

RB

08 MEI 2015

Oordwade

Beh. Ambt.:
Streefdat.:
Afschr.: B&W/Raad.
B.V.O.:



Vereniging van  
Nederlandse Gemeenten

**Brief aan de leden  
T.a.v. het college en de raad**

informatiecentrum tel.  
(070) 373 8393

uw kenmerk

bijlage(n)  
3

betreft  
Green Deal "Openbaar  
Toegankelijke Elektrische  
Laadinfrastructuur

ons kenmerk  
ECFD/U201500493  
Lbr. 15/039

datum  
8 mei 2015

**Samenvatting**

In het SER-Energieakkoord is een hoofdstuk Mobiliteit en Transport opgenomen. Hierin zijn onder meer afspraken opgenomen over de uitrol van publieke laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen door middel van een Green Deal. De VNG heeft onlangs de Green Deal "Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur" ondertekend. Andere partijen die deze Green Deal hebben ondertekend zijn het Rijk, een aantal andere decentrale overheden, netwerkbeheerders, Stichting ElaadNL en EVnetNL en een aantal marktpartijen. Helaas heeft de totstandkoming van de Green Deal meer tijd gevegd dan was voorzien.

In deze Green Deal zijn onder meer afspraken gemaakt over een Bijdrageregeling vanuit het Rijk waarop gemeenten en andere decentrale overheden een beroep kunnen doen.

In deze ledenbrief informeren wij u nader over:

- het tot stand komen van de Green Deal;
- de condities waaronder een beroep kan worden gedaan op de Bijdrageregeling;
- de wijze waarop de verdere uitrol van laadpalen door gemeenten kan plaatsvinden;
- het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL).

Gemeente Woerden 15.009482



Registratiedatum: 11/05/2015  
Behandelend afdeling  
Afgehandeld door/op:



Vereniging van  
Nederlandse Gemeenten

## Aan de leden

informatiecentrum tel. (070) 373 8393	uw kenmerk	bijlage(n) 3
betreft Green Deal "Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur	ons kenmerk ECFD/U201500493 Lbr. 15/039	datum 8 mei 2015

Geacht college en gemeenteraad,

In het SER-Energieakkoord is een hoofdstuk Mobiliteit en Transport opgenomen. Hierin zijn onder meer afspraken opgenomen over de uitrol van publieke laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen door middel van een Green Deal. De afspraken hierover luiden als volgt:

### **12. Laadinfrastructuur voor elektrische auto's**

*Tussen publieke en private partijen worden in 2013 afspraken gemaakt over de stimulering van de totstandkoming van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.*

- *EZ, in samenwerking met de FET-deelnemers, borgt dat er uiterlijk in 2013 een goed werkende afspraak komt tussen marktpartijen, netbedrijven en overheden (Rijk, provincies, gemeenten) over voortzetting van de uitrol van laadinfrastructuur voor normaalladen in de periode tot en met 2016 - waarschijnlijk in de vorm van een Green Deal - waarbij de nu nog bestaande onrendabele top in de businesscase in dezelfde periode wordt weggewerkt. Met deze afspraak wordt geborgd dat het 'kip-ei probleem' wordt opgelost. Doel is dat de verdere ontwikkeling van deze laadinfrastructuur vervolgens volledig aan de markt kan worden overgelaten.*
- *In het algemeen (d.w.z. op nationale schaal) geldt als richtgetal bij de uitrol van de infrastructuur 1,5 normaallaadpunt (alle vormen: privaat en publiek gefinancierd, van beperkt toegankelijk tot volledig openbaar toegankelijk) per voertuig in 2015, aflopend naar iets meer dan 1 laadpunt per voertuig in 2025. Daarnaast zijn er per 2015 minimaal 250 snellaadpunten op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen, en minimaal 250 snellaadpunten op andere plaatsen in Nederland.*

## **Voorgeschiedenis**

In het voorjaar van 2014 is de VNG al akkoord gegaan met de ondertekening van zo'n Green Deal. Deze Green Deal voorzag in afspraken tussen alle betrokken partijen (overheden, netwerkbeheerders, RAI-vereniging, laadpaalexploitanten en energieleveranciers) voor de komende drie jaar. Vanaf 2017 zou de laadpaalinfrastructuur zonder verdere ondersteuning door overheden en marktconform moeten kunnen worden gerealiseerd en functioneren.

Via deze Green Deal zouden in drie jaar tijd zo'n 10.000 publiek toegankelijke oplaadpunten extra gerealiseerd kunnen worden. Gemeenten zouden hiertoe een beroep kunnen doen op een laadinfrastructuurfonds (RAI-fonds) van totaal € 13,2 mln. dat gevoed zou worden door het Rijk (maximaal € 5,7 mln. door de ministeries van EZ en IenM) en de RAI-vereniging (minimaal € 7,5 mln op basis van het aantal verkochte elektrische auto's). Helaas heeft de RAI-vereniging na veel discussie binnen haar gelederen uiteindelijk in het najaar van 2014 te kennen gegeven dat zij toch geen medewerking wil verlenen aan het laadinfrastructuurfonds.

## **Huidige situatie**

De VNG heeft - na het afhaken van de RAI-vereniging - een dringend beroep gedaan op het Rijk om de rijksbijdrage van € 5,7 mln. alsnog beschikbaar te stellen voor gemeenten door middel van een eenvoudige bijdrageregeling. Het zou immers niet rechtvaardig zijn als gemeenten bij de uitrol van laadpalen de dupe zouden worden van het terugtrekken van de RAI-vereniging.

Het Rijk heeft aangegeven hiertoe bereid te zijn, maar slechts onder de volgende condities:

- per laadpaal moeten ook gemeenten / andere decentrale overheden zelf minimaal € 500 bijdragen (náást de bijdrage die gemeenten moeten betalen voor het nemen van verkeersbesluiten en het realiseren van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische auto's);
- per laadpaal moet er ook een minimale bijdrage van € 500 door een private partij (bijv. autobedrijf, leasebedrijf, bedrijf voor zijn werknemers, particuliere eigenaar van een elektrisch voertuig ed.) worden ingebracht;
- per laadpaal bedraagt de rijksbijdrage maximaal € 900 in 2015, € 600 in 2016 en € 300 in 2017;
- de rijksbijdrage van € 5,7 miljoen staat open voor alle decentrale overheden en wordt uitgekeerd via een decentralisatie-uitkering in het Gemeente- en Provinciefonds. Het budget wordt verdeeld over de looptijd van de Green Deal (3 jaar). Toekenning vindt plaats op basis van het principe 'wie het eerst komt, wie het eerst maalt'.

Wij hebben aangegeven niet gelukkig te zijn met de eerste twee voorwaarden, omdat deze voor gemeenten leiden tot extra 'hobbels' bij de verdere uitrol van de laadpalen. Het laten vervallen van deze voorwaarden zou de uitrol aanzienlijk kunnen versoepelen. Het Rijk geeft echter aan niet bereid te zijn om als enige partij financieel bij te dragen aan de uitrol. Wanneer de VNG en andere partijen hiermee niet kunnen instemmen, betekent dit dat er dan geen sprake meer kan zijn van een Green Deal en stimuleringsfonds.

Wij hebben besloten – na raadpleging van de commissie Milieu, Energie en Mobiliteit - alsnog akkoord te gaan met de Green Deal en de Bijdrageregeling. Gemeenten kunnen immers zelf bepalen of zij wel / geen beroep zullen doen op deze regeling. Bovendien zouden gemeenten (en provincies) die wel aan de voorwaarden van het rijk willen voldoen in de problemen kunnen komen bij het niet doorgaan van de Green Deal.

Graag verwijzen wij u naar de Green Deal en de bijbehorende Bestuursovereenkomst waarin de financieringsvoorwaarden zijn opgenomen.

#### **Uitrol van laadpalen**

De verdere uitrol van laadpalen door gemeenten kan op verschillende manieren gebeuren.

Gemeenten kunnen zelf het initiatief nemen en als opdrachtgever / concessieverlener laadpalen laten realiseren in de openbare ruimte. Uiteraard kunnen zij dit ook gezamenlijk doen, waarbij ook kleine(re) gemeenten kunnen worden bediend. Zie bijvoorbeeld de regio's rond Amsterdam, Rotterdam en Arnhem-Nijmegen.

Gemeenten kunnen het initiatief ook aan de markt overlaten, maar wel volledig medewerking hieraan verlenen door middel van vergunningverlening, het aanwijzen en aanleggen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen en eventueel ook het verstrekken van subsidie per laadpaal.

#### **Financiering**

Het Rijk levert - naast de eigen bijdragen van de decentrale overheid en particuliere partij - per laadpaal een bijdrage van maximaal € 900 in het eerste jaar, € 600 in het tweede jaar en € 300 in het derde jaar.

Gemeenten die als opdrachtverlener/concessieverlener optreden betalen zelf momenteel al meer dan de minimale € 500 per paal. Zij moeten daarnaast ook zorgen dat een of meer private partij(en) een minimale bijdrage van € 500 per paal levert. Vertegenwoordigers van deze gemeenten geven aan dat dit naar verwachting geen onoverkomelijke problemen gaat opleveren. Via de concessievoorwaarden kunnen gemeenten invloed uitoefenen op de oplaadtarieven aan de paal, zodat deze concurrerend blijven ten opzichte van de prijs van andere brandstoffen.

Ook gemeenten die als vergunningverlener én subsidieverstrekker optreden moeten zelf altijd minimaal € 500 per paal betalen. Zij moeten daarnaast ook zorgen dat een of meer private partijen een minimale bijdrage van € 500 levert. Tesaamen met de rijbijdrage wordt dit bedrag als subsidie verstrekt aan de exploitant van de laadpalen. Via de subsidievoorwaarden dienen deze gemeenten invloed uit te oefenen op de hoogte van de oplaadtarieven aan de paal, zodat deze concurrerend blijven ten opzichte van de prijs van andere brandstoffen. Voor het verlenen van deze subsidie kunnen gemeenten gebruik maken van de (Model) Algemene subsidieverordening en de daarop gebaseerde (Model) Subsidieregeling van het college van B&W (zie bijlage). In artikel 3 'Activiteiten' van de Subsidieregeling moet in dat geval worden toegevoegd 'het plaatsen en exploiteren in de openbare ruimte van laadinfrastructuur voor het opladen van elektrische voertuigen'.

Gemeenten die alléén als vergunningverlener optreden (en dus geen subsidie verstrekken) kunnen géén beroep doen op de Bijdrageregeling. Zij hebben in dat geval ook geen invloed op de oplaadtarieven aan de paal.

### **Uitvoering Bijdrageregeling**

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) zal namens het Rijk zorgdragen voor de uitvoering van de Bijdrageregeling. RVO toetst de aanvragen aan de vastgestelde toekenningsvoorwaarden. Iedere gemeente / decentrale overheid die een beroep doet op de Bijdrageregeling zal een bestuursovereenkomst moeten ondertekenen, waarin staat aan welke voorwaarden moet worden voldaan. De tekst van de bestuursovereenkomst is standaard; hiervan wordt niet afgeweken. De standaard-tekst is met de VNG, de deelnemende provincies en het ministerie van BZK afgestemd (zie bijlage).

### **Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL)**

In de Green Deal is ook een afspraak opgenomen over het realiseren van een Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL). Het NKL is reeds van start gegaan. Het NKL is opgericht om innovatieprogramma's op te stellen en uit te voeren. Deze programma's zijn primair gericht op het realiseren van kostenreductie voor de laadpalen, beheer en onderhoud hiervan, optimaliseren van het realisatieproces (tussen netbeheerder-laadpaalexploitant-gemeente) en het realiseren van een Nationaal Test- en keuringscentrum Laadinfrastructuur. Daarnaast gaat het NKL ook ondersteunende activiteiten richting gemeenten en andere decentrale overheden ontwikkelen.

Het NKL heeft inmiddels speciaal voor gemeenten een kennisloket geopend. Hierin is een overzicht van publicaties voor gemeenten en een toelichting op de mogelijke rollen van gemeenten opgenomen. Ook kunnen gemeenten via dit loket vragen stellen en opmerkingen doorgeven. Graag verwijzen wij u naar de volgende websites van NKL:

- [www.nklnederland.nl/kennisloket/](http://www.nklnederland.nl/kennisloket/)
- [www.nklnederland.nl](http://www.nklnederland.nl)

Hoogachtend,

Vereniging van Nederlandse Gemeenten



J. Kriens

Voorzitter directieraad

Deze ledenbrief staat ook op [www.vng.nl](http://www.vng.nl) onder brieven.



Vereniging van  
Nederlandse Gemeenten

## **Bijlage: Bepalingen uit de Model Algemene subsidieverordening en subsidieregeling**

### **Artikel 2. Reikwijdte (uit Model Algemene subsidieverordening)**

*Eerste lid, variant A*

1. Deze verordening is van toepassing op de verstrekking van subsidies door burgemeester en wethouders op de volgende beleidsterreinen, met uitzondering van subsidies waarvoor bij afzonderlijke verordening een uitputtende regeling is getroffen en subsidies als bedoeld in artikel 4:23, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht (subsidies waarvoor geen wettelijke grondslag nodig is):

- a. algemeen bestuur;
- b. openbare orde en veiligheid;
- c. verkeer, vervoer en waterstaat;
- d. economische zaken;
- e. onderwijs;
- f. cultuur en recreatie;
- g. sociale voorzieningen en maatschappelijke dienstverlening;
- h. volksgezondheid;
- i. milieu;
- j. ruimtelijke ordening en volkshuisvesting.

#### **Toelichting:**

Het plaatsen en exploiteren van laadinfrastructuur in de openbare ruimte valt onder categorie c. Verkeer, vervoer en waterstaat. Aanpassing van de Algemene subsidieverordening is dus niet nodig,

### **Artikel 3. Activiteiten (uit Model Subsidieregeling)**

- 1. Subsidie kan uitsluitend worden verstrekt voor **[[concrete activiteiten] OF voor activiteiten die bijdragen aan [het bereiken van bepaalde beleidsdoelen/resultaten]]**.
- **[2. De activiteiten dienen [nadere aanduiding].]**

#### **Toelichting:**

De Subsidieregeling van het college van B&W moet wel worden aangepast, In het eerste lid zal moeten worden toegevoegd:

- 'het plaatsen en exploiteren in de openbare ruimte van laadinfrastructuur voor het opladen van elektrische voertuigen'.



Vereniging van  
Nederlandse Gemeenten

## **Green Deal "Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur"**

*Finale versie 14 april t.b.v. FET 25 april 2015*

### **Partijen:**

1. De Minister van Economische Zaken, de heer H.G.J. Kamp, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld, beiden handelend in hun hoedanigheid van bestuursorgaan, tezamen hierna te noemen: Rijksoverheid;
2. De vereniging Netbeheer Nederland, te dezen vertegenwoordigd door de heer P.C. Molengraaf, voorzitter, hierna te noemen: NBNL;
3. Stichting ElaadNL<sup>1</sup>, te dezen vertegenwoordigd door de heer A.G.J.M. Rombouts, voorzitter, hierna te noemen: E-laadNL;
4. Stichting EVnetNL, te dezen vertegenwoordigd door de heer A.G.J.M Rombouts, voorzitter, hierna te noemen: EVnetNL;
5. De Stichting Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur, te dezen vertegenwoordigd door de heer B.J. Klerk, voorzitter, hierna te noemen: NKL;
6. De Nederlandse Vereniging de Rijwiel en Automobiël Industrie, te dezen vertegenwoordigd door deze de heer S.R.A. van Eijck, voorzitter, hierna te noemen: RAI;
7. De Vereniging Nederlandse Gemeenten, te dezen vertegenwoordigd door mevrouw L. van Hooijdonk, hierna te noemen: VNG;
8. Gedeputeerde staten van de Provincie Noord Holland, handelend als bestuursorgaan;
9. Gedeputeerde staten van de Provincie Flevoland, handelend als bestuursorgaan;
10. Dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam, handelend als bestuursorgaan;
11. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam, handelend als bestuursorgaan;  
Partijen onder [8] tot en met [11] gezamenlijk optredend in het kader van het samenwerkingsverband Metropoolregio Amsterdam, en te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw E. Post, gedeputeerde van de provincie Noord-Holland en tevens voorzitter van Metropoolregio Amsterdam, hierna te noemen: MRA;
12. Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant, handelend als bestuursorgaan, namens deze de heer B. Pauli, gedeputeerde van de provincie Noord-Brabant, hierna te noemen: provincie Noord-Brabant;

Partijen onder 7 tot en met 12 hierna samen te noemen: Decentrale overheden;

---

13. De vereniging Dutch Organisation for Electric Transport, namens deze de heer M. Hartman, voorzitter, hierna te noemen: DOET;

14. De vereniging Energie-Nederland, namens deze de heer H. Alders, voorzitter, hierna te noemen: EN;

Partijen onder 13 en 14 hierna samen te noemen: marktpartijen;

Allen tezamen hierna te noemen: Partijen.

### **Algemene Overwegingen**

- Onze welvaart moet ook voor toekomstige generaties behouden blijven; daarvoor is het nodig om het concurrentievermogen van onze economie te versterken en tegelijkertijd de belasting van het milieu en de afhankelijkheid van fossiele energie en schaarse grondstoffen te verminderen;
- Creativiteit, ondernemerschap en innovatie zijn essentieel om deze omslag naar groene groei mogelijk te maken en dat bedrijven, burgers en maatschappelijke organisaties volop concrete initiatieven nemen voor vergroening van economie en samenleving;
- Met de Green Deal Aanpak wil het kabinet deze dynamiek in de samenleving voor groene groei optimaal benutten;
- Green Deals bieden bedrijven, burgers en organisaties een laagdrempelige mogelijkheid om samen met de overheid te werken aan groene groei. Daar waar deze tegen belemmeringen aanlopen die volgens initiatiefnemers kunnen worden aangepakt op rijksniveau, wil het kabinet zich inzetten deze weg te nemen of op te lossen om zo deze initiatieven te faciliteren en te versnellen;
- De resultaten van een Green Deal kunnen gebruikt worden bij andere, vergelijkbare projecten, waardoor er navolging kan plaatsvinden en de reikwijdte van een Green Deal kan worden vergroot zonder dat daar specifieke ondersteuning vanuit de Rijksoverheid tegenover staat;

### **Specifieke overwegingen voor deze Green Deal**

Partijen overwegen dat:

- In het Regeerakkoord van het kabinet Rutte-Asscher (2012) en in het Energieakkoord voor Duurzame Groei (2013) is vastgelegd dat er tussen publieke en private organisaties in 2013 afspraken zullen worden gemaakt over de stimulering van de totstandkoming van openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen;



- De ontwikkeling van een adequate laadinfrastructuur een noodzakelijke voorwaarde is voor een succesvolle doorontwikkeling van de elektrische auto en voor het benutten van exportkansen voor Nederland;
- Er in Nederland zo'n 5.800 openbaar toegankelijke (publieke) laadpunten en daarnaast eveneens 7.200 beperkt openbaar toegankelijke (semi-publieke) laadpunten zijn en dat de groei van het aantal elektrische laadpunten een vereiste is voor de groei van de markt voor elektrische mobiliteit;
- Gelet op de verwachte groei van elektrische auto's tenminste tienduizend volledig publiek toegankelijke laadpunten extra gewenst zijn in de periode tot en met 2018. Uitrol van openbaar toegankelijke laadinfrastructuur is zowel nodig om in de praktijk kostenverlagingen op korte termijn te realiseren, als om de groei van het elektrische wagenpark te faciliteren.
- Openbaar toegankelijke elektrische laadpunten op de (zeer) korte termijn nog niet rendabel te exploiteren zijn, en dat door bevordering van onderzoek en ontwikkeling en het wegnemen van belemmeringen op het terrein van regelgeving en regionale aanbestedingen een rendabele business case mogelijk wordt.
- Het Formule E-team (hierna te noemen: FET) een publiek-private samenwerking is die tussen het bedrijfsleven, kennisinstellingen en de overheid tot stand is gekomen. Het FET zorgt ervoor dat elektrisch rijden in Nederland zich verder ontwikkelt en aansluit bij ontwikkelingen in het buitenland en bij kansen voor Groene Groei. Voor deze Green Deal werken Partijen nauw samen met en in het FET dat een centrale rol zal vervullen bij de uitvoering van deze deal.

Partijen komen het volgende overeen:

#### **Artikel 1 Definities**

In deze Green Deal wordt verstaan onder:

- openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur: laadinfrastructuur in de publieke en semi-publieke ruimte (op parkeerterreinen en in garages, bij bedrijven, bij winkelcentra etc.) die altijd (24/7) openbaar toegankelijk is.
- Mede-overheden: de Decentrale overheden en openbare lichamen (zoals provincies of gemeenten) die op het moment van het ondertekenen van deze Green Deal nog niet zijn aangesloten bij de Green Deal maar op grond van artikel 14 later als Partij toetreden.

#### **Artikel 2 Doel van de Green Deal openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur**

- Partijen willen met deze Green Deal in samenwerking met en in het FET gedurende een periode van 3 jaar, ingaande op de dag van inwerkingtreding van deze deal, de belemmeringen voor openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur wegnemen,

waardoor rendabele commerciële exploitatie van laadinfrastructuur na deze periode mogelijk wordt.

- Partijen hebben de ambitie en verwachting dat met behulp van een kennisplatform en een innovatief en op kostenreductie gericht stimuleringsprogramma voor openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur de aanleg- en exploitatiekosten per laadpaal substantieel kunnen worden verlaagd.

### **Artikel 3      Uitgangspunten**

1. Partijen onderschrijven het model van aanleg en exploitatie van openbare toegankelijke elektrische laadinfrastructuur dat in 2012 door NBNL, DOET, EN en Rijksoverheid gezamenlijk is ontwikkeld<sup>2</sup>, en zetten zich ervoor in dit model met ingang van 1 januari 2018 zonder verdere ondersteuning en marktconform te laten functioneren.
2. Partijen zetten zich door middel van deze Green Deal in voor de totstandkoming van voornoemd innovatief op kostenreductie gericht stimuleringsprogramma en van een financieringsstructuur voor de uitrol van openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur.
3. Partijen werken samen met en in het FET dat het uitvoeringsproces van deze Green Deal begeleidt en hierover de regie voert.

### **Artikel 4      Kostenreductie openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur: kennisplatform en onderzoeksprogramma**

#### **Doel:**

1. Partijen streven ernaar de totale kosten van aanleg en exploitatie van openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur eind 2017 met 70% te verlagen ten opzichte van het gemiddelde niveau van eind 2013.<sup>3</sup>
2. Bevordering en versterken van de onderlinge samenwerking van Partijen door middel van een kennisplatform. Het doel van dit kennisplatform is in een periode van drie jaar te bereiken dat publiek laden zoveel goedkoper wordt dat er sprake is van een sluitende business case.

#### **Inzet en acties**

1. In het kader van, en vooruitlopend op de ondertekening van deze Green Deal, is door brancheorganisaties waaronder NBNL, EN en DOET, overheden samenwerkend in het kader van de G32 en de G4 en Metropoolregio Amsterdam, en de kennisinstelling Dutch-INCERT per 6 november 2014 het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) opgericht. De

<sup>2</sup> Notitie Visie en Roadmap marktmodel laaddienstverlening Elektrisch Vervoer (Innopay/TNO 2010)

<sup>3</sup> Dat niveau wordt geraamd op ca. € 7000 (zie Rapport "Naar een green deal voor de kostendekkende uitrol van openbare laadpunten" Technische Universiteit Eindhoven (2013). <http://tue.nl/publicatie/ep/p/d/ep-uid/293498/>

governance en financiering van het NKL is nader uitgewerkt en vastgelegd in de statuten en huishoudelijk reglement van het NKL.

2. Partijen dragen met het oog op het doel van deze Green Deal actief bij aan de activiteiten van het NKL die zijn gericht op de kostenreductie van openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur. De projecten van het NKL leveren een belangrijke bijdrage aan het realiseren van deze kostenreductie. De gerealiseerde kostenreductie wordt jaarlijks gemonitord door en voor het FET.
3. Private en publieke entiteiten en organisaties worden door Partijen gestimuleerd om te participeren in het NKL opdat een evenwichtig en breed draagvlak wordt gecreëerd voor de activiteiten van het kennisplatform.
4. NBNL, ELaadNL<sup>4</sup>, EVNetNL, EN, de Rijksoverheid, DOET en de Decentrale overheden zijn bereid bij te dragen aan verdere kostenreductie door middel van het door het NKL opgestelde onderzoeksprogramma gericht op de collectieve en pre-competitieve aspecten van openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur voor de periode 2014 – 2017 dat op 28 november 2014 aan de adviesraad van NKL is voorgelegd en waarin de volgende programmalijnen zijn uitgewerkt:
  1. Kostenreductie (laadpunten);
  2. Beheer en onderhoud;
  3. Nationaal Test- en keuringscentrum Laadinfra;
  4. Optimalisering van het realisatieproces (netbeheerder-laadexploitant-gemeente).
5. De kennis die wordt opgedaan in het NKL is vrij toegankelijk.

## **Artikel 5      Uitrol openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur**

### **Doel:**

1. Partijen moedigen laadexploitanten aan om in overleg met overheden zoals gemeenten en eigenaren van particuliere parkeerterreinen, garages e.d. tot de meest kostenefficiënte invulling van de uitrol van openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur in een bepaald gebied te komen. In het kader van deze deal worden door mede-overheden de randvoorwaarden hiervoor vastgesteld.
2. Partijen onderschrijven het uitgangspunt dat het aantal openbaar toegankelijke laadpunten zoveel mogelijk de groei van het aantal elektrische auto's volgt. Hierbij geldt het beginsel 'laadpunt volgt auto' (er wordt pas een openbaar toegankelijke laadpaal geplaatst als een EV-rijder deze aanvraagt) en toepassing van de 'ladder van laden'<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> ELaadNL verzorgt uitsluitend de wettelijke taken van de bij deze organisatie aangesloten netbeheerders rondom de EV aansluiting (via NKL). Omdat het wettelijke taken betreft, vindt financiering daarvan plaats uit de gereguleerde inkomsten van de betrokken netbeheerders.

<sup>5</sup> Dit betekent dat bij de aanleg van laadinfra eerst zoveel mogelijk goedkopere private oplossingen worden benut door de EV-rijder, en alleen in gevallen waar dat niet kan of inefficiënt is voor duurdere openbaar toegankelijke laadinfra in de publieke ruimte of semi-publieke ruimte wordt gekozen. Binnen de categorie openbaar toegankelijke laadinfra wordt vervolgens gekozen voor de meest kosteneffectieve oplossingen.

3. Partijen onderkennen dat de markt voor laadinfrastructuur nog volop in ontwikkeling is en dat ook andere organisaties het initiatief willen nemen voor plaatsing van laadpalen in de (semi)publieke ruimte, zoals werkgevers en autoleveranciers. Partijen willen daarom voldoende ruimte laten om te experimenteren met andere vormen van initiatiefnemerschap voor aanleg en exploitatie van infrastructuur teneinde de business cases te optimaliseren waarbij de algemene doelstellingen van deze Green Deal leidend blijven. Als de vormgeving binnen de kaders valt, is ook een bijdrage aan mede-overheden via de decentralisatie-uitkering zoals bedoeld in artikel 6 mogelijk voor de langs deze weg gerealiseerde laadpalen.

#### **Inzet en acties:**

1. Mede-overheden verklaren zich bereid de uitrol van de laadinfra in hun regio's zo vorm te geven dat deze bijdraagt aan het realiseren van kostenreductie op korte termijn en aan een bredere marktontwikkeling met voldoende marktpartijen om een innovatieve concurrerende markt te realiseren.
2. De uitrol kan op verschillende wijzen worden vormgegeven:
  - de mede-overheden verstrekken door middel van aanbestedingen opdrachten of verlenen concessies voor het exploiteren van openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur en scheppen voorwaarden waarbinnen het derden wordt toegestaan te ondernemen in de publieke ruimte. Indien het gaat om kleinere aantallen laadpalen, waarvan het bedrag onder de relevante grensbedragen valt, kan eventueel gebruik worden gemaakt van een enkel- of meervoudige onderhandse inkoopprocedure.
  - Mede-overheden bieden ruimte aan marktpartijen om te experimenteren met andere vormen van initiatiefnemerschap voor aanleg en exploitatie van openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur teneinde tot optimalisering van business cases te komen. De mede-overheden verstrekken met inachtneming van de toepasselijke wettelijke procedures daarbij onder voorwaarden een plaatsing- en exploitatievergunning aan marktpartijen. Ze kunnen daarbij ook een bijdrage verlenen aan exploitanten. Als de vormgeving binnen te stellen kaders valt en mede-overheden en private partijen een financiële bijdrage aan de laadexploitant leveren is ook een bijdrage via een decentralisatie-uitkering zoals bedoeld in artikel 6 mogelijk voor de langs deze weg gerealiseerde laadpalen.
3. Mede-overheden dienen bij de uitrol van de laadinfrastructuur de aanbestedings- en staatssteunregels na te leven.
4. Partijen nodigen andere openbare lichamen uit om zich aan te sluiten bij deze aanpak en deze na te volgen. Zij worden door Partijen uitgenodigd om toe te treden tot deze Green Deal zoals bedoeld in artikel 14.

#### **Artikel 6      Financiering uitrol openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur**

##### **Doel:**

Mede-overheden verlenen opdrachten of concessies of verstrekken bijdragen voor aanleg en exploitatie van (nog) onrendabele openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur en faciliteren de inrichting van EV-parkeerplaatsen. Daarmee leveren zij een belangrijke bijdrage aan

de financiering van de uitrol van de laadinfrastructuur en maken zij het testen en valoriseren van nieuwe producten en diensten in de praktijk mogelijk. Daarnaast dragen ook de Rijksoverheid en private partijen bij aan de financiering van de uitrol van de laadinfrastructuur.

**Inzet en acties:**

1. De Rijksoverheid maakt het na inwerkingtreding van deze Green Deal mogelijk dat mede-overheden via een transparante procedure om een eenmalige financiële bijdrage in de kosten van de realisatie van openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur kunnen verzoeken. Mede-overheden die in aanmerking komen voor deze eenmalige financiële bijdrage ontvangen deze via de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties als een decentralisatie-uitkering uit het Provincie- of Gemeentefonds. De Rijksoverheid is bereid in de jaren 2015 t/m 2018 hiervoor in totaal maximaal € 5,7 mln. beschikbaar te stellen.
2. Bij de vaststelling van de voorwaarden voor het in aanmerking komen voor de eenmalige bijdrage gelden de volgende uitgangspunten:
  - uitsluitend mede-overheden kunnen een verzoek om een eenmalige financiële bijdrage doen. Zij moeten aantonen dat zij door middel van aanbestedingen (van opdracht of concessie) of langs andere weg zoals bedoeld in artikel 5 zelf een financiële bijdrage leveren aan de uitrol van openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur en daarnaast verzekerd zijn van een bijdrage door private partijen.
  - er kan een verzoek worden gedaan om een eenmalige financiële bijdrage per laadpaal. Deze bijdrage per laadpaal is gelijk aan de financiële bijdrage die mede-overheden zelf beschikbaar stellen tot een bepaald maximum. Dat maximum bedraagt in de eerste 12 maanden na inwerkingtreding van deze Green Deal € 900, in de tweede 12 maanden € 600 en in de laatste 12 maanden € 300.
3. De Rijksoverheid zal deze Green Deal en de in dit artikel opgenomen wijze van financiering melden aan de Europese Commissie met het oog op het verkrijgen van een goedkeuring hiervoor op grond van artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. In dit verband moet in ieder geval aan de volgende eisen worden voldaan door de Rijksoverheid en de mede-overheden:
  - De exploitatieperiode van een openbaar toegankelijke laadpaal mag niet meer dan 10 jaar bedragen;
  - Het eigendom van de laadpaal na afloop van de exploitatieperiode berust bij de mede-overheid;
  - Het totale<sup>6</sup> steunbedrag per laadpaal mag voor de palen waarvoor in het eerste jaar een bijdrage wordt gevraagd niet meer bedragen dan € 5000. Voor de latere jaren wordt te zijner tijd een maximumbedrag vastgesteld.
4. In afzonderlijke overeenkomsten tussen de Rijksoverheid en mede-overheden, gebaseerd op de modelovereenkomst die als bijlage bij deze Green Deal is gevoegd, zullen de in het tweede en derde lid genoemde voorwaarden en eisen nader concreet worden vastgelegd. Deze bijlage is een integraal onderdeel van deze Green Deal.

---

<sup>6</sup> Het betreft hier het totale steunbedrag, ongeacht of deze door Rijk of decentrale overheid wordt verstrekt.

5. Indien het in het eerste lid genoemde budget in enig jaar is uitgeput, wordt de beslissing op een verzoek om een financiële bijdrage aangehouden tot duidelijk is of er additioneel budget beschikbaar is. Indien hier geen zicht op is op wordt het verzoek afgewezen.
6. Het FET monitort op basis van informatie van het NKL de marktontwikkelingen en het gerealiseerde en nog te verwachten kostenverloop gedurende de looptijd van deze Green Deal. Als ontwikkelingen daartoe aanleiding geven, treden Partijen met elkaar in overleg over eventuele aanpassingen in de aanpak met betrekking tot de eenmalige financiële bijdrage.

## **Artikel 7 Beheer 'installed base' E-laad**

### **Doel:**

Er dient een oplossing te worden gevonden voor de financiering van de exploitatie van de tot dusver door E-laad geplaatste laadpalen ('installed base').

### **Inzet en acties partijen**

EVnetNL is bereid in de concessiegebieden van de in EVNetNL participerende netbedrijven de instandhouding van de tot op heden geplaatste elektrische laadinfrastructuur uiterlijk tot het einde van 2016 te continueren. Zo mogelijk wordt - indien dat onder acceptabele voorwaarden mogelijk is - tot eerdere afstoting van (delen van) de betrokken laadinfrastructuur aan derden overgegaan. Met deze afspraak is maximaal € 6 mln. gemeoid. Financiering daarvan vindt plaats uit het niet-gereguleerde deel van de omzet van netwerkbedrijven.

## **Artikel 8 Smart charging en reductie van gereguleerde kosten**

### **Doel:**

- Bevordering en versterken van onderlinge samenwerking tussen netbeheerders, energieleveranciers en laadpuntexploitanten op het terrein van slim laden (smart charging). Dit biedt kansen voor een efficiënter beheer van het slimme netwerk van de toekomst én het kan tot goedkopere dienstverlening aan EV-rijders door laaddienstverleners leiden.
- Onderzoeken van mogelijke maatregelen op terrein van regelgeving die bijdragen aan de realisatie van de doelstellingen van deze Green Deal.

### **Inzet en acties**

1. NBNL, ELaadNL, EN en DOET onderzoeken hoe slim laden ofwel het gecoördineerd laden van elektrische auto's de totstandkoming van rendabele openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur kan bevorderen.
2. EN, DOET, ELaadNL en NBNL doen, in goede afstemming met andere organisaties, onderzoek naar slim laden op het vlak van flexibele tariefstelling en Europese standaardisatie. Langs deze weg wordt in nauwe samenwerking tussen ELaadNL, NBNL, EN en DOET bevorderd dat er zicht komt op flexibele marktmechanismen om de timing van de vraag van de EV-rijder te beïnvloeden.

3. NBNL en marktpartijen zullen in overleg met de Minister van Economische Zaken de mogelijkheden verkennen voor een aparte aansluitcategorie voor laadpunten in de daarvoor relevante wet- en regelgeving. In de zin van de Elektriciteitswet 1998 vallen laadpunten op dit moment onder de categorie kleinverbruikers. De mogelijkheden voor slim laden (laadmanagement gericht op vraagsturing, flexibiliteit en opslag) kunnen wellicht een eigen categorie rechtvaardigen. Daarbij moet duidelijkheid komen over de onderscheidende criteria voor een dergelijke categorie en de effecten bij invoering (o.a. herverdeling van de kosten over alle aansluitingen). NBNL levert in overleg met de Minister van Economische Zaken een nadere onderbouwing van de kosten van laadpunten in termen van aansluiting en netbelasting (gebruiksprofiel). Waar relevant treden zij over deze onderbouwing en de uitwerking daarvan in overleg met de Autoriteit Consument & Markt (ACM).
4. NBNL doet nader onderbouwde voorstellen voor aanpassing van de Elektriciteitswet 1998, de ministeriële regeling Tariefstructuren en Voorwaarden en/of de Tarievenscode Elektriciteit teneinde differentiatie in aansluit- en transporttarieven mogelijk te maken. De Minister van Economische Zaken beoordeelt in welke mate deze voorstellen bijdragen aan de realisatie van de doelstellingen van deze Green Deal en spant zich in voor eventuele aanpassing van wet- en regelgeving.
5. NBNL doet een voorstel aan de ACM voor aanpassing van de Netcode Elektriciteit met betrekking tot de overstroombeveiliging. Beoogd wordt om een enkelvoudige beveiliging toe te passen waardoor de kosten en omvang van het laadpunt verder kunnen afnemen.
6. Om tot voorstellen te komen als bedoeld in de voorgaande leden van dit artikel is het noodzakelijk om deze niet alleen theoretisch maar ook in de praktijk te toetsen. NBNL en de Rijksoverheid treden in overleg om de mogelijkheden tot experimenteren met deze aspecten te realiseren. Hierbij wordt nader vastgesteld in hoeverre het - thans nog ontwerpbesluit - Besluit experimenten decentrale duurzame elektriciteitsopwekking hiertoe ruimte kan bieden. Dit ontwerpbesluit is in beginsel gericht op het stimuleren van decentrale duurzame elektriciteitsopwekking, maar de opslagcapaciteit van EV's kan dienstbaar zijn in het voorkomen van congestie in lokale netdelen. In dat geval zullen de netbeheerders samenwerking zoeken met private partijen die op grond van dit ontwerpbesluit bereid zullen zijn om het initiatief hiertoe te nemen. Daarnaast onderzoekt de Minister van Economische Zaken of de grondslag voor experimenten in het ontwerpbesluit verder verruimd kan worden.

#### **Artikel 9      Uitvoering in overeenstemming met het Unierecht**

De afspraken van deze Green Deal zullen in overeenstemming met het recht van de Europese Unie worden uitgevoerd, in het bijzonder voor zover de afspraken vallen onder de werking van de Europese regels met betrekking tot aanbesteding, mededinging, staatssteun en technische normen en voorschriften.

#### **Artikel 10     Bijlage**

Bijlage 1 bij deze Green Deal betreft de in artikel 6, vierde lid, bedoelde modelovereenkomst. Deze bijlage maakt integraal onderdeel uit van deze Green Deal.

#### **Artikel 11     Wijzigingen**

1. Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken de Green Deal te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.
2. Partijen treden in overleg binnen zes weken nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
3. De wijziging en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan de Green Deal gehecht.

#### **Artikel 12    Stuurgroep**

1. Na ondertekening van deze Green Deal zal door het FET een interne Stuurgroep worden samengesteld, die wordt belast met de uitvoering van deze Green Deal. De Stuurgroep rapporteert en adviseert aan het FET.
2. De Stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van alle Partijen.
3. De Stuurgroep komt minimaal vier maal per jaar bijeen.

#### **Artikel 13    Evaluatie**

1. Partijen zullen jaarlijks over de uitvoering en werking van deze Green Deal rapporteren aan de Stuurgroep binnen het FET.
2. Begin 2017 zal een tussenevaluatie worden opgesteld door het FET; Medio 2018 zal door het FET een eindevaluatie worden verricht en een verslag daarvan worden opgemaakt.
3. In zowel de tussenevaluaties als de eindevaluatie wordt expliciet aandacht besteed aan de mate waarin de beoogde doelstelling, zoals geformuleerd in artikel 2, binnen de looptijd van deze Green Deal gerealiseerd kan worden. Daarbij wordt ook richting gegeven aan de invulling van de scenario's die zich kunnen ontwikkelen na beëindiging van deze Green Deal.

#### **Artikel 14    Toetreding van nieuwe partijen**

1. Tot deze Green Deal kunnen nieuwe partijen toetreden die een betekenisvolle en concrete bijdrage kunnen leveren aan het bereiken van de doelstellingen van deze Green Deal. Partijen willen gelet op artikel 6 toetreding door openbare lichamen actief bevorderen.
2. Een nieuwe partij, niet zijnde een openbaar lichaam, maakt haar verzoek tot toetreding schriftelijk bekend aan de Rijksoverheid. Zodra alle Partijen schriftelijk hebben ingestemd met het verzoek tot toetreding, ontvangt de toetredende partij de status van Partij van de Green Deal en gelden voor die Partij de voor haar alle uit de Green Deal voortvloeiende rechten en verplichtingen.
3. Een nieuwe partij, zijnde een openbaar lichaam, maakt haar verzoek tot toetreding schriftelijk bekend aan de Rijksoverheid, waarbij zij verklaart de rechten en verplichtingen uit de Green Deal, voor zover op haar van toepassing, te zullen naleven. Na schriftelijke instemming van de Rijksoverheid met het verzoek tot toetreding ontvangt de toetredende



partij de status van Partij van de Green Deal en gelden voor die Partij de voor haar alle uit de Green Deal voortvloeiende rechten en verplichtingen.

4. Het verzoek tot toetreding en de verklaring tot instemming worden als bijlage aan de Green Deal gehecht.

#### **Artikel 15 Citeertitel**

De Green Deal kan worden aangehaald als Green Deal Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur

#### **Artikel 16 Opzegging**

Elke Partij kan deze Green Deal met inachtneming van een opzegtermijn van 3 maanden schriftelijk opzeggen.

#### **Artikel 17 Nakoming**

Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken van de Green Deal niet in rechte afdwingbaar is.

#### **Artikel 18 Opschortende voorwaarde en inwerkingtreding**

1. Deze Green Deal treedt in werking na ondertekening door alle Partijen en onder de opschortende voorwaarde dat de Europese Commissie bij beschikking heeft vastgesteld dat deze deal en de financieringswijze zoals bedoeld in artikel 6 verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt, met dien verstande dat de eventueel door de Europese Commissie aan de beschikking verbonden voorwaarden zijn toegepast. De looptijd van deze Green Deal is drie jaar vanaf de dag van inwerkingtreding.
2. De Rijksoverheid bericht de overige Partijen of de goedkeuring door de Europese Commissie is ontvangen.
3. Partijen nemen de uitvoering van alle in deze Green Deal genoemde afspraken zo snel mogelijk ter hand.

#### **Artikel 19 Openbaarmaking**

Deze Green Deal zal net als andere afgesloten Green Deals openbaar worden gemaakt, onder andere in de Staatscourant, waardoor anderen kennis kunnen nemen van de gesloten Green Deals, zodat navolging hiervan kan worden bevorderd.

Aldus overeengekomen en in twaalfvoud ondertekend te 's-Gravenhage.

De Minister van Economische Zaken,  
De heer H.G.J. Kamp

De Staatsecretaris van Milieu en Infrastructuur,  
Mevrouw W.J. Mansveld

De vereniging Netbeheer Nederland,

De heer P. Molengraaf

De stichting ElaadNL,  
De heer A.G.J.M. Rombouts

De stichting EVNetNL,  
De heer A.G.J.M. Rombouts

De Stichting Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur  
De heer B.J. Klerk

De Nederlandse Vereniging de Rijwiel en Automobiel Industrie,  
de heer S.R.A. van Eijck

De Vereniging Nederlandse Gemeenten,  
Mevrouw. L. van Hooijdonk

De Gedeputeerde Staten van de provincie Brabant,  
De heer B. Pauli

De Metropool-Regio Amsterdam,  
mevrouw. E. Post

De vereniging Dutch Organisation for Electric Transport,  
De heer M. Hartman

De vereniging Energie-Nederland,  
De heer H. Alders



## **Bestuursovereenkomst Openbaar Toegankelijke Laadinfrastructuur Elektrisch Vervoer**

---

**Definitieve tekst 10 april 2015**

### ***Partijen***

1. **De Minister van Economische Zaken**, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de **Staat der Nederlanden** waarvan de zetel is gevestigd te Den Haag, namens deze de teammanager van Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, [naam], hierna te noemen: 'EZ'; en
2. **[naam gemeente, provincie of regio]**, gevestigd aan [adres] te [plaats], te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de [functie], [naam], hierna te noemen: [gemeente/provincie/regio];

### ***overwegende dat***

- in het Energieakkoord voor Duurzame Groei (2013) is vastgelegd dat publieke en private partijen afspraken zullen maken over de stimulering van de totstandkoming van openbaar toegankelijke laadinfrastructuur voor elektrische auto's;
- op [DATUM] een Green Deal Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur in werking is getreden die de verdere ontwikkeling van openbaar toegankelijke laadinfrastructuur beoogt te stimuleren en de belangrijkste belemmeringen bij de uitrol daarvan tracht weg te nemen;
- het ministerie van Economische Zaken zich in deze Green Deal bereid heeft verklaard een bijdrage te leveren aan de financiering van openbaar toegankelijke laadinfrastructuur die door, namens of met medewerking van mede-overheden tot stand wordt gebracht;
- de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna: RVO) verantwoordelijk is voor de uitvoering van het beleid van het ministerie van Economische Zaken op het gebied van de stimulering van elektrisch vervoer;
- in deze bestuursovereenkomst afspraken met de [gemeente/provincie/regio] worden vastgelegd in het kader van het beschikbaar stellen van een eenmalige financiële bijdrage per laadpaal door EZ volgens de systematiek van de Green Deal.

### ***verklaren te zijn overeengekomen als volgt***

#### **Artikel 1 Doel van de bestuursovereenkomst**

Het doel van deze overeenkomst is om nadere afspraken vast te leggen over de wijze waarop de [gemeente/provincie/regio] openbaar toegankelijke laadpalen realiseert of laat realiseren met inachtneming van de relevante Europese regels met betrekking tot onder meer aanbesteding en staatssteun en de wijze waarop EZ door middel van een decentralisatie-uitkering hiervoor middelen beschikbaar stelt aan de [gemeente/provincie/regio], uitgaande van een eenmalige financiële bijdrage per laadpaal.



## **Bestuursovereenkomst Openbaar Toegankelijke Laadinfrastructuur Elektrisch Vervoer**

---

### **Artikel 2 Inspanningsverplichting gemeente/provincie/regio [variant Aanbesteding]**

1. [gemeente/provincie/regio] stimuleert de uitrol van openbaar toegankelijke laadinfrastructuur door middel van een opdracht of het uitgeven van een concessie, waarbij ze zich inspant om in de periode van [datum] tot [datum] naar verwachting [aantal] laadpalen te realiseren.
2. [gemeente/provincie/regio] heeft hiervoor een projectplan opgesteld, dat onderdeel uitmaakt van deze bestuursovereenkomst. Dit bestaat ten minste uit de volgende onderdelen:
  - a. Plan van aanpak voor realisatie van openbaar toegankelijke laadinfrastructuur.
  - b. Uitrolplan met aantal palen en fasering aanleg.
  - c. Financieringsplan, waaruit blijkt wat de geraamde bijdrage is van private partijen en [gemeente/provincie/regio] aan de financiering van de laadinfrastructuur.
3. [gemeente/provincie/regio] draagt er zorg voor dat:
  - a. er voldoende marktwerking ontstaat bij de aanleg van de infrastructuur;
  - b. interne procedures met betrekking tot verkeersbesluiten zo snel mogelijk worden doorlopen en de kosten daarvan en van de inrichting van de parkeerplaats bij de laadpaal voor eigen rekening van de [gemeente/provincie/regio] plaatsvinden;
  - c. wordt voldaan aan de staatssteunregels; in beginsel is dit het geval bij naleving van deze bestuursovereenkomst.
  - d. laadexploitanten periodiek tenminste de volgende informatie om niet en in geanonimiseerde vorm ter beschikking stellen ten behoeve van monitoring door de Stichting Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur in het kader van de Green Deal Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur:
    - het aantal geplaatste palen
    - de kostenontwikkeling van laadinfrastructuur
    - het laadtarief
    - de van decentrale overheden ontvangen bijdrage per paal.

### **Artikel 2 Inspanningsverplichting gemeente/provincie/regio [variant Vergunningmodel]**

1. [gemeente/provincie/regio] stimuleert de uitrol van openbaar toegankelijke laadinfrastructuur, waarbij ze medewerking verleent aan marktpartijen die voornemens zijn via het vergunningmodel openbaar toegankelijke laadinfrastructuur te realiseren.
2. De wijze waarop de [gemeente/provincie/regio] de uitrol ondersteunt is beschreven in een beknopt projectplan. Hierin zijn in ieder geval de volgende onderdelen opgenomen:
  - a. vaststellingsbesluit voor realisatie van openbaar toegankelijke laadinfrastructuur via vergunningenmodel;
  - b. financieringsplan, waaruit blijkt wat de geraamde bijdrage is van private partijen en decentrale overheden aan de financiering van de laadinfrastructuur;
  - c. (subsidie)verordening van de [gemeente/provincie/regio]<sup>1</sup>, inclusief begin- en eindtermijn en subsidieplafond van de regeling;
  - d. inschatting van het aantal te realiseren laadpalen over de periode 2015-2018.
3. [gemeente/provincie/regio] draagt er zorg voor dat:
  - a. er voldoende marktwerking ontstaat bij de aanleg van de infrastructuur;

---

<sup>1</sup> Bij het verzoek kan de voorlopige verordening worden meegestuurd. Er wordt pas tot uitkering overgegaan als de vastgestelde verordening is aangeleverd.



## **Bestuursovereenkomst Openbaar Toegankelijke Laadinfrastructuur Elektrisch Vervoer**

---

- b. interne procedures met betrekking tot verkeersbesluiten zo snel mogelijk worden doorlopen en de kosten daarvan en van de inrichting van de parkeerplaats bij de laadpaal voor eigen rekening van [gemeente/provincie/regio] plaatsvinden;
- c. wordt voldaan aan de staatssteunregels; in beginsel is dit het geval bij naleving van deze bestuursovereenkomst;
- d. laadexploitanten periodiek tenminste de volgende informatie om niet en in geanonimiseerde vorm ter beschikking stellen ten behoeve van monitoring door de Stichting Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur in het kader van de Green Deal Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur :
  - het aantal geplaatste palen
  - de kostenontwikkeling van laadinfrastructuur
  - het laadtarief
  - de van decentrale overheden ontvangen bijdrage per paal.

### **Artikel 3 Randvoorwaarden EZ bijdrage**

Het verzoek van [gemeente/provincie/regio], zoals vervat in het projectplan, voldoet aan de volgende randvoorwaarden:

- a. Zowel [gemeente/provincie/regio] als private partij(en) dragen ieder gemiddeld tenminste € 500,- per paal bij aan de laadinfrastructuur;
- b. De laadpalen zijn 24/7 openbaar toegankelijk en interoperabel;
- c. 'Paal volgt auto', dat wil zeggen dat er alleen een laadpaal toegekend wordt naar aanleiding van een concrete aanvraag van een E-rijder;
- d. De 'Ladder van Laden' wordt gevolgd, dat wil zeggen er wordt alleen een openbaar toegankelijke laadpaal ter beschikking gesteld aan E-rijders die hebben aangetoond niet op eigen terrein te kunnen laden;
- e. Er worden geen e-rijders uitgesloten op grond van merk auto.
- f. De exploitatieperiode van een openbaar toegankelijke laadpaal bedraagt niet meer dan 10 jaar;
- g. Het eigendom van de laadpaal berust na afloop van de exploitatieperiode bij de gemeente;
- h. Het totale steunbedrag per laadpaal daaronder mede begrepen steun die uit andere hoofde is verstrekt, bedraagt voor de palen waarvoor in 2015 een bijdrage wordt gevraagd niet meer dan € 5000<sup>2</sup>.

### **Artikel 4 Financiële bijdrage van EZ**

- 1. In afstemming met het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties stelt EZ via decentralisatie-uitkeringen uit het [gemeentefonds/provinciefonds] een financiële bijdrage beschikbaar voor het in deze bestuursovereenkomst genoemde aantal te realiseren laadpalen.
- 2. De financiële bijdrage van EZ is gelijk aan de financiële bijdrage die de [gemeente/provincie/regio] zelf beschikbaar stelt, tot een maximum van € 900,-<sup>3</sup> per paal en bedraagt in totaal maximaal [totale bedrag].

---

<sup>2</sup> Het betreft hier het totale steunbedrag per laadpaal, ongeacht of deze door de Rijksoverheid, een mede-overheid of een andere publieke entiteit wordt verstrekt. Voor toekomstige bestuursovereenkomsten zullen t.z.t. lagere bedragen worden vastgesteld.

<sup>3</sup> Het maximumbedrag is afhankelijk van de datum dat de bestuursovereenkomst wordt afgesloten. Per laadpaal wordt eenmalig een bijdrage verstrekt van € 900, indien de bestuursovereenkomst wordt afgesloten



## **Bestuursovereenkomst Openbaar Toegankelijke Laadinfrastructuur Elektrisch Vervoer**

---

3. Het in het tweede lid genoemde bedrag wordt via de [voorjaarsnota / najaarsnota] van het [gemeentefonds/provinciefonds] uitgekeerd.

### **Artikel 5 Monitoring en escalatieregeling**

1. RVO monitort aan de hand van de aan de Stichting Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur verstrekte gegevens de uitvoering van de door Partijen gemaakte afspraken in deze bestuursovereenkomst.
2. Een Partij die meent dat de andere Partij tekortschiet in de naleving van de in deze bestuursovereenkomst gemaakte afspraken deelt dat schriftelijk aan de andere Partij mee. De mededeling bevat een aanduiding van het geschil.
3. Binnen [pm] werkdagen na de dagtekening van de in het tweede lid bedoelde mededeling zendt elke Partij zijn zienswijze over het geschil, alsmede een voorstel voor een oplossing daarvan, aan de andere Partij.
4. Binnen [pm] werkdagen na afloop van de in het derde lid genoemde termijn overleggen Partijen over een oplossing van het geschil.
5. Elke Partij draagt de eigen kosten, voortvloeiend uit de procedure van het tweede tot en met vierde lid.

### **Artikel 6 Wijziging**

Door wezenlijke wijzigingen in de omstandigheden, kan elke Partij de andere Partij(en) schriftelijk verzoeken de bestuursovereenkomst te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen, welke als bijlage aan deze bestuursovereenkomst wordt gehecht.

### **Artikel 7 Opzegging**

1. Partijen kunnen de bestuursovereenkomst met inachtneming van een opzegtermijn van een maand schriftelijk opzeggen, indien een zodanige verandering van omstandigheden is opgetreden dat de bestuursovereenkomst billijkheidshalve op korte termijn behoort te eindigen. De opzegging moet de verandering in omstandigheden vermelden.
2. Ingeval van beëindiging van de bestuursovereenkomst krachtens opzegging is geen van de Partijen jegens een andere Partij schadeplichtig.

### **Artikel 8 Afdwingbaarheid**

Deze bestuursovereenkomst is niet in rechte afdwingbaar.

### **Artikel 9 Looptijd**

Deze bestuursovereenkomst treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door Partijen en wordt aangegaan voor de periode van [datum] tot [einddatum project].

### **Artikel 10 Openbaarheid**

Binnen [pm 12 weken] na inwerkingtreding van deze bestuursovereenkomst wordt op de website van RVO vermeld dat [gemeente/provincie/regio] in het kader van de Green Deal Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur een bestuursovereenkomst heeft gesloten.

---

in 2015. Voor toekomstige bestuursovereenkomsten zullen lagere bedragen gelden (€ 600 in 2016 en € 300 in 2017). Bij het vergunningmodel is de datum dat de vergunning wordt verstrekt leidend.



## Bestuursovereenkomst Openbaar Toegankelijke Laadinfrastructuur Elektrisch Vervoer

---

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend,

op [datum], te [plaats]

op [datum], te [plaats]

### ONDERTEKENING

De Staat der Nederlanden,  
te dezen vertegenwoordigd door  
de Minister van Economische Zaken,  
namens deze:

[gemeente/provincie/regio]  
namens deze:

[naam]  
teammanager  
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

[naam]  
[functie]