



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 geveerd 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).



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. Tegenwoordig 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.