

# Convenant Waterstof en Mobiliteit Noord-Holland

September 2022

## I. Doelstellingen

### 1. Gezamenlijke ambitie

Dit convenant brengt partijen bij elkaar om afspraken te maken over het verder mogelijk maken van toepassing van waterstof in zware mobiliteit (zwaar wegtransport, reinigingsvoertuigen en landbouwvoertuigen) in Noord-Holland. Partijen delen met elkaar de ambitie om het gebruik, de distributie en waar mogelijk de productie van Klimaatvriendelijke waterstof in de mobiliteit sector te stimuleren.

### 2. Eerste dekkend netwerk van minimaal 8 waterstoftankstations voor zware mobiliteit (zwaar wegtransport, reinigingsvoertuigen en landbouwvoertuigen) met gezonde economische grondslag in 2025.

De doelstelling van dit convenant is te komen tot minimaal 8 waterstoftankstations voor zwaar wegtransport en agrarische toepassingen en voldoende waterstof voertuigen om deze tankstations te voorzien van een gezonde economische grondslag. Voor de inzet van zwaar wegtransport, reinigingsvoertuigen en landbouwvoertuigen betekent dit:

- a. Het gerealiseerd hebben van een eerste dekkend netwerk van tenminste 8 waterstoftankstations voor zware mobiliteit in 2025, als basis voor verdere opschaling van het gebruik van Klimaatvriendelijke waterstof in mobiliteit na 2025;
- b. Het organiseren van een gezonde economische grondslag voor deze 8 waterstoftankstations in 2025 door op regionaal niveau (indien mogelijk de productie) de distributie en de afname van waterstof aan elkaar te verbinden.

### 3. Koploper.

Partijen hebben het doel om met dit convenant invulling te geven aan de rol van Koploper in het Landelijk Actieprogramma 'Onderweg met Waterstof' dat naar verwachting medio 2023 zal worden ondertekend.

## II. Overwegingen

### 1. Nieuwe economische grondslag

Partijen onderschrijven de noodzaak om over te schakelen naar een nieuwe economische grondslag, waarbij de CO<sub>2</sub>-emissie reducties voor 2030 en 2050 zoals vastgelegd in het Klimaatakkoord worden behaald. Daarnaast onderschrijven Partijen dat duurzame mobiliteit en een krachtige, regionale economie onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Hierbij wordt erkend dat de toepassing van waterstof als energiedrager voor toepassingen in het segment van zware mobiliteit noodzakelijk is om aan de doelstelling van een duurzaam mobiliteit systeem te kunnen voldoen.

### 2. Beleidskaders

#### Nationale Klimaatakkoord, Klimaatwet en Actieprogramma Klimaat Noord-Holland

Nederland geeft aan de hand van het Nationale Klimaatakkoord (2019) en de Klimaatwet (2019) uitvoering aan het Klimaatakkoord van Parijs (2015), waarbij het de doelstelling is om de uitstoot van broeikasgassen in 2050 vrijwel te elimineren (en daarbinnen specifiek de CO<sub>2</sub>-emissie in het jaar 2030 met 49% te verminderen ten opzichte van 1990). Nederland ondersteunt tevens de aangescherpte ambitie van de EU Green Deal om te komen tot 55% reductie van CO<sub>2</sub>-emissie in het jaar 2030. De regering heeft in de Kabinetsvisie Waterstof (2020) vastgesteld dat (klimaatvriendelijke) waterstof een robuuste en onmisbare energiedrager in het toekomstig energiesysteem zal zijn en geeft, via het Nationaal Waterstofprogramma, samen met overheden, marktpartijen, kennisinstellingen, netwerkbedrijven en maatschappelijke organisaties, de ontwikkeling van een waardeketen van Klimaatvriendelijke waterstof vorm. In Noord-Holland zijn de ambities van het Nationale Klimaatakkoord vertaald naar de lokale situatie in het Actieprogramma Klimaat.

#### Alternative Fuels Infrastructure Regulation

De AFID wordt momenteel herzien als onderdeel van het bredere "Fit-for-55 pakket". De Commissie stelt bindende doelstellingen voor in de vorm van een verordening, de AFIR (alternative fuels infrastructure regulation). In het AFIR-voorstel zijn minimum uitrolverplichtingen opgenomen die EU-lidstaten verplichten om, per alternatieve energiedrager, een bepaalde hoeveelheid (locaties en capaciteit) aan infrastructuur te realiseren. Om te voldoen aan het AFIR-voorstel zullen voor waterstof tankstations gerealiseerd moeten worden met een aanzienlijke capaciteit (2 ton per dag) voor gecombineerde waterstof.

#### Regionale Mobiliteitsprogramma's

In het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) geven de provincies Noord-Holland en Flevoland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam antwoord op de mobiliteitsvraagstukken uit het Klimaatakkoord. Het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) werkt samen met programma's/trajecten die bijdragen aan de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in mobiliteit en vormt een paraplu over deze projecten en programma's. Om de klimaatdoelen te halen mag de maximale CO<sub>2</sub>-uitstoot voor de sector mobiliteit en transport in heel Noord-Holland en Flevoland in 2030 maximaal 4,2 megaton zijn. Daarbij is het doel om zover mogelijk richting 55% reductie in 2030 te komen, conform de Europese Klimaatdoelstellingen (die luidt 2,2 megaton).

## Noord-Hollandse Waterstofstrategie

De provincie Noord-Holland hanteert als uitgangspunt dat waterstof een onmisbare rol gaat vervullen in een duurzame, CO<sub>2</sub>-vrije energievoorziening. De provincie heeft tevens de ambitie om een actieve rol te spelen in het op gang brengen van de waterstofeconomie. Als vliegwiel voor de totstandkoming van een waterstofeconomie in de komende vijf jaar ziet de provincie de toepassing van waterstof in de zware mobiliteit, de industrie (en dan met name bij de huidige afnemers van grijze waterstof) en in het oplossen van lokale netcongesties. Om dit mogelijk te maken zet de provincie in op de realisatie van regionale infrastructuur voor productie, opslag en distributie.

## Aansluiten bij bestaande regionale programma's

In de uitvoering van het Convenant willen we aansluiten bij bestaande regionale programma's, zoals de Regiodeal Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland en het Just Transition Fund voor regio IJmond.

## Position papers waterstof NZKG en Noord-Holland-Noord

In de regio's NoordzeeKanaalGebied en de regio Noord-Holland-Noord zijn ambities met betrekking waterstof en mobiliteit vastgelegd in twee position papers. Hierbij is het creëren van (nieuw) waardeketens een van de belangrijkste uitgangspunten.

### 3. Reductie CO<sub>2</sub>-uitstoot en vermindering emissies

Voor zwaar transport kan waterstof als energiedrager een belangrijke stap zijn naar duurzaamheid. Wanneer de waterstof duurzaam is opgewekt wordt de uitstoot van CO<sub>2</sub> verminderd en door gebruik van waterstof worden aanzienlijk minder vervuilende uitlaatgassen geproduceerd. Rijden met waterstof-elektrische voertuigen leidt daarmee tot een gezondere leefomgeving. Batterij elektrisch is in het algemeen voor voertuigen de meest geëigende duurzame oplossing, voor zwaar verkeer is deze oplossing niet (altijd) mogelijk vanwege onder andere het gewicht van de batterijen en de beperkte actieradius. Ook de duur van het opladen en de beperkingen op het elektriciteitsnet spelen een rol bij de afweging om over te stappen op waterstof als energiedrager.

### 4. Keten moet gesloten worden

De prijs van waterstof is nog te hoog om de concurrentie met diesel aan te gaan. Daarnaast speelt de kip-ei problematiek: er komen geen zware H<sub>2</sub> voertuigen omdat er weinig waterstoftankstations beschikbaar zijn waar die voertuigen kunnen tanken. Er komen geen waterstoftankstations omdat er te weinig waterstofvoertuigen zijn. Het is noodzakelijk dat vraag en aanbod bij elkaar komen en samen een stap zetten om de transitie mogelijk te maken.

### 5. Landelijk actieprogramma Onderweg met Waterstof

Het Rijk heeft een landelijk Actieprogramma Onderweg met Waterstof opgesteld. Steeds meer ontstaat consensus over het feit dat de grootste toegevoegde waarde voor waterstof ligt in heavy duty en binnenvaart. Onderdeel van het Actieprogramma is een subsidieregeling voor de investering in zware voertuigen gecombineerd met een subsidieregeling voor het plaatsen van waterstoftankstations. Ondertussen is er besloten dat eventuele middelen voor het Actieprogramma uit het Klimaat- en

Transitiefonds moeten komen. Dit fonds moet formeel worden ingesteld door de minister van Klimaat en Energie. Middelen uit dit fonds zullen pas in 2024 toegekend kunnen worden. De formele besluitvorming over allocatie van middelen in het Klimaat- en Transitiefonds zal naar verwachting pas medio 2023 plaats vinden. Wel is er binnen het ministerie van IenW nog 22 miljoen euro beschikbaar (resterende klimaatmiddelen) voor waterstof, maar er is nog geen duidelijkheid hoe deze ingezet zullen worden.

Ondanks deze onzekerheid over de noodzakelijke subsidiering is een Noord-Hollands convenant een belangrijke stap om de ketenpartijen te verbinden en een signaal af te geven aan Den Haag dat in ieder geval 1 regio klaarstaat om de toepassing van waterstof in zware mobiliteit mogelijk te maken.

In het (concept) landelijk Actieprogramma wordt nl. ook gesproken over het belang van regionale programma's voor waterstof in (zware) mobiliteit.

## 6. Provincie Noord-Holland pakt de handschoen op

De provincie Noord-Holland is samen met Amsterdam Economic Board, Port of Amsterdam, gemeente Amsterdam, Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord en Amsterdam Logistics, een proces gestart om te komen tot een provinciaal convenant voor waterstof in zware mobiliteit. De doelstelling is om in 2025 minimaal 8 waterstoftankstations voor zware mobiliteit in Noord-Holland operationeel te hebben. Er zijn vele gesprekken gevoerd met overheden en marktpartijen om gezamenlijk deze doelstelling te realiseren.

## 7. Clusteraanpak

Doordat er in Noord-Holland veel belangstellende partijen voor dit convenant zijn is er gekozen voor een clusteraanpak. Op clusterniveau zal een verdere concretisering plaatsvinden van de afspraken in dit convenant. Er wordt gewerkt vanuit de volgende clusters:

- A7-Corridor
- Den Helder-Alkmaar
- IJmond
- Amsterdam-Westpoort/Zaanstad/Haarlem.
- Overheden

## 8. Programmaorganisatie

Voor de verdere uitwerken en concretisering van de afspraken in de clusters wordt een programmaorganisatie opgezet waar Partijen in zullen deelnemen. De provincie Noord- Holland neemt het voortouw voor het opzetten van deze organisatie.

## 9. Partijen maken afspraken

Om de introductie van waterstof in zware voertuigen en de realisatie van H<sub>2</sub> – tankstations mogelijk te maken wensen Partijen met elkaar een aantal afspraken te maken.

### III. Partijen

1. Provincie Noord-Holland, gedeputeerde Mobiliteit en Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu en Luchtvaart en Schiphol, de heer J. Olthof; hierna te noemen: Provincie Noord-Holland;
2. Amsterdam Economic Board, algemeen directeur mevrouw N. Tellegen, hierna te noemen: AmecBoard;
3. Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord N.V., directeur mevrouw E. Zijl, hierna te noemen Ontwikkelingsbedrijf NHN.;
4. Amsterdam Logistics, hierna te noemen: Amsterdam Logistics,
5. Port of Amsterdam N.V., directeur investeringen, mevrouw D. Bosmans, hierna te noemen: PoA;
6. Port of Den Helder N.V, algemeen directeur, mevrouw. J. Bolderheij, hierna te noemen PoDH
7. Gemeente Amsterdam, hierna te noemen: Gemeente Amsterdam
8. Gemeente Alkmaar, hierna te noemen: Gemeente Alkmaar
9. Gemeente Den Helder, wethouder Duurzaamheid, Energietransitie en Visserij, de heer C. de Koning, hierna te noemen: gemeente Den Helder;
10. Gemeente Hollands Kroon, hierna te noemen: gemeente Hollands Kroon
11. Gemeente Medemblik, hierna te noemen: gemeente Medemblik
12. Gemeente Uitgeest, hierna te noemen: gemeente Uitgeest
13. Gemeente Castricum, hierna te noemen: gemeente Castricum
14. Gemeente Drechterland, hierna te noemen: gemeente Drechterland
15. Gemeente Enkhuizen, hierna te noemen: gemeente Enkhuizen
16. Gemeente Hoorn, hierna te noemen: gemeente Hoorn
17. Gemeente Koggenland, hierna te noemen: gemeente Koggenland
18. Gemeente Opmeer, hierna te noemen: gemeente Opmeer
19. Gemeente Stede Broec, hierna te noemen: gemeente Stede Broec
20. Gemeente Velsen, wethouder de heer S. Dinjens, hierna te noemen: gemeente Velsen
21. Gemeente Heemskerk, wethouder de heer P. Burgering, hierna te noemen: gemeente Heemskerk
22. Gemeente Beverwijk, hierna te noemen: gemeente Beverwijk;
23. Gemeente Haarlemmermeer, hierna te noemen: gemeente Haarlemmermeer;
24. Action Nederland b.v.; hierna te noemen: Action
25. Amsterdams Vervoer Collectief B.V., directeur de heer M. Kuhner, hierna te noemen: Amsterdams Vervoer Collectief.
26. Avia Marees, hierna te noemen: Avia Marees;
27. Bakker en Schilder Transport BV, hierna te noemen: Bakker en Schilder;

28. BNext.nl, hierna te noemen: BNext;
29. BioEnergyNetherlands BV, hierna te noemen: Bio Energy Netherlands
30. Brakenhoff B.V., hierna te noemen: Brakenhoff
31. Daily Cool B.V., hierna te noemen: Daily Cool
32. Equans Nederland, hierna te noemen: Equans
33. G.P. Groot Inzameling B.V.: hierna te noemen GP Groot
34. NXT Mobility B.V., hierna te noemen NXT;
35. Stichting Green Port Noord Holland Noord, hierna te noemen: Green Port NHN
36. HyCC B.V., hierna te noemen: HyCC
37. HyGro Energy B.V., hierna te noemen: HyGro
38. IJmond Transport Groep B.V, hierna te noemen: IJTG
39. Jan de Wit Autocars B.V., hierna te noemen: Jan de Wit
40. Jooren Transporten B.V., hierna te noemen: Jooren
41. Millenaar & Van Schaik Transport B.V., hierna te noemen: Millenaar & Van Schaik
42. New Energy Coalition, hierna te noemen: New Energy Coalition;
43. Oram, hierna te noemen: Oram
44. Simon Loos B.V., hierna te noemen: Simon Loos
45. Rumping Transport B.V., hierna te noemen: Rumping
46. Schavemaker Logistics B.V., hierna te noemen: Schavemaker
47. Shell, hierna te noemen: Shell
48. Spaansen Group B.V., hierna te noemen: Spaansen;
49. Loonbedrijf Sturm Jacobs B.V., hierna te noemen: Sturm Jacobs
50. Tata Steel Europe B.V., hierna te noemen Tata
51. Total Energies Power & Gas Nederland B.V., hierna te noemen: Total
52. Van Stralen De Vries Transport B.V., hierna te noemen: VSDV
53. Vattenfall Nederland B.V., hierna te noemen: Vattenfall
54. Vomar Voordeelmarkt B.V, hierna te noemen: Vomar
55. Vosse Holding B.V, hierna te noemen: Vosse
56. Orange Gas B.V, hierna te noemen: Orange Gas
57. GINAF Trucks Nederland B.V., hierna te noemen GINAF
58. Van der Valk Taxiservice, hierna te noemen Van der Valk.

## IV. Spreken af

1. Partijen onderschrijven bijgevoegde programmastructuur en zullen actief participeren in de programmaorganisatie. De Provincie Noord-Holland neemt het voortouw in het opzetten van dit programma en stelt hiervoor middelen en capaciteit beschikbaar.
  2. Per cluster worden nadere afspraken gemaakt over samenstelling en financiering ervan. De provincie zal hierin het voortouw nemen nadat het convenant is ondertekend.
    - a. Per cluster wordt kwartiermaker aangesteld die de organisatie van het cluster ter hand neemt. De Provincie stelt, indien nodig, middelen beschikbaar voor deze kwartiermakers die de trekkers van de clusters ondersteunen. Voor de verschillende clusters zullen de volgende partijen als trekker fungeren:
      - i. A7 Corridor: PM
      - ii. Den Helder – Alkmaar: PM
      - iii. IJmond: PM
      - iv. Amsterdam-Westpoort/Zaanstad/Haarlem: PM
      - v. Overheden: PM
    - b. Binnen het cluster wordt een uitwerking gemaakt van een ambitieuze, maar realistisch plan voor de realisatie van waterstoftankinfrastructuur en de bijbehorende voertuigen. Hiervoor wordt in ieder geval (maar niet uitputtend) gewerkt aan:
      - i. Business case voor waterstoftankstation en voertuigen (aantallen voertuigen, afname in kg, kosten per kg, onderhoudskosten, beschikbare subsidies, etc.);
      - ii. Locatie van tankstations en benodigde vergunningen/ bestemmingsplanwijzigingen;
      - iii. Concrete financiële afspraken tussen de ketenpartners voor aanbod en afname van waterstof;
      - iv. Delen van ontwikkelde kennis in de clusters met het Programmteam voor verdere verspreiding;
      - v. Uitwerken van een voorstel om in aanmerking te komen voor subsidie in het kader van het Landelijke Actieprogramma;
      - vi. Het inzichtelijk maken van mogelijkheden voor aanvullende financiële middelen.
- Deze plannen worden door het programmteam gebundeld tot een overkoepelend regionaal plan dat gebruikt kan worden als leidraad voor de periode tot en met 2025.
3. Op clusterniveau maken Partijen concrete afspraken over:
    - a. **Overheden en koepelorganisaties** (gemeenten, provincie, waterschappen, havenbedrijven)

- i. Zorgen voor of bevorderen bij wetgevers van (stabiliteit in) wetgeving door lobby richting Rijk en EU;
- ii. Zorgen voor of bevorderen van adequate subsidieregelingen en consistentie daarin;
- iii. Zetten zich in voor efficiënte vergunningverlening en onderlinge kennisuitwisseling hierover;
- iv. spannen zich in voor het afnemen van H<sub>2</sub> door aanschaf van waterstof-elektrische voertuigen uiterlijk in 2025. De hoeveelheid voertuigen en door wie deze worden ingezet wordt uitgewerkt in de verschillende clusters;
- v. Sturen in aanbestedingen aan op gebruik van emissie loze voertuigen (en daarmee dus ook op waterstof-elektrische voertuigen);
- vi. Creëren waar mogelijk voordelen voor berijders van waterstof-elektrische (en andere zero-emissie voertuigen) bijvoorbeeld door zero-emissie zones en/of zero-emissie venstertijden te implementeren;
- vii. Werken mee aan het creëren van een dekkend netwerk van tankstations.

b. Aanbieders en leveranciers van H<sub>2</sub>

- i. Werken toe naar levering van H<sub>2</sub> voor zwaar wegtransport, in 2025 ten minste in of nabij de volgende locaties:
  - o Den Helder;
  - o A7 Corridor;
  - o Alkmaar;
  - o Haarlem;
  - o Westzaan Hoogtij;
  - o Amsterdam Westpoort Orange gas;
  - o Amsterdam Westpoort Shell;
  - o Amsterdam Westpoort Holthausen;
  - o IJmond.
- ii. Zorgen voor efficiënte distributie en leveringszekerheid van H<sub>2</sub> op de tankstations;
- iii. Leveren groene H<sub>2</sub> in 2030 (voor de definitie van groen wordt aangesloten bij het in ontwikkeling zijnde ontwerp van de REDIII);
- iv. Maken efficiënt tanken van H<sub>2</sub> mogelijk (onder andere door tankpassen op meerdere/alle stations bruikbaar te laten zijn);
- v. Zorgen ervoor dat waterstof op de juiste druk beschikbaar is.

c. Afnemers van H<sub>2</sub>



- i. Zullen daadwerkelijk overgaan tot aanschaf of lease van x zware voertuigen wanneer er daadwerkelijk een adequate subsidie voor de onrendabele top van de investeringskosten beschikbaar komt en er betrouwbare voertuigen gekoppeld aan een betrouwbare service organisatie beschikbaar zijn;
      - ii. Creëren een werkbare situatie voor chauffeur op het gebied van o.a. veiligheid;
      - iii. Nemen in de regio waterstof af gekoppeld in lijn met de inzet van de voertuigen
      - iv. Gaan indien toepasselijk in gesprek met hun klanten om ervoor te zorgen dat de extra kosten van transport met H<sub>2</sub> althans voor een deel vergoed worden door de klanten.
    - d. Original Equipment Manufacturers (OEM's)
      - i. Zullen voldoende voertuigen beschikbaar stellen en de benodigde specificaties inzichtelijk maken.
      - ii. Garanderen de veiligheid van de voertuigen en zorgen dat er voldoende monteurs binnen redelijke tijdstermijnen beschikbaar zijn indien reparaties nodig zijn.
- 4. Partijen delen relevante kennis en communiceren op een positieve manier over waterstof in zware mobiliteit.
- 5. Uitvoering in overeenstemming met het recht
  - a. De partijen zijn gecommitteerd aan de naleving van het mededingingsrecht. De activiteiten beschreven in dit convenant zullen niet gebruikt worden voor: (1) de onrechtmatige afstemming van commercieel gedrag tussen concurrenten en (2) de onrechtmatige uitwisseling van concurrentiegevoelige informatie tussen concurrenten;
  - b. Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken in het convenant niet in rechte afdwingbaar is;
  - c. Indien Partijen van mening verschillen over de uitleg en/of uitvoering van de afspraken in dit convenant, dan zullen zij via onderling overleg trachten tot overeenstemming te komen, zo nodig met tussenkomst van de Stuurgroep;
  - d. Als geschil zal worden aangemerkt al wat één der Partijen na redelijk overleg als geschil wenst te zien aangemerkt;
  - e. Op dit convenant en eventuele geschillen die daarvan een uitvloeisel mochten zijn, is het Nederlands recht van toepassing.
- 6. Toetreding tot het convenant
  - a. Er kunnen nieuwe partijen toetreden. Toetreding als partij is mogelijk voor provincies, gemeenten, waterschappen, voor koepelorganisaties, ondernemings-, branche- en belangenorganisaties en voor private ondernemingen of samenwerkingen daarvan.

- b. Een organisatie maakt haar verzoek tot toetreding schriftelijk bekend aan de Stuurgroep. In dit verzoek zegt de nieuw toe te treden partij toe bij te dragen aan de doelstellingen van het convenant en om bij te dragen binnen de organisatie die voor dit convenant is opgezet.
- c. De Stuurgroep stuurt het verzoek door naar Partijen, met het voorstel om in te stemmen met toetreding. Indien Partijen niet reageren binnen 10 werkdagen na het versturen van het verzoek tot instemming, stemmen zij stilzwijgend in.
- d. Na instemming ontvangt de toetredende partij de status van Partij en gelden voor die Partij de afspraken van het convenant en wordt de toetredende Partij opgenomen in een bijlage van het Convenant, inclusief eventuele opmerkingen ten aanzien van de toetreding;
- e. Toetreding wordt gepubliceerd op de website van de provincie Noord-Holland.

## 7. Wijzigingen

- a. Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken het convenant 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 wijziging en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan het convenant gehecht.
- d. De zakelijke inhoud van de wijziging wordt gepubliceerd op de website van de provincie Noord-Holland.

## 8. Opzegging

- a. Indien een van de Partijen de afspraken in het convenant niet wenst voort te laten duren, dan kan deze Partij door middel van schriftelijke opzegging haar deelname beëindigen met inachtneming van een opzegtermijn van 6 weken. Uitgangspunt daarbij is dat de overige Partijen in dat geval het convenant continueren.

## 9. Inwerkingtreding en beëindiging

- a. De afspraken in dit convenant treden in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle Partijen en eindigen op 31 december 2025.

## 10. Citeertitel

- a. Dit convenant kan worden aangehaald als 'Convenant Waterstof in Zware Mobiliteit – Provincie Noord-Holland'

## 11. Openbaarmaking en verdere communicatie

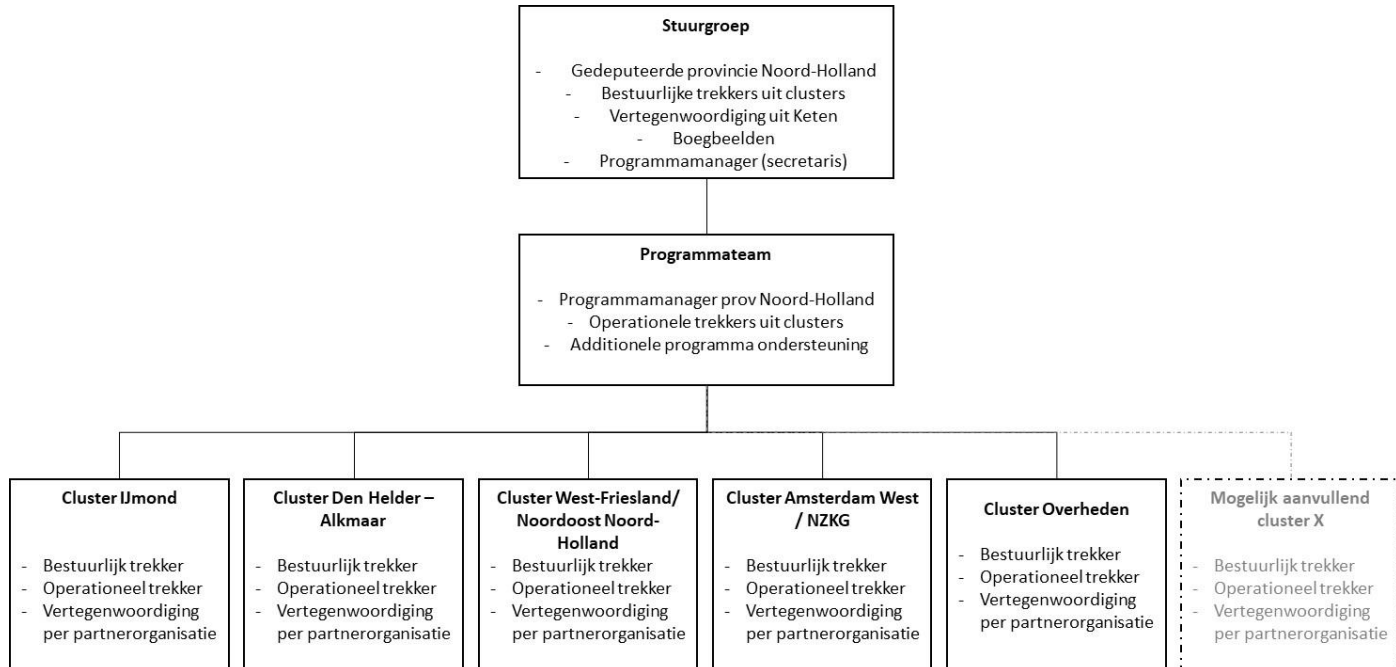
- a. Het Convenant zal gepubliceerd worden op de website van de Provincie Noord-Holland.

## 12. Bijlagen

- a. Bij dit Convenant horen de volgende bijlagen
  - i. Bijlage 1: Programmastructuur met toelichting;
  - ii. Bijlage 2: Lijst met definities
- b. De in lid a bedoelde bijlagen maken van dit convenant een integraal deel uit. In geval van vermeende tegenstrijdigheden tussen het bepaalde in dit convenant en de bijlagen geldt het bepaalde in het convenant tenzij nadrukkelijk anders is/wordt overeengekomen tussen partijen.

## Bijlage 1: Programmastructuur met toelichting

In onderstaand schema is de organisatiestructuur weergegeven. Deze organisatiestructuur wordt in de tekst onder het schema verder toegelicht



1. De Stuurgroep ziet toe op de voortgang van het convenant en komt daartoe minimaal twee keer per jaar bijeen.
  - a. De Stuurgroep bestaat uit:
    - i. De bestuurlijk trekkers van de clusters;
    - ii. De gedeputeerde van de provincie Noord-Holland (voorzitter);
    - iii. Enkele representatieve vertegenwoordigers van partijen uit de keten. In de Stuurgroep kan ook ruimte gemaakt worden voor een of meerdere boegbeelden met betrekking tot de ontwikkeling van waterstof in zware mobiliteit binnen de provincie;
    - iv. De programmamanager in zijn rol als secretaris van de stuurgroep
2. Het Programmteam is verantwoordelijk voor het aansturen van het programma en adviseert de Stuurgroep. Daarnaast is het programmteam verantwoordelijk voor het ondersteunen van de clusters en verzorgt zij de kennisdeling tussen de clusters (en eventuele derde partijen).
  - a. Het programmteam bestaat uit:
    - i. Operationeel trekkers van de verschillende clusters ;
    - ii. De programmamanager (voorzitter)
    - iii. Eventuele extra adviseurs en secretariael ondersteuner.
3. In de clusters worden de doelstellingen uit het convenant geconcretiseerd.

- a. Een cluster bestaat uit:
  - i. Bestuurlijk trekker
  - ii. Operationeel trekker
  - iii. Vertegenwoordigers van de verschillende ketenpartijen uit het cluster
  - iv. eventuele extra adviseurs of ondersteuners.