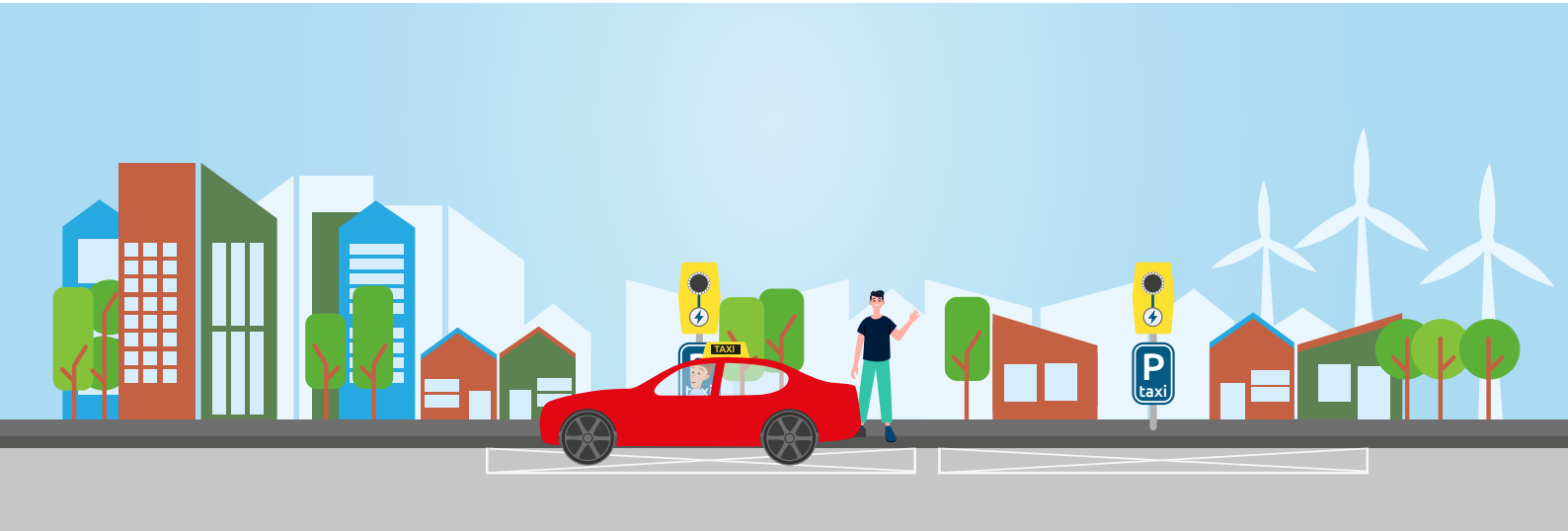


Zero-emissie Taxi Routekaart



Partijen

a. Rijksoverheid

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw S. van Veldhoven – Van der Meer, handelend in haar hoedanigheid van bestuursorgaan, hierna te noemen: Rijksoverheid;

b. Lokale overheden

- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amersfoort, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder J.C. Buijtelaar
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder E.J. de Vries
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Den Haag, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder L. van Tongeren
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Eindhoven, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder M.C.T.M. List - De Roos
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder A. Bonte
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Tilburg, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder O. Dusschooten
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder E. Eerenberg

Samen hierna te noemen: Gemeenten;

c. Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties

- Koninklijk Nederlands Vervoer B. Eckhardt, hierna te noemen: KNV;
- Stichting ElaadNL O. Caron, hierna te noemen: ElaadNL;
- Nederlandse Vereniging Duurzame Energie O. van der Gaag, hierna te noemen: NVDE

Samen hierna te noemen: ondernemings-, branche- en belangenorganisaties;

- d. Bedrijven en platformen die actief zijn in de taxibranche
- Uber B.V., gevestigd aan de Meester Treublaan 7, 1097 DP te Amsterdam, KvK-nummer 56317441, namens deze de heer M. Schönfeld, gevolmachtigde, hierna te noemen: Uber;
 - SchipholTaxi, namens deze G. El Bouakili, hierna te noemen: SchipholTaxi;
 - Leaseplan, namens deze J. van Houselt, hierna te noemen: Leaseplan;
- Samen hierna te noemen: Bedrijven;

Hierna samen te noemen: Partijen.

Begripsbepalingen

- “Consumententaxivervoer” Onder consumententaxivervoer wordt verstaan: personenvervoer per auto of busje tegen betaling, niet zijnde openbaar vervoer en niet zijnde contractvervoer. Het consumententaxivervoer bestaat uit twee deelmarkten: de opstap- en de bestelmarkt.
- “Zero-Emissie” Onder ‘Zero-Emissie’ (afgekort: ZE; ook wel: emissievrij) wordt verstaan dat een voertuig geen vervuilende uitstoot bij de uitlaat heeft. Dit is dus gerekend vanaf de energieopslag in het voertuig tot en met de aandrijving (ook wel Tank-to-Wheel geheten).

Overwegende dat:

1. Een transitie naar duurzame mobiliteit noodzakelijk is om de in klimaatdoelstellingen afgesproken reductie van broeikasgasemissies te halen. Daartoe zijn de volgende stappen gezet:
 - a. Overheden, bedrijfsleven en belangenorganisaties hebben in september 2013 het Energieakkoord voor Duurzame Groei getekend. Daarin is als doel gesteld om in 2050 een reductie van broeikasgasemissies van de mobiliteits- en transportsector te bereiken van 60% ten opzichte van 1990.
 - b. Als vervolg hierop is in juni 2014 de Brandstofvisie met LEF opgesteld. Deze visie zet in op elektrische aandrijving voor wegvervoer, voor segmenten waar dat mogelijk is – voor personenauto’s en bestelauto’s wordt elektrische aandrijving mogelijk geacht.
 - c. Tijdens de Klimaatop in Parijs (COP21) in december 2015 hebben 195 landen unaniem gestemd voor de doelstelling om de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de 2 graden Celsius in het jaar 2100, met het streven dit niet meer te laten zijn dan 1,5 graden Celsius. In het regeerakkoord van het kabinet Rutte III is daarom de nationale doelstelling aangescherpt van 60% emissiereductie naar 95% emissiereductie in 2050 voor de mobiliteits- en transportsector.
 - d. In het regeerakkoord van het kabinet Rutte III is afgesproken dat in 2030 alle nieuw verkochte auto’s emissievrij moeten zijn, om bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen.
 - e. Op 28 juni 2019 is het klimaatakkoord gepresenteerd met de doelstelling om in 2030 49% minder broeikasgasemissies te hebben dan in referentiejaar 1990. Voor mobiliteit betekent dit een reductie-opgave van 7,3 Mton CO₂-equivalent.
2. Het Rijk en decentrale overheden zich middels het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit inspannen voor het terugdringen van de uitstoot van fijnstof en stikstofoxiden ter verbetering van de luchtkwaliteit. De transitie naar Zero Emissie consumententaxivervoer draagt bij aan het terugdringen van deze schadelijke uitstoot.

3. Op 8 november 2018 heeft de Tweede Kamer de Motie Paternotte c.s. over een tijdpad naar zero emissie consumententaxivervoer aangenomen. Daarin is de regering verzocht om afspraken te maken met alle betrokken partijen, bij voorkeur in de vorm van een green deal, over een tijdpad naar ZE consumententaxivervoer.
4. In oktober 2019 is op initiatief van het Rijk een proces begonnen om tot afspraken te komen over een tijdpad naar zero emissie consumententaxivervoer:
 - a. Met betrokkenheid van organisaties uit de volle breedte van de sector, waaronder KNV, taxiondernemers en -chauffeurs, is een verkenning uitgevoerd naar de kansen en belemmeringen in de transitie naar ZE consumententaxivervoer en de mogelijkheden voor het versnellen ervan, ten opzichte van een tijdpad zonder specifieke inzet dat dus afhankelijkheid is van algemene maatregelen – zoals de afspraak dat vanaf 2030 alle nieuw verkochte personenauto's emissievrij moeten zijn (zie artikel 1 lid d).
 - b. Naar aanleiding van deze verkenning hebben Partijen aangegeven de transitie te willen versnellen en daarvoor een gezamenlijke doelstelling en bijbehorende inzet te willen afspreken. Daarvoor is een proces van samenwerking gestart om dit uit te werken.
 - c. Deze Routekaart borduurt uitdrukkelijk voort op dit gehele proces en is een uitwerking van de in sub b genoemde wens om een doelstelling en bijbehorende inzet af te spreken.
5. De maatregelen die volgden op de wereldwijde uitbraak van het Covid-19 virus begin 2020 hebben de consumententaxisector hard geraakt. De vraag naar consumententaxivervoer is drastisch afgenomen, waardoor de financiële situatie van veel taxiondernemers en -chauffeurs verslechterd is. Dit heeft ook consequenties voor de mogelijkheden van deze ondernemers en chauffeurs om een overstap naar het gebruik van ZE voertuigen te maken, maar het kan ook kansen bieden. Hier is rekening mee gehouden in de doelstelling (artikel 1).

Partijen komen het volgende overeen:

1. Doel, randvoorwaarden en route

Artikel 1: Doel

Om aan klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstellingen bij te dragen, streven Partijen ernaar om het mogelijk te maken dat het consumententaxivervoer per 1 januari 2025 volledig ZE is in de deelnemende gemeenten.

Artikel 2: Randvoorwaarden

Om een versnelling van de transitie naar ZE voertuigen mogelijk te maken, is het nodig om toe te werken naar een situatie waarin aan onderstaande randvoorwaarden voldaan wordt.

- a. Randvoorwaarde 1: er zijn voldoende geschikte voertuigen op de markt, zowel personenauto's als busjes. Voor personenauto's is de consensus onder de Partijen dat hier al aan voldaan wordt. Voor reguliere busjes is de inschatting dat er voldoende modellen in aantocht zijn, dit geldt niet voor rolstoelbusjes. De verwachting is dat er geen extra inzet nodig is.
- b. Randvoorwaarde 2: er is voldoende laadinfrastructuur met toereikende netaansluitingen en/of waterstoftankinfrastructuur, om ZE consumententaxivervoer mogelijk te maken.
- c. Randvoorwaarde 3: het gebruik van ZE voertuigen voor consumententaxivervoer is betaalbaar ten opzichte van het gangbare niet-ZE alternatief vanuit het perspectief van Total Cost of Ownership (TCO) rekening

houdend met verschillende bedrijfsvoeringstypen. Belangrijke onderdelen van bedrijfsvoeringstypen zijn: de organisatievorm (bijvoorbeeld bedrijf of ZZP'er), of men in een nieuw of gebruikt voertuig rijdt en de laadsituaties (bijvoorbeeld wel/niet privaat kunnen laden).

- d. Randvoorwaarde 4: het gebruik van ZE voertuigen is afdwingbaar, waarbij dat geldt voor zowel de opstap- als de bestelmarkt. Daarnaast is er flankerend beleid geïmplementeerd en wordt op uitvoering daarvan gehandhaafd.
- e. Randvoorwaarde 5: er is binnen de sector voldoende bekendheid met ZE consumententaxivervoer, zodat mogelijkheden ook daadwerkelijk benut worden.
- f. Gemeenten stellen vóór 31 december 2021 samen met lokale taxiorganisaties – en in overleg met de andere Partijen – een lokaal plan van aanpak op (bijvoorbeeld in een convenant zoals gemeente Amsterdam gedaan heeft); zij maken daarin afspraken hoe zij invulling gaan geven aan de in dit artikel benoemde randvoorwaarden en werken daarbij in ieder geval de onderwerpen uit die benoemd zijn in onderstaande artikelen: voldoende laad-/tankinfrastructuur, betaalbare TCO, randvoorwaardelijk beleid inzake ZE consumententaxivervoer (inclusief handhaving) en communicatie met de lokale markt.

Artikel 3: Route

- a. De afspraken in deze Routekaart vormen de eerste stap om het in artikel 1 genoemde doel te behalen. In de artikelen 4 t/m 9 staan inzet en acties beschreven die eraan moeten bijdragen dat er aan de randvoorwaarden voldaan wordt.
- b. Partijen werken toe naar een Green Deal die bij voorkeur vóór 31 december 2021 wordt ondertekend. Deze Green Deal bevat een detailuitwerking van deze Routekaart, met onder andere een uitgebreide meerjarenprogrammering inclusief programmabureau voor de uitvoering, en bekostiging van de programmering en het programmabureau. Afspraken t.a.v. financiële instrumenten en instrumenten om ZE te kunnen afdwingen vormen onderdeel van de detailuitwerking.
- c. Medio 2022 evalueert de Rijksoverheid de harmonisering van het milieuzonebeleid. In die evaluatie wordt expliciet gekeken naar de mogelijkheid om het instrument 'ZE zone' mogelijk te maken voor consumententaxivervoer, waardoor het gebruik van ZE voertuigen afgedwongen zou kunnen worden.

2. Inzet en acties

Artikel 4: inzet en acties ten behoeve van voldoende laad- en/of waterstoftankinfrastructuur (randvoorwaarde 2)

- a. ElaadNL onderzoekt de behoefte aan laadinfrastructuur van taxi- en doelgroepenvervoer. De andere Partijen werken hieraan mee, bijvoorbeeld door input te leveren. De uitkomsten hiervan worden opgenomen in de op te stellen Green Deal zoals genoemd in artikel 3 lid b. ElaadNL agendeert de laadbehoefte van taxi's in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).
- b. Gemeenten faciliteren zo snel mogelijk de realisatie van laadinfrastructuur en/of waterstoftankinfrastructuur die tegemoet komt aan de behoeften van de chauffeurs. Dit gebeurt in samenwerking met taxiondernemers in hun regio en passend binnen het lokale laadinfrastructuurbeleid. Gemeenten beschrijven in hun Plan van Aanpak (zie artikel 2 lid f) hoe zij hier invulling aan geven.
 - i. Zij benutten daarbij de uitkomsten van het onderzoek van ElaadNL zoals genoemd in lid a en vertalen die indien nodig naar de lokale situatie.
 - ii. Gemeenten agenderen de laadbehoefte van taxi's in hun regio in (de uitvoering van) de Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL, de regionale uitwerking van de NAL), mits zij bij de RAL zijn aangesloten. Daarbij dient rekening gehouden te worden dat de behoefte aan laadinfrastructuur zich ook kan manifesteren in

- andere gemeenten in de regio.
- iii. Bij het ontvangen van een aanvraag voor een reguliere publieke laadpaal ten behoeve van consumententaxivervoer geven Gemeenten – indien mogelijk – voorrang aan deze aanvraag.

Artikel 5: inzet en acties ten behoeve van een betaalbare TCO (randvoorwaarde 3)

- a. De Rijksoverheid en Gemeenten onderzoeken de mogelijkheden voor beschikbaarstelling van middelen voor de inzet van financiële instrumenten die de TCO van ZE voertuigen gunstig kan beïnvloeden, bijvoorbeeld: aanschaf- of inruilsubsidies, renteloze leningen en fiscale regelingen (zoals de huidige MIA- en Vamil-regelingen). Hierin wordt rekening gehouden met de impact van deze instrumenten op de TCO voor ZE consumententaxivervoer rekening houdend met verschillende bedrijfsvoeringstypen. De Rijksoverheid en Gemeenten bespreken de mogelijkheden met de andere Partijen – hiervoor maken zij gebruik van het TCO-model dat in het voortraject van deze Routekaart ontwikkeld is. Dit moet resulteren in concrete voorstellen voor financiële instrumenten, waarover in de Green Deal (zie artikel 3 lid b) afspraken gemaakt worden.
- b. Er zijn in de sector veel zorgen over de betaalbaarheid van verzekeringen, in het algemeen, maar specifiek voor ZE voertuigen. Door de vaak hogere aanschafprijs zijn de verzekeringspremies vaak hoger dan bij fossiel aangedreven voertuigen. KNV in samenwerking met het Rijk monitort deze ontwikkelingen en blijft alert voor mogelijkheden hoe verzekeringen voor ZE voertuigen toegankelijk en betaalbaar kunnen blijven/worden, bijvoorbeeld door garantstelling.
- c. Partijen onderzoeken de leeftijdsopbouw van het consumententaxiwagenpark in relatie tot de afschrijvingstermijn en de doelstelling van deze Routekaart (zie artikel 1) en onderzoeken mogelijke kansen die dit met zich meebrengt. Hierbij wordt rekening gehouden met het feit dat veel voertuigen eind 2019 vervangen zijn vanwege de afschaffing van de BPM-vrijstelling voor taxivoertuigen per 1-1-2020.

Artikel 6: Inzet en acties ten behoeve van afdwingbaarheid en flankerend beleid (randvoorwaarde 4)

- a. De afdwingbaarheid van zero emissie vervoer is een belangrijk aspect in de haalbaarheid van de doelstelling. Daarbij is het essentieel dat deze afdwingbaarheid geldt voor zowel de opstap- als de bestelmarkt, dat wil zeggen dat er voor beide deelmarkten gelijke eisen gelden ten aanzien van het gebruik van ZE voertuigen. Dat is nodig om te voorkomen dat chauffeurs bij het stellen van eisen aan de ene deelmarkt zich naar de andere deelmarkt bewegen om niet aan die eisen te hoeven voldoen.
- b. Partijen spreken de intentie uit om het per 1 januari 2025 mogelijk te maken om het gebruik van ZE voertuigen voor consumententaxivervoer te verplichten, voor die gemeenten die aan de in sub i t/m iii genoemde condities voldoen. Een dergelijke verplichting dient als sluitstuk van de in deze routekaart afgesproken transitie. De besluitvorming over eventuele invoering van een dergelijke verplichting, inclusief de condities zoals beschreven in sub i t/m iii, wordt gedaan in afstemming met de andere Partijen.
- i. In de desbetreffende gemeente wordt voldaan aan de randvoorwaarden (zoals beschreven in artikel 2). Partijen maken in de nog te sluiten Green Deal (zie artikel 3 lid c) nadere afspraken over de manier waarop beoordeeld wordt of in voldoende mate aan de randvoorwaarden is voldaan.
- ii. Een overgangperiode moet chauffeurs en ondernemers een realistische mogelijkheid geven om over te stappen op het gebruik van ZE voertuigen. Partijen maken nadere afspraken over de invulling van deze overgangperiode in de nog te sluiten Green Deal (zie artikel 3 lid c).
- iii. De voorgenomen verplichting is tijdig aangekondigd aan de in de desbetreffende gemeente opererende taxichauffeurs en -ondernemers. Partijen maken in de nog te sluiten Green Deal (zie artikel 3 lid c) nadere afspraken over hoe lang deze aankondiging van tevoren gedaan moet worden.

- c. De Rijksoverheid geeft vóór medio 2022 uitsluitsel over de mogelijkheden voor het juridisch verankeren van de verplichting zoals beschreven in lid a, onderdeel i. Hierbij wordt gekeken naar verschillende mogelijkheden. Gemeenten hebben een voorkeur voor de ZE zone als juridische verankering. Het Rijk onderzoekt de mogelijkheid om taxi's als voertuigcategorie aan de ZE zone kunnen worden toegevoegd (zoals bij ZE Stadslogistiek). Hierover wordt beslist in de evaluatie van de harmonisering van het milieuzonebeleid (zie artikel 3 lid c). Daarnaast onderzoekt de Rijksoverheid of en op welke termijn deze verplichting landelijk zouden kunnen worden vastgelegd. Partijen zorgen ervoor dat zij actief meewerken aan de voorbereiding en uitvoering van het onderzoek dat uitsluitsel moet geven.
- d. Gemeenten implementeren flankerend beleid ten aanzien van het gebruik van ZE voertuigen voor consumententaxivervoer en handhaven daarop. Gemeenten beschrijven in hun Plan van Aanpak (zie artikel 2 lid f) hoe zij hier invulling aan geven. Zij kunnen daarbij gebruik maken van het overzicht van bestaande en mogelijke nieuwe beleidsinstrumenten dat in het voortraject van deze Routekaart is opgesteld. Indien gewenst ontvangen zij daarbij ondersteuning vanuit de andere Partijen en/of het ZE Taxi Team, bijvoorbeeld in het geval van eventuele onderzoeksvragen.

Artikel 7: inzet en acties ten behoeve van voldoende bekendheid met ZE consumententaxivervoer (randvoorwaarde 5)

- a. Partijen ontwikkelen met ondersteuning van het ZE Taxi Team (zie artikel 9 lid c) een gezamenlijke communicatietoolkit, met als doel eenduidige communicatie. Deze toolkit bestaat uit bijvoorbeeld beeldmateriaal, teksten, filmpjes en banners. Daarbij is aandacht voor zowel communicatie richting bedrijven en chauffeurs, als richting consumenten.
- b. Partijen maken nadere afspraken over het beheer en de mogelijke doorontwikkeling van de in het voortraject van deze Routekaart ontwikkelde TCO-tool, zodat deze benut kan worden voor voorlichting en communicatie over de financiële haalbaarheid van het gebruik van ZE voertuigen.
- c. Gemeenten informeren en betrekken lokale taxichauffeurs en -ondernemers, met behulp van deze toolkit. Indien nodig worden hierbij ondersteund door het ZE Taxi Team (zie artikel 9 lid c).
- d. Partijen stemmen hun communicatie die direct gerelateerd is aan deze Routekaart, af met het ZE Taxi Team (zie artikel 9 lid c).

Artikel 8: Proeftuinen

- a. Partijen spreken af om indien nodig een aantal proeftuinen op te richten. Een proeftuin is het in de praktijk beproeven van de gewenste eindsituatie. Deze proeftuinen kunnen gericht zijn op verschillende thema's, zoals:
 - i. Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld: een proeftuin afdwingbaarheid gebruik ZE voertuigen (zie ook artikel 6 lid a), een proeftuin met het afdwingen van ZE bij voertuigen die niet volledig ZE zijn.
 - ii. Tank- en/of laadinfrastructuur, bijvoorbeeld afstemming tussen gemeenten en netbeheerders om de realisatie van laadinfrastructuur te versnellen of de mogelijkheid een bestaande tool te benutten om geschikte locaties te vinden.
 - iii. Financiële, bijvoorbeeld: de inzet van financiële instrumenten zoals garantstelling voor verzekeringen.
 - iv. Communicatie: zoals het gebruik van de TCO-tool voor het meenemen van bedrijven en chauffeurs in de financiële haalbaarheid van het gebruik van ZE voertuigen voor hen.
- b. Partijen maken nadere afspraken over de opzet en uitvoering van de proeftuinen.
- c. Een proeftuin is niet bedoeld om een eindsituatie te creëren, enkel om die te beproeven. Als Partijen de uitkomst wenselijk vinden, is het zaak de beproefde situatie structureel te organiseren.
- d. Partijen die de wens hebben een proeftuin op te zetten, kunnen dat kenbaar maken via het ZE Taxi Team (zie artikel 9 lid c).

Artikel 9: Organisatie en governance

In de periode vanaf ondertekening van deze Routekaart tot de ondertekening van de Green Deal (zoals genoemd in artikel 3 lid b) stemmen de Partijen af over de uitvoering van deze routekaart volgens de organisatiestructuur zoals beschreven in leden a t/m c. De Rijksoverheid neemt het initiatief voor de bekostiging hiervan.

- a. Een Stuurgroep stuurt op hoofdlijnen. In deze stuurgroep nemen twee Gemeenten, één Bedrijf, de Rijksoverheid en KNV plaats op directeursniveau. De Rijksoverheid vervult de voorzittersrol en neemt het initiatief tot inrichting van de Stuurgroep. De Stuurgroep overlegt minimaal eens per kwartaal.
- b. Het Projectteam bestaat uit alle Partijen. Zij zijn verantwoordelijk voor het leveren van input aan het ZE Taxi Team, het delen van kennis en ervaring en dragen bij aan het uitzoeken en ontwikkelen van zaken. Zij toetsen bovendien voorstellen van het ZE Taxi Team (zie onderdeel c). Daarnaast vervullen zij een ambassadeursrol richting de sector. Het Projectteam overlegt minimaal eens per twee maanden.
- c. Het ZE Taxi Team wordt gevormd door de Rijksoverheid, als initiatiefnemer in deze fase. De Rijksoverheid kan ervoor kiezen om externe ondersteuning en/of expertise hiervoor in te schakelen. Het ZE Taxi Team voert het secretariaat voor de uitvoering van de Routekaart. Hieronder wordt verstaan:
 - i. het bewaken van de voortgang,
 - ii. het faciliteren van de Stuurgroep- en Projectteamoverleggen,
 - iii. het voortouw nemen in het uitzoeken en ontwikkelen van specifieke zaken,
 - iv. het afstemmen met partijen die betrokken zijn bij het proces rondom ZE Stadslogistiek,
 - v. het aanjagen van Partijen,
 - vi. de communicatie rondom de Routekaart en de uitvoering ervan, het gezicht en aanspreekpunt van de Routekaart vormen en het initiatief nemen in de ontwikkeling van de communicatietoolkit zoals benoemd in artikel 7 lid a) – gemeenten zijn verantwoordelijk voor het informeren en betrekken van de aldaar actieve ondernemers en chauffeurs (zoals benoemd in artikel 7 lid c),
 - vii. het inrichten van monitoring van de randvoorwaarden zoals beschreven in artikel 2,
 - viii. en indien nodig het initiëren van aanvullende acties.
- d. Taxiondernemers en chauffeurs kunnen input leveren via de gemeente waarin zij actief zijn (zie artikel 7 lid c) of rechtstreeks aan het ZE Team.

3. Slotbepalingen

Artikel 10: Wijzigingen

- a. Elke Partij kan andere Partijen schriftelijk verzoeken de Routekaart te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.
- b. Partijen treden in overleg binnen zes weken nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
- c. De wijzigingen en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan de Routekaart gehecht.

Artikel 11: Toetreding van nieuwe partijen

- a. Er kunnen nieuwe partijen toetreden tot deze Routekaart.
- b. Een nieuwe partij maakt haar verzoek schriftelijk bekend aan het ZE Taxi Team. Zodra alle Partijen schriftelijk hebben ingestemd met het verzoek tot toetreding, ontvangt de toetredende partij de status van Partij van de Routekaart en gelden voor die Partij de voor haar uit de Routekaart voortvloeiende rechten en verplichtingen.
- c. Het verzoek tot toetreding en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan de Routekaart gehecht.

Artikel 12: Opzegging

Elke partij kan deze Routekaart (te allen tijde) met inachtneming van een opzegtermijn van drie maanden schriftelijk opzeggen.

Artikel 13: Nakoming

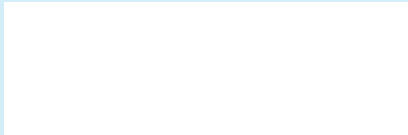
Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken van de Routekaart niet in rechte afdwingbaar is.

Artikel 14: Inwerkingtreding

- a. Deze Routekaart treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle Partijen en loopt tot het moment van ondertekening van de Green Deal (zoals beschreven in artikel 3 lid b) en uiterlijk tot en met het einde van de overgangperiode zoals benoemd in artikel 6 lid b sub ii.
- b. Partijen nemen de uitvoering van alle in deze Routekaart genoemde afspraken zo snel mogelijk ter hand.

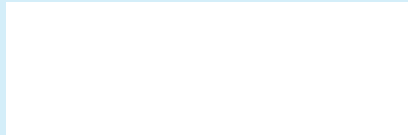
Aldus overeengekomen en ondertekend.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



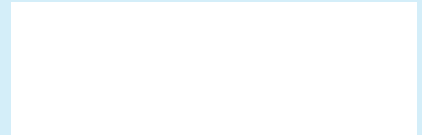
S. van Veldhoven – Van der Meer

Gemeente Rotterdam



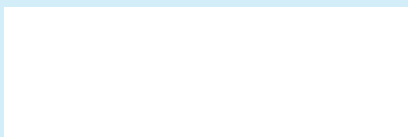
A. Bonte

Nederlandse Vereniging Duurzame Energie



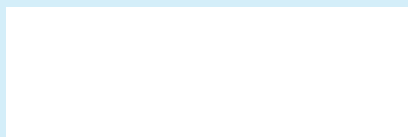
O. van der Gaag

Gemeente Amersfoort



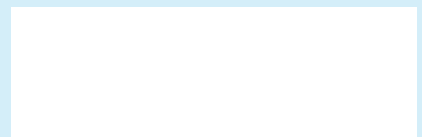
J.C. Buijtelaar

Gemeente Tilburg



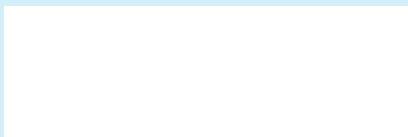
O. Dusschooten

Uber B.V.



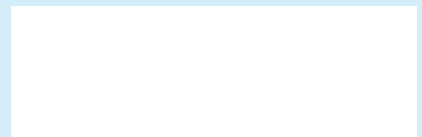
M. Schönfeld

Gemeente Amsterdam



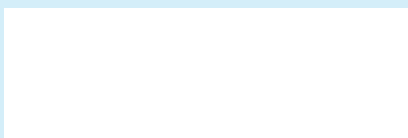
E.J. de Vries

SchipholTaxi



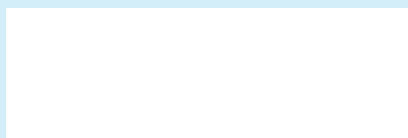
G. El Bouakili

Gemeente Den Haag



L. van Tongeren

Koninklijk Nederlands Vervoer



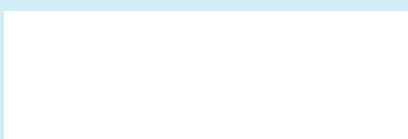
B. Eckhardt

Leaseplan



J. van Houselt

Gemeente Eindhoven



M.C.T.M. List - De Roos

Stichting ElaadNL



O. Caron