

# > Uitgebreide reactie van Fastned op incorrect artikel Follow the Money

16 februari 2017

De missie van Fastned is vrijheid geven aan de elektrische auto. Dit doet Fastned door snellaadstations te bouwen langs de snelweg en inmiddels ook in steden. Hiermee hoopt Fastned een bijdrage te leveren aan de noodzakelijke omwenteling naar elektrische mobiliteit, aangedreven door 100% duurzame energie.

Daarom lazen we met verbazing een artikel van Roel Gooskens op Follow the Money, waarin Fastned na een "tip van een lezer" werd beschuldigd "net geen Ponzi-scheme" te zijn, maar wel een "bodemloze put". Fastned vindt het jammer dat een degelijke journalistieke organisatie als Follow the Money een dergelijk tendentiekus stuk publiceert zonder Fastned vooraf om commentaar gevraagd te hebben. Het stuk bevat veel feitelijke onjuistheden en verkeerde aannames die eenvoudig gecorrigeerd hadden kunnen worden.

Gooskens is sinds de publicatie van het artikel na herhaaldelijke verzoeken van Fastned niet ingegaan op de uitnodiging om te spreken met Fastned, dan wel zich verder in deze materie te verdiepen.

---

## // Inhoudelijke reactie

Daarom hierbij een inhoudelijke reactie van Fastned op de vele feitelijke fouten en verkeerde aannames die door de auteur gemaakt zijn. Vooraf nog het volgende punt:

Laadstations zijn serieuze infrastructuur, en die gaat gepaard met grote investeringen. Fastned is altijd expliciet geweest over de grote investeringen die bij aanvang nodig zijn om dit netwerk te bouwen. Investeerders weten dat ze investeren in een project voor de lange termijn, met een hoog risico. Zo schrijft investeerder Michel Jansen op Facebook naar aanleiding van het artikel op FTM: *"Ik ben investeerder in Fastned en kan me nog goed de voorlichtingsavond voor beleggers herinneren (zo'n twee jaar geleden denk ik). 'Welkom bij Fastned, afgelopen maand hebben we vele tonnen geïnvesteerd en slechts enkele duizenden Euros omzet gedraaid, wie is nog steeds geïnteresseerd om te investeren?' Brutally honest over de feiten. Volledig transparant. Met een heldere visie en lef. En ja, risico natuurlijk. Voor mij is het simpel: ik geloof dat het allang een uitgemaakte zaak is dat de transitie naar e-mobility gaat plaatsvinden. Het is alleen nog maar een timing verhaal."*

Fastned legt ieder jaar uitgebreid verantwoording af aan (kritische) investeerders in - door de accountant aan controle onderworpen - jaarverslagen en vergaderingen van certificaathouders. Als beursgenoteerde onderneming aan de Nxchange effectenbeurs

valt Fastned daarnaast onder toezicht van de AFM. Op Nxchange zijn daarnaast ook rapporten te vinden van onafhankelijke analisten.

// Hieronder volgt een inhoudelijke punt-voor-punt reactie op het stuk van Gooskens.

---

*"De prijzen per kWh bij Fastned van 0,59 euro zijn dan ook te hoog om concurrerend te kunnen zijn."*

*"Daarnaast tankt de elektrische rijder voor 0,30 euro per kWh vooral bij gemeentelaadpalen."*

---

Het is onduidelijk hoe Gooskens tot de conclusie komt dat Fastned niet kan concurreren. De prijzen van Fastned zijn juist bijzonder concurrerend met rest van de markt van snelladen. Zo rekent Allego bijvoorbeeld 0,69 euro per kWh.

In de stad geldt meestal een tarief van 0,35 euro per kWh plus opstartkosten van 0,60 euro. Bij dagelijks gebruik tellen de opstartkosten op tot 18 euro per maand, dan ben je bij Fastned met het Standard prijsplan van 9,99 euro per maand en 35ct/kWh goedkoper uit.

Thuisladen kost EUR 0,20 per kWh voor de stroom maar vergeet niet de kosten van een laadpaal: inclusief installatie toch al snel 2000 euro. Voor dat geld kun je bijna 6 jaar lang gebruik maken van het Fastned Power abonnement en betaal je nog slechts 0,19 euro per kWh.

In de vergelijking met laadpalen thuis en in de stad geldt daarnaast dat je bij Fastned stations tot 15 keer sneller laadt.

---

*"Gemiddeld komen nu ongeveer twee elektrische auto's per dag hun accu (gedeeltelijk) opladen bij een van deze stations. U leest het goed: twee auto's per dag."*

---

Gooskens heeft hier data van enkele maanden geleden gebruikt. Inmiddels is het bezoek per station gestegen naar zo'n 3 auto's per dag, waarbij sommige stations al richting de 10 bezoekers per dag gaan. Dit is het gevaar van een snelgroeiend bedrijf als Fastned

beoordelen op oude cijfers, met een groei van 10% maand-op-maand verdubbelen dergelijke kengetallen in 7 maanden.

De huidige markt voor elektrische auto's is daarbij met 13.000 stuks nog zeer klein maar gaat snel groeien. Het is logischer om te kijken naar markten die net wat voorlopen op Nederland, zoals bijvoorbeeld Noorwegen. Daar zijn de bezoekersaantallen bij snellaadstations inmiddels van enkele bezoekers twee jaar geleden naar tientallen per dag toegenomen en zijn snellaadstations winstgevend.

---

*"Bijgevolg wordt daar alleen uit nood 'getankt'. Dit wordt bevestigd door het feit dat de gemiddelde hoeveelheid stroom die in de accu wordt bijgeladen, goed is voor ongeveer 50 kilometer."*

---

Er zijn veel redenen om bij Fastned te snelladen, nood is daar een van. Anders dan de auteur veronderstelt is de hoeveelheid geladen stroom het resultaat van de huidige beperkte accucapaciteit van 20-30 kWh. Omdat de elektrische rijder gezien het nu nog imperfecte laadnetwerk in Nederland voorzichtig is komt deze vaak met een accu van 20% of zelfs meer aan bij een Fastned station. Vervolgens weten elektrische rijders veelal dat het snelladen tot  $\pm 80\%$  snel gaat en daarna vertraagt. Het bijladen van 10kWh is dus vandaag de dag helemaal niet vreemd, eerder zelfs een logisch oplaadvolume gegeven de techniek.

---

*"Hybride auto's tanken uiteraard nooit bij Fastned omdat benzine tanken goedkoper en veel sneller is."*

---

Fastned is niet bedoeld voor hybride auto's.

---

*"De onderneming gaat in zijn planning uit van 200.000 volledig elektrische auto's in 2020. Dat aantal lijkt nu volstrekt onhaalbaar omdat de automobiellindustrie nog geen 'goedkope' elektrische auto met een actieradius van tenminste 500 kilometer voor de massamarkt heeft ontwikkeld."*

---

We staan aan de vooravond van de grote aantallen (betaalbare) elektrische auto's met een serieuze reikwijdte. Of 200.000 elektrische auto's 'volstrekt onhaalbaar' zijn is te betwijfelen, zie bijvoorbeeld [dit blog van TU Eindhoven professor Maarten Steinbuch](#).

Voorbeelden van auto's die de komende 24 maanden worden verwacht, met een serieuze range:

- Renault ZOE
- Opel Ampera-e
- Tesla Model III
- Audi Q6 e-tron
- Nissan Leaf II
- Volkswagen ID
- Jaguar I-Pace

---

*"Een Tesla – de helft van het totale aantal elektrische auto's in Nederland bestaat uit Tesla's – kost al gauw 80.000 euro. Daarvoor krijg je echter wel toegang – meestal gratis – tot het netwerk van laadstations dat de onderneming Tesla bouwt voor zijn klanten in Europa."*

---

Gooskens baseert zich opnieuw op verouderde data. De kosten van het opladen van de Tesla waren tot begin januari inbegrepen in de verkoopprijs van de Tesla model S en X. Inmiddels krijgt iedere Tesla een budget van 400 'gratis' kWh per jaar - daarna zal moeten worden afgerekend. Tesla heeft al aangegeven dat betaald snelladen ook voor de Model 3 gaat gelden.

---

*"Het volledig opladen van de accu's zou meer dan een uur duren. Dat is veel te lang voor de gemiddelde consument. Met twee opladers per station kunnen maximaal 96 auto's per dag worden geladen bij een Fastned station. De capaciteit is dus niet erg groot, maar meer dan voldoende om de huidige vraag aan te kunnen."*

---

Het Fastned station is van meet af aan zo ontworpen dat er additionele, snellere laders bij geplaatst kunnen worden in de toekomst. Snelladen gaat van 50kW vandaag naar 300+kW binnen enkele jaren, dat levert zowel een verbetering voor de consument op die minder lang hoeft te wachten, als een vergroting van de capaciteit van een Fastned station. Aangezien Fastned verwacht dat de vraag naar snelladen exponentieel zal groeien, is een snelle vergroting van de capaciteit van stations cruciaal. Alleen partijen die jaren van tevoren netaansluitingen hebben gerealiseerd kunnen hun stations eenvoudig upgraden.

---

*“Een Tesla S heeft een actieradius van ongeveer 400 kilometer, en heeft daardoor weinig behoefte aan de dienstverlening van Fastned; thuis tanken lukt dan makkelijk op de meeste dagen.”*

*“De Nissan Leaf, met een actieradius van 120-200 kilometer, zal wel bij Fastned komen laden omdat bij aanschaf vier jaar gratis opladen bij Fastned wordt aangeboden. Maar hoe beter de accu's worden, hoe minder je Fastned nodig hebt.”*

---

Het is een hardnekkige mythe dat auto's met grotere accu's geen behoefte meer hebben om snel te laden. Gebruikersdata laat juist het omgekeerde zien. Neem Tesla. Tussen oktober 2015 en januari 2017 is de gemiddelde accugrootte van een Tesla toegenomen. Tegelijkertijd nam ook het aantal laadsessies bij Superchargers toe van gemiddeld 25 laadsessies per auto per jaar naar ruim 30 laadsessies per auto per jaar. De meest logische verklaring is dat door een grotere accu mensen meer gaan doen met een elektrische auto, en ze daarom ook vaker onderweg gaan laden. Daarnaast geldt, hoe groter de accu, hoe langer het duurt om deze aan een reguliere laadpaal op te laden. Een 30kWh accu opladen met 3kW kost 10 uur, maar een auto met een 100kWh accu doet er 33 uur over! Dan ben je blij als je met 50, 150 of zelfs 300 kW kan laden.

Meer range en sneller kunnen laden geeft ook mensen die geen eigen laadpaal voor de deur hebben de mogelijkheid om elektrisch te rijden. Let wel: driekwart van de Nederlanders heeft geen eigen oprit en kan dus helemaal niet thuis laden. (Gooskens heeft dit feit niet eens opgemerkt in zijn artikel.) Deze mensen zijn dus volledig aangewezen op publieke laadinfra zoals die van de gemeente en partijen zoals Fastned. De vraag is daarbij hoe lang gemeenten nog publiek geld gaan stoppen in laadpalen. Voor snelladen geldt dat bij een vermogen van 150kW de gemiddelde Nederlander (11.000km/jr) in een kwartiertje per week voldoende kan laden voor de wekelijkse kilometers. Met 300kW is 7 minuten voldoende. Daarmee wordt laden als tanken en elektrisch rijden interessant.

---

*"De onderneming is zwaar verliesgevend door aanloopkosten en het bijna totale gebrek aan inkomsten."*

---

Fastned is altijd open en helder geweest over de noodzakelijke investeringen die vooraf gaan aan de inkomsten.

Het overgrote deel van de aanloopverliezen zijn een investering in de opbouw van het bedrijf. Denk bijvoorbeeld aan het team dat de vergunningen aanvraagt en de bouw aanstuurt. De kosten die men zou moeten alloceren om break-even te berekenen zijn vele malen lager.

Fastned groeide de afgelopen twee jaar met ongeveer 10% maand op maand qua omzet. In 2015 boekte Fastned EUR 80k aan omzet, in 2016 meer dan EUR 200k, waarvan ruim EUR 80k in het laatste kwartaal (unaudited cijfers, goedgekeurde jaarverslag volgt in maart). Met de eerder genoemde verdubbelingsperiode van 7 maanden beweegt Fastned snel naar winstgevendheid van het deel van de kosten dat toegewezen dient te worden aan de Nederlandse exploitatie (zie hieronder).

Overigens heeft Bart Lubbers Fastned via zijn holding Wilhelmina Dok BV een garantie verstrekt ter waarde van 5 miljoen euro ter dekking van operationele kosten tot eind 2018. Hierdoor is Fastned gedekt tot (dichtbij) het moment dat er voldoende elektrische auto's zijn om winstgevend te worden.

---

*"Over 2016 bedroeg de omzet van Fastned 223.000 euro (!) en werd er een geschat verlies geleden van 4.5 miljoen euro. Bij de huidige kostenstructuur van 4,5 miljoen euro op jaarbasis en gezien de brutomarge van ongeveer 45 procent zal de omzet moeten vervijftigvoudigen bij een gelijkblijvende kostenstructuur om break-even te draaien."*

---

Dit is een berekening die uitgaat van onjuiste aannames:

- 1) Nederland hanteert een degressief belastingstelsel op elektriciteitsverbruik per elektriciteitsafname per netaansluiting. Aangezien Fastned één netaansluiting per station heeft, dalen de marginale kosten per kWh voor Fastned bij grotere volumes per station.
- 2) Hoofdkantoor kosten kunnen verdeeld worden over een steeds groter aantal stations. In een reactie werd gesteld dat Fastned 'blijft steken' op 57 stations. Dit is onjuist, over enkele weken starten we de bouw van de volgende batch van 6 stations.
- 3) Het verlies van 4,5 miljoen euro bestaat zoals gezegd voor een groot deel uit investeringen in de expansie van het bedrijf. De kosten die toegerekend moeten worden aan de exploitatie van de huidige stations is veel lager waardoor winstgevendheid eerder in beeld komt.

Vervolgens lijkt de auteur over het hoofd te zien dat Fastned al tijden met 10% maand op maand groeit en de elektrische automarkt momenteel aan het accelereren is. De gevolgen daarvan zijn dat bij een gelijkblijvende of zelfs accelererende groei (niet onlogisch gezien die marktontwikkelingen) de genoemde vervijftigvoudiging dus in totaal 6 verdubbelingsperioden zou duren. Momenteel duurt een verdubbelingsperiode ~7 maanden. Daarmee is dus zelfs die vervijftigvoudiging niet ver weg. Een dergelijk groeipad is voor vele bedrijven die opereren in bestaande markten vaak niet een realistisch scenario, maar gezien de ontwikkelingen die de automarkt de komende jaren gaat doormaken is dit haalbaar en ook waar wij samen met investeerders op inzetten.

---

*"Door de beursnotering steeg de waarde van het aandelenbelang van de oprichters dus van 1,2 miljoen euro naar 108 miljoen euro."*

*"Nergens wordt echter uitgelegd waarom deze aandelen 10 euro zouden moeten kosten."*

---

De waardering van Fastned is gebaseerd op een uitgebreid model waarin toekomstige kasstromen zijn verdisconteerd en rekening wordt gehouden met een hoge risicofactor. Een uitleg in bewoording en proces over hoe wij tot deze prijsstelling voor het aandeel zijn gekomen is overigens wel in de Fastned Story te vinden. [Zie pagina 174 van de Fastned Story.](#)

Wat Gooskens niet lijkt te beseffen, is dat de AFM beursgenoteerde bedrijven niet toestaat om expliciete verwachtingen over de toekomst te doen aan investeerders. Dit zou misleidend kunnen zijn. Om die reden kunnen we het waarderingsmodel dan ook niet publiceren en is het aan beleggers om zelf een analyse uit te voeren. We hebben dit makkelijker gemaakt met een omzetcaculator op onze website. Daarnaast heeft een onafhankelijke analist een uitgebreide analyse uitgevoerd met waardeberekening die verkrijgbaar is via de Nxchange website. Deze analist kwam op ruwweg dezelfde

waardering uit waarbij hij rekening hield met kasstromen uit slechts 80 stations. De overige locaties (Fastned heeft 200 concessies) en ontwikkelingen in het buitenland zijn hierin niet meegenomen.

Meer algemeen gesteld is het niet ongebruikelijk dat er in enkele jaren veel waarde wordt gecreëerd binnen een jong bedrijf in een groeiende markt. Dat is ook een logisch gevolg van genomen risico in een vroeg stadium en de onderneming succesvol uitbouwen.

Het is uiteindelijk aan de investeerder om te bepalen of deze de beurskoers interessant is om in te stappen.

---

*"Gepoogd werd om in april/mei vorig jaar 650.000 nieuwe aandelen uit te geven tegen deze 10 euro, maar de onderneming wist er niet meer dan 300.000 te slijten. De kosten van het prospectus alleen al bedroegen 500.000 euro, zodat de netto-opbrengst uitkwam op slechts 2,5 miljoen euro. Deze uitgifte van aandelen is dus duidelijk mislukt, ook al gezien de 10 procent koersdaling over de rest van het jaar."*

---

In een eerdere uitgifte via NPEX heeft Fastned in 16 maanden tijd 3,1 miljoen Euro aan certificaten uitgegeven. In bovengenoemde uitgifte is een gelijk aantal certificaten uitgegeven in slechts 5 weken. Alhoewel het zeker mooi was geweest wanneer we meer certificaten hadden uitgegeven was deze uitgifte absoluut een succes. Daarnaast zijn een deel van de investeringen in deze uitgifte gebruikt voor de uitgifte van obligaties aan het einde van 2016. Toen heeft Fastned in 4 dagen 2,5 miljoen euro aan obligaties geplaatst.

---

*"Als het onverhoopt fout loopt met Fastned, hebben de oprichters (en hun familie) via hun leningen uiteraard een pandrecht op alle laadstations."*

---

Incorrect. Grote leningverstrekkers hebben inderdaad onderpanden verkregen bij het verstrekken van leningen. Deze onderpanden gelden echter uitsluitend voor de stations die met de verstrekte gelden zijn gerealiseerd.

Overigens is er niet noodzakelijkerwijs reden om alle kapitaalverstrekkers gelijk te behandelen. Immers, het risico of Fastned in staat was stations te bouwen en



vergunningen te verkrijgen was in 2013 veel groter dan in 2015 of daarna. De bovengenoemde leningverstrekkers namen veel eerder een veel groter risico dan bijvoorbeeld recent ingestapte certificaathouders.

---

*"Nieuwe aandeelhouders kopen slechts certificaten van aandelen zonder stemrecht."*

---

Alle aandelen zijn gecertificeerd en dus zonder stemrecht, ook die van beide oprichters. Het is dus gelijke monniken, gelijke kappen. De houder van alle aandelen Fastned is stichting FAST (Fastned Administratie Stichting) die er enkel op toeziet dat 1) Fastned haar statutaire missie uitvoert (zijnde het bouwen van een netwerk van snellaadstations), 2) de continuïteit van de onderneming is gewaarborgd, en 3) dat de belangen van de certificaathouders worden gediend. Deze Governance structuur - overigens een kopie van de Triodos bank - is daarmee vooral een beschermingsconstructie voor de kleine certificaathouder. Hij of zij weet zeker wat er met zijn/haar geld gebeurt.

---

*"Het feit dat de overheid nu openlijk stelt dat elektrische auto's zijn overgesubsidieerd en dat ze de subsidies gaat verlagen, zal de sector ook niet helpen."*

---

Incorrect. De overheid heeft juist de stimulering van PHEVs (die niet of nauwelijks bij Fastned kunnen laden) volledig stopgezet. Het overheidsbeleid richt zich nu op het stimuleren van volledig elektrische auto's (waar Fastned op gericht is), die 4% bijtelling behouden en geen BPM of wegenbelasting hoeven af te dragen. Fastned is dus erg blij met deze beslissing van de overheid.

---

*"Ook het feit dat geen enkele durfinvesteerder, automobielproducent of energiebedrijf al een belang heeft genomen in Fastned doet het ergste vrezen voor de toekomst van het bedrijf."*

---

Breesaap, de grootste investeerder in Fastned, is een bekend durfinvesteerder met veel ervaring op het gebied van elektrische mobiliteit en duurzame energie. Zij investeerde o.a. met veel succes in het Nederlandse Epyon (snelladerfabrikant voor elektrische auto's en bussen), welke inmiddels is overgenomen door ABB en marktleider is in deze markt.

---

*“De bewering dat dat Fastned een door de familie Lubbers c.s. opgezet Ponzi scheme is durf ik niet voor mijn rekening te nemen, maar het lijkt wel op een enorme bodemloze put.”*

*“Een tip van een lezer van Follow the Money bracht mij ertoe om voor het eerst een serieuze blik te werpen op de jonge onderneming Fastned. Deze persoon was ervan overtuigd dat er hier sprake is van een Ponzi scheme, waarbij beleggers worden beloofd met geld dat wordt opgehaald bij nieuwe beleggers. Een zware beschuldiging, maar de onderbouwing was van dien aard dat mijn nieuwsgierigheid werd gewekt.”*

---

Bart Lubbers, een van de oprichters van Fastned, schreef hierop de volgende reactie:

De kenmerken van een Ponzi scheme zijn dat je 1) niet transparant bent 2) niet zelf investeert en 3) zelf geld uit het bedrijf trekt.

Ten eerste is Fastned zo transparant mogelijk over wat we doen. We doen dat in jaarverslagen, kwartaalberichten, blogs, boeken, prospectus, enzovoort. Ook nodigen we iedereen uit die hier wil komen kijken of vragen te stellen. Ook Roel Gooskens en Eric Smit zijn uitgenodigd. Bij dat soort bijeenkomsten vertellen we direct de "brutal facts". Namelijk dat Fastned op dit moment een lage omzet, aanloopverliezen en een hoge waardering heeft. Wie niet gelooft in elektrisch rijden of ons bedrijf moet ook absoluut niet investeren in Fastned. Andersom, wie hier wel in gelooft is van harte welkom om te investeren.

Ten tweede ben ik zelf vanaf het begin de grootste investeerder in Fastned. Al langere tijd heb ik grote bedragen geïnvesteerd in deze markt, omdat ik geloof dat auto's elektrisch worden. Zeven jaar geleden heb ik geïnvesteerd in de Delftse start-up Epyon. Epyon is nu, na de overname door ABB, wereldmarktleider in de productie van snelladers. Vanaf 2012 investeer ik in Fastned, dat de stations bouwt waarin deze snelladers staan.

Ten derde onttrek ik geen geld aan Fastned, omdat we alles nodig hebben voor de bouw van stations. En ja, investeren in een zich nog ontwikkelende markt gaat gepaard met aanloopverliezen. Dat zal dit jaar niet anders zijn.

Gelukkig zijn er met mij nog vele mensen die het lef hebben om te investeren in Fastned. Grote hulde daarvoor. Net zoals ik respect hebben voor al die ondernemers en investeerders die durven investeren in nieuwe dingen, die ook nog eens goed zijn voor de samenleving.

Net als hen haal ik liever mijn geluk uit wat wèl lukt, dan mijn gelijk over wat niet lukt.