

Van: <[redacted]@fastned.nl>
Verzonden: dinsdag 25 september 2012 20:12
Aan: [redacted] (BS); [redacted] (BS); [redacted] (CD)
Onderwerp: Overleg Fastned - Rijkswaterstaat, next steps

Beste [redacted], [redacted] en [redacted],

Om te beginnen hartelijk dank voor het goed voorbereide overleg van afgelopen woensdag. Erg fijn dat er nu een WBR tekst ligt waar iedereen zich in kan vinden. Dit is wat ons betreft een echt een grote stap voorwaarts. Dank! Immers de eerste ±30 tekeningen zijn door de districten akkoord bevonden en met de juiste WBR tekst kan dan nu ook echt de vergunning gaan plaatsvinden.

Hierbij ontvangen jullie een email van mij met een korte samenvatting van ons overleg en een status overzicht met betrekking tot lopende zaken. Daarnaast zou ik ook enkele van mijn bevindingen en ideeën willen overleggen.

Samenvatting gesprek 19 September:

1) **WBR vergunning** wordt besproken en een finale tekst wordt overeengekomen. De belangrijkste elementen zijn:

- Laadstation geen laadpaal (zeer belangrijk ivm de communicatie naar de wegendistricten)
- Bewegwijzering zal niet worden opgenomen. Dit is immers al een plicht van RWS en hoeft dus niet in de vergunning te komen.
- Prijspaal volgens richtlijn verzorgingsplaatsen
- Alle elektrische en hybride auto's moeten bij het station zo snel mogelijk kunnen opladen (minimaal snelladen)
- Opladen moet kunnen met een aantal courante betaalmethoden en via een interoperabele laadpas
- Bij elektrische veiligheid wordt opgenomen "IEC" norm ipv "ICE" norm
- Belangenafweging gaat verwijzen naar de staatscourant van 20 December 2011
- Clausule met betrekking tot voldoende verkoopcapaciteit wordt niet opgenomen in de vergunning en deze discussie wordt voortgezet met de RVOB.

Vervolgacties:

[redacted] zorgt voor de verwerking van de besproken aanpassingen, daarmee zou de finale tekst in Week 40 (eerste week Okt.) ter goedkeuring in te zien zijn.

2) **Convenant**, eerste recht op uitbreiding, afdoende verkoopcapaciteit e.d.

- [redacted] en [redacted] leggen uit dat Rijkswaterstaat naar een beleid toe wil van 1 zelfstandige aanbieder van oplaaddiensten per verzorgingsplaats. Dit beleid zou worden kenbaar gemaakt in een Kennisgeving. Hiermee is een convenant in hun ogen niet meer nodig.
- [redacted] en [redacted] leggen uit dat het woord "zelfstandig" is waar zich het probleem voordoet. Immers dit betekent dat er weliswaar geen nieuwe partij kan beginnen, maar dat een partij die al een andere functie heeft op de locatie (benzinstation of wegrestaurant) zonder problemen ook laaddiensten kan gaan aanbieden.
- Er blijkt dus een duidelijk verschil van denken geweest over waar aanbieders van laadinfrastructuur tegen zouden moeten worden beschermd om een haalbaar investeringsklimaat te waarborgen.

a) [redacted] en [redacted] gaan er vanuit dat alle zes partijen die nu investeren allemaal dezelfde risico's dragen en dus ook prima tegen elkaar kunnen concurreren. Het kan alleen niet zo zijn dat een partij die niet aan de inschrijving en de loting heeft meegedaan (bijv het al aanwezige benzinstation) over bijvoorbeeld 3 jaar op de door nu investerende partijen ontwikkelde markt aanhaakt door ook laders neer te zetten. Dit betekent dus dat het aantal aanbieders van laaddiensten per locatie (idealerweise niet meer dan 1 in verband met logische locatie inrichting en beschikbare ruimte) niet meer wijzigt na 16 Januari 2012. Dit is identiek aan de huidige situatie bij de benzinstations, waarbij er maar 1 aanbieder van motorbrandstoffen is per verzorgingslocatie.

b) [redacted] geeft aan dat Rijkswaterstaat voornamelijk heeft gekeken naar de casus van meerdere nieuwe aanbieders per locatie maar dat Rijkswaterstaat geen invloed kan uitoefenen op de rechten van de bestaande concessiehouders. [redacted] legt uit dat Rijkswaterstaat vergunningen niet kan weigeren of toekennen op basis van economische gronden en dat daarmee een eerste recht op uitbreiding niet door Rijkswaterstaat kan worden uitgegeven.

Een opvallend detail: [redacted] legt uit dat bij het eindigen van de huidige benzinewet in 2024 iedere concessiehouder ook motorbrandstoffen mag verkopen. Wat zou betekenen dat Fastned dus de laatste ±3 jaar van haar vergunningsperiode ook motorbrandstoffen zou mogen verkopen.

- [redacted] stelt voor om met [redacted] van de RVOB te gaan praten omdat hij verstand heeft van het convenant dat met de benzinepomphouders is gesloten en in het algemeen de benzinewet. [redacted] zou moeten kunnen uitleggen wat er in 2024 gebeurt, wat de beweegründe is en hoe zo iets nu in zijn werk gaat.

- [redacted] stuurt de groep de relevante achtergrond informatie met betrekking tot dit onderwerp toe ter voorbereiding (convenanten, benzinewet, etc.)

Status en lopende zaken:

De locatie tekeningen voor de volgende wegendistricten zijn goedgekeurd en zijn na doorvoeren van de besproken aanpassingen klaar voor vergunning:

- a) Groningen - Drenthe: geplande oplevering door Fastned 1 Oktober
- b) Zeeland: zijn opgeleverd aan wegendistrict ([redacted] in CC)
- c) Den Bosch: geplande oplevering door Fastned 1 Oktober

De locatie tekeningen voor de volgende wegendistricten zijn na overleg met de Wegendistricten gemaakt en vervolgens gecontroleerd op locatie. Deze tekeningen worden besproken en geaccordeerd op de volgende data:

- a) Zuid-Hollandse Waarden: 8 Oktober 2012
- b) Rijnmond: afspraak 16 Oktober 2012
- c) Vekwe: afspraak 18 Oktober 2012
- d) Haaglanden: 1 November 2012
- e) Arnhem-Nijmegen: 6 November 2012 (2e maal bespreken tekeningen na escalatie issues richting [redacted])

Dit betekent dat voor einde jaar meer dan de helft van alle wegendistricten rond kunnen zijn.

Planning

Wij zijn erg blij met de versnellingen in het traject! Maar anderzijds maken wij ons steeds meer zorgen over de nog te nemen stappen voordat er laadstations zijn.

De nog te nemen stappen voordat er gebouwd kan worden zijn:

- Huurovereenkomst met RVOB
- "Convenant" (een gezamenlijk geformuleerde oplossing voor een reëel investeringsklimaat)
- Omgevingsvergunningen (kap van bomen, overkappingen, aanleggen straatwerk etc.)

Immers als het bovenstaande in hetzelfde tempo gaat als afgelopen periode staan de eerste laadstations er pas in 2015. Dit lijkt ons onwenselijk. Daarom zouden wij willen voorstellen dat Rijkswaterstaat, RVOB en Economische zaken tezamen met ons een planning gaan maken hiervoor. Met als doel dit alles in 2012 af te ronden, zodat er in 2013 gebouwd gaan worden.

Bevindingen en ideeën:

Wij merken dat Rijkswaterstaat niet alle middelen en bevoegdheden heeft om een reëel investeringsklimaat voor elektrisch vervoer infrastructuur mogelijk te maken. De economische vraagstukken die hierop van toepassing zijn, welke al enkele malen aan de orde zijn gesteld, worden niet beantwoord. [redacted] illustreert dit met de opmerking "[redacted] legt uit dat Rijkswaterstaat vergunningen niet kan weigeren of toekennen op basis van economische gronden en dat daarmee een eerste recht op uitbreiding niet door Rijkswaterstaat kan worden uitgegeven"

Fastned is van mening dat alleen een duidelijke en heldere set met voorwaarden, een "level playingfield" tussen benzine en elektriciteit, kan zorgen voor het instappen van investeerders en het van de grond krijgen van elektrisch vervoer. Nu de WBR-vergunning rond lijkt te zijn, is het waarschijnlijk een logische stap om de "economische" onderwerpen te bespreken met a) de partij die de huurovereenkomst verstrekt: RVOB en b) de partij die gaat over de economische randvoorwaarden: Ministerie van Economische Zaken.

Gezien de complexe materie zouden wij willen voorstellen om naast [redacted] van RVOB ook de hulp in te roepen van Economische Zaken in de vorm van een expert op dit gebied. Dit zou moeten zorgen voor een onafhankelijke opinie op wat een reële set met voorwaarden is. Deze voorwaarden zouden vervolgens na goedkeuring door alle partijen kunnen worden vastgelegd in een convenant en/of huurovereenkomst. Het reeds bestaande convenant van de benzinstations met EZ, Financiën en RWS, zou in afgeslankte vorm kunnen worden overgenomen door grosso modo "motorbrandstofverkooppunt" te vervangen voor "laadstation".

Misschien dat jullie nog aanvullingen hebben op het bovenstaande of met andere ideeën en inzichten zijn gekomen om te zorgen dat er infrastructuur voor elektrische auto's kan komen.

Ik hoor graag van jullie,



