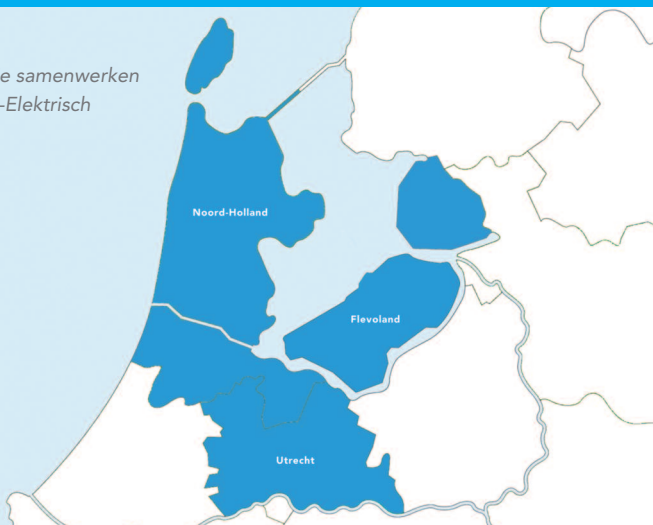


Provincies die samenwerken
binnen MRA-Elektrisch



MRA-Elektrisch is een samenwerkingsproject van de overheden in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht. Doel is het stimuleren van elektrisch vervoer om daarmee beleidsdoelen rond luchtkwaliteit en klimaat te realiseren. Sinds 2012 ondersteunt het projectbureau het elektrisch rijden door het plaatsen en beheren van laadinfrastructuur in gemeenten. Ook is het bureau initiator en aanjager van projecten met elektrische voertuigen. In deze monitor informeren wij u graag over de laatste ontwikkelingen.

• Wat betekent COVID-19 voor het elektrisch rijden?

De uitbraak van het coronavirus raakt ons allemaal. Het leven van alle Nederlanders stond maandenlang op zijn kop en vraagt nog steeds om aanpassingen. Ook als het gaat om mobiliteit en hoe we ons verplaatsen. Het plaatsen van publieke laadpunten gaat zoveel mogelijk door. We blijven ons als samenwerkende overheden inzetten voor schone vormen van vervoer. Steekt corona hier dan geen spaak in het wiel?

Het COVID-19 virus kan op verschillende manieren effect hebben op zowel de ontwikkeling als het gebruik van het laadnetwerk. MRA-Elektrisch beschreef deze effecten in een COVID-19 notitie met daarin suggesties voor de aanpak van gemeenten. Deze werd in juni naar gemeenten in onze regio gestuurd.

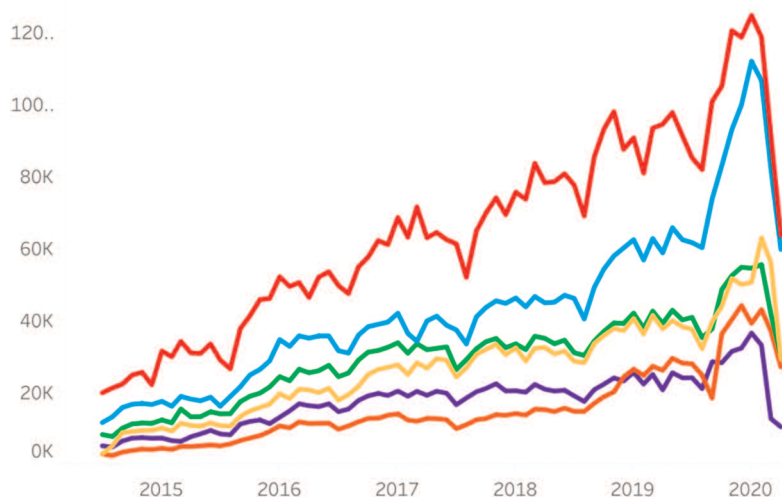
Juist nu vooruitkijken

In de afgelopen maanden kreeg MRA-E diverse vragen. Loopt de plaatsing van publieke laadpalen vertraging op? En kan een elektrische rijder op dit moment een verzoek doen voor een nieuwe laadpaal? MRA-Elektrisch zette een aantal van zulke praktische **vragen en antwoorden** op een rijtje.

Verder vond de projectgroepbijeenkomst van MRA-E voor gemeenten voor het eerst online plaats. Een succesvolle bijeenkomst met 53 deelnemers. **Het aantal verzoeken** voor een nieuwe laadpaal neemt weer toe. Het is belangrijk om juist nu vooruit te kijken. Vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) wordt van elke regio een plan van aanpak verwacht. MRA-Elektrisch is al aan de slag. Elke gemeente maakt een eigen laadvisie. MRA-E ondersteunt hier graag bij. Ook in deze tijd is er dus genoeg werk aan de winkel.

Number of charging sessions, monthly

Source: www.evdata.nl



In onzekere tijden is vraag- en datagestuurd plaatsen nog aantrekkelijker

• Beleid laadnetwerk blijft belangrijk in coronatijd

In 2019 groeide het elektrisch rijden explosief. Het aantal laadpunten steeg met 33% en er werd aanzienlijk meer kWh geladen dan een jaar eerder: 70%. Begin 2020 zette de groei exponentieel door. Tot COVID-19 in maart voor een grote trendbreuk zorgde. Maar voor hoe lang? Gemeenten doen er goed aan bij de uitrol van het openbaar laadnetwerk niet achterover te leunen.

Basis voor de genoemde cijfers zijn de data van de publieke laadpunten van MRA-Elektrisch, de G4-steden en 18 gemeenten in de regio Rotterdam. Zie www.evdata.nl. Met circa 8.000 laadpunten omvatte dit netwerk in 2019 zeker 65% van alle openbare laadpunten in ons land. Het aantal unieke gebruikers groeide dat jaar met 50% naar bijna 60.000, terwijl de laadpunten vaker bezet waren en effectiever werden gebruikt. Heel mooi, zult u zeggen, maar wat betekent dit na corona allemaal nog? Eén belangrijke les valt er hoe dan ook te trekken: het vraaggestuurd plaatsen van laadpalen loont. Dat biedt houvast in onzekere tijden.

Vraag- en datagestuurd laden loont

MRA-Elektrisch hanteert de methodiek van vraaggestuurd plaatsen. Een openbare laadpaal wordt geplaatst als er een e-rijder is die aangeeft daar behoefte aan te hebben in zijn buurt. Sinds dit jaar plaatst MRA-E laadpalen ook datagestuurd: als de monitoring laat zien dat laadpalen in een bepaalde buurt zo goed worden gebruikt dat uitbreiding hier welkom is. Beide manieren van plaatsen geven laadpaalexploitanten en gemeenten de zekerheid dat het laadpunt ook daadwerkelijk zal worden gebruikt. De cijfers over 2019 laten zien dat de aanpak werkt: er werd een forse groei én een intensiever gebruik van het netwerk gerealiseerd. Het netwerk groeide mee met het aantal elektrische auto's op de weg en e-rijders bleven goed gefaciliteerd. Nu we door corona in onzekere tijden zijn terechtgekomen, is vraag- en datagestuurd plaatsen nog aantrekkelijker. De methoden bieden houvast. Daarmee zijn dit dé manieren om verantwoord laadpalen te blijven plaatsen. Dat is nodig, want de komende jaren zullen er hoe dan ook meer openbare laadpunten nodig zijn.

Meer e-vervoer in nabije toekomst

Hoewel het door corona minder snel gaat, zal het aantal e-auto's op de Nederlandse wegen blijven groeien. Want ga maar na: autofabrikanten leggen zich steeds meer toe op de (exclusieve) productie van e-modellen en de aanschafprijs daalt. Daar verandert corona niets aan. En het kabinet houdt onverminderd vast aan de doelstellingen uit het klimaatakkoord. Iedere nieuw verkochte auto elektrisch en twee miljoen e-auto's op de weg in 2030, dat blijft de inzet. Zo zijn we onvermijdelijk op weg naar een toekomst met meer e-vervoer.



Gemeenten staan dus onverkort voor de opgave het e-rijden te faciliteren. Uitgaande van de ambitie van het kabinet zijn er in 2030 landelijk 200.000 publieke oplaadpalen nodig. MRA-Elektrisch heeft de landelijke ambitie voor iedere gemeente in haar werkgebied vertaald naar **lokaal niveau**. Dat is een goed uitgangspunt om de gemeentelijke organisatie op haar opgave voor te bereiden en te komen tot een effectief beleid. Ook als het minder snel blijkt te gaan dan we zouden willen. Met vraaggestuurd plaatsen kan er altijd direct worden bij- of afgeschaald.

Goed vooruitkijken

Corona stopt de ontwikkeling van het elektrisch rijden niet en achteroverleunen bij de uitrol van het publieke laadnetwerk is dus geen optie. Meer dan voorheen vraagt die uitrol wél om een flexibele aanpak. Dat kan door de laadpalen vooral vraaggestuurd te plaatsen. Ook is het zaak goed vooruit te blijven kijken. Hoe kunnen gemeenten nu al op de toekomstige vraag naar laadpunten anticiperen? Elke regio maakt een plan van aanpak om aan de slag te gaan met de uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). MRA-Elektrisch bracht de opgave al in kaart en maakte een actieplan. Elke gemeente maakt beleid met eigen duurzame ambities en doelen. Ook in tijden van corona houden we vinger aan de pols om gemeenten hierbij te helpen en het elektrisch rijden optimaal te faciliteren.

*Weten hoe MRA-Elektrisch uw gemeente kan ondersteunen bij het opstellen van beleid?
Neem contact op met **Renee van der West**.*

• NAL-werkgroep van start

De stuurgroep NAL, die invulling geeft aan de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, heeft MRA-Elektrisch gevraagd de werkgroep 'Versnellen proces' voor te zitten. De werkgroep is op 13 maart van start gegaan. De missie: de 22 afspraken rond de **basisvoorwaarden voor laadinfrastructuur** uit het klimaatakkoord vertalen in concrete acties.

Voor het realiseren van laadinfrastructuur in ons land stelt de NAL een regionale aanpak voor. Er zijn zes samenwerkingsregio's gevormd die een belangrijke rol hebben bij de uitvoering van de acties. De werkgroep moet de samenwerkingsregio's handvatten bieden, zodat zij hun rol goed kunnen invullen. De insteek is dat overheid en markt samen optrekken om het laadnetwerk op een efficiënte manier uit te rollen. MRA-Elektrisch stelt haar kennis en expertise hiervoor graag beschikbaar, ook omdat dit de manier is waarop MRA-E in haar eigen regio al gewend is om te werken.



*Meer aandacht voor snelladen en
laden op privaat terrein*

Tot nu toe hebben de samenwerkingsregio's zich vooral gericht op het realiseren van publieke laadpalen, en in mindere mate op semipublieke en private laadpunten. Snelladen en privaat laden is vooral overgelaten aan marktpartijen. Ook dit zal nu nadrukkelijk de aandacht van de overheid krijgen. Uit onderzoek blijkt namelijk dat de helft van de benodigde laadpunten op privaat terrein zal moeten worden gerealiseerd. Binnen de NAL-werkgroep zal het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) voor de verschillende laadoplossingen handreikingen opstellen. De handreikingen bevatten praktische adviezen aan gemeenten om hun aanpak voor een bepaalde laadoplossing te starten of aan te scherpen. Verder is Rijkswaterstaat bezig met voorbereidingen voor een uitvoeringsagenda voor snelladen op verzorgingsplaatsen. Daarnaast wordt aan regio's en gemeenten gevraagd locaties aan te wijzen voor snelladen en alle vormen van laden op te nemen in een visie laadinfrastructuur.

Afhankelijk van de plek waar laadinfrastructuur wordt gerealiseerd, hebben partijen een verschillende rol. Voor publieke laadpalen is de overheid vaak concessieverlener en (juridisch) eigenaar. Bij privaat laden kan de overheid bedrijven ondersteunen door een goede informatievoorziening en het begeleiden van voorbeeldprojecten. Er kan aanvullend ook wet- en regelgeving nodig zijn. De werkgroep gaat bekijken hoe bedrijven het beste verder geholpen kunnen worden met privaat laden.

Doel is te zorgen dat er in Nederland te allen tijde en voor alle soorten elektrische voertuigen een toereikende laadinfrastructuur is. Hiervoor wordt een flexibel model ontwikkeld waarmee kan worden ingespeeld op de vraag. E-rijders moeten ervan op aan kunnen dat zij altijd en overal eenvoudig kunnen laden, tegen een tarief dat het elektrisch rijden stimuleert. Zo maken we samen de transitieopgave in de mobiliteit uit het regeerakkoord mogelijk: 1,9 miljoen elektrische auto's in 2030. Daarmee dragen we stevig bij aan het realiseren van de klimaatdoelen en de normen voor luchtkwaliteit.

Logistieke sector helpen bij overstap naar elektrisch vervoer



• Slim laadplein: belangrijke stap in ontwikkeling schone stadsdistributie

Bij logistiek dienstverlener Deudekom in Duivendrecht komt een slim laadplein. Hiervoor hebben de provincie Noord-Holland, gemeente Ouder-Amstel en Deudekom een samenwerkingsovereenkomst getekend. Het publiek toegankelijke laadplein is vooral bedoeld voor logistieke dienstverleners, en een belangrijke testcase voor de ontwikkeling van elektrische stadsdistributie. De schop gaat snel de grond in. Het laadplein gaat nog dit jaar in gebruik.

“Nu het vervoeren en bezorgen van online bestellingen toeneemt, is het extra belangrijk om te investeren in het elektrisch vervoer van goederen binnen steden”, aldus gedeputeerde Jeroen Olthof (provincie Noord-Holland). “Daarom werken we graag mee aan de ontwikkeling en bouw van dit laadplein voor schone bestelbussen zonder uitstoot.”

De (diesel)voertuigen die nu nog worden gebruikt, stoten veel CO₂, NO_x en schadelijke fijnstof uit, terwijl ze relatief veel kilometers afleggen in de stad. Daarom is in 2014 de **Green Deal Zero Emission Stadslogistiek** (Green Deal ZES) getekend. Vooruitlopend op Europese wetgeving zetten de deelnemende partijen hiermee in op een emissievrije bevoorrading van de stadskernen in 2025. Zo zijn er vanaf dat jaar binnen de Ring A10 in Amsterdam **alleen nog uitstootvrije vracht- en bestelwagens** welkom. Dat is goed voor de luchtkwaliteit en onze gezondheid én het klimaat.

Publiek toegankelijk

Deudekom exploiteert sinds 2016 een logistieke hub aan de rand van de stad. Op dit terrein komen acht laadpunten. Net buiten het terrein komt bovendien een snellader. Alle punten zijn publiek toegankelijk, zodat ook andere logistieke bedrijven ervan kunnen profiteren. Denk bijvoorbeeld aan PostNL, die haar voertuigen op het terrein stalt en oplaadt. Wethouder Rineke Korrel (gemeente Ouder-Amstel): “Dat het laadplein bij Deudekom komt is niet voor niets, want de locatie is strategisch en het bedrijf is een pionier in zero emissie stadslogistiek.” Op haar hub laadt Deudekom goederen vanuit grote dieselvrachtwagens over in kleinere elektrische bestelwagens. Die leveren de bestellingen af bij de klanten in de stad. Goederen van verschillende leveranciers worden gebundeld en zoveel mogelijk in één keer bezorgd. Dat is wel zo efficiënt, zorgt voor minder verkeer in de stad en levert extra milieuwinst op.

Interessante testcase

Goede laadvoorzieningen zijn een belangrijke voorwaarde om zero emissie stadslogistiek te kunnen laten groeien. MRA-Elektrisch werkt al langer met Deudekom samen om dit te realiseren.



*Uitrol laadnetwerk is uitdaging
voor gemeenten*

Voor Deudekom, de gemeente Ouder-Amstel en MRA-E is het laadplein een interessante test-case. Directeur Jan van Deudekom, legt uit: “Het is essentieel om in de praktijk te ontdekken en demonstreren wat er allemaal komt kijken bij het laden van een elektrische vloot. Zo helpen we de logistieke sector de overstap naar elektrische vracht- en bestelwagens te maken.”

Toonaangevend

Het grootste deel van de vloot van Deudekom bestaat uit elektrische vracht-, bestel- en personenwagens. In de komende jaren worden alle voertuigen elektrisch. MRA-E organiseert onafhankelijk advies en zorgt ervoor dat de elektrische vloot en de laadinfrastructuur goed op elkaar zijn afgestemd. Via MRA-E komt de opgedane kennis en ervaring direct ten goede aan initiatieven elders. Technisch is het laadplein zo ingericht, dat in de toekomst ook ervaring kan worden opgedaan met ‘slim’ laden (een innovatief batterijenpakket maakt netverzwaring overbodig) en V2G, ‘vehicle to grid’ (elektrische voertuigen die ook energie aan het elektriciteitsnet kunnen terug leveren).

Gedeputeerde Olthof: “Zo blijven we doorwerken aan de ontwikkeling van schone stadsdistributie. Zodat we goed zijn voorbereid om daar op grote schaal werk van te maken, als de economie hopelijk na de coronacrisis weer aantrekt.”

• MRA-Elektrisch helpt u op weg!

Met MRA-Elektrisch hebben gemeenten in Noord-Holland, Flevoland en Utrecht de handen ineen geslagen om elektrisch vervoer te stimuleren en op die manier beleidsdoelen rond luchtkwaliteit en klimaat te realiseren. Voor gemeenten die meedoen is projectbureau MRA-Elektrisch dé centrale kennisbaak, die onder meer gezamenlijke aanbestedingen voor openbare laadpunten organiseert. Hiermee neemt het bureau gemeenten veel werk uit handen, terwijl we tegelijk zorgen voor schaal-grootte, lagere kosten en een sterke focus op innovatie. Van overheden, vóór overheden.

Corona of niet, de komende jaren staan gemeenten voor een grote uitdaging om het elektrisch rijden te faciliteren met voldoende openbare laadpunten. Want ga maar na: elektrische automodellen worden de norm en vanaf 2030 is elke nieuw verkochte auto in Nederland elektrisch. En dat terwijl 75% van de elektrische rijders afhankelijk is van laden op straat. Benieuwd hoe MRA-E uw gemeente kan ondersteunen bij de uitrol van een betrouwbaar laadnetwerk? Bekijk onze [nieuwe leaflet](#) of neem direct contact op met [Jorinde de Wit](#). Onze gezamenlijke aanpak is succesvol.

Neemt het aanbod af dan wordt de laadsnelheid tijdelijk aangepast



• Laadpalen trekken groene stroom aan

Vattenfall, MRA-Elektrisch en elf gemeenten starten met groen laden. Zo'n 80 openbare laadpunten zijn voorzien van innovatieve software die bepaalt hoe snel de elektrische auto's laden. De hoeveelheid stroom uit zon en wind neemt toe. Dankzij slimme aansturing van de laadpunten worden de pieken en dalen in het aanbod goed benut. Daarmee wordt het energienet klaar gemaakt voor een toekomst met meer duurzame stroom. Voor de elektrische rijder liggen op termijn lagere tarieven in het verschiet.

De komende jaren komt een steeds groter deel van onze stroom uit zon en wind. Zo maken we werk van een beter klimaat en gezonde lucht. De moeilijkheid is dat het aanbod van zonne- en windenergie wisselt. Op een zonnige dag waarop het hard waait is het aanbod groot, op andere momenten weer veel minder. Met groen laden bepaalt de hoeveelheid beschikbare stroom hoe snel een auto wordt opgeladen. Is er veel stroom, dan wordt de auto op maximale snelheid opgeladen. Neemt het aanbod af, bijvoorbeeld als de wind wegvalt, dan wordt de laadsnelheid tijdelijk aangepast. Zo helpen elektrische rijders mee om schommelingen in het aanbod van elektriciteit op te vangen. Het aandeel zonne- en windenergie op het elektriciteitsnet kan hierdoor blijven groeien. Gemeenten zijn enthousiast en hebben hiervoor 80 laadpunten beschikbaar gesteld.

Slimme innovatie

Dankzij software die Vattenfall heeft ontwikkeld, worden de laadpunten gekoppeld aan de onbalansmarkt voor stroom. Op deze markt voor energiebedrijven wordt precies bijgehouden hoeveel energie er wordt geproduceerd en wordt afgenomen. Elk kwartier controleert de software hoeveel elektriciteit er beschikbaar is en past de capaciteit van de laadpunten hierop aan.

E-rijder merkt niets, profiteert wel

Natuurlijk moet de elektrische rijder er wel van op aan kunnen dat hij altijd met een volle accu op weg kan. Daarom kent het sturingssysteem restricties. Bijvoorbeeld dat er de eerste 30 minuten altijd met maximale capaciteit wordt geladen. Ook wordt de laadcapaciteit binnen een tijdsbestek van drie uur nooit meer dan 30 minuten verlaagd. Dat waarborgt dat de e-rijder vrijwel niets van het slim laden merkt. Groen laden vermijdt de periodes waar minder energie wordt geproduceerd. Juist op die momenten is de stroom duur.



Stabieler elektriciteitsnetwerk

Toepassing op grote schaal helpt piekbelastingen te voorkomen en verhoogt de stabiliteit van het elektriciteitsnetwerk. Zo kunnen we elektrisch blijven rijden, óók als er in 2030 twee miljoen elektrische auto's zijn. Bovendien schept dit ruimte om duurzame energiebronnen als zon en wind op grotere schaal aan het netwerk toe te voegen, zonder dat er grote investeringen nodig zijn in het elektriciteitsnet. Dat bespaart aanzienlijke maatschappelijke kosten en scheelt ons allemaal in de portemonnee.

Nieuwe fase in

Dankzij deze innovatie worden elektrische auto's vaker geladen met groene stroom. Daarmee gaat het elektrisch rijden een nieuwe fase in. Het elektrisch rijden wordt hiermee nog duurzamer. Dat is een cruciale ontwikkeling voor de energietransitie en het behalen van doelstellingen voor luchtkwaliteit en klimaat.

Deelnemende gemeenten aan de pilot

Aalsmeer, Alkmaar, Amstelveen, Bergen NH, Edam-Volendam, Heemskerk, Huizen, Nieuwegein, Oostzaan, Ouder-Amstel en Zaanstad.

Op www.groenladen.nl zijn vragen en antwoorden over de slimme laadpunten te vinden.

• EU-steden tonen interesse in aanpak MRA-Elektrisch

Welke ervaring heeft MRA-Elektrisch met de uitrol van publieke laadinfrastructuur? En hoe kunnen andere steden en regio's in Europa met die ervaring hun voordeel doen? Om die vragen draaide het in het webinar dat MRA-Elektrisch op 14 mei op uitnodiging van de Europese Commissie en **POLIS** verzorgde.

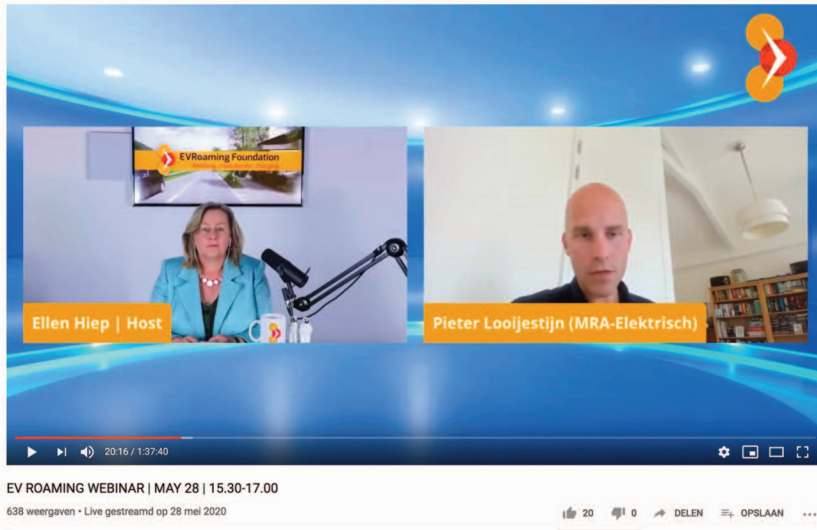
De webinar is [hier](#) terug te zien en ook de [presentaties](#) zijn beschikbaar. POLIS is het netwerk van Europese steden en regio's dat een duurzame vervoeroplossingen werkt. Meer dan 60 deelnemers van lokale overheden uit heel Europa namen deel aan de webinar. Er kwamen interessante vragen uit steden als Londen, Rome, Gent, Brussel en Aken.

Waarom blijven de laadpalen eigendom van gemeenten? Welk financieringsmodel zit erachter? Kun je meer over uitleggen over slim laden als volgende stap? Bestaat er in Nederland een centrale aanpak voor het beheer van alle verzamelde data over het opladen, betaling, prijsinformatie en roaming? Welk percentage elektriciteit komt van duurzame energiebronnen? Pieter Looijestijn beantwoordde al deze vragen en meer. MRA-E deelt haar kennis graag, ook over de grens.

Laden over de grens

Op 28 mei vond de afsluitende webinar via YouTube plaats voor het Europese project [evRoaming4EU](#). Met dit project bundelen vier landen hun krachten en wordt kennis gedeeld om het laden binnen Europa over grenzen heen transparant en uniform te maken. Elektrische rijders willen overal zorgeloos en betaalbaar hun elektrische auto kunnen opladen. Samen met partners uit Denemarken, Duitsland en Oostenrijk blijven we werken aan de ontwikkeling en implementatie van het open protocol OCPI. Dit open protocol zorgt voor accurate en uniforme communicatie tussen de betrokkenen. Daarmee is het een belangrijk hulpmiddel om informatie over laadpalen bij elektrische rijders krijgen en gezonde marktwerking te faciliteren. Bekijk de [webinar via YouTube](#) terug. Hierin deelt Pieter Looijestijn welke resultaten geboekt zijn tijdens dit tweejarige project.

*Elektrische rijders willen zorgeloos
en betaalbaar kunnen opladen*





- **Wie is wie?**

Wie werkt er bij MRA-Elektrisch? Maak kennis met onze nieuwe collega Renee van der West. Of klik [hier](#) als u over alle collega's in het team wilt lezen.

Renee van der West – *secretariaat NAL-werkgroep*

Is sinds april 2020 verantwoordelijk voor het secretariaat van een van de NAL-werkgroepen. De groep die ervoor zorgt we in alle zes regio's in Nederland voldoende laadpunten plaatsen. Sneller dan we nu doen. MRA-Elektrisch loopt voorop en dient als voorbeeld. "Hoe ver zijn gemeenten met hun laadvisie en hoe kan MRA-E daarbij ondersteunen?" Renee denkt graag mee om beleid helder te formuleren. Boeiend, om bezig te zijn met elektrisch rijden en de energietransitie. Renee studeerde 'Aarde en economie', dus dat past. Zelf maakt ze graag gebruik van windkracht. In de zomer stoot ze haar zeilbootje regelmatig af van haar woonboot aan de rand van Amsterdam. De wind in de zeilen, de zon op je gezicht. Wat wil een mens nog meer?



*Heeft u vragen of opmerkingen over deze kwartaalmonitor?
Neem dan gerust contact op met:*

Maarten Linnenkamp
Projectmanager MRA-Elektrisch

m.linnenkamp@mrae.nl
+31 (0)6 52 52 40 31

Valkenburgerstraat 218
1011 ND Amsterdam

www.mrae.nl
twitter.com/mraelektrisch

