteit mis die we nu hebben, en die uiteindelijk ook ten goede komt van al onze klanten.

Kortom, we vinden het een goed idee om belemmeringen weg te nemen maar hebben onze vraagtekens bij deze casus. Is er nog een mogelijkheid om het daar over te hebben?

Vriendelijke groet,

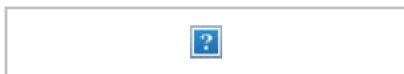
10.2.e

--



10.2.e / Public Affairs & Communication FASTNED B.V.
James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam
[+31 \(0\) 10.2.e@fastned.nl](mailto:10.2.e@fastned.nl) / fastned.nl

--



10.2.e / Public Affairs & Communication FASTNED B.V.
James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam
[+31 \(0\) 10.2.e@fastned.nl](mailto:10.2.e@fastned.nl) / fastned.nl

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Onderwerp Verslag en presentaties werkconferentie laadinfrastructuur voor gemeenten en provincies
Datum: dinsdag 16 mei 2017 11:04:12
Bijlagen: [Verslag werkconferentie laadinfrastructuur voor gemeenten en provincies 19 april 2017.pdf](#)

Geachte heer, mevrouw,

Bedankt voor uw aanwezigheid en bijdrage aan de werkconferentie laadinfrastructuur voor gemeenten en provincies. Vanuit de werkgroep laadinfrastructuur kijken we terug op een geslaagde bijeenkomst. Een bijeenkomst waarbij bestuurders met elkaar in gesprek gingen over rol van elektrisch vervoer in de gemeente en de relatie met de energietransitie. Aansluitend deelden ambtenaren, bedrijven uit de sector van het elektrisch rijden en elektrische rijders kennis en ervaring.

Bijgevoegd treft u het verslag aan van de werkconferentie. De verschillende presentaties zijn te vinden op: <https://onedrive.live.com/?authkey=%21Al-dALaTAc0Ra7o&id=5F9697E1C8527A76%2134938&cid=5F9697E1C8527A76>

Mocht u vragen hebben, schroom niet om contact op te nemen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 10.2.e | appm.nl | twitter.com/10.2.e

TER INFORMATIE

Aan
de Directeur-generaal Energie, Telecom en Mededinging

**Directoraat-generaal
Bedrijfsleven & Innovatie**
Directie Topsectoren en
Industriebeleid

Auteur
drs. 10.2.e
T 070 10.2.e
10.2.e n@minez.nl

Datum
9 oktober 2017

Kenmerk
DGBI-TOP / 17158677

nota

Kennismaking met de heren 10.2.e van
Fastned op vrijdag 13 oktober om 9:30 uur

Kopie aan

Bijlage(n)

Parafenroute

Paraaf	Paraaf	Paraaf
10.2.e		
10.2.e		
Medeparaaf	Medeparaaf	Medeparaaf
10.2.e		
10.2.e		

Aanleiding

- Op vrijdag 13 oktober om 9:30 heeft u een kennismakingsgesprek met 10.2.e, zoon van 10.2.e en oprichter van Fastned, en 10.2.e, accounthouder bij Fastned voor de overheid.
- Met deze nota informeren wij u over een aantal onderwerpen waarvan de heren van Fastned hebben aangegeven deze met u te willen bespreken. De onderwerpen zijn gearceerd opgenomen onder de 'kernpunten', aangevuld met een annotatie.

Advies

U kunt kennismaken van deze nota.

Kernpunten**1. Rol van Economische Zaken bij transitie naar elektrisch rijden**

- Door ondertekening in 2016 van de Green Deal Elektrisch vervoer 2016-2020 heeft de minister van EZ samen met maatschappelijke partijen verenigd in het Formule E-Team een aantal ambities voor 2020 en 2025 als ook activiteiten verwoord om de transitie van elektrisch rijden te versnellen.
- Het ministerie van EZ ondersteunt financieel en inhoudelijk de werkgroepen van het Formule E-Team zoals op het terrein van Laadinfrastructuur, Light Electric Vehicles en Internationalisering (beurzen en missies).
 - In het kader van de Green Deal EV 2016-2020 zet het rijk in op de verduurzaming van het rijkswagenpark, een cross-sectoraal innovatieprogramma elektrisch vervoer, ondersteuning van de open ICT protocollen in de laadinfrastructuur, ondersteuning van de publiek toegankelijke laadinfrastructuur, onder andere via het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur en de Green Deal

Ontvangen BBR

Publiek Toegankelijke Laadinfrastructuur (in totaal 7,2 mln. van 2015-2018).

- Snellaadstations zijn uitgesloten van de Green Deal Publiek Toegankelijke Laadinfrastructuur. Dit werd in 2015 door uw voorganger 10.2.e als onwenselijk beschouwd, omdat er nog maar één aanbieder was, namelijk Fastned.

2. Stimuleren van "supersnel laden" en de Europese expansie van Fastned

- In Duitsland is nationaal geld beschikbaar gesteld voor co-financieren van snellaadstations. Fastned heeft hier onlangs vier miljoen euro subsidie van toegewezen gekregen. Fastned krijgt steeds 40% terug van kosten voor plaatsing van infrastructuur en netaansluiting.
- In Nederland is een dergelijke subsidie niet voor handen.
- Fastned hoopt dat er in NL ook een structuur komt voor nationale subsidie.
- De situatie in Nederland is anders dan die in Duitsland:
 - Nederland is het land met de hoogste laadpaaldichtheid van de wereld.
 - Nederland heeft inmiddels 119.000 elektrisch auto's geregistreerd, 30.000 (semi-)publieke laadpunten en 55.000 privélaadpunten. Daarnaast heeft Nederland bijna 700 snellaadpunten.
- Een belangrijke vraag voor de toekomst is nog waar we onze auto's zullen opladen? Doen we dat veelal thuis en op kantoor (langzaam) via het stopcontact (LS-net), of gaan we in de toekomst met zware oplaadstations in 6 minuten onze auto laden langs de snelweg (MS-net). U zou FastNed kunnen vragen naar hun visie.
- Slim laden, open ICT protocollen zijn de belangrijke ontwikkelingen, waar EZ op inzet.

3. Relatie balans op het energienet, batterijopslag en supersnel laden

Flexibiliteit in de elektriciteitsmarkt

- Door de toename van intermitterende bronnen van elektriciteitsproductie (zon en wind) wordt de elektriciteitsmarkt meer vraaggestuurd. Naast zon en wind, zullen ook Elektrisch vervoer (EV) en elektrische warmtepompen de komende decennia het nodige vragen van ons elektriciteitssysteem. Door bovenstaande ontwikkelingen wordt ook het beroep op de elektriciteitsnetten groter. Bijvoorbeeld als mensen allemaal gelijktijdig (bijvoorbeeld bij thuiskomst, tussen 6 en 8 's avonds) hun auto thuis opladen en/of hun warmtepomp inschakelen, zal het uiterste van de netwerken gevraagd worden en is verzwaring van netten en transformatorstations waarschijnlijk onvermijdelijk om congestie (transportcapaciteitstekorten) te voorkomen.
- Dat vraagt om een optimaal werkende elektriciteitsmarkt waarin investeringen in flexibiliteit de juiste waarde krijgen toegekend. In het transitiepad Kracht & Licht worden al een aantal voorstellen gedaan om de flexibiliteit in de elektriciteitsmarkt marktconform te ontsluiten. Ook wordt

daarbij ingezet op het creëren van prikkels om de netinfrastructuur efficiënter te gebruiken. De markt en regulering worden dus zo ingericht dat investeringen in flexibiliteit – waaronder batterijopslag in EV's - vanzelf aantrekkelijk worden.

- Netbeheerders verwachten overigens de grootste transportuitdagingen pas na 2030.

Elektrisch vervoer als bron van flexibiliteit

- Los van het feit dat de groei van EV in eerste instantie kosten zal meebrengen voor de elektriciteitsnetwerken, zijn er ook kansen.
- De batterijen van elektrische auto's kunnen namelijk gebruikt worden om elektriciteit op te slaan wanneer deze "overtollig" (goedkoop) is, en mits uitgerust met Vehicle to Grid (Vtg) applicaties, later terug te leveren aan het net bij schaarste aan elektriciteit.
- Deze flexibiliteit, al dan niet gebundeld over meerdere auto's (aggregatie), kan ook gebruikt worden:
 - door marktpartijen (programmaverantwoordelijken) om via de Day ahead markt (DAM) of Intraday markt (IDH) hun portefeuille op orde te brengen, of
 - door de TSO om de balans in het elektriciteitssysteem te handhaven, of
 - door (regionale) netbeheerders om eventuele congestie te voorkomen.
- In Nederland lopen er meerdere pilots op dit gebied (o.a. Lomboxnet Utrecht en Stedin, New Motion en Tennet).

Maatregelen

- In het transitiepad Kracht & Licht wordt een aantal maatregelen voorgesteld die:
 - De markt voor flexibiliteit helpen versterken en op die wijze ook verdienmodellen opleveren voor flexibiliteit uit elektrische auto's,
 - Netbeheerders de ruimte geven om flexibiliteit in te kopen als alternatief voor netverzwaring. Om een efficiënt gebruik van de netten te stimuleren helpt het als piekverbruik zoveel mogelijk wordt afgevlakt. Zo kan de verzwaring van netten of assets in de netten worden uitgesteld of voorkomen. Deze aanpassing in de regelgeving betekent dat netbeheerders marktpartijen daar marktconform voor mogen belonen.
 - Een zogenoemd 'time-of-use' element invoeren in de nettarievenstructuur. Dergelijke beprijzing zorgt dat degenen die op slimme momenten meer of minder gebruik maken van het netwerk, daarvan kunnen profiteren. In de werkgroep van de Overlegtafel Energievoorziening wordt nagedacht over degelijke tariefhervormingen.
- Mogelijk geeft FastNed aan last te hebben dat de opslag van elektriciteit twee keer belast wordt met energiebelasting (zowel bij het opladen, als bij

het ontladen bij VtG); u kunt aangeven dat het Ministerie van Financiën onderzoekt hoe dit kan worden gecorrigeerd.

4. Marktordening openbaar laden/afbakening markt en gereguleerd domein (netbeheerders). De casus Allego (Alliander) versus marktpartijen.

- Dit onderwerp wordt door FastNed opgeworpen omdat zij meent als private marktpartij last te hebben van Allego, een zusje van netbeheerder Liander en onderdeel van netwerkbedrijf Alliander.
- Allego beheert eveneens laadpalen. Dit past binnen de wettelijk kaders aldus ACM.
- ACM heeft ook onderzocht of netbeheerder Liander zijn zusje Allego op ontoelaatbare wijze heeft bevooroordeeld. Marktpartijen vermoedden dat netwerkbedrijf Alliander of netbeheerder Liander Allego voordelen toekent die "verder gaan dan in normaal handelsverkeer gebruikelijk is" (en dus bij wet verboden). Deze voordelen zouden bestaan uit financiële steun door netbeheerder Liander en het vermoeden dat Liander aansluitingen van Allego sneller en onder gunstiger voorwaarden realiseert dan die van de concurrentie. Op basis van informatie van Allego en andere marktpartijen is ACM niet gebleken dat netbeheerder Liander Allego bevoordeelt.
- Fastned klaagt regelmatig bij EZ over activiteiten van Allego. Het liefst zien zij dat netbeheerders en netwerkbedrijven zich niet meer bezig houden met laadpalen. In het wetsvoorstel Voortgang energietransitie (VET) hebben we laadpalen echter opgenomen als activiteit die netwerkbedrijven mogen uitvoeren. Dat is een duidelijke afbakening (ook al is het niet de afbakening die FastNed wenselijk vindt).
- In het Clean Energy Package zijn netbeheerders verplicht met iedereen die laadpalen exploiteert zonder discriminatie samen te werken. Alleen onder strikte voorwaarden mag een netbeheerder zich bezig houden met laadpalen. Bijvoorbeeld als na een tender blijkt dat er geen marktpartij geschikt is (could not be awarded) en de ACM tevoren de tender uitvraag heeft beoordeeld. Elke vijf jaar moet vervolgens opnieuw bekeken worden of er inmiddels voldoende marktinteresse is.
- Tegelijkertijd hebben wij ambtelijk in de transitiepaden opgenomen dat het ons op termijn, mits voldoende concurrerend en mits publieke doelen daarmee niet in het geding komen (zoals de uitrol van een bepaalde hoeveelheid laadpalen), logisch lijkt om de rol van netbeheerders en netwerkbedrijven in de laadpalenmarkt uit te faseren.
- Dit laat echter onverlet dat een komend kabinet of nieuw bewindspersoon daar anders in kan staan.

- *Historie*
- Er is door ACM in februari van 2016 uitspraak gedaan in de Allego casus, na klachten van RWE en NUON.
- ACM constateerde dat Allego de stroom voor het laden van de auto's zelf inkocht en de kosten via de Mobility Service Provider in rekening bracht bij de klant. Volgens ACM was daarbij sprake van verkoop van stroom en dat staat op gespannen voet met het verbod voor netwerkbedrijven om stroom te produceren, verhandelen of verkopen.
- Na een gesprek met de ACM heeft Allego haar handelswijze aangepast. De stroom wordt nu afgenomen van een zelfstandige leverancier (Vandebron). Alleen de kosten voor het gebruik van de laadpaal worden door Allego in rekening gebracht.

Toelichting

Rijkswaterstaat en Fastned

- Rijkswaterstaat bezit circa 288 Voorzieningsplaatsen langs het hoofdwegennet, waarvan circa 75 zonder voorzieningen. Voorheen waren er 3 soorten basisvoorzieningen vastgelegd in de Kennisgeving 'Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen': benzinestations, wegresterants en servicestations (combinatie van tankstation en restaurant/winkel). In 2011 is de kennisgeving aangepast en is een vierde basisvoorziening toegevoegd: het energielaadpunt.
- Aanleiding voor deze wijziging was dat de bestaande partijen op verzorgingsplaatsen geen elektrische laadpunten wilden aanbieden.
- In 2012 is voor circa 200 verzorgingsplaatsen door middel van loting een aanbieder voor het energielaadpunt aangewezen. De partijen die meededen aan de loting waren Greenflux, MisterGreen, Breesaap (later Fastned), ANWB (heeft zich teruggetrokken), NewMotion.
- Inmiddels (2017) zijn er circa 63 stations door Fastned gebouwd, 6 door MisterGreen en heeft Allego een aantal stations van Greenflux overgenomen.

Ontwikkeling rechtszaak Fastned – RWS

- Op dit moment heeft Fastned een rechtszaak lopen tegen RWS.
- De beroepsprocedure bij de rechtbank had betrekking op twee besluiten van de minister in relatie tot twee verzorgingsplaatsen.
- Fastned B.V. exploiteert op deze verzorgingsplaatsen een energielaadpunt voor elektrische auto's (ook wel laadstations genoemd). Zij wenst bij deze energielaadpunten een aantal aanvullende voorzieningen mogelijk te maken: een gebouw van 50 m2 voorzien van toiletten, een zithoek of lounge en een ruimte waar klanten een kop koffie en een broodje kunnen kopen.
- De rechtbank heeft geoordeeld dat de bestreden besluiten onvoldoende zorgvuldig zijn voorbereid en onvoldoende draagkrachtig zijn gemotiveerd.
- Om die reden heeft de rechtbank de beroepen van Fastned gegrond verklaard en de bestreden besluiten vernietigd.
- De minister van I&M kan zich niet vinden in (onderdelen van) de overwegingen van de rechtbank en voert daartegen hogerberoepsgronden aan. Op dit moment is men in afwachting van het hoger beroep.

10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: vrijdag 13 oktober 2017 12:13
Aan: 10.2.e
Onderwerp: FW: gesprek met Sandor Gaastra op 13 oktober

Ter info onderstaande afspraak en mijn opmerkingen bij de agenda. Gesprek is vandaag. 10.2.e is erbij.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 10 oktober 2017 17:45
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: gesprek met Sandor Gaastra op 13 oktober

Hoi 10.2.e

Onderstaand mijn opmerkingen, als hulp bij voorbereiding van het gesprek.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 3 oktober 2017 15:44
Aan: 10.2.e
Onderwerp: FW: gesprek met Sandor Gaastra op 13 oktober

Hoi 10.2.e, hierbij de agenda voor het gesprek met 10.2.e. Alvast dank voor je meedenken/input. Groet 10.2.e

Van: 10.2.e @fastned.nl]
Verzonden: dinsdag 3 oktober 2017 13:05
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e
Onderwerp: Re: gesprek met Sandor Gaastra op 13 oktober

Hoi 10.2.e, uiteraard! Goed om jou ook weer een keer te spreken.

Dit is de email die we eerder stuurden aan 10.2.e

Geachte 10.2.e,

Naar het gesprek met 10.2.e op vrijdag 13 oktober om 9:30 uur kom ik samen met mijn collega 10.2.e in plaats van 10.2.e. 10.2.e is bij Fastned verantwoordelijk voor 10.2.e.

Om het gesprek wat te structureren heb ik hieronder een korte agenda opgesteld. Uiteraard kan hier vanaf geweken worden of kunnen zaken worden toegevoegd door de 10.2.e 10.2.e.

met vriendelijke groeten,

10.2.e

agenda kennismaking 10.2.e en Fastned

1. Korte introducties: 10.2.e en Fastned

2. Rol van Economische Zaken bij transitie naar elektrisch rijden

- goed te weten dat Fastned altijd kritisch is geweest op de rijksbijdrage regeling voor publieke laadpunten. Waarom is deze uitgesloten voor snelladers? Het is niet aan EZ om te sturen op laadvormen toch? 5.2.1

- Nieuwe regeerakkoord geeft wel een aantal mooie punten voor vervolg: doelstelling in 2030, uitrol goede laadinfra en fiscaliteit in lijn met ambities.

3. De Europese expansie van Fastned (exportproduct)

- Ik denk dat we dat heel goed moeten vinden, het versterkt de positie van Fastned en zorgt ervoor dat we in heel Europa kunnen laden.
- Ik merkte tijdens EVS dat Duitse organisaties en regio's ook bekend zijn met de NLe partijen, waaronder Fastned.
- In veel landen worden verreweg de meeste normale laadpunten privaat gerealiseerd en zijn overheden dus juist met snelladers bezig.
- Volgens iemand van de regio rondom Stuttgart is Duitsland nog niet zo ver als Nederland (aantallen voertuigen) en verklaart dat deels waarom in NL partijen al investeren en in Duitsland nog niet. 5.2.1

Toch is er investeringsbereidheid. Dat heeft ook met cultuur en een richtinggevende overheid te maken 5.2.1

4. Stimuleren van "supersnel laden". In Duitsland is nationaal geld beschikbaar gesteld voor co-financieren van snellaadstations. Fastned heeft hier onlangs vier miljoen euro subsidie van toegewezen gekregen. In Nederland ontbreekt een dergelijk programma, terwijl een goede nationale dekking, ook in steden, zeer belangrijk is om consumenten te laten overstappen naar een elektrische auto.

- Interessant punt, superchargers zijn nl behoorlijk wat duurder (nu) dan de eerste snelladers van 50 kW. Op het congres werd gesproken over €320.000 euro per snellaadstation in Duitsland (niet perse Fastned en dus niet per lader maar voor een station) voor 150kW snelladers, dat is nog geen supercharger. De autobranche geeft wel aan de auto's geschikt te maken voor superchargers vanaf ca 2018 of 2019 en verder. De vraag is of NL straks achterloopt met het snellaadnetwerk of dat marktpartijen zelf de investeringen kunnen dragen om te upgraden. In Duitsland gaat er iig veel subsidie naar toe.
- Vraag aan Fastned zou kunnen zijn of alle snelladers superchargers worden of alleen die langs snelwegen? We verwachten inmiddels ook snelladers in steden. 5.2.1

. We hebben nu de DKTI regeling, daar zou je het onder kunnen laten vallen (misschien gedeeld budget tussen EZ en IenM?). Sterker nog, er zijn nu indirect ook wat kansen binnen de DKTI transport waarover ik ze nog wel wil spreken. Die kansen zitten op het vlak van cofinanciering van Europese projecten (mits de schop nog niet in de grond zit en dan voor NLe stations) en bij demonstratieprojecten waarbij ook een pilot met voertuigen kan worden gedaan.

- 5.2.1

5. Relatie balans op het energienet, batterijopslag en supersnel laden

- belangrijk punt, superchargers trekken in korte tijd heel veel stroom.
- netbalancing met zulke snelladers kan (in de toekomst) met batterijopslag. Liefst in combinatie met zonnepanelen of andere lokale duurzame opwek. Je hebt dan nog steeds een aansluiting op het net, maar die kan kleiner zijn. In zonnige landen met een minder ontwikkeld elektriciteitsnet blijft de aansluiting op het net waarschijnlijk zelfs weg.
Snelladers zitten nu vaak op het middenspanningsnet, laadspanningsnet trekt dit niet.

- Flexibiliteit in stroomprijzen zal batterijopslag voor snelladers een betere businesscase opleveren omdat bedrijven dan bij goedkope tarieven de opslag vol kunnen laden en tijdens (laad)pieken duurder kunnen verkopen.

6. Kijk van Economische Zaken op de marktordening voor openbaar laden. Komt er helderheid over de afbakening tussen netbeheerders/netwerkbedrijven en private ondernemingen? meer specifiek: wat is de stand van zaken omtrent Allego?

Laat ik aan EZ.

Op 3 oktober 2017 om 12:46 schreef [10.2.e](#) @minez.nl>:

Beste [10.2.e](#),

Ik begreep dat jullie op vrijdag 13 oktober een kennismakinggesprek hebben met DG Gaastra. Kunnen jullie aangeven welke punten jullie willen bespreken? Ik bereid dit gesprek voor en ben er ook bij aanwezig.

Dank en vrgr [10.2.e](#)

[10.2.e](#)

Directie Topsectoren en Industriebeleid

Directoraat Generaal Bedrijfsleven en Innovatie

Ministerie van Economische Zaken

[Bezuidenhoutseweg 73](#)

[2594 AC Den Haag](#)

[10.2.e](#)

www.minez.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard

ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

--

10.2.e FASTNED B.V.
James Wattstraat 77-79 / 1097 DL Amsterdam

10.2.e @fastned.nl / fastned.nl

Hare Excellentie Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw Cora van Nieuwenhuizen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Cc: Hare Excellentie Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw Stientje Van Veldhoven

Datum: Amsterdam, 20 november 2017

Onderwerp: Benzinewet blokkeert de energietransitie langs de snelweg

Zeer geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Allereerst gefeliciteerd met uw benoeming tot Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Eerst als Europarlementariër en nu als Minister zet u zich in voor de energietransitie. Daarom vraag ik specifiek uw aandacht voor de rol die de benzinewet speelt in deze energietransitie.

De benzinewet (officieel de Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen) is gebaseerd op een overeenkomst uit 1999 tussen de Nederlandse Staat en de oliemaatschappijen. Hierin is afgesproken dat er tot 2024 geen nieuwe 'motorbrandstofverkooppunten' worden toegelaten langs de snelweg. Een periode van vijftientig jaar exclusiviteit op de verkoop van benzine langs de snelweg dus.

Achttien jaar later is de wereld veranderd. Vandaag streven we naar elektrische auto's. Daarvoor is het noodzakelijk dat er naast benzinestations ook laadstations komen langs de snelweg. Fastned is daarbij een van de investerende partijen.

De komst van laadstations wordt echter ernstig gehinderd door de benzinewet en vooral de interpretatie die uw ambtenaren daaraan geven. Dat zit als volgt. Op papier ziet de benzinewet alleen toe op de verkoop van benzine. Echter in het overleg met Rijkswaterstaat en RVB worden hier allerlei, niet op papier staande, rechten voor benzinestations aan toegevoegd.

Zo zouden benzinestations op basis van de benzinewet bijvoorbeeld het exclusieve recht hebben op een *shop* en zouden zij er op elk moment voor mogen kiezen alsnog ook elektriciteit aan te gaan bieden terwijl de concessies voor elektriciteitsverkoop op verzorgingsplaatsen in 2012 zijn vergeven aan andere partijen.

De uitleg die uw ambtenaren geven is dat de geest van de benzinewet is: "het beschermen van de waarde van de concessies van de oliemaatschappijen."

Hoe ver deze bescherming gaat blijkt wel uit het feit dat er geheime vergunningen voor opladen zijn gegeven aan benzinestations; zo kon er geen bezwaar worden gemaakt.

Wat uw ambtenaren in deze alleen niet lijken te beseffen is dat deze interpretatie van de benzinewet, "het beschermen van de waarde van de concessies van oliemaatschappijen" ingaat tegen de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het gelijkheidsbeginsel. Immers door exclusief de oliemaatschappijen in bescherming te nemen, schaadt de overheid per definitie de belangen van bedrijven met een duurzame missie zoals Fastned.

Door eerst duurzame partijen te vragen om te investeren in laadstations en vervolgens de rechten van hun concessies in te perken alsmede om vervolgens buiten een publieke transparante procedure in het geheim dezelfde rechten te verlenen aan oliemaatschappijen schaadt de belangen van duurzame bedrijven.

Op deze wijze blokkeert de interpretatie die uw ambtenaren geven aan de benzinewet de energietransitie.

Ik zou u dan ook willen oproepen tot het voeren van een nieuwe wind op uw ministerie en de voorkeurspositie die er voor oliemaatschappijen heerst te doorbreken. Laten we het eenvoudig houden, duidelijkheid creëren en de wet volgen. Laadstations verkopen stroom aan elektrische auto's en benzinestations fossiele brandstoffen aan auto's met een interne verbrandingsmotor. Uiteraard kunnen beide concessiehouders koffie aanbieden aan hun klanten, dat is met hen ook afgesproken in 2011. Met de benzinestations is afgesproken dat er niet meer locaties voor de verkoop van benzine bijkomen tot 2024. Niet meer en niet minder.

Een formele bevestiging van u dat de benzinewet toeziet op benzine en niets anders zou duidelijkheid en zekerheid kunnen verschaffen.

Graag hoor ik van u.

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

10.2.e



209c

TER ADVISERING *ondertekening*

Aan de Minister

10.2.e

**Directoraat-generaal
Bedrijfsleven & Innovatie**
Directie Topsectoren en
Industriebeleid

Auteur

10.2.e

10.2.e minez.nl

Datum

28 november 2016

Kenmerk

DGBI-TOP / 16183895

Bhm: 16186283

Bijlage(n)

1

nota

Beleidskader Alternatieve Brandstoffen Infrastructuur

Parafenroute

10.2.e

30-11-2016

DGBI

10.2.e

BBR

10.2.e

Mede namens/met akkoord van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

Aanleiding

De Staatssecretaris van I&M werkt samen met u aan de implementatie van de richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PbEU 2014, L 307). Implementatie geschiedt met de volgende instrumenten:

- Een besluit betreffende (technische) eisen aan de tankinfrastructuur en de informatievoorziening aan de consument in Nederlandse wetgeving. Op 5 oktober 2016 heeft u akkoord gegeven voor dit besluit waarna dit is voorgelegd aan de Raad van State.
- Een nationaal beleidskader waarin de nationale streefcijfers voor de nodige infrastructuur en de maatregelen om de markt voor alternatieve brandstoffen (verder) te ontwikkelen, zijn opgenomen.

U ontvangt hierbij het nationaal beleidskader en een aanbiedingsbrief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mede namens u, aan de Tweede Kamer.

Advies

We vragen uw akkoord voor bijgevoegde kamerbrief en beleidskader ter verzending aan de Tweede Kamer en de Europese Commissie.

Ontvangen BBR

2/12. 6/12

Kernpunten

I&M is het eerstverantwoordelijke ministerie voor de implementatie van de richtlijn. U bent verantwoordelijk voor het deel gericht op de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer. Het doel van de richtlijn is marktwerking te bevorderen door gemeenschappelijke technische specificaties voor deze infrastructuur in de Europese Unie ten uitvoer te leggen en hiermee de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te bevorderen. Gebruikers van deze infrastructuur moeten in de hele EU kunnen laden, tanken en bunkeren.

- De richtlijn vraagt van alle lidstaten om te zorgen voor een bereikbaar netwerk van laadpunten, met name in de stedelijke en drukbevolkte gebieden en andere door de lidstaten aan te wijzen netwerken, uiterlijk eind 2020.
- Nederland beschikt nu al over een goede laadinfrastructuur in de stedelijke gebieden en streeft naar een landsdekkende infrastructuur. Om dit te bereiken streeft Nederland naar 10.000 extra publieke laadpunten middels de Green Deal Laadinfrastructuur. Dit betekent dat er naar schatting in 2020 ruim 18.000 publiek toegankelijke laadpunten zullen zijn. De verwachting is opgenomen dat er in 2020 zo'n 160.000 elektrische voertuigen geregistreerd zullen zijn in Nederland op basis van schatting NEV 2016.
- In verwijzing naar het Besluit vermeldt u kort in begeleidende Kamerbrief dat de standaardisering van stekkers en contactdozen alleen zal gelden voor publiek toegankelijke laadpunten, conform uw eerdere besluit daarover. Niet-publiek toegankelijke laadpunten van bijvoorbeeld taxibedrijven of de Tesla superchargers vallen daarbuiten.
- Het beleidskader bevat geen nieuw beleid, enkel een terugblik en een bundeling van bestaand beleid en instrumenten die moeten leiden tot de opgenomen streefcijfers.



> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA 's-GRAVENHAGE

Datum
Betreft

Geachte voorzitter,

Hierbij informeer ik u over de implementatie van EU richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en bied ik u mede namens de Minister van Economische Zaken het bij de richtlijn horende nationaal beleidskader aan. Dit beleidskader is mede gebaseerd op de visie op de laadinfrastructuur die u binnenkort van de Minister van Economische Zaken ontvangt. Op 22 oktober 2014 is deze richtlijn van kracht geworden. Doel van de richtlijn is het negatieve effect van de EU transport- en mobiliteitssector op het klimaat terug te dringen en de afhankelijkheid van olie te verminderen. De richtlijn betreft alle alternatieven (incl. LPG en biobrandstoffen) voor de huidige vloeibare fossiele brandstoffen die worden ingezet voor auto's, bussen, vrachtwagens, schepen en vliegtuigen. De richtlijn bevat verplichtingen voor die alternatieven waarvoor nog een aparte infrastructuur aangelegd moet worden om het gebruik ervan mogelijk te maken en te stimuleren: elektriciteit, waterstof en aardgas (CNG en LNG).

Nationaal Beleidskader

Nederland dient een nationaal beleidskader voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen aan de Europese Commissie te sturen. De kern van het beleidskader zijn de nationale streefcijfers voor de nodige infrastructuur en de maatregelen om de markt voor alternatieve brandstoffen (verder) te ontwikkelen. De lidstaten zijn vrij in het bepalen van de nationale streefcijfers. Deze mogen ook bijgesteld worden als de marktomstandigheden wijzigen. De lidstaten hebben wel een resultaatsverplichting. Voor elektriciteit, waterstof, CNG en LNG zijn de lidstaten verplicht ervoor te zorgen dat er berijdbare en bevaarbare netwerken ontstaan, die waar nodig ook grensoverschrijdend zijn. De streefcijfers zijn bedoeld om te bevorderen dat de netwerken tot stand worden gebracht.

Het Nederlandse beleid is al geruime tijd gericht op het streven naar zo schoon mogelijke en zo efficiënt mogelijke vervoer- en transportmodaliteiten. Dit beleid is onder meer vormgegeven in het SER Energieakkoord en de daarbij behorende

akkoorden en convenanten^[1], de SER Duurzame Brandstofvisie met Lef en de Rijksbrede Maritieme Strategie. Het nationaal beleidskader betreft reeds ingezet nationaal beleid, is vormgegeven in overeenstemming met de eisen van richtlijn 2014/94/EU en is opgesteld en afgestemd met betrokken stakeholders.

De streefcijfers die in het nationaal beleidskader zijn opgenomen, betreffen gezamenlijke ambities van marktpartijen en de overheid. Het realiseren van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen is echter in eerste instantie aan de markt. Afhankelijk van de marktfase waarin de alternatieve brandstof zich bevindt, ondersteunt de overheid op passende wijze de private sector bij de aanleg van de infrastructuur. In de bijlage treft u het beleidskader aan dat een overzicht biedt van de verplichtingen uit de richtlijn voor elektriciteit, waterstof, CNG en LNG en de bijbehorende streefcijfers met betrekking tot de laad-, tank- en bunkerinfrastructuur.

Financiering nationaal beleidskader

Voor de uitvoering van dit beleidskader zal worden ingezet op staand beleid opgesteld in het kader van het SER energieakkoord.

Wettelijke implementatie

Een deel van de implementatie van deze richtlijn vindt plaats in Nederlandse regelgeving. Het gaat hierbij om de technische standaarden in bijlage 2 van de richtlijn voor elektrisch laden en tanken van waterstof, CNG en LNG. Deze standaarden moeten zorgen voor een geharmoniseerde uitrol van de nieuwe tankinfrastructuur van alternatieve brandstoffen en voorkomen dat de gebruiker van alternatieve tankinfrastructuur wordt geconfronteerd met verschillende aansluitingen. Ook de kwaliteit van waterstof wordt geharmoniseerd. De technische eisen aan oplaadpunten voor elektrische motorvoertuigen zijn van toepassing op publiek toegankelijke laadpunten zoals in toelichting bij het besluit nader zal worden aangegeven. Van een riet-publiek toegankelijk oplaadpunt is bijvoorbeeld sprake als het desbetreffende oplaadpunt is bestemd voor de eigen voertuigen van een bedrijf, zoals bij oplaadpunten voor taxichauffeurs het geval is.

Daarnaast wordt in de implementatieregelgeving opgenomen dat de consument geïnformeerd moet worden over welke brandstof geschikt is voor zijn voertuig. Dit betreft alle vloeibare en gasvormige brandstoffen, dus ook benzine en diesel. Door de Europese normalisatie organisaties worden labels ontwikkeld voor deze informatievoorziening. Deze norm voor de labels zijn in oktober van dit jaar vastgesteld en zullen geplaatst worden in de handleiding van het voertuig, op de tankdop, bij de autodealers en op de brandstofpompen. De industrie heeft twee jaar de tijd om deze verplichting in de praktijk te brengen. In samenwerking met marktpartijen wordt daarnaast gewerkt aan een informatiecampagne om de consument te informeren over deze labels. Ook wordt gezien op welke wijze de

^[1] Kamerstukken II 2012/2013, 30 196, nr. 202

informatie over de locaties van de tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen het best ontsloten kan worden voor gebruikers.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
Mede namens de Minister van Economische Zaken,

Sharon A.M. Dijksma

Bijlage:

Verplichtingen uit de richtlijn en de nationale streefcijfers

Publieke laadinfrastructuur voor elektrisch rijden

Nederland moet zorgen voor een berijdbaar netwerk, met name in de stedelijke en drukbevolkte gebieden en andere door de lidstaten aan te wijzen netwerken, uiterlijk eind 2020. Om dit te bereiken streeft Nederland naar 10.000 extra publieke laadpunten, zoals afgesproken in de Green Deal Laadinfrastructuur. Naar schatting zullen er in 2020 ongeveer 18.000 publiek toegankelijke laadpunten zijn. Nederland streeft naar een landsdekkende laadinfrastructuur. In eerste instantie wordt gefocust op de gebieden, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Brabantstad. Hiervan moet een olievlekwerking uitgaan.

LNG-tankpunten in zeehavens

Uiterlijk 31 december 2025 moet Nederland zorgen voor een passend aantal LNG-tankpunten in zeehavens teneinde het circuleren van LNG-zee- of binnenschepen binnen het TEN-V- kernnetwerk mogelijk te maken. Momenteel is LNG bunkering mogelijk voor LNG zeeschepen in Amsterdam, Rotterdam en Moerdijk door middel van mobiele bunkerpunten. Nederland streeft ernaar om vóór 2025 bunkering mogelijk te maken met 4 LNG bunkerschepen ten behoeve van bunkering in Amsterdam, Rotterdam en Moerdijk, de Eemshaven, Harlingen en Den Helder. Wanneer marktontwikkelingen dit toelaten, zal een gespecialiseerd netwerk van vaste bunkerpunten voor de binnenvaart kunnen ontstaan.

LNG-tankpunten in binnenhavens

De lidstaten moeten ervoor zorgen dat uiterlijk 31 december 2030 een passend aantal LNG-tankpunten in binnenhavens beschikbaar is, zodat het mogelijk wordt voor LNG-zee- of binnenschepen binnen het TEN-V-kernnetwerk te circuleren. Momenteel zijn er mobiele bunkerpunten in Rotterdam, Moerdijk, Amsterdam en de Drechtsteden. Nederland streeft daarnaast naar realisatie van mobiele LNG bunkerpunten in Vlissingen/Terneuzen, Den Helder en de Eemshaven. Nederland stelt zich op basis van de huidige marktontwikkelingen ten doel langs het TEN-T kernnetwerk voor 2030 ten minste drie vaste bunkerpunten te realiseren. Op basis van voorgenoemd onderzoek naar potentiële bunkerpunten, de huidige beschikbaarheid van LNG, plannen van leveranciers, en indien marktontwikkelingen hiertoe aanleiding geven, streeft Nederland naar een beschikbaarheid van zeven vaste bunkerpunten voor eind 2030. Deze bunkerpunten kunnen zowel in de kernhavens als in de overige havens worden gepland.

Teneinde additionele financiële middelen voor de transitie naar duurzamere brandstoffen als LNG beschikbaar te stellen, zet het Rijk zich in om aanvragers toegang te verschaffen tot EU-fondsen. Ook decentrale overheden kunnen een actieve rol spelen in de aanvraag van dergelijke fondsen. Vooralsnog zal mede ten behoeve van de zee en binnenvaart vanuit het Rijk worden vastgehouden aan MIA/VAMIL voor aanleg van LNG infrastructuur (G3740 in de Milieulijst)

Publiek toegankelijke LNG-tankpunten voor zware bedrijfsvoertuigen

De lidstaten zien er via hun nationale beleidskaders op toe dat uiterlijk 31 december 2025 een passend aantal publiek toegankelijke LNG-tankpunten beschikbaar is, in elk geval langs het bestaande TEN-V-kernnetwerk. Vanuit het bedrijfsleven en de overheid is er een duidelijke ambitie om LNG te introduceren in Nederland voor wegverkeer en scheepvaart. LNG is onderdeel van de Brandstofvisie binnen het Energieakkoord en past goed in de visie van verduurzaming van het zware wegvervoer en de scheepvaart. Het bedrijfsleven, specifiek de transportsector ziet LNG als een duurzaam en economisch aantrekkelijk alternatief voor diesel. Nederland zit nu in een demonstratiefase. Op dit moment zijn er 19 LNG tankstations in Nederland en zijn er plannen om er nog eens 9 aan te leggen. Deze worden gerealiseerd zonder een financiële bijdrage vanuit de overheid. Wel is er een gunstiger accijnstarief voor LNG, voorshands tot en met 2018. Het streven is om in 2015 te komen tot 15 tankstations. Er is daarom ook geen streefcijfer geformuleerd voor 2025. Daarmee is er sprake van een landsdekkende LNG tankinfrastructuur voor LNG. De verwachting is dat er extra tankstations aangelegd zullen worden, zodra de groei van het aantal voertuigen daar aanleiding toe geeft. In het kader van de Green Deal Rijn en Waddens wordt gewerkt aan een uitrol van LNG in zware bedrijfsvoertuigen. Er zijn inmiddels 350 zware vrachtwagens in gebruik bij grote vervoerders en verladers die nationaal en internationaal actief zijn.

Publiek toegankelijke CNG-tankpunten voor motorvoertuigen.

De lidstaten zien er via hun nationale beleidskaders op toe dat uiterlijk 31 december 2020 een passend aantal publiek toegankelijke CNG-tankpunten beschikbaar is om het circuleren van motorvoertuigen op CNG mogelijk te maken in stedelijke, voorstedelijke en andere dichtbevolkte gebieden. Uiterlijk 31 december 2025 moet een passend aantal publiek toegankelijke CNG-tankpunten beschikbaar zijn langs het bestaande TEN-V-kernnetwerk om het circuleren van motorvoertuigen op CNG mogelijk te maken in de hele Unie. De markt in volumeaandeel tankstations en voertuigen heeft de laatste jaren een toename laten zien mede dankzij een aantal stimuleringsprogramma's (zoals proeftuin biogas hogere blends en subsidieregeling tankstations alternatieve brandstoffen (TAB regeling)) van de Rijksoverheid, provincies en investeringen uit de markt. Het aantal aardgas(CNG)voertuigen in Nederland blijft groeien. De ontwikkeling van rijden op aardgas/groen gas lijkt op gang te komen, vooral in de categorie personenauto's, lichte bedrijfsauto's (bestelauto's) en bussen. In de periode van januari 2012 tot en met januari 2016 is het aantal voertuigen op aardgas in Nederland gestegen van 4.600 tot ruim 11.000 voertuigen op CNG. Begin 2016 waren er in Nederland 145 pompstations die groengas en/of aardgas aanbieden. Daarmee is er sprake van een landelijk dekkend netwerk voor deze alternatieve brandstof in relatie tot de vlootontwikkeling.

Behoudens de stimuleringsprogramma's die er de afgelopen jaren zijn geweest vanuit het Rijk, decentrale overheden en de markt zijn er geen nationale

streecijfers of separate doelstellingen voor de aanleg van CNG infrastructuur, omdat er al een landdekkend netwerk ligt^[2]. Er vindt wel stimulering van gebruik plaats door de lage aardgas/biogasprijs ten opzichte van die van benzine/diesel in de NL markt (bij een verbruik van 13000 km per jaar loont het al om op aardgas te gaan rijden). De groene variant van aardgas, biogas, telt mee als hernieuwbare energie voor de EU verplichting van de Renewable energy directive. Daardoor kan bij inzet een credit worden gegenereerd middels HBE's (hernieuwbare brandstof eenheden)

Publiek toegankelijke waterstoftankpunten

De richtlijn vraagt alléén van lidstaten die waterstof opnemen in hun nationale beleidskader om ervoor te zorgen dat uiterlijk 31 december 2025 een passend aantal publiek toegankelijke waterstoftankpunten beschikbaar is, teneinde de circulatie van voertuigen met een aandrijving op waterstof mogelijk te maken. Nederland heeft ervoor gekozen om waterstof in het nationale beleidskader op te nemen. Op dit moment zijn er 2 waterstofstations in Nederland, in Rhooen en in Arnhem. Het station in Rhooen is publiek toegankelijk. Zowel auto's als bussen en trucks kunnen hier tanken. De ambitie is er om in 2020 een landdekkend netwerk te hebben van 20 waterstofstations, ondersteund door 2000 personen- en bestelauto's, 20 trucks, utiliteitsvoertuigen en specials (zoals vuilniswagens) en 100 openbaar vervoer bussen inclusief tankpunten op remises.

In het kader van het fiscale beleid worden brandstofcel-elektrische auto's gestimuleerd met een fiscale bijtelling van slechts 4%, géén accijns op de waterstof en de MIA/Vamil subsidieregeling. De Rijksoverheid steunt de ontwikkeling van waterstoftankstations ook financieel in de pré-marktfase door een deel van de kosten te dragen in combinatie met financiering van private investeerders alsmede uit EU- en regionale fondsen. In deze aanpak is samenwerking met ondersteuning van alle ketenpartners voorzien, waaronder ook aanbieders en (potentiële) gebruikers van voertuigen. Ook fungeert de Rijksoverheid als launching customer door zelf waterstofauto's aan te schaffen. Inmiddels maken 4 waterstofauto's deel uit van het wagenpark van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en één van het wagenpark van de Douane.

Infrastructuur voor walstroomvoorziening in zee- en binnenhavens

De richtlijn vraagt van de lidstaten dat walstroomvoorziening met voorrang wordt geïnstalleerd in de havens van het TEN-V-kernnetwerk en in de andere havens vóór 31 december 2025, tenzij er geen vraag is en de kosten niet in verhouding staan tot de baten, inclusief de milieubaten. De meeste zeehavens zoals Rotterdam, Amsterdam, Groningen Seaports, Zeeland Seaports, Moerdijk, IJmuiden en Harlingen bieden al jarenlang walstroom aan met laagspanning (<440V) voor binnenvaart, vissersschepen en bijvoorbeeld kleinere sleepboten. De zeehavens van Rotterdam, Den Helder, Scheveningen en IJmuiden bieden

^[2] <https://groengas.nl/rijden-op-groengas/tanklocaties-kaart/>

walstroom aan met hoog vermogen voor de zeevaart. Het streven voor de zeevaart is om in 2025 in 10 havensteden walstroominstallaties te hebben met hoog vermogen. Voor de binnenvaart is het streven om in de 75 belangrijkste binnenhavens walstroom aan te leggen. Door het Rijk wordt in de loop van 2016 nagegaan hoe de binnenhavens waar nog geen walstroom beschikbaar is en ook geen voornemens daartoe zijn, toch binnen de in de Richtlijn gestelde termijn walstroom kunnen aanleggen en aanbieden. Er zijn twee geïdentificeerde binnenhavens die nog geen (plannen voor) walstroom hebben, gelegen aan een TEN-T-corridor. Het aanpakken van deze lacunes wordt met voorrang behandeld. Voor de zeevaart zet de rijksoverheid in op overleg met de belangrijkste stakeholders om de voortgang van de plannen te monitoren. Ook wordt ingezet op ondersteuning van overheden, havens en reders door middel van:

- monitoring van voortgang;
- ondersteuning (Europese) subsidieaanvragen;
- bezien slimme financieringsconstructies;
- de inventarisatie van de technische en organisatorische haalbaarheid van walstroom;
- het delen van kennis en ervaring in en buiten Nederland teneinde bijvoorbeeld het dubbel doen van onderzoeken te vermijden.

Infrastructuur voor elektriciteitsvoorziening voor stationair draaiende vliegtuigen

De richtlijn vraagt van lidstaten om in hun nationale beleidskaders te overwegen of er op luchthavens elektriciteitsvoorziening moet komen voor stationair draaiende vliegtuigen. Op de luchthaven Schiphol zijn dergelijke elektriciteitsvoorzieningen geïnstalleerd. Vooral nog zijn er geen plannen om op andere luchthavens elektriciteitsvoorzieningen voor stationair draaiende vliegtuigen te installeren. In het milieueffectrapport (MER) 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio, korte termijn' van juli 2007 is aangegeven dat in de jaren volgend op het MER een overschrijding van de norm voor luchtkwaliteit (NO₂) op kan treden als gevolg van de groei van het vliegverkeer op Schiphol. In het MER is aangegeven dat met name het gebruik maken van vaste stroomaansluitingen en voorzieningen voor preconditioned air (in plaats van het gebruik van Auxiliary Power Units (APU) en Ground Power Units (GPU)) effectief is om de toename van de concentratie van stikstofdioxide teniet te doen. In het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) op basis van de Wet luchtvaart is aangegeven dat de NV Luchthaven Schiphol te Amsterdam (Schiphol) er zorg voor draagt dat op 1 januari 2014 in totaal tenminste 61 afhandelingplaatsen op de luchthavenpieren zijn voorzien van een vaste stroomaansluiting en van een voorziening voor preconditioned air (PCA), beide van voldoende kwaliteit, ter vervanging van de in het vliegtuig aanwezige APU. In januari 2015 heeft Schiphol een nieuwe planning bekend gemaakt. Volgens deze planning zal in het vierde kwartaal van 2015 afhandelingplaats E3 van een vaste stroomaansluiting en een voorziening voor PCA worden voorzien. De laatste drie afhandelingplaatsen zullen