

## 2011MME115 bijlage

### Plan van aanpak Snelladen

#### 1. Inleiding

Elektrisch vervoer is steeds meer in opkomst. Naast de voertuigen zelf is de infrastructuur om deze voertuigen van energie te voorzien essentieel voor het succes van elektrisch vervoer. De overheid speelt een belangrijke rol bij het faciliteren van een versnelde uitrol van deze laadinfrastructuur in de beginfase van de marktontwikkeling. Vanaf circa 2015 zal opschaling plaatsvinden tot een volwassen markt is bereikt (na 2025). Een voordeel is dat de basisinfrastructuur, het elektriciteitsnet, er al ligt.<sup>1</sup>

De provincie Utrecht wil de infrastructurele randvoorwaarden creëren waardoor elektrisch rijden gestimuleerd wordt. De provincie wil een rol spelen in de aanbodkant van de snellaadpalen. Snellaadpalen voorzien in de behoefte van automobilisten die elektrisch willen rijden (met snelladen is de elektrische auto in 30 minuten weer volledig opgeladen). Met de beschikbare middelen uit het Provinciaal Programma Luchtkwaliteit (PPL), onderdeel Alternatieve vervoerswijzen, kan de provincie een aanjagende rol te spelen bij het realiseren van enkele snellaadpalen. Dit Plan van Aanpak beschrijft welke stappen er door de provincie moeten worden doorlopen om samen met de markt binnen de provincie Utrecht enkele snellaadstations/snellaadpalen te realiseren.

#### *Achtergrondinformatie*

Met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt samen met rijk en gemeenten hard gewerkt aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, zodat kan worden voldaan aan de grenswaarden die daarvoor gesteld zijn in de Europese en Nederlandse wetgeving. Het NSL is opgebouwd uit regionale programma's, waaronder het Regionale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Utrecht (RSLU). Het RSLU is op 15 april 2008 door GS vastgesteld. Het RSLU bevat de maatregelen die in de provincie Utrecht worden uitgevoerd om de luchtkwaliteit te verbeteren en de grootschalige ruimtelijke projecten die in de periode 2009 - 2014 in procedure worden gebracht.

Het Provinciaal Programma Luchtkwaliteit (PPL) is onderdeel van het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Utrecht. In het PPL zijn vier projecten benoemd, waarmee de provincie een bijdrage levert aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Het betreft de volgende projecten:

- schoner openbaar vervoer via concessieverlening,
- doorstromingsmaatregelen/dynamisch verkeersmanagement,
- alternatieve vervoerswijzen en
- rijden op groengas in Utrecht.

---

<sup>1</sup> Bron: WATT en hoe in elektrisch vervoer, de startgids voor gemeenten

## **2. Doelstelling**

### **2.1 Maatschappelijk doel en beoogd resultaat van het project**

Door uitvoering van het project Snelladen krijgt de uitrol van snellaadpalen in de provincie Utrecht een extra impuls om zo het elektrisch rijden in Nederland en het bijzonder in de provincie Utrecht te versnellen en op te schalen. Het uiteindelijke doel is een betere luchtkwaliteit, minder CO<sub>2</sub> uitstoot (indien gebruik wordt gemaakt van groene stroom is de CO<sub>2</sub> uitstoot van de laadpaal zelfs nul), een betere gezondheid, energieonafhankelijkheid en stimuleren nieuwe bedrijvigheid en kennis-economie.

Het concrete resultaat van het project is de plaatsing van circa 8 snellaadpalen in 2012/2013 door geselecteerde bedrijven/organisaties. De aanjagende rol van de provincie bestaat uit het openstellen van een financiële regeling, waarmee aanvangverliezen voor investerende (markt)partijen worden opgevangen.

### **2.2 Rol provincie Utrecht**

In enkele gemeenten (o.a. Nieuwegein, Vianen, Utrecht) zijn bedrijven en gemeenten ook bezig met het opzetten van de laadinfrastructuur voor snelladen of staan al snellaadpalen. Redenen voor de provincie om aanvullend een rol spelen bij de versnelde uitrol van de laadinfrastructuur voor snelladen zijn:

- De provincie kan zorgen dat er een goede spreiding komt binnen de gehele provincie van de (openbare) snellaadpalen (bv noordwesten richting Amsterdam, in het zuiden van de provincie, in het oosten richting Amersfoort). Enkele gemeenten zijn bezig om snellaadpalen te plaatsen maar deze gemeenten richten zich alleen op het eigen grondgebied, de provincie kijkt naar het hele provinciale grondgebied en ook naar de aangrenzende provincies.
- De huidige realisatiekosten zijn hoog (circa € 120.000,- per dubbele snellaadpaal, dit is inclusief alle bijkomende servicekosten en exclusief de exploitatiekosten). Het is wenselijk dat de provincie een bijdrage levert (in de vorm van een lening) voor de levering van de snellaadpalen omdat bedrijven anders de businesscase niet rondkrijgen. (zie ook resultaten marktconsultatieronde).
- De plannen moeten goed afgestemd zijn met andere gemeenten en bedrijven en provincies, de provincie Utrecht heeft dit overzicht. De provincie participeert in een landelijk en regionaal netwerkoverleg over snellaadpalen met andere overheden.
- Met dit initiatief willen we de markt verder in beweging brengen en vernieuwende technieken en innovaties op gang helpen.
- De snellaadpalen moeten daadwerkelijk duurzame energie leveren (hetzij lokaal opgewekt hetzij ingekochte groene stroom).
- Tenslotte is het belangrijk dat de provincie er lering uit trekt. Bv welke provinciale regelgeving moeten we aanpassen, hoe kunnen we gemeenten beter faciliteren?

### **2.3 Relevante andere elektrisch rijden projecten binnen de provinciale organisatie**

In 2010 is gestart met het bevorderen van de realisatie van een netwerk van oplaadpunten voor elektrische auto's in de provincie Utrecht. De provincie doet dit samen met de stichting E-laad, de afdeling Mobiliteit trekt dit project. Doelstelling van dit project is dat in 2013 duidelijk is welke Utrechtse gemeenten medewerking zullen verlenen aan het inrichten van elektrische oplaadpunten en dat het vergunningsproces duidelijk is. In 2014 is er een netwerk van openbare elektrische oplaadpunten in de provincie.

In 2011 is samen met Stedin en gemeente Utrecht overeengekomen dat er een snellaadpaal bij station Galgenwaard wordt gebouwd. Dit initiatief is tot stand gekomen n.a.v. een verzoek vanuit de markt van Prestige Green Cab. De opdrachtverlening hiervoor heeft reeds plaatsgevonden. Het station wordt met ingang van december 2011 in gebruik genomen.

Tevens zijn er recent initiatieven gestart voor inductierijden in het OV. Dit valt onder ook onder het programma Luchtkwaliteit, maar dan onder het project Duurzame OV.

### 3. Aanpak/methode

#### 3.1 Belangrijkste stappen

De belangrijkste stappen in het project zijn:

1. *Keuze maken voor wel of niet concessie verlening.* Aangezien de opdrachtgever reeds heeft aangegeven geen subsidie en geen openbare aanbesteding te willen en aangezien het niet over OV gaat maar de snelladers worden geplaatst voor auto's, kleine busjes en lease auto's, zal zeer waarschijnlijk concessieverlening niet aan de orde zijn. Mochten er gedurende het project onverhoopt wel kansen zijn voor elektrisch OV dan wordt nader bezien of concessieverlening aan de orde is.
2. *Uitvoeren van een marktconsultatieronde met bedrijven en gemeenten.* Van de aanbevelingen van de marktconsultatieronde wordt een rapportage gemaakt.
3. *Opstellen projectplan en vlekkenkaart.* In het projectplan worden zaken verder uitgewerkt. Tevens wordt er een kaart gemaakt met de spreiding van de diverse gewenste locaties voor snelladers (zgn vlekkenkaart)
4. *Nadere uitwerking van de financiële regeling.* De aanbevelingen van de marktconsultatieronde worden verwerkt in de financiële regeling (bv als criteria). De financiële regeling wordt als volgt uitgewerkt: er wordt een uitvoeringsverordening subsidie snelladers in de vorm van een rentekorting opgesteld. Rentekorting houdt het volgende in: 'een geldbedrag dat door de provincie Utrecht kan worden verstrekt in de vorm van een bijdrage ten behoeve van een door de aanvrager bij een financiële instelling aan te trekken geldlening.' Oftewel, een partij vraagt een lening aan bij een financiële instelling, deze financiële instelling vraagt een bepaald rentepercentage voor de lening. Met een rentekorting krijgt de aanvragende partij de lening voor een gunstiger rentepercentage.
5. *Aanvragen door marktpartijen.* Nadat de uitvoeringsverordening is gepubliceerd kunnen marktpartijen aanvragen indienen om voor de rentekorting in aanmerking te komen.
6. *Realisatiefase.* De provincie start de gesprekken met bedrijven en financiële instellingen en de aanvragende partijen kunnen de snellaadpalen vervolgens gaan realiseren.

#### 3.2 Keuze financiële regeling

Er wordt gekozen voor een rentekorting. Om de businesscase snellaadpalen sluitend te krijgen voor ondernemers is het geven van een rentekortingssubsidie een goed middel. Belangrijk is ook dat het een financiële regeling is die de markt niet verstoort aangezien de bijbehorende lening door een financiële instelling of bedrijf wordt verstrekt, en niet door de provincie.

Een voorbeeld kan dit illustreren. Op basis van een maximaal te subsidiëren (interne) rentevoet van 5% en rekening houdend met een aflossingschema dat aansluit met de verwachte ontwikkeling van elektrisch rijden bedraagt de rentekortingssubsidie circa € 48.000,- per dubbele snellaadpaal. Bij een enkele snellaadpaal zal dit de helft zijn. Om reden van efficiency wordt de totale bijdrage vooraf uitbetaald op het moment dat de snellaadpaal in werking is. Wellicht zijn investeerders als Breesaap en Triodos en marktpartijen als The New Motion en Prestige Green Cab geïnteresseerd in deze regeling. Uit een gesprek met een marktpartij blijkt dat bij de keuze voor een rentekorting van bijvoorbeeld 5% door de provincie, de resterende rente niet veel hoger kan zijn dan 8% omdat partijen anders het financiële plaatje niet rond krijgen.

Er heeft reeds overleg plaatsgevonden met Agentschap NL, de uitvoerder van de huidige Garantieregeling, enkele adviseurs van de provincie Utrecht en een investeerder over de mogelijke financiële regelingen voor het project Snelladen. Zij adviseren om niet voor een garantstellingsregeling snelladen te kiezen. Nadeel van deze regeling voor dit specifieke project is dat € 515.000,- een kleine portefeuille is, waardoor er weinig risicospreiding kan plaatsvinden. Een tweede probleem is dat het risico van faillissement van een bedrijf moeilijk in te schatten is in deze branche. Bij het huidige Garantiefonds Energie ligt die rond de 10%.. Bovendien gaat de huidige provinciale garantregeling (het Garantiefonds Energie) veranderen en wordt de regeling waarschijnlijk niet opengesteld voor MKB bedrijven. Aangezien het om een concreet omschreven doel gaat (namelijk het realiseren van enkele snelladers) en het om een bedrag van € 515.000,- gaat, is het raadzaam om te kiezen voor een ander alternatief.

Een lening of een achtergestelde lening is eventueel ook een interessante optie. Nadeel is dat de provincie hiermee de markt wellicht verstoord indien er een groot % geleend wordt. Bij een (achtergestelde) lening moeten bedrijven zelf een deel investeren (bv 50% van de totale kosten van de snellaadpaal, eventueel samen met een bank of investeerder), de rest kunnen ze van de provincie lenen, met een nader vast te stellen maximum voor een snellaadpaal.

Een achtergestelde lening is een krediet waarbij de schuldeiser in het geval van faillissement van de schuldenaar wordt achtergesteld: de achtergestelde schuldeiser komt in een faillissement in de volgorde van schuldeisers dus achter de concurrente (dat wil zeggen gewone) schuldeisers, en heeft slechts voorrang ten opzichte van de aandeelhouders,

vennoten of inbrengers. Achterstelling kan men bereiken door dit contractueel met elkaar af te spreken. Achtergestelde leningen kunnen er vaak voor zorgen dat een onderneming extra aantrekkelijk wordt om in te investeren (lees: geld aan uit te lenen) voor banken en investeerders.

### 3.3 Beslismomenten en planning (start, opdracht, wijziging, oplevering)

Beslismoment	Onderwerp	Wie beslist	Wanneer
Start project	Bestuurlijke beslissing over opdrachtgeverschap	Gedeputeerde Van Lunteren	19 september 2011
Definitiefase	B stuk, Plan van aanpak	PO MOB, PO BMW	28 nov 2011, 5 dec 2011
	Besluitvorming GS	GS	13 dec 2011
Definitiefase	Projectplan akkoord  Inhuur adviseur elektrisch rijden  Projectuitvoering: Organiseren projectteam Uitvoeren marktconsultatieronde Uitvoeren krachtenveldanalyse	Frank Bles	Dec 2011
Ontwerpfase	Rapportage marktconsultatie	PO MOB (ter kennisname)	Jan 2012
Ontwerpfase	Concept uitvoeringsverordening en vlekkenkaart	PO MOB	Maart 2012
Ontwerpfase	Definitieve uitvoeringsverordening (rentekorting) voorleggen aan GS ter besluitvorming	GS	April 2012
Vorbereidings- en , implementatiefase	Projectuitvoering: - communicatie - gesprekken voeren	-	2012
Uitvoeringsfase	Toekennen aanvragen voor rentekorting	SEI , FIN en MIL	Mei 2012 t/m mei 2013
Beheersfase	Beoordelen rapportages van aanvragers over voortgang	MIL	2013, 2014
Beheersfase	Uitkering subsidie in de vorm van de rentekorting	SEI	2013, 2014

### 3.4. Tijdshorizon.

De looptijd van het project is van 2011 t/m 2014.

#### **4. Projectplan en uitwerking financiële regeling**

In het projectplan Snelladen, dat in december 2011 wordt opgesteld, zal het project nader uitgewerkt worden. Er zullen in 2012 regelmatig krachtenveldanalyses met het projectteam en de klankbordgroep worden gehouden om de actuele ontwikkelingen in het veld goed te volgen aangezien het een zeer innovatief werkgebied is. De input van de marktconsultatieronde zal gebruikt worden om de criteria voor de financiële regeling op te stellen. Er wordt naar gestreefd om de marktwerking zo veel mogelijk te stimuleren teneinde de kosten voor de provincie zo laag mogelijk te houden.

##### ***Aandachtspunten projectplan***

- Er zal een zgn. “vlekkenkaart“ bij de regeling worden gemaakt waarmee wordt aangegeven waar de provincie graag snelladers zou zien. Dit wordt gecombineerd met gegevens van Stedin en Prorail over locaties met overcapaciteit, voor zover deze gegevens beschikbaar zijn. Tevens wordt de vlekkenkaart afgestemd met de klankbordgroep en met marktpartijen. Op dit moment wordt gedacht aan het noord-westen richting Amsterdam, in het zuiden van de provincie en in het oosten richting Amersfoort. Echter, naast deze locaties zal er ook ruimte worden gelaten voor marktpartijen om gemotiveerd af te wijken van deze voorgestelde locaties en zelf locaties aan te dragen. De vlekkenkaart zal worden besproken in het PO MOB.
- De resultaten van de marktconsultatie zullen worden verwerkt in het projectplan en de regeling. De rapportage van de marktconsultatie zal ter kennisname worden aangeboden aan het PO MOB.
- De lijst van geraadpleegde partijen, potentiële mede-investeerders, deelnemende gemeenten en gebruikers zal blijven groeien en op verzoek beschikbaar zijn.
- De ondernemers die zich rond een locatie voor snelladen gevestigd hebben zijn belangrijk. Gezamenlijk kunnen zij zaken oppakken en voorfinancieren.

##### ***Aandachtspunten financiële regeling***

- De provincie is niet verantwoordelijk voor de exploitatie van de snellaadpalen. De provincie wil alleen in goed overleg met marktpartijen met een rentekorting de versnelde uitrol van laadinfrastructuur voor elektrisch rijden in de beginfase van de marktontwikkeling faciliteren.
- Er zal kritisch worden gekeken naar de ingediende businesscases. Zo zijn een goede drukbezochte locatie en vaste afnemers in de buurt relevant om de kosten te drukken. Er wordt gekeken of er een goed klantconcept bij de aanvraag zit.
- Bij de uiteindelijke regeling moet de afweging worden gemaakt of de regeling ook wordt opengesteld voor snelladers op het eigen terrein. Dit maakt de realisatie in veel gevallen makkelijker. Sommige partijen kiezen voor een closed users groups.
- De Wet Luchtkwaliteit verplicht tot het bereiken van de wettelijke grenswaarden voor de luchtkwaliteit. De financiële bijdrage (subsidie) van het ministerie van I&M is erop gericht om die wettelijke doelen te bereiken. In de subsidiebeschikking van 20 april 2010 heeft de minister van VROM de juridische randvoorwaarden bepaald. Om deze financiële bijdrage van het ministerie in te kunnen zetten moet een wettelijke grondslag worden gecreëerd. Voorgesteld wordt om een uitvoeringsverordening op te stellen op grond van artikel 35 van de Algemene subsidieverordening provincie Utrecht waarin wordt geregeld dat er een bijdrage kan worden verstrekt in de vorm van een rentekorting.
- Het proces van de verlening van de bijdrage in de vorm van een rentekorting moet zo transparant mogelijk plaatsvinden, partijen moeten gelijke kansen krijgen om mee te doen. De regeling (rentekorting) zal gedurende een bepaalde periode opengesteld worden. Belangrijk is dat alle partijen in de gelegenheid moeten zijn om hiervan kennis te nemen. De regeling zal worden gepubliceerd in het provinciaal blad en relevante partijen die bij ons bekend zijn zullen een bericht ontvangen via de mail.

## **5. Organisatie/te betrekken partijen**

De plannen voor snelladers moeten goed afgestemd zijn met andere gemeenten en bedrijven. Ook moet afstemming plaatsvinden met lopende projecten/programma's binnen de provinciale organisatie.

### **5.1 Projectteam**

Intern wordt het project Snelladen (trekker afdeling Milieu) afgestemd met diverse relevante afdelingen. Het provinciaal projectteam bestaat uit de volgende personen:

- Projectleider Snelladen, Sjarka Bakker (MIL)
- Projectleider Groen gas geven en beleidsmedewerker luchtkwaliteit, Marjon Plantinga (MIL)
- Senior beleidsmedewerker leefbaarheid, Liesbeth van Holten (MIL)
- Medewerker ruimtelijke ordening i.v.m. vlekkenkaart, (p.m.)
- Projectondersteuner, Wil van Diepeningen (MIL)
- Communicatie adviseur, Kita Bronda
- Juridisch adviseurs, Marjan Kievit en Marjan Koopmans (BJZ)
- Financieel adviseur, Wim Schouten (FIN)
- Subsidie en inkoop, Chris Breedveld (SEI) ( wordt in uitvoeringsfase in projectgroep opgenomen, tot dan in klankbordgroep)
- adviesbureau Elevee (Tim van Beek, Tim Kreukniet en Serge van Dam)

### **5.2 Klankbordgroep**

Naast het projectteam wordt een klankbordgroep opgericht met als doel kennis en een kritische blik over snelladen en elektrisch rijden in te brengen in het projectteam vanuit de eigen expertise en vanuit de eigen werkomgeving. Dit kan bijvoorbeeld tijdens een krachtenveldanalyse bijeenkomst. Doel is het dynamische speelveld rond elektrisch rijden continue goed in beeld te houden.

Aan deze klankbordgroep nemen de volgende personen deel:

- Projectleider E-laad, Anja van Soelen (MOB)
- Projectleider Inductieladen bij het OV, Sjaak Doornekamp (MOB)
- Beleidsmedewerker Economie, Hiske van der Meulen (ECM)
- Beleidsmedewerker energie en green deal, Brigit Valentijn (MIL)
- Projectleider Frank ten Wolde, Rijkswaterstaat
- Irene ten Dam, Task Force Innovatie
- Projectleider Aart Meijles, gemeente Utrecht
- Beleidsmedewerker R. Borge, gemeente Apeldoorn
- projectleider elektrisch rijden Noord Brabant , (p.m.)
- Agentschap NL, (p.m)

### **5.3 Marktconsultatie**

Het is belangrijk dat marktpartijen worden betrokken bij de mogelijke oplossingsrichtingen zodat er een regeling wordt gemaakt die goed aansluit bij de markt. Hiertoe wordt november 2011 een marktconsultatieronde (zie ook Bijlage 1) gehouden bij 12 bedrijven / organisaties. Het gaat om de volgende partijen:

- Gebruikers (Prestige Green Cab, DHL, ANWB, Vereniging DOET)
- Hardware leveranciers (ABB, Siemens, AC-CC, Epyon, Chargepoint, The New Motion, Stedin)
- Lokale overheden (gemeente Utrecht, gemeente Utrechtse heuvelrug, gemeente Amersfoort, gemeente Veenendaal, Milieudienst Noord-West Utrecht) en Rijkswaterstaat
- Locaties/retailers (BP, Total, A-locaties langs snelwegen, Van der Valk Hotels)
- Automerken (Nissan, Renault, Mitsubischi, Peugeot, Citroen)
- Investeerders (Breezaap, Cofely)

De rapportage van de marktconsultatie wordt gebruikt bij het uitwerken van de regeling.

## 6. Kosten

omschrijving	2011, 2012, 2013 PPL budget, CODA projectcode 32021131
Geld beschikbaar voor rentekorting voor circa 8 dubbele snelladers (of 16 enkele snelladers). Bij het vaststellen van het bedrag wordt uitgegaan van het volgende rekenvoorbeeld. Op basis van een maximaal te subsidiëren (interne) rentevoet van 5% en rekening houdend met een aflossingschema dat aansluit met de verwachte ontwikkeling van elektrisch rijden bedraagt de rentekortingssubsidie circa €48.000,- per dubbele snellaadpaal (of €24.000,- per enkele snellaadpaal)	€ 384.000,-
Geld beschikbaar voor rentekorting voor eventuele extra snellader	€ 51.000,-
Uitvoeringskosten voor uitvoering regeling door afd. SEI	€ 10.000,-
Uitvoeringskosten vlekkenkaart, advies Stedin, Prorail	€ 20.000,-
Communicatie over snelladen, inductieladen en gewoon laden	€ 20.000,-
Budget voor realisatie gewone laadpalen voor auto's en scooters bij het nieuwe provinciehuis	€ 30.000,-
<b>totaal</b>	<b>€515.000,-</b>

De uren voor 2012 van de projectleider, de senior adviseur, de communicatieadviseur en de projectondersteuner worden geboekt op het programma Luchtkwaliteit, nummer 32021130. Deze uren worden nog nader afgestemd met de opdrachtgever en afdelingsmanager en opgenomen in het projectplan.

De ingehuurd adviseurs elektrisch rijden (o.a. voor de marktconsultatie) worden betaald uit het projectbudget van het programma Luchtkwaliteit, nummer 32021130.

Voor 2011 is nodig € 35.000,-

Voor 2012 is nodig € 25.000,-

Voor 2013 is nodig € 25.000,-

## **Bijlage 1: Eerste resultaten marktconsultatie in grote lijnen**

Op het moment van schrijven van dit stuk hebben er al een aantal gesprekken plaatsgevonden met marktpartijen.

Eind januari 2012 zijn er op 5 locaties in de provincie Utrecht snelladers operationeel. 1) Terrein Taxi Prestige, Nieuwegein, Green Cab, 2) Vianen, Van der Valk / The New Motion, 3) Cartesiusweg Utrecht, PB, 4) Galgenwaard, Utrecht, BP, 5) Winthontlaan, Utrecht, ANWB.

Nissan wil in 2012 een aantal snelladers gaan plaatsen bij 4 dealers, maar niet in de provincie Utrecht (Amsterdam, Goes, Doetinchem, Alphen a/d Rijn). Momenteel liggen er aanvragen bij Rijkswaterstaat voor grootschalige uitrol van exploitatie van snelladers op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen.

De volgende aanbevelingen / tips zijn gegeven door deze marktpartijen:

- Een lening is vooral interessant voor lokale partijen zoals taxibedrijven, installatiebedrijven, bedrijvenverenigingen, lokale ondernemers die er belang bij hebben en zelf ook elektrische auto's hebben. Green Cab is geïnteresseerd in een lening, ABB heeft de investeringen al gedaan, investeerders Breesaap en Cofely schatten in dat partijen eerder zullen investeren met een lening van de provincie. BP en RWE/Essent zijn geen voorstander van een regeling van overheidswege en wijzen op een ongezonde business case, uitzonderingen wellicht door vooraf specifiek beperkte consortia te vormen (2 tot 3 partijen) inclusief een groep van lokale veelgebruikers.
  - Op de vraag wat de huidige obstakels zijn bij het installeren en exploiteren van snellaadpalen geven bijna alle partijen aan dat financieel gezien de aansluitkosten op het net te hoog zijn, het gaat dan o.a. over de graafwerkzaamheden. 60% van de totale kosten van een snellader zit in de aansluiting op het net. Enkele partijen willen wel snelladers plaatsen en deze kosten dragen maar hikken tegen de hoge aansluitkosten aan. Een tweede belangrijk financieel obstakel is dat er te weinig elektrische auto's zijn. De businesscase komt pas rond indien er landelijk enkele tienduizenden auto's gaan rondrijden. Banken geven over het algemeen geen financiering. Qua regelgeving signaleert bijna iedereen het probleem dat de vergunning verstrekking voor een installatie veel te lang duurt (soms wel 18 maanden). Dit is de reden dat veel partijen de snelladers op eigen terrein plaatsen. Ook zou regelgeving het mogelijk moeten maken dat er een restauratieve gelegenheid is.
  - o.a. ABB en Nissan geven concrete functionele eisen waaraan snelladers zouden moeten voldoen. De snelladers moeten toegespitst zijn op toekomstige ontwikkeling en verschillende stekkers (chademo en combi stekker) en verschillende communicatie protocollen.
  - de provincie kan een aantal zaken doen om het plaatsen van snelladers te bevorderen volgens de geïnterviewde partijen. De volgende zaken zijn genoemd: een provinciaal dekkend netwerk van snelladers stimuleren, consortia vormen met lokale partijen (taxibedrijven, lokale ondernemers), het doel duidelijk stellen en verder niet te veel regels en voorwaarden opnemen, bedrijven de vrijheid te laten om zelf een geschikte locatie te kiezen en de snelladers ook op eigen terrein te zetten, een lening verstrekken en zo de aanloopverliezen dekken, zelf elektrische auto's aanschaffen, stimuleren snellere vergunningverstrekking voor plaatsen bij verzorgingslocaties, netbeheerder (stedin) inzicht laten geven in locaties met overcapaciteit (zowel ABB als vereniging DOET pleit hiervoor), Prorail inzicht laten geven in locaties met overcapaciteit.
  - op de vraag welke regelingen een extra effect hebben naast de autonome ontwikkeling zijn de volgende zaken aangegeven: het reduceren van de wachttijd op een vergunning voor het realiseren van een snellader zal een positief effect hebben op het realiseren van snelladers. Het inrichten van bestekken opdat deelnemende partijen worden aangezet tot innovatie zal effect hebben. En het stimuleren van nieuwe innovaties (inductierijden, slimme netten, snelladers) zal een positief effect hebben. Verder is aangegeven dat het voor bedrijven tijdwinst (en dus financieel winst) is als elektrische voertuigen op bus en trambanen kunnen rijden.
- Een renteloze lening zal een eerder dekkend netwerk van snelladers in de provincie stimuleren (pull factor voor lokale ondernemers) en er zal een betere spreiding van snelladers komen. Partijen zullen eerder investeren omdat aanvangsverliezen worden opgevangen.
- Aan marktpartijen wordt nog gevraagd wat zij van het instrument 'rentekorting' vinden. The New Motion heeft aangegeven dat bij de keuze voor een rentekorting van 5% door de provincie de resterende rente niet veel hoger kan zijn dan 8% omdat partijen anders het financiële plaatje niet rond krijgen.