



Samenwerkingsovereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur G4

Partijen

1. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden waarvan de zetel is gevestigd te Den Haag, hierna te noemen: 'I&W';
2. De gemeente Utrecht en het college van burgemeester en wethouders van gemeente Utrecht, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, de heer E. Eerenberg, namens deze, de directeur Ruimtelijke Kwaliteit en Mobiliteit, de heer S. Fleischeuer, hierna te noemen: 'Gemeente Utrecht';
3. De gemeente Amsterdam en het college van burgemeester en wethouders van gemeente Amsterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, mevrouw S.A.M. Dijkema, hierna te noemen: 'Gemeente Amsterdam';
4. De gemeente Den Haag en het college van burgemeester en wethouders van gemeente Den Haag, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, mevrouw L. van Tongeren en handelend ter uitvoering van het collegebesluit d.d. 17 maart 2020 en kenmerk RIS 304956, hierna te noemen: 'Gemeente Den Haag';
5. De gemeente Rotterdam, op grond van artikel 171 Gemeentewet vertegenwoordigd door de burgemeester ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer A. Bonte, wethouder Duurzaamheid, Schone Lucht en Energietransitie, hierna te noemen: 'Gemeente Rotterdam';
6. De vereniging Netbeheer Nederland, namens de gezamenlijke regionale netbeheerders, waaronder de netbeheerders die actief zijn binnen de gemeenten Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de directeur, de heer A.B. Jurjus, hierna te noemen: 'Netbeheerders'.

Partijen 2 t/m 5, hierna samen te noemen: 'Samenwerkingsregio G4'.

Partijen 1 t/m 6, hierna te noemen: 'Partijen' en ieder afzonderlijk als "Partij".

Overwegende dat:

- A. Op 28 juni 2019 het Klimaatakkoord is vastgesteld door onder andere de rijksoverheid, decentrale overheden, marktpartijen en netbeheerders om de uitstoot van CO₂ te verminderen en de energietransitie in Nederland te versnellen;
- B. Transport een kwart van de CO₂-uitstoot veroorzaakt. Het streven is dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Voorbeelden hiervan zijn waterstof- en elektrische auto's. Deze auto's stoten bij het rijden geen broeikasgassen uit, houden de lucht schoon en brengen minder geluidsoverlast met zich mee;
- C. Een onderdeel van dit Klimaatakkoord de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is waarin acties zijn benoemd voor regionale samenwerkingsverbanden op het gebied van elektrisch vervoer;
- D. De gemeenten Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht samenwerken om elektrisch vervoer te stimuleren. De samenwerking staat bekend als Samenwerkingsregio G4. Samenwerkingsregio G4 erkent het belang van elektrisch vervoer;
- E. Gemeente Utrecht bestuurlijk opdrachtgever en Gemeente Den Haag ambtelijk coördinator van Samenwerkingsregio G4 is.

Verklaren te zijn overeengekomen als volgt

I. Ambitie, doel, beoogde resultaten en aanpak Regionale Aanpak Laadinfrastructuur

Artikel 1 – Ambitie

Nederland staat voor een grote transitieopgave in de mobiliteit. De in het regeerakkoord "Vertrouwen in de toekomst" gemaakte ambitie om uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos te laten zijn, kan vertaald worden naar een wagenpark van 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen. Partijen streven ernaar om met een integrale aanpak de afspraken uit het Klimaatakkoord voor elektrisch vervoer vorm te geven. Het is de gezamenlijke ambitie om laadinfrastructuur geen drempel te laten zijn bij de uitrol



van elektrisch vervoer. In 2019 is met verschillende organisaties een Nationale Agenda Laadinfrastructuur opgesteld, waarin acties zijn opgenomen om deze ambitie waar te maken.

Artikel 2 – Doel

1. In 2030 is de laadbehoefte van elektrische personenauto's naar verwachting 7.100 gigawattuur (GWh). Om aan deze laadbehoefte te voldoen zijn naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig. De opgave is echter breder dan personenvervoer, er zal ook een toename komen in de laadbehoefte van elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelauto's, trucks, binnenvaartschepen, mobiele werktuigen en light electric vehicles (LEV's).
2. Voor Samenwerkingsregio G4 betekent dit een verwachte toename van het totaal aantal laadpunten voor personenvoertuigen van 20.973 in 2020, naar 63.874 in 2025 en 163.906 in 2030. Samenwerkingsregio G4 zet zich in om de benodigde toename nader te specificeren en te realiseren. Dit geldt ook voor de laadinfrastructuur die nodig is voor andere voertuigen.
3. Het doel van de samenwerkingsovereenkomst is om voornoemde beoogde resultaten te faciliteren. Samenwerkingsregio G4 en I&W werken daarom samen aan de overheidsacties uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, dit geven zij gezamenlijk onder meer vorm in een plan van aanpak in het kader van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur.

Artikel 3 – Inzet en aanpak

1. Partijen werken in het kader van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur op de wijze zoals beschreven in deze overeenkomst samen aan het mogelijk maken van de uitrol van de laadinfrastructuur in Samenwerkingsregio G4. Gemeente Utrecht is bestuurlijk opdrachtgever en Gemeente Den Haag is ambtelijk coördinator van Samenwerkingsregio G4.
2. Samenwerkingsregio G4 stelt jaarlijks een plan van aanpak vast voor de regio gebaseerd op de in de bijlage beschreven onderdelen, overeenkomend met de overheidsacties uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, en spant zich in om met inliggende gemeenten en andere belanghebbenden, zoals regionale netbeheerders, afspraken te maken over de uitvoering van het plan van aanpak. Het plan van aanpak wordt uiterlijk 1 juni 2020 of zo spoedig mogelijk daarna opgeleverd. Vanaf 2021 wordt jaarlijks op 1 maart of eerder een actualisatie van het plan van aanpak inclusief voortgangsrapportage van het afgelopen jaar opgeleverd. Samenwerkingsregio G4 draagt met deze belanghebbenden zorg voor uitvoering van het plan van aanpak en de daarin opgenomen acties.
3. De Stuurgroep Nationale Agenda Laadinfrastructuur adviseert over de regionale plannen van aanpak. Samenwerkingsregio G4 legt het door haar opgestelde plan van aanpak voor aan de stuurgroep Nationale Agenda Laadinfrastructuur, waar de plannen van alle zes de regio's worden besproken en getoetst aan de hand van de in de bijlage opgenomen onderwerpen en waarover de Stuurgroep vervolgens een advies geeft.
4. I&W draagt zorg voor het treffen van maatregelen die op nationaal niveau nodig zijn om de regionale aanpak te kunnen realiseren.
5. De Netbeheerders leveren een actieve bijdrage aan de voorbereiding en uitvoering van het plan van aanpak. De Netbeheerders participeren in de NAL regio's in werkgroepen om impact van (mogelijke) keuzes inzichtelijk te maken vanuit het betaalbaarheids- en beschikbaarheidsprincipe.

Artikel 4 – Resultaten en Indicatoren

I&W en Samenwerkingsregio G4 bepalen in onderlinge afstemming jaarlijks de beoogde resultaten en indicatoren in het regionale plan van aanpak van het aankomende jaar en de bereikte resultaten en indicatoren van het afgelopen jaar in het in artikel 3 genoemde regionale plan van aanpak. I&W draagt zorg voor een plan van aanpak voor de maatregelen op nationaal niveau. Samenwerkingsregio G4 voert het plan van aanpak voor de maatregelen op regionaal niveau uit, met als doel het behalen van de voornoemde resultaten en indicatoren.

Artikel 5 – Besteding middelen

Samenwerkingsregio G4 en I&W besluiten over de inzet van de financiële middelen overeenkomstig artikel 6.



II. Inzet middelen

Artikel 6 – Gezamenlijke financiële bijdragen voor de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur

1. Samenwerkingsregio G4 enerzijds en I&W anderzijds verstrekken een gelijke bijdrage voor de aanpak Regionale Aanpak Laadinfrastructuur:
 - a. I&W stelt € 3.708.133,- beschikbaar inclusief verschuldigde btw als Rijksbijdrage;
 - b. Samenwerkingsregio G4 stelt een bijdrage beschikbaar die ten minste gelijk is aan de door I&W beschikbaar gestelde bijdrage.
2. Samenwerkingsregio G4 maakt inzichtelijk hoe de bijdragen zoals bedoeld in het eerste lid, onderdelen a en b worden ingevuld en aangewend. Alle werkzaamheden die direct samenhangen met datgene wat beschreven staat in het plan van aanpak, bedoeld in artikel 3, kunnen als cofinanciering worden aangemerkt zoals bedoeld in lid 1, onderdeel b.
3. Samenwerkingsregio G4 zet de bijdragen zoals bedoeld in het eerste lid, onderdelen a en b, in ten behoeve van:
 - a. Het opstellen en uitvoeren van een plan van aanpak op basis van de onderwerpen zoals beschreven in de bijlage;
 - b. Het tijdig maken van afspraken met de gemeenten in Samenwerkingsregio G4 ter uitvoering van het in onderdeel a bedoelde regionale plan van aanpak.
4. I&W stelt de in het eerste lid, onderdeel a, bedoelde Rijksbijdrage beschikbaar als een specifieke uitkering. De uitkering wordt verstrekt aan Gemeente Den Haag die zorgdraagt voor een verdeling van middelen in Samenwerkingsregio G4 waarvan Gemeente Den Haag onderdeel uitmaakt.
5. Samenwerkingsregio G4, in het bijzonder de vertegenwoordiger Gemeente Den Haag, maakt afspraken met Gemeente Amsterdam, Gemeente Rotterdam en Gemeente Utrecht over de verdeling en aanwending van de middelen in Samenwerkingsregio G4 overeenkomstig het derde lid, welke afspraken worden beschreven in een onderlinge overeenkomst respectievelijk het plan van aanpak.
6. Indien Samenwerkingsregio G4 niet komt tot uitvoering van het in het derde lid bedoelde plan van aanpak, kan I&W deze bijdrage geheel of gedeeltelijk verrekenen met toekomstige bijdragen aan Gemeente Den Haag of, indien dat niet mogelijk blijkt, deze geheel of gedeeltelijk terugvorderen. Voordat I&W een verrekening overweegt, treden Samenwerkingsregio G4 en I&W in overleg.

III. Governance uitvoering

Artikel 7 – Governance

1. I&W en Samenwerkingsregio G4 hebben periodiek overleg over de onderlinge samenwerking in het kader van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur en met andere samenwerkingspartners. In dit overleg bespreken zij het gezamenlijk uitwerken van de afspraken en de voortgang, inclusief de in artikel 8 bedoelde monitoring.
2. Het in het eerste lid bedoelde overleg bestaat uit de volgende vertegenwoordigers:
 - a. vanuit het Rijk:
Infrastructuur en Waterstaat
 - b. vanuit Samenwerkingsregio G4:
Gemeente Den Haag;
 - c. vanuit de Stuurgroep Nationale Agenda Laadinfrastructuur:
De voorzitter.
3. Het in het eerste lid bedoelde overleg heeft geen (beslissings)bevoegdheden, maar zorgt voor afstemming tussen Partijen. Hierbij kunnen ook programmatische en financiële ontwikkelingen besproken worden en indien gewenst adviseert het overleg hierover aan de Partijen.
4. Het overleg, bedoeld in het eerste lid, voorziet in zijn eigen werkwijze. Voor de uitvoering van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur maken I&W en Samenwerkingsregio G4 hiertoe nadere werkafspraken en leggen deze vast.
5. Op nationaal niveau neemt de ambtelijk vertegenwoordiger van Samenwerkingsregio G4 periodiek deel aan de Stuurgroep Nationale Agenda Laadinfrastructuur samen met de ambtelijke vertegenwoordigers van de andere vijf samenwerkingsregio's.



IV. Monitoring, evaluatie en communicatie

Artikel 8 – Monitoring en evaluatie

1. Partijen delen in het in artikel 7 beoogde overleg gegevens en documenten over de uitvoering van het regionale plan van aanpak, de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur en informeren elkaar in dat overleg in elk geval over de haalbaarheid van voorgenomen initiatieven en projecten in het kader van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur en de voortgang van lopende initiatieven en projecten in het kader van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur.
2. Monitoring van de uitvoering van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur als geheel aan de hand van de informatie-uitwisseling als bedoeld in het eerste lid vindt door Partijen plaats:
 - a. op basis van de inhoudelijke realisatie van het plan van aanpak zoals genoemd in artikel 3 en 4 en de besteding van de daarvoor bestemde middelen zoals genoemd in artikel 6;
 - b. I&W zorgt voor de samenvoeging van monitoring informatie tot een geheel voor de zes regio's na aanlevering door de individuele samenwerkingsregio's.
3. De uitkomsten van de monitoring hebben als doel inzicht te bieden in het verloop en de resultaten van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur en de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur.
4. Samenwerkingsregio G4 stelt éénmaal per jaar een voortgangsrapportage op over het voorafgaande jaar. Hierin wordt melding gemaakt van:
 - a. de uitvoering van het plan van aanpak van de in artikel 2 genoemde doelen;
 - b. de voortgang van het doelbereik in relatie tot de in artikel 4 afgesproken beoogde resultaten;
 - c. de financiële realisatie van de uitvoering van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur.Indien een voortgangsrapportage (in concept) wordt opgesteld is het voornemen dit te bespreken in het in artikel 7 bedoelde overleg.
5. Partijen spreken af dat Samenwerkingsregio G4 jaarlijks over de uitvoering en werking van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur de voortgang rapporteert en dat Samenwerkingsregio G4 een eindevaluatie opmaakt binnen zes maanden na het aflopen van deze Overeenkomst conform de in het vierde lid onder a tot en met c genoemde onderdelen.

Artikel 9 – Communicatie

1. I&W en Samenwerkingsregio G4 stemmen hun communicatiestrategieën met elkaar af zodat door de betrokken partijen eenduidig kan worden gecommuniceerd en het afzenderschap van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en de Samenwerkingsregio G4 wordt herkend.
2. Alle NAL-persberichten en berichtgeving in social media verwijzen naar de op te zetten NAL-website. Ook zal de website ruimte bieden voor nieuwsberichten vanuit de Samenwerkingsregio's, met verwijzing naar websites van de organisaties van de samenwerkingsregio indien gewenst. Het platform is dé plek waar alle publiekelijk toegankelijke informatie over de NAL kan worden gevonden, en/of waar doorverwezen wordt naar websites van regionale overheden.
3. De gezamenlijke kernboodschap van de communicatie over deze Overeenkomst is: In het kader van de NAL werken publieke en private partijen samen om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur geen belemmering vormt in de uitrol van elektrisch vervoer.

V. Slotbepalingen

Artikel 10 – Uitvoering in overeenstemming met Unierecht

De afspraken van deze Overeenkomst worden in overeenstemming met het nationale recht en het recht van de Europese Unie 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 11 – Wijziging

Deze Overeenkomst kan slechts met instemming van alle Partijen worden gewijzigd nadat Partijen over de inhoud van de wijziging schriftelijk overeenstemming hebben bereikt.

Artikel 12 – Geschilbeslechting

Partijen spannen zich in om eventuele geschillen over deze overeenkomst in overleg te schikken. Van



een geschil is sprake indien hiervan schriftelijke mededeling wordt gedaan aan alle Partijen. Indien Partijen niet tot een schikking in overleg komen, kan het geschil worden voorgelegd aan een door Partijen aan te wijzen onafhankelijke deskundige. Deze overeenkomst is niet in rechte afdwingbaar.

Artikel 13 – Inwerkingtreding en looptijd

Deze Overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle Partijen en eindigt op 31 december 2023.

Artikel 14 – Openbaarmaking

1. Deze Overeenkomst of de zakelijke inhoud daarvan wordt openbaar gemaakt in de Staatscourant.
2. De rijksoverheid rapporteert over de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur naar de Tweede Kamer van de Staten-Generaal.

Artikel 15 – Bijlage

De bijlage bij deze Overeenkomst maakt integraal onderdeel uit van de Overeenkomst.

Aldus overeengekomen en ondertekend,

Den Haag, 4 juni 2020

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer*

Utrecht, 30 april 2020

*Gemeente Utrecht
S. Fleischeuer*

Amsterdam, 22 april 2020

*Gemeente Amsterdam
S.A.M. Dijkma*

Den Haag, 21 april 2020

*Gemeente Den Haag
L. van Tongeren*

Rotterdam, 17 april 2020

*Gemeente Rotterdam
A. Bonte*

Den Haag, 28 april 2020

*Vereniging Netbeheer Nederland
A.B. Jurjus*



BIJLAGE: ONDERDELEN VOOR HET PLAN VAN AANPAK OP BASIS VAN DE NATIONALE AGENDA LAADINFRASTRUCTUUR

Visie en beleid

- De Samenwerkingsregio spant zich in om zoveel mogelijk gemeenten in de regio te betrekken bij de realisatie van laadinfrastructuur. Alle gemeenten kunnen zich aansluiten bij de samenwerkingsregio.
- De samenwerkingsregio maakt een overzicht van het aantal gemeenten inclusief prognose van laadbehoefte voor alle vormen van mobiliteit. De Samenwerkingsregio draagt er zorg voor dat niet aangesloten gemeenten bij de Samenwerkingsregio, hun beleid, prognose van laadbehoefte en de voor de monitoring benodigde gegevens aanleveren.
- De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij het opstellen van een integrale visie op laadinfrastructuur. Deze visie wordt steeds voor twee jaar opgesteld met een zichttermijn van 10 tot 15 jaar.
- Het voorgenomen beleid op het gebied van laadinfrastructuur wordt afgestemd met de relevante netbeheerder(s) in de samenwerkingsregio. De Samenwerkingsregio neemt hiervoor het initiatief.
- De regio/gemeente richt zich op de uitrol van alle vormen van laden, van publiek tot privaat en van normaal tot snelladen voor alle verschillende vormen elektrische voertuigen.
- Samenwerkingsregio's en gemeenten borgen elektrisch vervoer (de laadbehoefte) in de RES, omgevingsvisie, het omgevingsplan en de regionale mobiliteitsplannen.
- Samenwerkingsregio's en gemeenten stellen samen met de rijksoverheid en netbeheerders een slim laden (smart charging) aanpak op om overbelasting van het elektriciteitsnet zoveel mogelijk te voorkomen en de uitstoot van CO₂ te verlagen doordat slim laden een effectiever gebruik van duurzame energie mogelijk maakt.

Plaatsingsbeleid

- Samenwerkingsregio's en gemeenten stellen plaatsingsbeleid op voor publieke laadinfrastructuur. Dit beleid wordt uiterlijk eind 2020 vastgesteld door de gemeenten. Uitgangspunt bij het beleid is het vraaggericht en proactief plaatsen van publieke laadinfrastructuur op basis van prognoses, data of vraag.
- Gemeenten en provincies wijzen geschikte locaties aan voor snellaadinfrastructuur binnen gemeentelijk en provinciaal openbaar gebied, ook voor doelgroepen- en goederenvervoer (bv. taxi's, bestelbussen, vrachtwagens en mobiele werktuigen).
- Gemeenten en samenwerkingsregio's inventariseren met OV-autoriteiten en de desbetreffende netbeheerder voorafgaand aan de aanbesteding van zero emissie busvervoer mogelijke laadlocaties.
- Gemeenten en samenwerkingsregio's maken een prognose van het aantal en type laadpunten die gerealiseerd zullen worden om de toekomstige laadbehoefte te kunnen bedienen, inclusief toelichting op de onderliggende werkwijze (bijvoorbeeld (prognose) aantal verzoeken, prognose bezettingsgraad, kWh gebruik, plaatsingsbeleid).
- Samenwerkingsregio's beschrijven de werkwijze om te komen tot de geraamde aantallen (welk model wordt gehanteerd).

Private palen

- Samenwerkingsregio's en gemeenten spannen zich in om in bestaande en nieuwe overeenkomsten met bedrijven aanvullende afspraken over de minimale hoeveelheid laadinfrastructuur voor bedrijventerreinen. Dit gaat over bestaande bouw tot 20 parkeerplaatsen, die buiten de Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen (EPBD) vallen.
- Samenwerkingsregio's en gemeenten maken waar mogelijk met bedrijven afspraken om bedrijventerreinen open te stellen voor de uitrol en exploitatie van (snel)laadinfrastructuur.
- Samenwerkingsregio's en gemeenten ondersteunen waar mogelijk bijvoorbeeld Vereniging van Eigenaren en corporaties bij het opzetten van laadinfrastructuur voor al bestaande parkeerplekken op privaat terrein.

Aanvraag- en realisatieproces

- Samenwerkingsregio's en gemeenten stellen samen met de uitvoerende instanties, waaronder de netbeheerder(s), als onderdeel van de uitrolplanning en in relatie tot de werkzaamheden van de energietransitie, een capaciteitsplanning op.
- Netbeheerder(s) nemen mede het initiatief bij het opzetten en uitvoeren van voornoemde plannen en dragen actief bij aan het verkorten van de realisatietermijnen.



Samenwerking en kennisdeling

- Samenwerkingsregio's werken met elkaar en met stakeholders, zoals de rijksoverheid, netbeheerders en het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL), samen om kennis te delen en problemen gemeenschappelijk op te pakken.
- De rijksoverheid, NKL en samenwerkingsregio's bundelen hun kennis in o.a. gezamenlijk op te stellen handleidingen en instrumenten. Regio's delen hun kennis voor deze instrumenten en gebruiken zoveel mogelijk deze landelijk afgestemde instrumenten in hun regio.
- Rijk en regio participeren gezamenlijk in een governance structuur gericht op monitoring van de uitvoering. De hiervoor in oprichting zijnde Stuurgroep NAL geeft vorm aan deze governance structuur gericht op begeleiding van de uitvoering en monitoring van de afspraken uit de NAL. In aanvulling daarop legt de regio, onafhankelijk van de Stuurgroep NAL, een governance structuur voor de regio vast en beschrijft daarin onder andere de samenwerking met andere samenwerkingsregio's en nationale werkgroepen.

Prijstransparantie en informatievoorziening

- In 2020 maken de rijksoverheid, decentrale overheden, de laadpaalexploitanten en de serviceproviders een afspraak over de wijze waarop zij tarieven zichtbaar maken voor de EV-rijder. Hierbij wordt gezorgd voor eenvoudige en eenduidige tariefcategorieën om de voorspelbaarheid van prijzen voor EV-rijders en overige betrokkenen te vergroten.

Open markten

- De rijksoverheid, decentrale overheden, netbeheerders en marktpartijen werken samen aan een open en competitieve markt ten dienste van de EV-rijders. Hiertoe spreken zij af om onder andere interoperabiliteit, het toelaten van klanten van andere providers op de laadpalen en gebruik van breed gedragen, neutrale en open protocollen standaard als voorwaarde vast te leggen in contracten voor de aanleg en exploitatie van laadinfrastructuur.

Logistiek

- Voor logistiek zal vanwege de toenemende inzet van ZE-bestelbussen en trucks nagedacht moeten worden om laadoplossingen voor deze groepen mogelijk te maken. Gemeenten nemen logistiek als specifiek onderwerp mee in de integrale visie op laadinfrastructuur en gaan daarbij onder andere in op het plaatsingsproces, de verhouding tussen publiek en privaat laden en de strategische keuze van laadlocaties (regionale samenhang).