

Van: ██████████ <██████████@fastned.nl>
Verzonden op: vrijdag 20 april 2012 11:26:12
Aan: ██████████ (BS) <██████████@rws.nl>
CC: ██████████ <██████████@fastned.nl>; ██████████
██████████ <██████████@fastned.nl>; ██████████
██████████ <██████████@dlapiper.com>; ██████████ (CD) <██████████@rws.nl>
Onderwerp: Re: Invulling Wbr vergunning
Bijlagen: Email aan ██████████ d.d. 20 april 2012.docx

Amsterdam, 20 april 2012

Geachte ██████████

Dank voor jouw email en het delen van jouw zorgen over het verloop van de verdere detaillering van de WBR vergunningen. De gesprekken met de districten lopen inderdaad voorspoedig en leveren naast levendige discussies ook zeer waardevolle input voor beide partijen.

Reikwijdte presentaties en proces

FastNed heeft haar presentaties gebaseerd op de Kennisgeving uit de Staatscourant van December 2011, de door FastNed ingediende WBR aanvraag, de gespreksverslagen van onze overleggen en misschien uiteindelijk nog wel het belangrijkste ""praktische en inhoudelijke argumenten, met veiligheid voorop"". Om dit in perspectief te zetten: deze presentaties wijken daarmee nauwelijks meer af van het door jouw geschetste beeld van 4 opstelplaatsen, 2 oplaadstations (een medium locatie), wat het resultaat was van ons gesprek van afgelopen maandag.

Vooralsnog richt FastNed zich op de locaties uit de eerste tranche. Hoewel op vrijwel alle locaties uit deze tranche FastNed de enige aanbieder is, zien wij samen met de districten dat het vaak woekeren met de ruimte is en er keuzes zullen moeten worden gemaakt. Hoewel wij niet willen treden in uw beleid, zouden wij vanuit deze ervaring er op willen aandringen om bij de loting van de tweede tranche steeds 1 partij de locatie te gunnen.

Nut van gesprekken met de wegendistricten

Graag zouden wij met u een paar voorbeelden van het nut van de gesprekken met de wegendistricten willen delen.

1) Locatie keuze

Zoals verwacht kennen de medewerkers van de districten de locaties zelf vanuit het beste. Van beide kanten worden de besprekingen goed voorbereid. De districten hebben vaak foto's en plattegronden klaar

liggen. Zij weten goed hoe druk elke locatie is en waar al dan niet ruimte is en of deze ruimte al onder een pachtregeling valt of niet.

2) Toekomst

De wegendistricten weten goed wat er in de komende tijd voor een plannen op stapel zijn. Welke locaties dus een goede keuze zijn voor zowel het realiseren van het station als het uitbreiden en behouden op termijn. Immers we gaan iets neerzetten met een visie voor 15 jaar (denk bijv. aan de locatie van de netaansluiting, deze wil je niet graag iedere paar jaar verleggen).

3) Parkeervakken

Enkele wegendistricten geven aan een groot tekort te hebben aan parkeervakken (zowel voor vrachtwagens als auto's). Hoe je het ook went of keert, de realisatie van een tweede basisvoorziening zal ruimte vergen. Net als de gemeente Amsterdam enkele jaren geleden heeft gedaan zal er dus een afweging moeten worden gemaakt over of het belangrijker is dat er laaddiensten kunnen worden aangeboden langs rijkswegen of dat er bijv. xx% meer vrachtwagens of auto's kunnen parkeren.

4) Te realiseren capaciteit

De Nederlandse overheid heeft een ambitie van 200.000 elektrische auto's in 2020. Dit is over acht jaar. Ofwel halverwege de vergunningsperiode. Als deze auto's één keer per week langs de rijksweg gaan laden, dan zijn dat 200.000 laadbeurten per week. FastNed en de districten houden bij het zoeken naar een geschikte locatie en de vastlegging daarvan dus rekening met gemiddeld 114 bezoekers per dag (200.000 / 365 dagen / 250 locaties).

Binnen enkele jaren zijn dus meerdere laders (pompen) per locatie nodig (maximum capaciteit is ±20 laadbeurten per dag per lader). Wij begrijpen dat deze capaciteit niet vanaf de eerste dag maar bijvoorbeeld pas 12 of 24 maanden na realisatie noodzakelijk is.

De besproken locaties verschillen enorm in formaat en bezoekers aantallen. Soms heeft een locatie veel bezoekers maar is er praktisch geen ruimte om ook maar een fractie van de voor 200.000 elektrische auto's noodzakelijke laadcapaciteit te realiseren. Een goede discussie met de districten leidt tot inhoudelijke argumenten en alternatieve oplossingen in plaats van een patstelling op een juridisch framework.

5) Verkeersveilig ontwerp vanaf start

In jouw email stel jij dat afhankelijk van de beschikbare ruimte op de verzorgingsplaats het niveau van verkeersveiligheid zou moeten worden bepaald. Wij gaan uit van een verkeersveiligontwerp op alle locaties, gedurende alle fasen van groei.

Veel van de bovenstaande informatie is waardevol voor Fastned bij het verbeteren van de voorstel inpassingen van de laadstations, alsmede voor het team [REDACTED] en [REDACTED] bij het opstellen van de uiteindelijke WBR beschikking. Hierin komen FastNed en Rijkswaterstaat immers overeenkomen hoe een landelijk dekkend netwerk van oplaadstations te realiseren en behouden voor de

komende 15 jaar.

Het is dan ook zeer waardevol om alle locaties met de districten te bespreken. Wij gaan er dan ook vanuit dat deze gesprekken worden doorgezet. Alleen op deze wijze kunnen alle problemen met de inrichting op tafel komen.

Status WBR beschikking

Wij hebben de bestaande modelbeschikking voor de WBR vergunning altijd beschouwd als een nog in wording zijnde document. Immers deze heeft tot nu toe voornamelijk gelijkenissen met de realisatie van een publieke langzaamlaadpaal in de binnenstad, wat ten tijde van de kennisgeving in december 2011 ook niet vreemd was.

Wij zijn er dan ook vanuit gegaan dat deze beschikking op basis van input van beide zijden zou worden geschikt gemaakt voor de verzorgingslocaties. Denk hierbij aan de hierboven genoemde elementen maar bijvoorbeeld ook de omslag van publieke laadpaal naar commerciële laadlocatie met bijv. vrijheid in de 4 P's van Porter (prijs, promotie, plaats, product).

Goed om te horen dat RWS het e-rijden wil stimuleren. Ik begrijp dat de Nederlandse overheid streeft naar 200.000 elektrische auto's in 2020. Dit is alleen te realiseren als het kip-en-ei probleem wordt opgelost. De oplossing is een landelijk netwerk van snellaadstations. FastNed wil daar een bijdrage aan leveren door voldoende en veilige laadstations te realiseren. Dit is een forse en risicovolle investering die FastNed bereid is te doen. Wij gaan er nog steeds vanuit dat RWS hier positief tegenover staat. Mocht dit standpunt veranderd zijn dan zouden wij hier graag op korte termijn duidelijkheid over krijgen.

Vastlegging rechten en plichten

FastNed gaat de verplichting aan om binnen 18 maanden een landelijk snellaadnet aan te leggen. Daar tegenover behoort te staan dat FastNed het recht krijgt om dit zo goed mogelijk te doen. Beperkingen vanuit RWS mogen er niet toe leiden dat de groei in het aantal elektrische auto's gehinderd wordt. Ook kan het niet zo zijn dat andere partijen, zoals benzinstations bevoordeeld worden, terwijl zij geen realisatie plicht binnen 18 maanden hebben. Het kan dan ook niet zo zijn dat FastNed de aanloopverliezen voor haar rekening neemt en vervolgens wordt gehinderd in haar groei. Deze ruimte en recht op groei moet vooraf vastgelegd worden in de overeenkomsten.

Tot slot het contact van [REDACTED] met [REDACTED]. Uit ons gesprek hadden wij begrepen dat u contact zou opnemen met RVOB en wij met [REDACTED]. Wij nemen aan dat dit door ons verkeerd begrepen is. Onze excuses. Graag hoor ik wanneer u de afspraken met ROVB en [REDACTED] heeft ingeplant.

Voor een goed begrip van beide kanten zouden wij graag een werksessie organiseren. Onderwerpen voor deze werksessie zou dan zijn: ambitie van de overheid; verwacht aantal auto's; benodigd aantal laadstations; verkeersveiligheid etc.

Graag horen wij of jij en de andere hierbij betrokkenen hiervoor open staan.

Met vriendelijke groeten,



2012/4/19 [redacted] (CDR) <<[redacted]@rws.nl>>

Reeds openbaar deelbesluit 1 10
januari 2022, doc nr. 5.0



