

## Samenwerkingsovereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2

### Ondergetekenden

1. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw V.L.W.A. Heijnen, handelend in haar hoedanigheid van bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen: **Rijksoverheid**;
2. De provincie Fryslân, voor zover het de bestuursbevoegdheden betreft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer M.A.C. de Vries;
3. De provincie Groningen, voor zover het de bestuursbevoegdheden betreft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer H.J. Hamster;
4. De provincie Drenthe, voor zover het de bestuursbevoegdheden betreft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer H.G. Jumelet;

Partijen 2, 3 en 4 vormen samen Samenwerkingsregio Noord

5. De provincie Overijssel, voor zover het de bestuursbevoegdheden betreft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer T.A. de Bree;
6. De provincie Gelderland, voor zover het de bestuursbevoegdheden betreft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer K. Ruitenbergh;

Partijen 5 en 6 vormen samen Samenwerkingsregio Oost

7. De provincie Flevoland, voor zover het de bestuursbevoegdheden betreft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer J. de Reus;
8. De provincie Noord-Holland, mede namens de Vervoerregio Amsterdam, voor zover het de bestuursbevoegdheden betreft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer J. Olthoff;
9. De provincie Utrecht, voor zover het de bestuursbevoegdheden betreft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer A. van Schie;

Partijen 7, 8 en 9 vormen samen Samenwerkingsregio Noord-West

10. De provincie Zuid-Holland, voor zover het de bestuursbevoegdheden betreft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer E.F.A. Zevenbergen;
11. De provincie Zeeland, voor zover het de bestuursbevoegdheden betreft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer A.J. van der Maas;

Partijen 10 en 11 vormen samen Samenwerkingsregio Zuid-West

12. De provincie Noord-Brabant, voor zover het de bestuursbevoegdheden betreft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer J.B. van der Horst;
13. De provincie Limburg, voor zover het de bestuursbevoegdheden betreft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer J.J.M. Kuntzelaers;

Partijen 12 en 13 vormen samen Samenwerkingsregio Zuid

14. De gemeente Amsterdam, voor zover het de bestuursbevoegdheden betreft het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam, rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw M. van der Horst;
15. De gemeente Den Haag, voor zover het de bestuursbevoegdheden betreft het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Haag, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer A. Kapteijns;
16. De gemeente Utrecht, voor zover het de bestuursbevoegdheden betreft het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht, rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw E. Oosters;
17. De gemeente Rotterdam, voor zover het de bestuursbevoegdheden betreft het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Rotterdam, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer V. Karremans;

Partijen 14 tot en met 17 vormen samen Samenwerkingsregio G4.

Partijen 2 tot en met 17 samen hierna te noemen: **Samenwerkingsregio's**.

18. Stedin Holding N.V., vertegenwoordigd door de heer D.H.M.U. Peters;
19. Alliander N.V., vertegenwoordigd door de heer F.D. Schut;
20. Enexis Holding N.V., vertegenwoordigd door de heer J.K. Sanders;
21. Juva N.V., vertegenwoordigd door de heer F.P. Binnekamp;
22. Coteq Netbeheer B.V., vertegenwoordigd door de heer G.A. de Haan;
23. N.V. RENDO Holding, vertegenwoordigd door de heer E.R. Veenstra;

Partijen 18 tot en met 23 samen hierna te noemen: **Netbeheerders**

Hierna allen gezamenlijk te noemen 'Partijen' of ieder voor zich 'Partij'.

## Overwegingen

### Maatschappelijke doelstellingen en ambities

- In de transitie naar een gezondere natuur, beter klimaat en een betere gezondheid is de verdere verduurzaming van mobiliteit een onmiskenbaar onderdeel;
- Om de schadelijke emissies van alle vervoersmodaliteiten terug te dringen zijn in het Klimaatakkoord<sup>1</sup>, het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering<sup>2</sup>, het Schone Lucht Akkoord<sup>3</sup> en het Regeerakkoord<sup>4</sup> doelstellingen en ambities geformuleerd;
- Om hier invulling aan te geven zijn door enkele deelnemers aan deze overeenkomst reeds afspraken gemaakt in onder andere de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, Afsprakenkader Emissieloos Taxivervoer, Bestuursakkoord Zero Emissie Bussen, Green Deal 'Zeevaart, Binnenvaart en Havens', Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer en het Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB)<sup>5</sup>;
- Tevens werkt Nederland binnen de Europese Unie continu aan de invulling van nieuwe doelstellingen en ambities op basis van het Fit For 55 pakket<sup>6</sup>;
- De ontwikkeling van de uitstoot door binnenlandse mobiliteit (inclusief mobiele werktuigen) wordt gemonitord door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) van het PBL wordt onder andere de voortgang richting het doel uit het Klimaatakkoord van 55% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 dan in 1990, inzichtelijk gemaakt;

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 32813, nr.437

<sup>2</sup> [www.aanpakstikstof.nl](http://www.aanpakstikstof.nl)

<sup>3</sup> [www.schoneluchtakkoord.nl](http://www.schoneluchtakkoord.nl)

<sup>4</sup> Coalitieakkoord 2021 – 2025: Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst

<sup>5</sup> Kamerstuk 31209, nr. 244

<sup>6</sup> [EUR-Lex - 52020DC0562 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](http://eur-lex.europa.eu/52020DC0562-EN)

## **Aanloop naar de Samenwerkingsovereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2**

- De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is een onderdeel van het Klimaatakkoord. In de NAL zijn acties benoemd voor onder andere regionale samenwerkingsverbanden op het gebied van laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer;
- De Nationale Agenda Laadinfrastructuur heeft vorm en uitvoering gekregen in samenwerkingsovereenkomsten tussen de Rijksoverheid, zes Samenwerkingsregio's van provincies en gemeenten en de Vereniging Netbeheer Nederland die in 2020 zijn gesloten<sup>7</sup>, aflopend op 31 december 2023. Deze overeenkomsten hadden tot doel om de specificatie en realisatie van de benodigde toename van het aantal laadpunten in 2025 en 2030 voor met name personenauto's in de Samenwerkingsregio's te faciliteren met onder meer regionale plannen van aanpak. In de brief van 15 juni 2022 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer reeds geïnformeerd in te zetten op het vernieuwen van deze aflopende samenwerkingsovereenkomsten;
- Gemeenten zijn actief betrokken bij de uitrol van laadinfrastructuur. Het is belangrijk dat Partijen nauw samenwerken met gemeenten om hen te ondersteunen bij de uitvoering. Daarbij is aandacht voor het ontwikkelen van de benodigde expertise, capaciteit, middelen, netcongestie en regulering;
- Met inzet van de Partijen is reeds een laadnetwerk van circa 120.000 (semi) publieke laadpunten en circa 4500 (semi) publieke snellaadpunten gerealiseerd. Dit laadnetwerk voorziet met name in de laadbehoefte van elektrische personen- en bestelvoertuigen;
- De komende jaren zal dit laadnetwerk mee moeten groeien met de laadbehoefte van elektrische personen- en bestelvoertuigen. Dit vereist een nadere specificatie van die laadbehoefte en verdere professionalisering van de samenwerking tussen Partijen;
- Het ontstane laadnetwerk en de samenwerking tussen Partijen geeft in mindere mate invulling aan de (nieuwe) laadbehoefte voor andere modaliteiten zoals elektrische vrachtoertuigen, elektrische autobussen, elektrische scheepvaart en elektrisch bouwmaterieel;
- Om in de laadbehoefte van voorgenoemde modaliteiten te voorzien is voldoende netcapaciteit noodzakelijk. Zo is onder andere behoefte aan hoogvermogenladers die veelal zijn aangesloten op het steeds vollere middenspanningsnet. Daarnaast blijven de lagere netvlakken aandacht vergen; de stijgende aantallen van batterij-elektrische personenvoertuigen zullen zonder aanvullende afspraken met betrekking tot slim laden voor problemen zorgen. De laadbehoefte en daaraan gekoppelde benodigde vraag naar netcapaciteit zal na 2030 versneld toenemen.
- Bijkomende Europese afspraken zoals de Verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen<sup>8</sup>, waarin Europese lidstaten zich conformeren aan het realiseren van een (snel)laadnetwerk en walstroompunten langs het Trans-European Transport Network<sup>9</sup> (TEN-T) en stedelijke knooppunten, evenals Richtlijn 2019/1161 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen, waarin aangescherpte normen voor aanbestedingen van voertuigen geformuleerd zijn, zorgen voor toename van de (publieke) laadbehoefte en daarmee voor een grotere opgave voor Partijen. Deze Europese afspraken zijn altijd het uitgangspunt voor voorliggende overeenkomst;
- Deze ontwikkelingen vragen om nieuwe afspraken tussen Partijen die worden vastgelegd in deze Samenwerkingsovereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2, met één overkoepelende set aan afspraken voor alle Partijen, in plaats van de huidige zes – op de afzonderlijke Samenwerkingsregio's gerichte – overeenkomsten;
- Partijen leggen in deze samenwerkingsovereenkomst de verdeling van verantwoordelijkheden vast om het doel te bereiken. Partijen vullen deze verantwoordelijkheid naar eigen inzicht in.

---

<sup>7</sup> De Samenwerkingsovereenkomsten Regionale Aanpak G4 (Stcrt. 2021, nr. 12985), Noord Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (Stcrt. 2021, 12988), Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Samenwerkingsregio Zuid (Stcrt. 2021, nr. 12990), Zuidwest Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (Stcrt. 2021, nr. 12993), Gelderland-Overijssel Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (Stcrt. 2021, nr. 12944) en MRA-Elektrisch Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (Stcrt. 2021, nr. 12996).

<sup>8</sup> Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad (Document 52021PC0559)

<sup>9</sup> [Trans-European Transport Network \(TEN-T\) \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/en/press-areas/infographic/item/11244)

## Afspraken

### ARTIKEL 1 – DEFINITIES

Alle typen elektrische modaliteiten	Elektrische personen- en bestelvoertuigen, elektrische vrachtoertuigen, elektrische autobussen, elektrisch bouwmaterieel en elektrische scheepvaart.
Elektrische autobussen	M2 en M3 voertuigen die laadinfrastructuur nodig hebben. Dit betreft zowel elektrische OV-bussen als elektrische touringcars.
Elektrisch bouwmaterieel	Elektrisch werk-, voer- en vaartuigen ingezet in bouw-, onderhouds- en sloopprojecten.
Elektrische personen- en bestelvoertuigen	M1, N1 en lichte N2 voertuigen. Hieronder vallen onder andere elektrische personenauto's, bestelauto's, deelauto's en doelgroepvoertuigen.
Elektrische scheepvaart	Binnenvaart, bestaande uit elektrisch varen en walstroom, zeevaart, bestaande uit elektrisch varen en walstroom, inclusief veerdiensten naar de eilanden, recreatievaart, bestaande uit elektrisch varen en walstroom, passagiersvaart, bestaande uit elektrisch varen en walstroom, omvat rondvaartboten en veerponten.
Elektrische vrachtoertuigen	Zware N2 en N3 voertuigen die laadinfrastructuur nodig hebben.

Aanvullend zijn de standaard definities voor laadinfrastructuur<sup>10</sup> van toepassing op deze samenwerkingsovereenkomst.

### ARTIKEL 2 - DOEL VAN DE OVEREENKOMST

Het doel van de overeenkomst is zorgen voor een landelijk dekkend laadnetwerk voor alle typen elektrische modaliteiten, door de uitbreiding of optimalisatie van het publiek toegankelijke en private laadnetwerk, op basis van de Ladder van Laden<sup>11</sup>, binnen de kaders van deze overeenkomst.

### ARTIKEL 3 – ELEKTRISCHE PERSONEN- EN BESTELVOERTUIGEN

#### 3.1 Doel laadinfrastructuur voor elektrische personen- en bestelvoertuigen

Partijen spannen zich in om een landelijk dekkend laadnetwerk<sup>12</sup> voor elektrische personen- en bestelvoertuigen te realiseren.

#### 3.2. Rijksoverheid

De Rijksoverheid spant zich in voor:

1. Het ondersteunen van de Samenwerkingsregio's bij het implementeren van een landelijk dekkend laadnetwerk voor regulier laden;

---

<sup>10</sup> [Laden van elektrische voertuigen \(rvo.nl\), p.10](#)

<sup>11</sup> [Visie op de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer.PDF](#)

<sup>12</sup> Kamerstuk 2022D25159: [Bijlage I: dekking laadinfrastructuur in Nederland | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

2. In samenwerking met de Samenwerkingsregio's en Netbeheerders ontwikkelen van een toekomstbeeld en definitie van een landelijk dekkend laadnetwerk voor snelladen, inclusief indicatoren waaruit blijkt of het netwerk voldoet aan de laadbehoefte. De definitie is medio 2024 gereed. In de definitie wordt ook vastgesteld wanneer het basisnetwerk gereed is. Publieke en private laadinfrastructuur zijn hier integraal onderdeel van;
3. In samenwerking met de Samenwerkingsregio's en Netbeheerders opstellen en periodiek actualiseren van prognoses voor de behoefte aan private en publiektoegankelijke reguliere en snellaadinfrastructuur voor elektrische personen- en bestelvoertuigen op basis van de definitie landelijk dekkend laadnetwerk regulier laden en snelladen;
4. Monitoren van de ontwikkeling van het laadnetwerk conform de definitie landelijk dekkend laadnetwerk regulier laden en snelladen en bijbehorende indicatoren. De informatie wordt zoveel als mogelijk publiek beschikbaar gesteld;
5. Realiseren van het landelijk dekkend laadnetwerk voor snelladen op verzorgingsplaatsen langs Rijkswegen voor elektrische personen- en bestelvoertuigen in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat. Zij informeert de Samenwerkingsregio's actief over de voortgang van de realisatie van het landelijk dekkend laadnetwerk voor snelladen op verzorgingsplaatsen;
6. Het beschikbaar stellen van financiële middelen ten behoeve van de realisatie van laadinfrastructuur voor deelauto's;
7. Het beschikbaar stellen van handvatten ten behoeve van de uitrol van laadinfrastructuur op semipubliek en privaat terrein zoals richtlijnen en subsidieregelingen.

### 3.3 Samenwerkingsregio's

De Samenwerkingsregio's spannen zich in voor:

1. Realiseren of faciliteren van het basisnetwerk voor regulier laden van elektrische personen- en bestelvoertuigen in samenwerking met de inliggende gemeenten voor 2026;
2. Realiseren of faciliteren van het basisnetwerk voor snelladen van elektrische personen- en bestelvoertuigen in samenwerking met de inliggende gemeenten (met uitzondering van verzorgingsplaatsen);
3. Het verdichten van het basisnetwerk voor regulier laden voor elektrische personen- en bestelvoertuigen om te blijven voldoen aan de definitie landelijk dekkend laadnetwerk voor regulier laden;
4. Het verdichten van het basisnetwerk voor snelladen van elektrische personen en bestelvoertuigen om te blijven voldoen aan de definitie landelijk dekkend laadnetwerk voor snelladen (met uitzondering van verzorgingsplaatsen);
5. Het stimuleren van de realisatie en het openstellen van laadinfrastructuur op semipubliek en privaat terrein voor elektrische personen- en bestelvoertuigen, via eigen inzet en de handvatten die de Rijksoverheid hiervoor beschikbaar stelt;
6. Het samenwerken met de Rijksoverheid aan de in artikel 3.2, lid 2 en 3, bedoelde taken en activiteiten.

## **ARTIKEL 4 – ELEKTRISCHE VRACHTVOERTUIGEN**

### 4.1. Doel laadinfrastructuur voor elektrische vrachtvoertuigen

Partijen spannen zich in om een landelijk dekkend laadnetwerk voor elektrische vrachtvoertuigen te realiseren.

### 4.2. Rijksoverheid

De Rijksoverheid spant zich in voor:

1. In samenwerking met de Samenwerkingsregio's en Netbeheerders ontwikkelen van een toekomstbeeld en definitie van een landelijk dekkend laadnetwerk voor elektrische vrachtvoertuigen, inclusief de indicatoren waaruit blijkt dat het netwerk voldoet aan de laadbehoefte. De definitie is medio 2024 gereed;

2. In samenwerking met de Samenwerkingsregio's en Netbeheerders opstellen en periodiek actualiseren van prognoses voor de behoefte aan publiektoegankelijke reguliere en private (snel)laadinfrastructuur voor elektrische vrachtvoertuigen op basis van de definitie van een landelijk dekkend laadnetwerk voor elektrische vrachtvoertuigen;
3. Monitoren van de ontwikkeling van het laadnetwerk conform de definitie van een landelijk dekkend laadnetwerk voor elektrische vrachtvoertuigen en bijbehorende indicatoren. De informatie wordt zoveel als mogelijk publiek beschikbaar gesteld;
4. Het bewaken van de voortgang en samenhang van het landelijk dekkend laadnetwerk voor elektrische vrachtvoertuigen en specifiek van de publiek toegankelijke (snel)laadinfrastructuur voor zware N2 en N3 voertuigen. Dit verloopt in nauwe samenwerking met de Samenwerkingsregio's en Netbeheerders. Onder deze inspanning valt ook het bewaken van de voortgang en samenhang van lopende initiatieven zoals Clean Energy Hubs, Logistiek Laden (LoLa) en aanbestedingen van Partijen. De Rijksoverheid en Samenwerkingsregio's maken uiterlijk 1 juli 2024 nadere afspraken over de ontwikkeling van de publiek toegankelijke (snel)laadinfrastructuur voor zware N2 en N3 voertuigen. De Rijksoverheid en de Samenwerkingsregio's evalueren de afspraken jaarlijks. De Samenwerkingsregio's en/of inliggende gemeenten kunnen optreden als aanbestedende dienst of kiezen een ander instrument om deze snellaadinfrastructuur te faciliteren;
5. Realiseren van het landelijk dekkend laadnetwerk voor elektrische vrachtvoertuigen op verzorgingsplaatsen in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat. Bij de realisatie wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met toegankelijkheid voor elektrische autobussen en elektrisch bouw materieel. De Rijksoverheid communiceert hier actief over naar de Samenwerkingsregio's.

#### 4.3. Samenwerkingsregio's

De Samenwerkingsregio's spannen zich in voor:

1. Realiseren of faciliteren van publiek toegankelijke (snel)laadinfrastructuur voor elektrische vrachtvoertuigen conform de samenwerking zoals benoemd in artikel 4.2 lid 4. (met uitzondering van verzorgingsplaatsen);
2. Het activeren van bedrijven voor het realiseren van laadinfrastructuur voor elektrische vrachtvoertuigen en elektrische bestelvoertuigen. Samenwerkingsregio's stellen hiervoor in samenwerking met de Rijksoverheid en Netbeheerders een plan van aanpak op, en voeren de aanpak uit middels gerichte ondersteuning voor bedrijven. Het is mogelijk dat de laadinfrastructuur bedoeld in artikel 4.3 lid 1 onderdeel is van deze aanpak. Het plan van aanpak omvat ten minste inzicht in de noodzaak en mogelijkheden voor mitigerende maatregelen (inclusief eventuele vervolgtacties) zoals collectieve laadpleinen en geclusterde aansluitingen.

### **ARTIKEL 5 – ELEKTRISCH BOUWMATERIEEL**

#### 5.1 Doel laadinfrastructuur voor elektrisch bouw materieel

Partijen spannen zich in om ervaring op te doen met laadoplossingen voor elektrisch bouw materieel, om te kunnen voldoen aan de laadvraag die ontstaat vanwege de eisen die onder andere door het convenant SEB worden gesteld aan elektrisch bouw materieel.

#### 5.2 Rijksoverheid

De Rijksoverheid spant zich in voor:

1. In samenwerking met de Samenwerkregio's en Netbeheerders opstellen en periodiek actualiseren van prognoses van de laadbehoefte en vermogensvraag van elektrisch bouw materieel ingezet op langdurige bouwprojecten;
2. Monitoren van de ontwikkeling van het laadnetwerk, het toepassen van batterijsystemen evenals het gebruik en de toegankelijkheid van laadinfrastructuur voor elektrische vrachtvoertuigen ten behoeve van het laden van elektrisch bouw materieel;
3. In samenwerking met de Samenwerkregio's en Netbeheerders ontwikkelen van een 'Aanpak Laadinfrastructuur voor Elektrisch Bouw materieel'. In de aanpak worden de taken en inspanningen van de Partijen verder uitgewerkt, waaronder in ieder geval kennisdeling en de

inzet van bestaande laadinfrastructuur mede ten behoeve van het laden van elektrisch bouw materieel. Streven is dat de aanpak medio 2024 gereed is;

4. De Rijksoverheid handelt conform de aanpak genoemd in lid 3 en geeft invulling aan de taken en verantwoordelijkheden die hierin omschreven zijn.

### 5.3 Samenwerkingsregio's

De Samenwerkingsregio's spannen zich in voor:

1. Het invulling geven aan de taken en verantwoordelijkheden van de Samenwerkingsregio op basis van de aanpak uit artikel 5.2 lid 3;
2. De laadinfrastructuur beschreven in artikel 4.3 lid 1 en 2 waar mogelijk toegankelijk maken voor elektrisch bouw materieel;
3. Het samenwerken met de Rijksoverheid aan de in artikel 5.2, lid 1 en 3, bedoelde taken en activiteiten.

## **ARTIKEL 6 – ELEKTRISCHE SCHEEPVAART**

### 6.1 Doel laadinfrastructuur elektrische scheepvaart

Partijen spannen zich in om een landelijk netwerk van walstroompunten en laadpunten voor scheepvaart te realiseren, waar van toepassing conform artikel 9 en 10 van Verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen waarmee tevens de (private) doorontwikkeling van elektrisch varen wordt gefaciliteerd.

### 6.2 Rijksoverheid

De Rijksoverheid spant zich in voor:

1. Het in samenwerking met de Samenwerkingsregio's opstellen van een definitie van een landelijk netwerk voor walstroom- en laadpunten ten behoeve van elektrische scheepvaart, inclusief de indicatoren waaruit blijkt of het netwerk voldoet aan de laadbehoefte. De definitie is eind 2024 gereed;
2. Het opstellen en actualiseren van prognoses voor de behoefte aan walstroom- en laadpunten voor elektrische scheepvaart op basis van de definitie van een landelijk netwerk;
3. Monitoren van de ontwikkeling van het laadnetwerk conform de definitie landelijk netwerk elektrische scheepvaart en bijbehorende indicatoren. De informatie over de realisatie van walstroom- en laadpunten wordt met iedere Samenwerkingsregio gedeeld ten behoeve van koppelkansen;
4. Het realiseren van een landelijk netwerk van publieke walstroompunten op Rijksligplaatsen<sup>13</sup> voor de binnenvaart door Rijkswaterstaat;
5. In samenwerking met de Samenwerkingsregio's en Netbeheerders ontwikkelen van een 'Aanpak Laadinfrastructuur voor Elektrische Scheepvaart'. In de aanpak worden de taken en inspanningen van de Partijen verder uitgewerkt. Het streven is dat deze aanpak eind 2024 gereed is;
6. Het bevorderen dat door alle TEN-T binnenhavens<sup>1415</sup> tijdig voldaan wordt aan de walstroomverplichtingen die voortvloeien uit Verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en het maken van afspraken met de Samenwerkingsregio's over de inspanning die zij hiervoor kunnen doen. Deze afspraken worden vastgelegd in de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur, benoemd in artikel 11 lid 2a.

### 6.3 Samenwerkingsregio's

De Samenwerkingsregio's spannen zich in voor:

1. Het actief communiceren over de koppelkansen, met name op het elektriciteitsnet, tussen walstroompunten en laadinfrastructuur in de nabije omgeving;
2. Uitvoeren van afspraken conform artikel 6.2 lid 5;

<sup>13</sup> Ligplaatsen in beheer van Rijkswaterstaat

<sup>14</sup> [Comprehensive & Core Networks : Inland waterways and ports BENELUX](#)

<sup>15</sup> [Union Guidelines for the development of the trans-European transport network \(No. 1315/2013\) – Annex II List of Nodes of the core and comprehensive networks](#)

3. Het samenwerken met de Rijksoverheid aan de in artikel 6.2 lid 1, lid 2, lid 5 en lid 6, bedoelde taken en activiteiten.

## **ARIKTEL 7 – ELEKTRISCHE AUTOBUSSEN**

### 7.1 Doel laadinfrastructuur elektrische autobussen

Partijen spannen zich in om een landelijk dekkend laadnetwerk voor elektrische autobussen te faciliteren.

### 7.2. Rijksoverheid

De Rijksoverheid spant zich in voor:

1. Het in samenwerking met de Samenwerkregio's opstellen van een definitie van een landelijk laadnetwerk voor elektrische autobussen, inclusief de indicatoren waaruit blijkt of het netwerk voldoet aan de laadbehoefte. De definitie is eind 2024 gereed;
2. In samenwerking met Samenwerkingsregio's, Netbeheerders en Decentrale Openbaar Vervoer Autoriteiten (DOVA) opstellen en periodiek actualiseren van prognoses voor de behoefte aan laadinfrastructuur voor elektrische autobussen;
3. Het bewaken van de voortgang en samenhang van het landelijk dekkend laadnetwerk voor elektrische vrachtvoertuigen dat voorziet in de laadbehoefte van elektrische touringcars.

### 7.3 Samenwerkingsregio's

De Samenwerkingsregio's spannen zich in om:

1. Rekening te houden met de toegankelijkheid voor elektrische autobussen in de realisatie van laadnetwerken bedoeld in artikel 4.3;
2. Het samenwerken met de Rijksoverheid aan de in artikel 7.2 lid 1 en 2, bedoelde taken en activiteiten.

## **ARTIKEL 8 - OVERIGE MODALITEITEN**

Partijen spannen zich in om de laadbehoefte van nieuwe modaliteiten te signaleren, inzichtelijk te maken en, indien relevant, gezamenlijk nieuwe afspraken te formuleren. Deze afspraken worden toegevoegd aan de in artikel 11 lid 2a, 2b, 3a en 3b bedoelde documenten.

## **ARTIKEL 9 - RANDVOORWAARDEN**

### 9.1 Netcapaciteit

#### *9.1.1 Doel*

Partijen spannen zich in om laadinfrastructuur efficiënt in te passen in het energiesysteem en de laadbehoefte integraal mee te nemen in de ontwikkeling van het energiesysteem van de toekomst.

#### *9.1.2 Rijksoverheid*

De Rijksoverheid spant zich in voor:

1. In samenwerking met de Samenwerkingsregio's delen van de gezamenlijke NAL-prognose bedoeld in artikel 11 lid 11b van de verwachte toekomstige behoefte aan laadinfrastructuur en beschikbare netcapaciteit met Netbeheerders;
2. Het borgen en agenderen van de vermogensbehoefte van mobiliteit in nationale programmerings- en prioriteringsprocessen zoals de Landelijke Aanpak Netcongestie<sup>16</sup> (LAN),

---

<sup>16</sup> [Landelijk Actieprogramma Netcongestie | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

- Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat<sup>17</sup> (MIEK), Nationaal Plan Energiesysteem<sup>18</sup> (NPE) en Programma Energie Hoofdstructuur<sup>19</sup> (PEH);
3. Implementeren van het Nationaal Opschalingsprogramma Slim Laden voor Iedereen;
  4. Benodigde aanpassingen en/of uitzonderingen in wet- en regelgeving onder andere voor duurzame mitigerende maatregelen<sup>20</sup> in samenwerking met het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat;
  5. Het beschikbaar stellen van financiële middelen om duurzame mitigerende maatregelen (deels) te bekostigen, waarbij deze middelen zo effectief mogelijk worden ingezet.

### 9.1.3 Samenwerkingsregio's

De Samenwerkingsregio's spannen zich in voor:

1. In samenwerking met de Rijksoverheid delen van de gezamenlijke NAL-prognose, bedoeld in artikel 11 lid 11b, van de verwachte toekomstige behoefte aan laadinfrastructuur en vermogen met Netbeheerders;
2. Het borgen en agenderen van de vermogensbehoefte van mobiliteit in regionale programmerings- en prioriteringsprocessen zoals de Provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (PMIEK), Regionale Energie Strategie (RES);
3. Implementeren van het Nationaal Opschalingsprogramma Slim Laden voor Iedereen;
4. In samenwerking met de Netbeheerders inzicht verkrijgen in de impact en haalbaarheid van duurzame mitigerende maatregelen.

### 9.1.4 Netbeheerders

De Netbeheerders spannen zich in voor:

1. De vastgestelde gezamenlijke NAL-prognoses, artikel 11, lid 11b, dienen als input voor het integrale programmeer proces, waarbij de Netbeheerders zich committeren om een integrale netimpact rapportage (over alle sectoren heen) op te stellen en te delen;
2. Het, voor zover beschikbaar, delen van informatie die nodig is voor het specificeren en behalen van de in artikelen 3 tot en met 7 beschreven doelen in relatie tot de beschikbare capaciteit en bereikbaarheid van het hoogspanningsnet met de Samenwerkingsregio's en Rijksoverheid;
3. Actieve deelname bij het opstellen van:
  - a. Het plan van aanpak bedoeld in artikel 4.3 lid 2;
  - b. Een plankaart voor middenspanningsruimtes in samenwerking met de Rijksoverheid en de Samenwerkingsregio's en deze actief te communiceren naar gemeenten;
4. Het implementeren van het Nationaal Opschalingsprogramma Slim Laden voor Iedereen;
5. Het opbouwen en beschikbaar houden van voldoende kennis van elektrificatie van mobiliteit bij regionale contactpersonen van de Netbeheerders dat deze personen inbrengen bij gemeenten;
6. Het actief meedenken over mitigerende maatregelen voor alle type elektrische modaliteiten die door Partijen op korte termijn ingezet kunnen worden in geval van netcongestie;
7. Het delen van actuele kaarten met de ligging van het laag- en middenspanningsnet met de Samenwerkingsregio's ten behoeve van het bepalen van laadlocaties en het opstellen van plankaarten voor zover het open data betreft.

## 9.2 Realisatie versnellen

### 9.2.1. Doel

Partijen spannen zich in om een effectief en waar mogelijk efficiënt realisatieproces te bewerkstelligen

### 9.2.2 Afspraken

---

<sup>17</sup> [Industriebeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

<sup>18</sup> [Concept-Nationaal plan energiesysteem: Hoofddocument | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

<sup>19</sup> [Ontwerp-Programma Energiehoofdstructuur \(juli 2023\) - Programma Energiehoofdstructuur \(rvo.nl\)](#)

<sup>20</sup> [CE Delft 220147 Laden voor logistiek bij beperkte netcapaciteit Logistiekrapport def.pdf](#)

1. Ten behoeve van het vereenvoudigen van de installatie van laadpunten en het versnellen van de opleiding tot installateur spannen partijen die ook deelnemer zijn aan de Samenwerkingsovereenkomst 'Brede Human Capital Agenda Laadinfrastructuur' zich in om uitvoering te geven aan de afspraken uit die samenwerkingsovereenkomst;
2. Ten behoeve van een realisatieproces met korte doorlooptijden spreken Partijen af dat:
  - a. De Samenwerkingsregio's en Netbeheerders data beschikbaar stellen voor de monitor benoemd in artikel 11 lid 11d;
  - b. De Samenwerkingsregio's, indien concessieverlener, een planmatige uitrol nastreven. Dit houdt in dat de Samenwerkingsregio's ten behoeve van een stabiele workflow, indien beschikbaar, ieder kwartaal een overzicht aanleveren bij de Netbeheerders van de geplande te plaatsen reguliere publieke laadpalen met een zichttermijn van twee jaar (uitrolplanning). Aan de hand hiervan stellen de uitvoerende instanties, waaronder de Netbeheerder, een toereikende (personele) capaciteitsplanning op. In de capaciteitsplanning is ten minste inzichtelijk hoe de Netbeheerders borgen dat aanvragen tijdig verwerkt worden;
  - c. De Samenwerkingsregio's en de Netbeheerders zich inspannen om de plaatsing van publieke laadinfrastructuur via één arbeidsgang te realiseren;
3. De Netbeheerders spannen zich in om een proactieve bijdrage te leveren aan het opstellen en uitvoeren van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur en specifiek de uitrol van de laadinfrastructuur voor elektrische vrachtoertuigen.

### 9.3 Kwaliteit

#### 9.3.1 *Doel*

Partijen spannen zich in om de kwaliteit van de gerealiseerde laadinfrastructuur te borgen en zetten daarbij ten minste in op een slim, betrouwbaar, (fysieke en cyber)veilig en toegankelijk laadnetwerk.

#### 9.3.2 *Afspraken*

1. Partijen werken samen aan interoperabiliteit door het gebruik van breed gedragen, neutrale en open protocollen en standaarden evenals gedragen normering voor laadinfrastructuur;
2. Partijen zijn verantwoordelijk om te komen tot landelijke harmonisering van technische en kwalitatieve eisen voor laadinfrastructuur die zij aanbesteden. Partijen nemen, indien concessieverlener van laadinfrastructuur, minimaal de op dat moment geldende eisen met betrekking tot fysieke en cyberveiligheid op in de aanbesteding;

## **ARTIKEL 10 – BESTEDING EN INZET MIDDELEN**

Voor uitvoering van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur stelt de Rijksoverheid aan elke Samenwerkingsregio een Rijksbijdrage ter beschikking middels de Regeling specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2023-2030<sup>21</sup>. De transitie naar zero emissie mobiliteit vraagt een langdurige inspanning.

1. De Rijksoverheid en de Samenwerkingsregio's maken in 2025 afspraken om de financiering van de uitvoering van deze overeenkomst na 2025 verder te organiseren.
2. Als dit niet lukt, kunnen Samenwerkingsregio's hun verantwoordelijkheden niet nakomen en worden nieuwe afspraken gemaakt.
3. Indien een Samenwerkingsregio zijn verplichtingen met betrekking tot de uitvoering van de Regionale aanpak Laadinfrastructuur niet nakomt, kan de Rijksoverheid de rijksbijdrage geheel of gedeeltelijk terugvorderen of verrekenen met toekomstige bijdragen voor duurzame mobiliteit, Indien de Rijksoverheid een terugvordering of verrekening overweegt, treedt het daarover in overleg met betrokken Partijen.

---

<sup>21</sup> Regeling specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2 (Staatscourant 2023, 21638)

## Artikel 11 – GOVERNANCE

1. Partijen werken in het kader van deze samenwerkingsovereenkomst samen aan het mogelijk maken van de uitrol van de laadinfrastructuur in de Samenwerkingsregio's.
  - a. Provincie Fryslân is bestuurlijk en ambtelijk aanspreekpunt en initiatiefnemer van Samenwerkingsregio Noord.
  - b. Provincie Noord-Holland is bestuurlijk aanspreekpunt en initiatiefnemer van Samenwerkingsregio Noord-West. De programmamanager MRA-Elektrisch is ambtelijk aanspreekpunt.
  - c. Provincie Noord-Brabant is bestuurlijk en ambtelijk aanspreekpunt en initiatiefnemer van Samenwerkingsregio Zuid.
  - d. Provincie Zeeland is bestuurlijk en ambtelijk aanspreekpunt en initiatiefnemer van Samenwerkingsregio Zuid-West.
  - e. Provincie Gelderland is bestuurlijk en ambtelijk aanspreekpunt en initiatiefnemer van Samenwerkingsregio Oost.
  - f. Gemeente Utrecht is bestuurlijk en ambtelijk aanspreekpunt en initiatiefnemer van Samenwerkingsregio G4.
2. Elke Samenwerkingsregio levert, in samenwerking met de Rijksoverheid, de Netbeheerders en inliggende gemeenten, het volgende op:
  - a. een Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) gebaseerd op de afspraken uit deze samenwerkingsovereenkomst en de inzet en verdeling van de Rijksbijdrage conform artikel 10. De RAL is uiterlijk vastgesteld op 1 april 2024 en wordt iedere 2 jaar herijkt.
  - b. een plan van aanpak waarin de acties voor het komende jaar zijn uitgewerkt. Het plan van aanpak voor 2024 is uiterlijk 1 april 2024 opgeleverd en voor de jaren daarna jaarlijks uiterlijk opgeleverd op 1 december voorafgaand aan het komende jaar.
  - c. een voortgangsrapportage waarin jaarlijks wordt gerapporteerd over de voortgang van deze samenwerkingsovereenkomst. De voortgangsrapportage is jaarlijks uiterlijk opgeleverd op 1 april van het jaar volgend op het gerapporteerde jaar.
3. De Rijksoverheid levert het volgende op:
  - a. landelijk laadinfrastructuur beleid gebaseerd op de nationale en internationale ontwikkelingen.
  - b. een plan van aanpak waarin de acties voor het komende jaar zijn uitgewerkt. Het plan van aanpak is jaarlijks uiterlijk opgeleverd op 1 oktober voorafgaand aan het komende jaar.
  - c. een voortgangsrapportage waarin jaarlijks wordt gerapporteerd over de voortgang van deze samenwerkingsovereenkomst. De voortgangsrapportage is uiterlijk opgeleverd op 1 april van het jaar volgend op het gerapporteerde jaar.
4. De NAL-Stuurgroep stelt de onderdelen voor de in artikel 11 lid 2b, 2c, 3b en 3c documenten vast.
5. Partijen werken samen aan regio overstijgende opgaven. De Rijksoverheid faciliteert het proces om jaarlijks samen met Partijen een agenda op te stellen met regio overstijgende opgaven die gezamenlijk worden uitgewerkt. De regio overstijgende opgaven vloeien voort uit de afspraken die in deze samenwerkingsovereenkomst voor alle typen elektrische modaliteiten zijn gemaakt. In dit proces maken Partijen afspraken over de implementatie van regio overstijgende opgaven. Coördinatie op en uitwerking van deze regio overstijgende onderwerpen wordt belegd bij een derde die hiervoor financiering vanuit de Rijksoverheid ontvangt.
6. Partijen werken de wijze waarop de bestaande governance wordt voorgezet verder uit en stellen dit vast in de NAL-Stuurgroep. Dit omvat minimaal een rolbeschrijving van de NAL-stuurgroep<sup>22</sup>,

---

<sup>22</sup> BWBR0043332: Instellingsbesluit Stuurgroep Nationale Agenda Laadinfrastructuur,

7. Partijen stellen een ambtelijke vertegenwoordiger aan die deelneemt aan de volgende ambtelijke overleggen die plaatsvinden per Samenwerkingsregio en op initiatief van de Rijksoverheid gepland worden:
  - a. Jaarlijks een voortgangsoverleg over het plan van aanpak en voortgangsrapportages.
  - b. Minimaal 4 keer per jaar een overleg over de onderlinge samenwerking en de samenwerking met andere partners in het kader van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur evenals de uitwerking en uitvoering van het plan van aanpak.
8. De Samenwerkingsregio's werken zoveel als mogelijk samen om daarmee schaalvoordelen en eenduidigheid te bereiken. Zij komen periodiek bijeen in een regio overleg.
9. Partijen hebben twee keer per jaar een gezamenlijk bestuurlijk overleg waarin de voortgang van voorliggende samenwerkingsovereenkomst besproken wordt. Bij voorkeur in een bestaand bestuurlijk overleg. De Rijksoverheid vaardigt minimaal één bestuurder af, iedere Samenwerkingsregio vaardigt minimaal één bestuurder af, de Netbeheerders vaardigen minimaal één bestuurlijke vertegenwoordiger af en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten vaardigt minimaal één bestuurder af.
10. De Samenwerkingsregio's spannen zich in om, naar eigen invulling, samenwerking met inliggende gemeenten te organiseren en hen, in overleg, naar behoefte te ondersteunen. De Samenwerkingsregio's werken deze verantwoordelijkheid uit in de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur. De Samenwerkingsregio spant zich in om:
  - a. ten minste jaarlijks bijeen te komen met (een vertegenwoordiging van) bestuurders van inliggende gemeenten. Bij voorkeur sluit de Samenwerkingsregio voor deze bijeenkomst aan bij bestaande (provinciale) overlegstructuren;
  - b. ten minste twee keer per jaar bijeen te komen met inliggende gemeenten die een zero emissie zone invoeren om de voortgang op het gebied van laadinfrastructuur te bespreken.
11. De Rijksoverheid is verantwoordelijk om uiterlijk 1 januari 2024 een werkgroep voor prognoses, monitoring en data op te zetten, bestaande uit een afvaardiging van de Rijksoverheid, Samenwerkingsregio's en Netbeheerders. Deze werkgroep is verantwoordelijk voor de uitvoering van:
  - a. Het opstellen van een visie op het ontsluiten en gebruik van databronnen die nodig zijn voor de ontwikkeling van laadinfrastructuur voor alle modaliteiten binnen de scope van de NAL. De visie omvat minimaal een data-architectuur, gebruik van data-bronnen, informatievoorziening naar gebruikers en een governance model. Onderdeel van de visie is ook op welke wijze en onder welke voorwaarden data voor onderzoeksdoeleinden gedeeld kunnen worden;
  - b. Het opstellen van een gezamenlijke NAL-prognose voor de benodigde laadinfrastructuur voor alle typen elektrische modaliteiten, op basis van uniforme en gedeelde uitgangspunten die zij periodiek actualiseren. Dit zijn de prognoses zoals benoemd in artikel 3.2 lid 3, artikel 4.2 lid 2, artikel 5.2 lid 1, artikel 6.2 lid 2 en artikel 7.2 lid 2. De NAL-prognose bestaat minimaal uit een verwachting voor de benodigde aantallen en typen laadinfrastructuur op nationaal en regionaal niveau en een verwachting van het aantal en type laadpunten op buurtniveau. De NAL-prognose heeft een zichttermijn van 5, 10 en 30 jaar. Het prognoseproces sluit aan op de PMIEK en netinvesteringscyclus. De eerste NAL-prognose wordt opgeleverd in het eerste kwartaal van 2024;
  - c. Het inrichten van een dataplatform waarin data over het gebruik, spreiding en ontwikkeling van het laadnetwerk wordt beheerd. De mogelijkheden voor ontsluiten van data van semipublieke en private laadinfrastructuur wordt in dit kader onderzocht;

- d. Het ontwikkelen van een monitor van processtappen voor de realisatie van publieke laadinfrastructuur waarin minimaal doorlooptijden inzichtelijk zijn en stelt deze beschikbaar aan alle Partijen.

## **ARTIKEL 12 – MONITORING EN EVALUATIE**

1. De Rijksoverheid neemt het initiatief om een monitor op te zetten waarin de voortgang ten aanzien van de afspraken uit deze samenwerkingsovereenkomst inzichtelijk is. De monitor is medio 2024 gereed en wordt in samenwerking met Partijen gerealiseerd. Deze monitor is de basis voor de overleggen genoemd in artikel 11 lid 7 en 9.
2. Jaarlijks voegt de Rijksoverheid de voortgangsrapportages genoemd in artikel 11 lid 2c en lid 3c samen tot de NAL-Voortgangsrapportage voor 1 mei.
3. In 2026 vindt een ambtelijke evaluatie van voorliggende samenwerkingsovereenkomst plaats op initiatief van de Rijksoverheid. De uitkomsten van de evaluatie kunnen leiden tot wijzigingen in de samenwerkingsovereenkomst.

## **ARTIKEL 13 – GEGEVENSUITWISSELING**

1. Voor het uitwisselen van persoonsgegevens of andere gegevens in het kader van deze samenwerkingsovereenkomst, zoals bedrijfsgegevens, concurrentiegevoelige informatie, en de verwerking daarvan maken Partijen de afspraak dat wordt voldaan aan de eisen die de van toepassing zijnde Europese en nationale wet- en regelgeving, zoals de Algemene Verordening Gegevensbescherming en de Wet open overheid, daaraan stellen.
2. De onderlinge gegevensuitwisseling mag niet leiden tot uitwisseling van concurrentiegevoelige informatie tussen Partijen, rechtstreeks dan wel indirect door tussenkomst van de NAL-Stuurgroep en NAL-werkgroepen, bedoeld in artikel 11 noch leiden tot andere afspraken die in strijd zijn met het mededingingsrecht.

## **ARTIKEL 14 – NAKOMING EN GESCHILLENBESLECHTING**

1. Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken in deze samenwerkingsovereenkomst niet in rechte afdwingbaar is.
2. Alle geschillen in verband met deze samenwerkingsovereenkomst trachten Partijen op te lossen in onderling overleg.

## **ARTIKEL 15 – UITVOERING IN OVEREENSTEMMING MET HET UNIERECHT**

De afspraken van deze samenwerkingsovereenkomst en de nadere uitwerking daarvan zullen in overeenstemming met het internationale recht, het Unierecht en het Nederlandse recht worden uitgevoerd, in het bijzonder voor zover de afspraken vallen onder de werking van de internationale, Europese en Nederlandse regels met betrekking tot aanbesteding, mededinging, staatssteun en technisch normen en voorschriften.

## **ARTIKEL 16 – WIJZIGING VAN DE SAMENWERKINGSOVEREENKOMST**

1. Partijen erkennen dat nieuwe ontwikkelingen, inzichten of andere informatie kunnen leiden tot wijziging van deze samenwerkingsovereenkomst.
2. Als blijkt dat extra inzet nodig is om het doel, bedoeld in artikel 2, te bereiken, voegen Partijen, voor zover nodig, afspraken over aanvullende maatregelen toe aan deze samenwerkingsovereenkomst.
3. Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken deze samenwerkingsovereenkomst te wijzigen. Het verzoek tot wijziging wordt ingediend bij het NAL-Secretariaat.
4. Het NAL-Secretariaat maakt het verzoek tot wijziging van deze samenwerkingsovereenkomst schriftelijk binnen vier weken kenbaar aan de Partijen.

5. Een wijziging van deze samenwerkingsovereenkomst behoeft de instemming van alle Partijen.
6. Partijen geven uiterlijk binnen zes weken nadat het NAL-Secretariaat een verzoek tot instemming aan hen heeft verzonden, aan het NAL-Secretariaat te kennen of ze kunnen instemmen met het verzoek. Partijen kunnen verlenging van 4 weken van de reactietermijn aanvragen bij het NAL-Secretariaat. Bij geen reactie binnen de termijn wordt een partij geacht in te stemmen met de wijziging.

#### **ARTIKEL 17 – TOETREDING TOT DE SAMENWERKINGSOVEREENKOMST**

1. Nieuwe partijen kunnen toetreden gedurende de looptijd van deze samenwerkingsovereenkomst via een schriftelijk verzoek aan het NAL-Secretariaat.
2. Toetreding van een partij bij deze samenwerkingsovereenkomst is alleen mogelijk indien alle Partijen instemmen met een verzoek tot toetreding. Partijen zullen deze instemming niet op onredelijke gronden onthouden.
3. Het NAL-Secretariaat houdt een actuele lijst van Partijen bij. Deze lijst wordt - indien deze wijzigt - elk jaar gepubliceerd in de Staatscourant.

#### **ARTIKEL 18 – OPZEGGING EN BEËINDIGING**

1. Elke Partij kan haar deelname aan deze samenwerkingsovereenkomst te allen tijde met een opzegtermijn van drie maanden schriftelijk opzeggen. De betreffende Partij draagt in overleg met de overige Partijen zorg voor afhechting van de op het moment van opzegging op grond van deze samenwerkingsovereenkomst bestaande verplichtingen, afspraken en toezeggingen.
2. Deze samenwerkingsovereenkomst kan voor het einde van de looptijd, bedoeld in artikel 19, worden beëindigd indien alle Partijen dit schriftelijk overeen komen.
3. In geval van beëindiging van de overeenkomst krachtens opzegging is geen van de partijen jegens een andere partij schadeplichtig.

#### **ARTIKEL 19 – LOOPTIJD EN INWERKINGTREDING**

1. Deze samenwerkingsovereenkomst treedt in werking na ondertekening door alle Partijen en wordt aangegaan voor een periode van de datum van inwerkingtreding tot en met 31 december 2030.
2. Verlenging van de looptijd van deze samenwerkingsovereenkomst is mogelijk. Partijen treden uiterlijk 6 maanden voor 31 december 2030 in overleg over voortzetting van deze samenwerkingsovereenkomst.

#### **ARTIKEL 20 - OPENBAARMAKING**

Na ondertekening van deze samenwerkingsovereenkomst wordt de tekst daarvan openbaar gemaakt in de Staatscourant.

#### **ARTIKEL 21 – ONDERTEKENING IN VERSCHILLENDE EXEMPLAREN**

Deze samenwerkingsovereenkomst kan worden ondertekend in verschillende exemplaren, die samengevoegd hetzelfde rechtsgevolg hebben als wanneer deze afspraken zouden zijn ondertekend door alle ondertekenaars in één exemplaar.

#### **ARTIKEL 22 – CITEERTITEL**

Deze samenwerkingsovereenkomst kan worden aangehaald als "Samenwerkingsovereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2".

**Aldus overeengekomen en ondertekend**

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

Mevrouw V.L.W.A Heijnen

Te [Plaats] op [Datum]

**Provincie Fryslân**

De heer M.A.C. de Vries

Te [Plaats] op [Datum]

**Provincie Groningen**

De heer H.J. Hamster

Te [Plaats] op [Datum]

**Provincie Drenthe**

De heer H.G. Jumelet

Te [Plaats] op [Datum]

**Provincie Overijssel**

De heer T.A. de Bree

Te [Plaats] op [Datum]

**Provincie Gelderland**

De heer K. Ruitenberg

Te [Plaats] op [Datum]

**Provincie Flevoland**

De heer J. de Reus

Te [Plaats] op [Datum]

**Provincie Noord-Holland**

De heer J. Olthof

Te [Plaats] op [Datum]

**Provincie Utrecht**

De heer A. van Schie

Te [Plaats] op [Datum]

**Provincie Zuid-Holland**

De heer E.F.A. Zevenbergen

Te [Plaats] op [Datum]

**Provincie Zeeland**

De heer A.J. van der Maas

Te [Plaats] op [Datum]

**Provincie Noord-Brabant**

De heer J.B. van der Horst

Te [Plaats] op [Datum]

**Provincie Limburg**

De heer J.J.M. Kuntzelaers

Te [Plaats] op [Datum]

**Gemeente Amsterdam**

Mevrouw M. van der Horst

Te [Plaats] op [Datum]

**Gemeente Den Haag**

De heer A. Kapteijns

Te [Plaats] op [Datum]

**Gemeente Utrecht**

Mevrouw E. Oosters

Te [Plaats] op [Datum]

**Gemeente Rotterdam**

De heer V. Karremans

Te [Plaats] op [Datum]

**Stedin Holding N.V.**

De heer D.H.M.U. Peters

Te [Plaats] op [Datum]

**Alliander N.V.**

De heer F.D. Schut

Te [Plaats] op [Datum]

**Enexis Holding N.V.**

De heer J.K. Sanders

Te [Plaats] op [Datum]

**Juva N.V.**

De heer F.P. Binnekamp

Te [Plaats] op [Datum]

**Coteq Netbeheerder B.V.**

De heer G.A. de Haan

Te [Plaats] op [Datum]

**N.V. RENDO Holding**

De heer E.R. Veenstra

Te [Plaats] op [Datum]