

een mix van financieringsopties is. We zijn ook niet voor niets naar de beurs gegaan. We halen gemiddeld een tot twee keer per jaar geld op met obligaties. Dat is een systeem dat best goed werkt. Er liggen een hele hoop opties open en die gaan we nu afwegen en kijken wat het beste past.”

7 De aandelen zijn gecertificeerd via een stichting. Wat is de gedachte daarachter?
 “Wat wij belangrijk vinden is dat er voor al die mensen die geld steken in dit bedrijf toetsing is wat er gebeurt met het geld en hoe de besluitvorming wordt genomen. Toen we begonnen, waren we gecharmeerd van de structuur die Triodos had. Als duurzame bank hadden zij hun missie vastgelegd. Wij hebben hier ook een missie, namelijk vrijheid creëren voor de elektrische rijder. Dat betekent dat je meer factoren mee moet wegen dan alleen bedrijfseconomische. De stichting toetst ten eerste de missie die we willen realiseren, draagt ten tweede zorg voor de continuïteit van de onderneming en kijkt, ten derde, naar de belangen van certificaathouders. Wij willen heel duidelijk zijn naar investeerders dat het doel is om een groot netwerk te bouwen. We willen ook niet dat ze hier voor de korte termijn in gaan zitten. Dit moet je voor de lange termijn doen.”

8 U zei dat de zestien MisterGreen stations opnieuw moeten worden ontwikkeld. Wat is daarvoor de reden?
 “MisterGreen was een van de partijen die in 2012 net als wij meedeed aan de tender voor de mogelijkheden om laadstations langs de snelweg te ontwikkelen. Zij kregen toen zestien locaties, waarvan de meeste gelegen in de Randstad. In het tijdperk van de 50-kilowatt-laders hebben ze daar één of twee laders neergezet. Alleen als je daar vandaag met een Tesla komt en snel weg wilt, heb je



‘DIT IS EEN MARKT DIE NAAR ONS TOE KOMT, DAT IS WAT ER ZO ENORM INTERESSANT AAN IS’

daar niet zoveel aan. Daarnaast is twee laders natuurlijk heel weinig als je kijkt naar de groeicurve van de elektrische auto. Dat moeten daarom locaties worden die net zo groot zijn als het benzinestation dat er staat. Dat is het formaat dat nodig is. Dat geldt overigens ook voor andere Fastned-locaties.”

9 Moet u dus ook bestaande Fastned-locaties opnieuw ontwikkelen?
 “Het ministerie van IenW heeft gekeken hoeveel snelladers er nodig zijn langs de Nederlandse snelwegen. Daar kwam uit dat de komende tien jaar drieduizend

snelladers moeten worden gerealiseerd. Dat komt neer op tien tot dertig, of op sommige plaatsen zelfs veertig snelladers per locatie. Het verschil tussen ons en MisterGreen is wel dat wij vanaf het begin al grote stations neerzetten met grote metaansluitingen.”

10 Het is dus niet zoals bij een benzinestation dat eens in de zoveel tijd een renovatie nodig is. Moet u continu blijven investeren?
 “Dit is nog geen volwassen industrie. Het is niet zo dat je wat stations neerzet en klaar bent. Dit is geen projectfinanciering. Het is