



Rijksdienst voor Ondernemend  
Nederland

# *Elektrische Mobiliteit*

*Kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven in Luxemburg  
mei 2019*

*>> Duurzaam, Agrarisch, Innovatief  
en Internationaal ondernemen*



## Inleiding

Ter voorbereiding van de Economische Missie tijdens het staatsbezoek aan Luxemburg in mei 2018, is vanuit de ambassade een algemene verkenning gedaan richting verschillende sectoren en onderwerpen rond het thema "Circulaire Economie". In deze verkenning is ook gekeken naar de onderwerpen "Smart Mobility" en "Automotive" om te weten te komen in hoeverre de ontwikkelingen op dit vlak mogelijkheden konden bieden voor het Nederlandse bedrijfsleven. Het uiteindelijke programma heeft zich gespitst op een brede variatie aan onderwerpen op het gebied van de circulariteit, waarbij destijds weliswaar "Smart-Mobility" is meegenomen, maar slechts beperkt aan bod is gekomen.

Het verdient echter aanbeveling vanuit de Ambassade om als follow-up van de Economische missie, apart aandacht te besteden aan de ontwikkelingen in Luxemburg rondom duurzame mobiliteit en de kansen die hier liggen voor het Nederlandse bedrijfsleven, specifiek op het gebied van E-mobiliteit.

Mobiliteit is een belangrijk onderwerp in het Luxemburgse dagelijks leven. Hoewel het relatief kleine land slechts rond de 600.000 inwoners heeft, verdubbelt de beroepsbevolking zich dagelijks met ca. 180.000 "frontaliers" (grensarbeiders) uit de omliggende landen Frankrijk, Duitsland en België. De economische groei van de afgelopen jaren in Luxemburg, heeft een aanzienlijke druk gelegd op de mobiliteit en de vooruitzichten zijn dat deze druk in de komende jaren alleen maar zal toenemen. Er is met oog hierop ook vanuit de samenleving veel aandacht voor thema's rond Mobiliteit. De Luxemburgse regering zet stevig in met een plan om de Mobiliteit in de komende jaren drastisch te veranderen. Niet alleen om de mensen "andere" middelen van transport te gaan laten gebruiken, maar ook om te streven naar een meer groenere en duurzame mobiliteit.

"Bijna twee-derde van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in het Groothertogdom is afkomstig van voertuigen met diesel- of benzinemotoren. Het gaspedaal van deze voertuigen is ook het pedaal waarmee we de klimaatverandering versnellen. Het is aan een ieder van ons om te beslissen hoeveel uur en minuten hij/zij per dag dit pedaal wil gebruiken. Er zijn echter alternatieven: actieve mobiliteit voor korte ritten, delen van auto's of openbaar vervoer voor middellangeafstandstransporten en tenslotte het steeds groter wordende aanbod van auto's met geen of weinig CO<sub>2</sub>-uitstoot.", aldus de Luxemburgse minister François Bausch, minister van Mobiliteit en Infrastructuur.

Luxemburg heeft met de publicatie van het mobiliteitsplan MODU 2.0 in 2018 haar strategie voor duurzame mobiliteit gepresenteerd. MODU 2.0 bevat de mobiliteitsdoelstellingen voor 2025 en beschrijft een coherente visie voor de ontwikkeling van een multimodale mobiliteit in 2035.

Het plan bevat onder andere infrastructurele maatregelen waarbij veel aandacht is voor verbetering van fietspaden en -voorzieningen, maar ook voor uitbreiding van het openbaarvervoer. Daarbij is ook opgenomen om zowel het openbaar vervoer als ook het autoverkeer te verduurzamen. Luxemburg heeft, net als in Nederland<sup>1</sup>, een

<sup>1</sup> NL heeft geen nationale subsidieregeling voor EVs momenteel (is wel een voorstel in het ontwerp-klimaatakkoord), wel zijn er gemeenten met aanschafsubsidie. Er is nog steeds een behoorlijk fiscaal voordeel voor BEVs in NL: geen BPM, geen MRB en maar 4% bijtelling. PHEVs betalen minder BPM en halve MRB, wel 22% bijtelling net als ICEs.

zeer aantrekkelijk subsidieprogramma om de aanschaf van elektrische fietsen, plug-in Hybride- en Full Electric auto's te stimuleren.

Verder worden in het plan de verdere mogelijkheden verkend van self-driving (elektrisch)personen en -goederen vervoer.

De overgang naar het rijden met zero emissie voertuigen (ZEV) (elektrisch, waterstof) gebeurt op gezamenlijk initiatief van de nationale overheid, het bedrijfsleven, gemeentes en de burger. Hoewel er verschillende ontwikkelingen plaats vinden op het gebied van elektrisch rijden bevindt deze ontwikkeling zich nog in een beginfase niet alleen wat betreft het daadwerkelijk aantal geregistreerde Elektrische- en plug-in Hybridevoertuigen (0,5%), maar ook de aanleg van oplaadvoorzieningen, zowel in de openbare- als ook de privéruimte.

De ambitie van Luxemburg is echter groot, het land wil wat betreft e-mobiliteit in Europa voorop lopen en heeft zelfs het doel om in 2020 het meest geconcentreerde openbaar toegankelijke oplaadnetwerk van de Europese Unie te hebben met ten minste twee oplaadpunten per gemeente en meer dan 800 oplaadpunten op zogenaamde "Park and Ride" parkeerplaatsen.

Nederland heeft hier op het gebied van e-Mobiliteit concrete export kansen.

Nederland heeft wereldwijd een koploperpositie bemachtigd. Zo staat Nederland in 2019 in Europa op de derde plaats met een marktaandeel nieuw verkochte elektrische auto's van 6,0% (na Noorwegen en Zweden). Daarnaast is 23% van de oplaad laadinfrastructuur in Europa in Nederland te vinden<sup>2</sup>. Ook op het terrein van open ICT-standaarden voor laadinfrastructuur en slim laden spant Nederland de kroon.

Nederlandse bedrijven exporteren steeds meer Elektrisch Vervoer (EV) kennis, producten en diensten naar het buitenland. De opgebouwde ervaring met de grote thuismarkt is hiervoor een stevige basis gebleken. Internationale samenwerkingsprogramma's dragen bij aan deze export.

Ook hebben specifiek de Nederlandse bedrijven voor laadinfrastructuur en laaddiensten een toppositie in de wereld bereikt. Veel van deze bedrijven breiden momenteel al actief uit naar de grote omliggende markten zoals Engeland, Duitsland en Frankrijk. De markt voor laadinfrastructuur verschuift deels van het ontwikkelen en leveren van laadpunten naar het aanbieden van een veelheid aan diensten via IT-platformen.

## Conclusie (kans beschrijving)

Luxemburg zet beleidsmatig sterk in op de stimulans en verdere ontwikkeling van het elektrisch vervoer. Naast infrastructurele plannen, is voornamelijk ook een sterke financiële incentive van toepassing om elektrisch rijden toegankelijk te maken voor fiets en auto voor zowel privé als zakelijke gebruik. Naast het elektrificeren van haar eigen wagenpark, stimuleert de overheid het bedrijfsleven om wagenparken en leaseauto's te vervangen door elektrische auto's. Daarnaast wordt het gebruik van (elektrische) deelauto's gestimuleerd, maar ook vergunningen voor nieuwe taxi's en busvervoer worden gedaan op grond van elektrische voertuigen. Luxemburg staat op de 5<sup>e</sup> plaats wat betreft aantrekkelijkheid om elektrisch te gaan rijden, daarmee loopt Luxemburg nog achter op Nederland (plaats 2), maar de ambitie is aanwezig hierin mee voorop te gaan lopen<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> <https://www.eafo.eu/alternative-fuels/electricity/charging-infra-stats#>

<sup>3</sup> [https://www.leaseplan.com/corporate/~/\\_/media/Files/L/Leaseplan/documents/media-library/2018/2018%20LeasePlan%20Whitepaper%20Business%20case%20for%20EV.pdf](https://www.leaseplan.com/corporate/~/_/media/Files/L/Leaseplan/documents/media-library/2018/2018%20LeasePlan%20Whitepaper%20Business%20case%20for%20EV.pdf)

Nederland kan daar op inspringen. Nederland heeft een koploper positie, veel expertise en producten op het gebied van laadnetwerk en de services en applicaties erom heen. Deze koploperpositie, expertise en producten sluiten nauw aan op de vraag en groei van e-mobiliteit in Luxemburg. In Luxemburg wordt er met aandacht gekeken naar de Nederlandse ontwikkelingen.

Luxemburg kan als klein land, en bijna buurland, zeer aantrekkelijk zijn voor Nederlandse bedrijven en voor directe ondersteuning van nieuwe ideeën en technologieën. Er is een makkelijk toegankelijke markt, met korte lijnen naar de overheid. Daarmee is de Luxemburgse markt ideaal voor Start-ups en het ontwikkelen van nieuwe producten, een markt met nationale dekking en directe toegang tot de grote buurmarkten Frankrijk en Duitsland. Dat wordt verder ondersteund door de bestaande samenwerkingen in de "Grande Région" (Regionale samenwerking met de grensgebieden van Luxemburg in DE, FR en BE) en de aanwezigheid van een goede taalkennis van de betreffende buurlanden. De Luxemburgse, Franse en Duitse overheden hebben onder andere een grensoverschrijdend *testbed* voor elektrische en digitale mobiliteit gecreëerd. De samenwerking biedt het ideale laboratorium voor tal van projecten rond:

- Connected en geautomatiseerde voertuigen met grensoverschrijdende elektrische shuttle diensten, elektrisch autodelen.
- Aantonen van grensoverschrijdende continuïteit van functies in drie verschillende landen;
- Datatoegang en gebruik op nieuwe bedrijfsmodellen, data-eigenschappen, privacy, juridische aspecten, governance en gebruikersacceptatie.

Het is nu het juiste moment om in Luxemburg versterkt aandacht te besteden aan deze Nederlandse expertise en diensten. Luxemburg wordt momenteel al door verschillende partijen gebruikt als de ideale "springplank" voor het testen en daarna doorgroeien in de grotere Duitse- en Franssprekende markten. Ook wanneer er al beginnende contacten zijn gelegd door deze Nederlandse bedrijven, zal extra aandacht ook helpen hun activiteiten in Luxemburg versneld te initialiseren en te internationaliseren.

## Markt Informatie

### *MODU 2.0*

Het Luxemburgse ministerie van duurzame ontwikkeling en infrastructuur presenteerde in april 2018 met Mudo 2.0 de strategie voor de aanpak van de mobiliteitsproblematiek in het Groothertogdom op de middellange- (2025) en langeretermijn (2035). Het plan is sterk geïnspireerd op Nederlandse beleid en met name het "beter benutten" programma. De totale beroepsbevolking als ook het deel grensarbeiders is de afgelopen 5 jaar met ongeveer 20% gegroeid. Ten opzichte van de bestaande infrastructuur heeft dat in sommige gevallen excessieve druk op verkeersknelpunten gegeven. Uitgaande van een gelijke groei van 20% van het totaal aantal verkeersdeelnemers in 2025, is het hoofddoel van MODU 2.0 de verkeersstromen voornamelijk in de spits uren te verbeteren. Specifieke doelen daarbij zijn om in eerste instantie anders om te gaan met de manier waarom men zich verplaatst naar werk en school. Zo moet het afleggen te voet of met de fiets van kleine afstanden (respectievelijk minder dan 1km en 5km) gestimuleerd worden. Daarnaast ook het verhogen van de bezettingsgraad per auto voor woon-werkverkeer door zogenaamd *autodelen* en tot slot moet het openbaarvervoer dusdanig aantrekkelijk worden gemaakt dat het een serieus alternatief is voor het vervoer per auto.

Verder worden in het plan mobiliteitsdoelen gesteld op het gebied van verkeersveiligheid, ruimtelijke ordening en goede toegankelijkheid van OV voor mensen met verminderde mobiliteit. Maar ook is er aandacht voor de verbetering van de luchtkwaliteit en het de-carboniseren van het wegverkeer.

### *Instrumenten*

In het plan wordt benadrukt dat er verschillende actoren zijn die een effect hebben op het de verbetering van de mobiliteit. "Het is een mythe te geloven dat alleen het verbeteren van de infrastructuur de oplossing voor het mobiliteitsprobleem is. De overheid is zich ervan bewust dat zij dit probleem niet alleen kan aanpakken." Volgens het plan kan duurzame mobiliteit, die ook nog eens comfortabel is voor de burger, alleen tot stand komen in een samenspel tussen overheid, gemeentes, werkgevers/onderwijsinstellingen en de burger zelf.

De ontwikkeling van de mobiliteit in Luxemburg is daarbij afhankelijk van persoonlijke keuzes en collectieve maatregelen. Zo heeft de burger de keus om te bepalen op welke manier hij/zij bepaalde afstanden aflegt naar school en werk. Met daarbij ook de mogelijkheid om te kiezen voor het overgaan op voertuigen op alternatieve brandstof. Met name door de grote koopkracht van de burger kan het doel van meer e-mobiliteit snel worden verwezenlijkt. Onderwijsinstellingen en de werkgevers hebben de mogelijkheid werktijden en schooltijden dusdanig op te rekken dat er een bredere split is van verkeersdeelnemers tijdens de spits. Werkgevers hebben daarnaast ook nog eens de mogelijkheid een vergoeding voor openbaarvervoer of parkeervoordelen voor (elektrisch) autodelen aan te bieden. Op gemeente niveau kan veel gedaan worden op het gebied van ruimtelijke ordening en infrastructuur. Daaronder valt de aanleg van fietspaden, het verbeteren van onveilige verkeerssituaties voor fietsers en voetgangers en de aanleg van parkeervoorzieningen en laadinfrastructuur voor (elektrische) auto's. De staat heeft tot slot de mogelijkheid door middel van belastingvoordelen, belastingen en/of subsidies doelstellingen binnen de Mobiliteitsstrategie te bereiken.

Samenvattend is de inzet om een brede keuze aan alternatieven te creëren voor het huidige gebruik van de auto. Dit zal moeten worden bereikt, door het aantrekkelijker maken van deze alternatieven. Zo moet er een tijds- en kostenvoordeel zitten aan het gebruik van het openbaarvervoer en moet de keus voor het afleggen van afstanden te voet of per fiets makkelijker te maken zijn door daarvoor goede en veilige infrastructuur aan te leggen. Tevens moet er een voordeel zitten aan autodelen, door onder andere het toewijzen van speciale stroken op de snelweg en het creëren van parkeergelegenheid voor deze vorm van woon-werkverkeer.

#### *Wet- en regelgeving*

Sinds 2018 zijn er een aantal wetten in kracht getreden op het gebied van de ruimtelijke ordening in het Groothertogdom, die meer flexibiliteit brengen in de planning van wonen, werken en transport. Zo zou bij aanleg van nieuwe wegen, waar mogelijk, ook direct gescheiden fietspaden moeten worden aangelegd. Daarnaast zijn er wijzigingen in de wegenverkeerswet doorgevoerd die het vervoer per fiets makkelijker en veiliger moeten maken. Er wordt verder gekeken of arbeids(aanvang)tijden kunnen worden opgerekt zodat er een betere spreiding komt van wanneer werknemers met hun werkdag beginnen.

Tot slot zijn er de reeds genoemde belastingen en subsidies die worden ingezet om bepaald gedrag dan wel te ontmoedigen dan wel te stimuleren.

#### *Politiek draagvlak*

In april 2018 is gedebatteerd in het huis van afgevaardigden over het Mobiliteitsplan. De politieke partijen waren het voornamelijk eens dat de mobiliteitsproblematiek in Luxemburg alleen kan worden opgelost door de invoering van een veelvoud van maatregelen. Daarbij werden de thema's rond flexibele arbeidstijden, bezettingsgraad van autoverkeer, infrastructurele plannen, openbaar vervoer en het gebruik alternatieve vervoersmiddelen behandeld.

#### *Alternatieve brandstof/E-mobiliteit*

Naast het verbeteren van de verkeersstromen is een ander zwaartepunt van het plan de verduurzaming van de mobiliteit in Luxemburg. Vervoersmiddelen op alternatieve brandstoffen zullen niet direct de verkeersproblematiek veranderen, maar zijn evident voor de CO<sub>2</sub> reductie en het terugdringen van andere schadelijke stoffen. Hoewel het percentage van nieuw in gebruik genomen voertuigen op alternatieve brandstoffen nog laag is in Luxemburg, wordt hier zeker een stijgende trend gezien.

#### *Voertuigen Luxemburg 2017 <sup>4</sup>*

285.000	Fietsen
250.000	Diesel auto's
150.000	Benzine auto's
1.100	PHEV
1.000	BEV
2.000	Bussen
82	Passagierstreinen
9	Trams

<sup>4</sup> <https://transports.public.lu/dam-assets/publications/contexte/strategie/modu2-de-brochure.pdf> - in 2018 is het aantal PHEV en BEV met 50% toegenomen. (<https://www.eafo.eu/vehicles-and-fleet/m1#>)

Ook hier is wederom een rol weggelegd voor de vier actoren, overheid, gemeentes, bedrijfsleven en de burger.

De Luxemburgse overheid bevordert de overstap naar elektrisch rijden met een aantrekkelijk subsidieprogramma. Zo is er een belastingvoordeel van €5.000 voor voertuigen met nul-emissie (elektrische auto's en brandstofcelauto's), €2.500 voor plug-in hybride auto's en ook nog €300 voor elektrische fietsen. Leaseauto's en bedrijfswagens op alternatieve brandstoffen genieten onder dit subsidieprogramma ook een belastingvoordeel.

Daarnaast heeft de overheid een aantal maatregelen genomen die elektrisch rijden moet bevorderen voor taxi's en bussen. Na de hervorming van de taxisector in 2016 kunnen aanvullende vergunningen nu alleen nog worden aangevraagd voor voertuigen met nul-emissie. Tegen het einde van 2017 waren 38 elektrische taxi's geregistreerd (7,4% van alle taxi's). Deze maatregel draagt bij tot het bereiken van de doelstellingen die de Europese Unie heeft vastgesteld voor NOX-emissies in stedelijke gebieden. Hetzelfde geldt voor diverse proefprojecten met plug-in hybride bussen en elektrische bussen, in de steden Luxemburg, Differdange en Echternach.

De Luxemburgse nationale overheid en gemeentes hebben bovendien ook nog eens direct invloed op de ingebruikname van elektrische voertuigen in haar eigen wagenpark. Ministeries en overheidsinstellingen hebben ongeveer 2.000 voertuigen. In 2017 is een proefproject gestart om het gebruik van elektrische auto's te promoten. Vanaf 2018 moet elk, nieuw door de overheid aan te schaffen voertuig een elektrische auto of een plug-in hybride auto zijn, met uitzondering wanneer het gebruik nog een conventionele diesel- of benzineauto rechtvaardigt.

Tot slot kunnen gemeentes hun milieuprestaties verbeteren door de aankoop van emissievrije of emissiearme voertuigen (daarbij valt te denken aan bestelwagens, bussen, vuilniswagens, enz.)

Hetzelfde geldt voor bedrijven die de mogelijkheid hebben te kiezen voor elektrische bedrijfswagens en leaseauto's bij de aanpassing van hun voertuigenpark. Als het gaat om duurzaamheid van mobiliteit, kan de particuliere sector een aanzienlijke impact hebben. Meer dan de helft van de auto's op de Luxemburgse wegen worden zakelijk gebruikt. Leasemaatschappijen spelen ook een actieve rol in het overstappen naar Elektrische auto's. Hoewel het percentage elektrische leaseauto's nog steeds klein is, groeit het aandeel snel.

Ontwikkelingen zijn ook in gang gezet op het gebied van oplaadinfrastructuur. Tegen 2020 moeten er 1600 "Chargy" oplaadpunten zijn voor elektrische en plug-in hybride auto's. De laadpalen worden daarbij uitsluitend voorzien van elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen met een maximaal laadvermogen van 22kW. Eind 2017 is in Benelux verband een intentie verklaring ondertekend met het Belgische Open Chargepoint, het Nederlandse eViolin en het Luxemburgse Chargy om naar één systeem te gaan, wat opladen en betalen uniform mogelijk maakt in de drie landen. Hoewel Luxemburg al actief is met het aanleggen van de nodige infrastructuur voor elektrisch rijden, bevindt samenwerking op dit gebied zich in de beginfase. Leaseplan voerde een studie uit naar de aantrekkelijkheid om over te gaan op elektrisch rijden in verschillende Europese landen. Luxemburg komt in die studie op een vijfde plaats, maar de ambitie van het land is om in de komende jaren de lijst te kunnen aanvoeren.

Nederlandse EV-bedrijven hebben zich in de afgelopen jaren kunnen door ontwikkelen tot koplopers en marktleiders op het gebied van elektrisch vervoer. Dankzij een stabiele thuismarkt voor de eigen producten, mede ingegeven door het stimulerende overheidsbeleid, hebben zij zich kunnen concentreren op innovatie en ontwikkeling van steeds betere producten en diensten. De sterke inzet op het relatief jonge gebied van elektrisch vervoer heeft ervoor gezorgd dat Nederland internationaal te boek staat als een toonaangevend land in de mobiliteitstransitie. Een groot aantal bedrijven heeft de laatste jaren de buitenlandse activiteiten uitgebreid.

Het over de grenzen gaan betekent ook nieuwe mogelijkheden van kennisuitwisseling en het aangaan van samenwerkingsverbanden. De export en verzilvering van EV goederen en diensten biedt wellicht ook direct kansen in bredere zin rond mobiliteit, maar er valt ook te denken aan het leggen van verbanden tussen expertises, zoals de koppeling tussen de automotive- en energiesector.

*Best countries to start electric driving<sup>5</sup>:*

Ranking	Country
1)	Norway
2)	Netherlands
3)	Austria
4)	Sweden
5)	United Kingdom
5)	Belgium
5)	Luxembourg
8)	France
9)	Germany
9)	Denmark
9)	Portugal

*Huidige bedrijfsactiviteit*

Er zijn enkele activiteiten bekend waar het Nederlandse bedrijfsleven op het gebied van EV, al is het in beperkte mate, reeds actief is of contact heeft gelegd met Luxemburg. Zo heeft Fastned interesse getoond in snel-laadstations langs de Luxemburgse autowegen. Leaseplan werkt samen met snellader Allego om een full-service pakket te bieden van laadinfrastructuur voor gebruikers van elektrische leaseauto's. Allego heeft op dit moment één snel laadpaal in Luxemburg en werkt met busbedrijf SalesLentz aan verdere uitbreiding. Lumobility is een Nederlands gelieerd consultancy bedrijf dat werkt aan mobiliteitsoplossingen in Luxemburg en daarbij sterk kijkt naar producten en diensten die in Nederland voorhanden zijn. Het bedrijf heeft inmiddels in Luxemburg verschillende mobiliteitscampagnes opgezet gebaseerd op het Nederlandse "beter benutten" concept. Lumobility werkt via Platform31 (kennis- en netwerkorganisatie voor stad en regio) en CROW (Kennispatform Verkeer en Vervoer) reeds samen met Nederlandse bedrijven die naar Luxemburg, Frankrijk en Duitsland willen uitbreiden.

<sup>5</sup> [https://www.leaseplan.com/corporate/~/\\_media/Files/L/Leaseplan/documents/media-library/2018/2018%20LeasePlan%20Whitepaper%20Business%20case%20for%20EV.pdf](https://www.leaseplan.com/corporate/~/_media/Files/L/Leaseplan/documents/media-library/2018/2018%20LeasePlan%20Whitepaper%20Business%20case%20for%20EV.pdf)



## Evenementen

Het voornaamste doel van deze notitie is om de kansen in Luxemburg te inventariseren waar het gaat om Nederlandse E-mobiliteit als export product. Waar kan de vraag naar deze producten en diensten in Luxemburg worden gekoppeld aan het aanbod vanuit het Nederlandse bedrijfsleven?

Een eerste belangrijke stap is om het aanbod van de verschillende goederen en diensten onder de aandacht te brengen van de Luxemburgse overheid en het bedrijfsleven, maar daarnaast ook van Luxemburgse zijde de vraag, ontwikkelingen en toekomst visie op een effectieve manier te presenteren aan de Nederlandse bedrijven om zo een speelveld te creëren waar de verschillende spelers met elkaar in contact kunnen komen. De ambassade organiseert in samenwerking met Luxemburgse partners op 3 juli 2019 een *Orange Smart and E-Mobility day* als aanzet tot toekomstige samenwerking

De rol van de ambassade is om die kennis en input kenbaar te maken aan Nederlandse ondernemingen en ondersteuning te bieden bij het verkennen en tot stand komen van handels activiteiten.

## Contact

### Dienstverlening Ambassade

Mocht u meer willen weten over zaken doen in Luxemburg, dan kunt u op de website van de ambassade in Luxemburg terecht:

<https://www.nederlandwereldwijd.nl/landen/luxemburg/zakendoen>

De Nederlandse overheid biedt verschillende diensten aan om u te ondersteunen in het ondernemen in het buitenland. Mocht u nog vragen of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport aarzel dan niet om met de ambassade in Luxemburg contact op te nemen:

Ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden  
Economische afdeling  
6, rue Sainte Zithe  
L-2763 Luxembourg  
T : +352 22 75 70. 25  
Email: [ea-lux@minbuza.nl](mailto:ea-lux@minbuza.nl)  
[www.nederlandwereldwijd.nl/landen/luxemburg](http://www.nederlandwereldwijd.nl/landen/luxemburg)  
[www.facebook.com/nederlandinluxemburg](https://www.facebook.com/nederlandinluxemburg)

### Aanspreekpunt

De ambassade is het aanspreekpunt voor individuele bedrijven. De economische afdeling verstrekt actuele en betrouwbare informatie over het exporteren naar en investeren in de Luxemburgse markt, informatie over de ontwikkelingen binnen kansrijke sectoren en over wet- en regelgeving. Ook wordt de ambassade ingeschakeld bij het oplossen van concrete problemen die het Nederlands bedrijfsleven in Luxemburg ondervindt.

### Handelsvragen

Op onze website vindt u informatie over tal van onderwerpen. Biedt de website geen antwoord op uw vraag, dan helpen wij u individueel verder. U kunt ons bereiken per email of telefoon.

### Kansensignalering en handelsevenementen

De ambassade speurt continu naar marktkansen voor Nederlandse ondernemers. Dit doet zij door de ontwikkelingen op de Luxemburgse markt nauwlettend te volgen. De marktkansen worden vertaald in berichten die gepubliceerd worden op onze website en op de website van RVO. Op basis van de kansensignalering organiseert de ambassade handelsbevorderende activiteiten zoals informatiesessies, contactdagen, missies, matchmakings en evenementen.

## Zakenpartnerscan

Ziet u een kans op de Luxemburgse markt voor uw bedrijf, maar zoekt u een handelspartner? Dan is de zakenpartnerscan iets voor u. De zakenpartnerscan is een persoonlijke introductie bij potentiële zakenpartners, speciaal voor ondernemers. Of u net komt kijken of al langer onderneemt in het buitenland, de zakenpartnerscan opent deuren naar distributeurs, importeurs, productiepartners of agenten in het buitenland. Aan dit instrument zijn kosten verbonden. De zakenpartnerscan wordt uitgevoerd in samenwerking met RVO. U kunt hiervoor een intakegesprek plannen bij RVO: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/internationaal-ondernemen/hoe-kan-rvonl-u-helpen-bij-zakendoen-het-buitenland>

## Colofon

Dit is een publicatie van:  
RVO.nl / Unit IMKB  
Prinses Beatrixlaan 2 / 2595 AL den Haag  
Postbus 93144 / 2509 AC Den Haag  
T +31 (0)88 0424242  
E [intake@rvo.nl](mailto:intake@rvo.nl)  
[www.rvo.nl](http://www.rvo.nl)

Opgesteld door: Nederlandse Ambassade Luxemburg

Contactpersoon: Stefan van Look  
[stefan-van.look@minbuza.nl](mailto:stefan-van.look@minbuza.nl)

Datum: 22-05-2019

## © RVO.nl | mei 2019

RVO.nl is een agentschap van het ministerie van Economische Zaken. RVO.nl voert beleid uit voor diverse ministeries als het gaat om duurzaamheid, agrarisch, innovatief en internationaal ondernemen. RVO.nl is hét aanspreekpunt voor bedrijven, kennisinstellingen en overheden. Voor informatie en advies, financiering, netwerken en wet- en regelgeving.

RVO.nl streeft naar correcte en actuele informatie in dit dossier, maar kan niet garanderen dat de informatie juist is op het moment waarop zij wordt ontvangen, of dat de informatie na verloop van tijd nog steeds juist is. Daarom kunt u aan de informatie op deze pagina's geen rechten ontlenen. RVO.nl aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden en/of gedateerde informatie. Binnen onze website zijn ook zoveel mogelijk relevante externe links opgenomen. RVO.nl is niet verantwoordelijk voor de inhoud van de sites waar naar wordt verwezen.

Dit is een publicatie van:

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland  
Postbus 93144 2509 AC Den Haag  
[www.rvo.nl](http://www.rvo.nl)