

# C-185

## Green Deal “Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur”

### Partijen

1. De Minister van Economische Zaken, de heer H.G.J. Kamp en de 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 A.B. Jurjus, directeur, hierna te noemen: NBNL;
3. Stichting ElaadNL, 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 Automobielen Industrie, te dezen vertegenwoordigd door 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; te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw E. Post, gedeputeerde van de provincie Noord-Holland en voorzitter Bestuurlijk Overleg Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam, een samenwerkingsverband van de provincie Noord-Holland, provincie Flevoland, gemeente Amsterdam, gemeente Almere en Stadsregio Amsterdam, hierna te noemen: MRA;
9. Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant, handelend als bestuursorgaan, namens deze door de heer B. Pauli, gedeputeerde van de provincie Noord-Brabant, hierna te noemen: provincie Noord-Brabant;

Partijen onder 7 tot en met 9 hierna samen te noemen: Decentrale overheden;

10. De vereniging Dutch Organisation for Electric Transport, namens deze door de heer M. Hartman, voorzitter, hierna te noemen: DOET;
11. De vereniging Energie-Nederland, namens deze door de heer A.T. Sypkens Smit, a.i. directeur, hierna te noemen: EN;

Partijen onder 10 en 11 hierna samen te noemen: Marktpartijen;

Hierna samen 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 ten minste 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 drie 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>1</sup>, en zetten zich ervoor in dit model met ingang van 1 juli 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 gerichte 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>2</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.

<sup>1</sup> Notitie Visie en Roadmap marktmodel laaddienstverlening Elektrisch Vervoer (Innopay/TNO 2010)

<sup>2</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/>)

#### *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 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>3</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 laadpaalexploitanten 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>4</sup>.

<sup>3</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>4</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>5</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.
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*

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

<sup>5</sup> Het betreft hier het totale steunbedrag, ongeacht of deze door Rijk of decentrale overheid wordt verstrekt.

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. gemoeid. Financiering daarvan vindt plaats uit het niet-gereguleerde deel van de omzet van netwerkbedrijven.

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

##### *Doel*

1. 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.
2. 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 Tarieencode 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 (3 jaar) 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 tweevoud ondertekend te Utrecht op 9 juni 2015.**

**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 A.B. Jurjus

**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 Automobielen Industrie,**

.....  
De heer S.R.A. van Eijck

**De Vereniging Nederlandse Gemeenten,**

.....  
Mevrouw. L. van Hooijdonk

**De gedeputeerde van de provincie Noord-Holland,  
bestuurlijk opdrachtgever van MetropoolRegio Amsterdam Elektrisch,**

.....  
Mevrouw. E. Post

**De Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant,**

.....  
De heer B. Pauli

**De vereniging Dutch Organisation for Electric Transport,**

.....  
De heer M. Hartman

**De vereniging Energie-Nederland,**

.....  
De heer A.T. Sypkens Smit