

[REDACTED] (CD)

---

**Van:** [REDACTED] (CD)  
**Verzonden:** woensdag 5 december 2012 15:33  
**Aan:** [REDACTED] (BS); [REDACTED] (CD)  
**Onderwerp:** FW: Een oplossing voor jouw twee aanbieder probleem op verzorgingsplaatsen

Beste [REDACTED]

Nu bijna alle plannen voor het realiseren van snellaadpunten voor vvp binnen zijn gekomen, lopen de districten tegen het volgende probleem aan. Het is veelal niet praktisch en verkeersonveilig om laadinfrastructuur van 2 aanbieders te plaatsen. Fastned heeft onderstaand voorstel gedaan waar de andere partijen niet op tegen zijn. Wel is het punt dat wij dan geen snelladers bij huidige concessiehouders toe staan. Als we dit doen dan geldt dat dus ook voor de restauranthouders. Daar is The New Motion, als een van de partijen, juist bezig snelladers te plaatsen. Kortom, gelieve mee te denken, want hier moet links of recht echt een oplossing voor komen.

Groet, [REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]@fastned.nl]  
**Verzonden:** woensdag 5 december 2012 11:39  
**Aan:** [REDACTED] (CD)  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Een oplossing voor jouw twee aanbieder probleem op verzorgingsplaatsen

Beste [REDACTED]

Hartelijk dank voor jouw ondersteuning gisteren bij het gesprek in Utrecht. Het is erg duidelijk zichtbaar dat de wegendistricten veel beter zijn geïnformeerd en de meetings verlopen daardoor veel beter.

### **Het twee aanbieder probleem:**

[REDACTED] hebben nagedacht over jouw verzoek gisteren om tot een oplossing te komen voor de 72\* twee aanbieder locaties. Dit zijn locaties waar er nu een concessie is gegund aan twee aanbieders ipv één. Als wij jou goed begrepen hebben zijn de problemen die vanuit de wegendistricten - de praktijk - naar boven komen de volgende:

- 1) De wegendistricten zijn bang dat mensen bij bijvoorbeeld beide laadlocaties (aanbieder 1 en aanbieder 2) gaan kijken om vervolgens pas te bepalen waar zij willen gaan opladen. Dit met als gevolg dat het zeer waarschijnlijk is dat mensen vaker voor onveilige verkeerssituaties gaan zorgen, bijvoorbeeld door achteruit te gaan rijden op de verzorgingslocatie.
- 2) De wegendistricten zien op veel locaties het als onwenselijk om twee (o.a. juridisch) gescheiden locaties voor laadinfrastructuur te moeten opofferen. Immers ruimte is beperkt en het is veel efficiënter om infrastructuur te bundelen bij één oplaadstation.

### **Suggesties:**

a) Omdat het belangrijk is dat op alle locaties hoogwaardige snelle laadinfrastructuur komt is het wat ons betreft belangrijk om als eerste te starten met voorwaarden aan de plannen te stellen. Met andere woorden, als er 1 speler wordt aangewezen - bijvoorbeeld omdat hij nummer 1 was in de loting - dan moet deze speler zorgen voor minimaal alle snelle oplaadstandaarden (CHAdeMO, DC Combo 2, AC Fast).

b) Voor 50\* van de 72\* "twee aanbieder locaties" is een lotingsvolgorde bepaald door de Notaris. Het lijkt dan ook logisch om als eerste het plan van nummer 1 te evalueren. Dit zou kunnen betekenen:

- Zijn alle leges betaald
- Zijn de plannen ingediend, van voldoende kwaliteit en besproken met het wegendistrict ? (is de partij

serieus?)

- Zorgt deze partij voor minimaal alle snelle oplaadstandaarden (CHAdeMO, DC Combo 2, AC Fast).

Als de eerste partij serieus is dan lijkt het logisch dat alleen zij gaat realiseren en geen van de andere partijen. **Let wel** op basis van de bovenstaande punten 1) en 2) betekent dit dus ook dat de andere concessiehouders zoals de benzinepomphouders en wegrestaurants nu ook zijn uitgesloten. Immers je kunt niet als argument geven dat je niet twee laadaanbieders op 1 verzorgingslocatie wil ivm gevaarlijke verkeerssituaties en vervolgens alsnog oplaadmogelijkheden toelaat - met vergelijkbare risico's op gevaarlijke situaties - bij de benzinstations of wegrestaurants. Dit zou meten met twee maten zijn.

Als de 1e partij niet serieus is en bijvoorbeeld alleen laagwaardige infrastructuur van plan is te gaan plaatsen (denk bijvoorbeeld aan AC paaltjes). Dan zou opeenvolgend de plannen van partij 2 en partij 3 moeten worden geëvalueerd en zo mogelijk worden gegund.

c) Voor de 1e tranche zijn er 22 "twee aanbieder locaties", waarvoor geen loting heeft plaatsgevonden. Het lijkt ook hier verstandig om gewoon een loting uit te voeren en te komen tot een lotingsvolgorde. Dit werkt immers snel en efficiënt en voorkomt discussie achteraf omdat het transparant is (lijkt mij een belangrijk voordeel voor jou).

d) Indien mogelijk zou voor aanbieders van AC langzaamlaad oplossingen in het geval van wegrestaurants een tweede concessie (naast de 1e voor hoogwaardige infrastructuur) kunnen worden toegelaten. Maar dit mag nooit de basis vormen voor de infrastructuur op de verzorgingsplaats. Wel druist ook dit weer in tegen het verzoek van het wegendistrict om alle infrastructuur te bundelen in één laadstation en zou men eigenlijk ook dit niet moeten laten gebeuren.

\* in de getallen van 72 en 50 zijn wel de 13 locaties opgenomen waar een lotingsvolgorde door de notaris is bepaald maar mondeling door jou is vermeld tijdens de meeting bij de notaris dat er maar 1 in plaats van de toen reguliere 2 aanbieders zou worden toegelaten op basis van de loting.

Hopelijk helpt het bovenstaande jou om een oplossingsrichting vorm te geven.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]  
FastNed B.V.  
Meeuwenlaan 100  
1021 JL Amsterdam

[Redacted] [fastned.nl](http://fastned.nl)