



Regio Noordwest
MRA-Elektrisch
Werkprogramma 2021

27 januari 2021

1. Inleiding

In 2012 besloten de overheden in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) samen te gaan werken op het gebied van elektrische mobiliteit om daarmee de beleidsdoelen rond luchtkwaliteit en klimaat te realiseren. De overheden in de MRA sloten een samenwerkingsovereenkomst en voor het uitvoeren van de werkzaamheden werd het projectbureau MRA-Elektrisch (MRA-E) opgericht. De provincie Utrecht sloot zich in 2014 als partner aan. Het projectbureau werkt voor en samen met overheden in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht. Het ondersteunt de marktontwikkeling, initieert en realiseert deelprojecten en adviseert overheden.

Om de uitrol van laadinfrastructuur goed te organiseren is Nederland in 6 regio's ingedeeld. Op 9 juli 2020 sloot de minister van I&W met deze regio's een bestuursakkoord. De regio Noordwest, MRA-E, is een van die regio's. De bestuurders tekenden voor het realiseren van voldoende laadinfrastructuur in de drie provincies. Het ministerie heeft voor het MRA-E project een financiële bijdrage van 2.2 miljoen euro beschikbaar gesteld.

Elektrisch vervoer heeft invloed op de mobiliteit in brede zin. Het is belangrijk dat de overheid daarbij is aangehaakt en waar nodig richting geeft. Daarnaast is elektrische mobiliteit een belangrijke maatregel uit het Klimaatakkoord. Het kabinet streeft ernaar dat vanaf 2030 alle nieuw verkochte auto's elektrisch zijn. Verwacht wordt dat er dan 1,9 miljoen elektrische auto's op de weg zijn. Daarnaast zal er een toename komen in de laadbehoefte van elektrische bussen, bestelauto's, vrachtwagens, binnenvaartschepen en light electric vehicles (LEV's). Voor de bijna 2 miljoen voertuigen moeten 1,7 miljoen laadpunten worden gerealiseerd. Extra inzet vanuit overheden en marktpartijen is nodig om deze groei te faciliteren. Een goede samenwerking tussen partijen is cruciaal om dit tot een succes te maken. De auto-industrie, laadpaalfabrikanten, energieleveranciers en netbeheerders zijn dan ook belangrijke partners. Elektrisch rijden moet zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt worden. Randvoorwaarden daarbij zijn de beschikbaarheid van betrouwbare en voldoende laadinfrastructuur. Ook spelen de totale kosten van elektrisch rijden een grote rol bij het maken van de overstap naar elektrisch personenvervoer. We streven ernaar dat de totale kosten van elektrisch rijden lager worden dan het rijden op benzine of diesel.

Met de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, voortkomend uit het Klimaatakkoord, zijn afspraken vastgelegd tussen de betrokken partijen om bovenstaande doelen waar te maken. Zo adviseert het Rijk een regionale samenwerking zoals dat bij MRA-E is vormgegeven. Daarnaast staan regio's en gemeenten aan de lat om een visie en plaatsingsbeleid op te stellen voor laadinfrastructuur.

MRA-E stimuleert sinds 2012 elektrisch vervoer. Maar ook in deze regio moeten nieuwe stappen gezet worden om de groei van het elektrisch rijden te blijven faciliteren, bijvoorbeeld op het gebied van snelladen en (semi-)privaat laden. De toekomst van elektrisch rijden is nog volop in beweging, er is nog veel onzeker. Met die onzekerheid probeert MRA-E rekening te houden door de ontwikkelingen van elektrisch rijden maar ook de energietransitie als geheel nauwgezet te monitoren. Een economische crisis, technologische innovaties en meest recent, de gevolgen van de Coronacrisis kunnen

ook invloed hebben op de ontwikkelingen rondom elektrisch vervoer. De flexibele werkwijze van MRA-E maakt dat met dit soort onzekerheden kan worden omgegaan zonder dat de ontwikkeling in elektrisch vervoer tot stilstand komt. Het vraaggestuurd plaatsen (aanvrager/data) en de regionale aanbesteding voor publieke laadpalen spelen hierin een belangrijke rol.

Ieder jaar legt projectbureau MRA-E haar werkzaamheden vast in een werkprogramma. De werkzaamheden van 2021 staan in het teken van opschaling en samenwerking.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de aanpak en de visie van het MRA-E project toegelicht. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de werkzaamheden en resultaten van 2020 toegelicht en in hoofdstuk 4 de geplande werkzaamheden voor 2021. Als laatste lichten we de organisatiestructuur van MRA-E toe en het communicatieplan voor 2021 (hoofdstuk 5 en 6).

2. Visie MRA-Elektrisch

De afspraken in het Klimaatakkoord geven de urgentie aan van de transitie van fossiele brandstoffen naar duurzame energiebronnen. Het doel van deze transitie is het verbeteren van de luchtkwaliteit en verminderen van uitstoot van broeistofgassen voor een klimaatbestendige toekomst. Elektrisch vervoer kan een bijdrage leveren aan het realiseren van deze ambities. Het Rijk, de regio's, de provincies en de gemeenten staan als verantwoordelijken van deze doelstellingen voor een grote opgave.

Met MRA-E stimuleren de overheden in de regio de groei van het elektrisch vervoer vanaf 2012. De werkzaamheden van MRA-E moeten ertoe leiden dat steeds minder diesel-, en benzinevoertuigen worden gebruikt en ter vervanging elektrisch wordt gereden. Om van elektrisch rijden een succes te maken, moet de elektrische auto hetzelfde comfort bieden als fossiele brandstofauto's en daarnaast vooral financieel aantrekkelijk zijn. Dit is een van de lessen die de afgelopen jaren zijn opgedaan bij MRA-E. Op verschillende manieren kan bijgedragen worden aan de (financiële) aantrekkelijkheid van elektrisch rijden.

MRA-E werkt nauw samen met partijen die een rol spelen in de ontwikkeling van EV. De auto-industrie, netwerkbedrijven, energieleveranciers, laadpaalexploitanten en universiteiten en onderzoeksinstituten zijn partijen waarmee intensief wordt samengewerkt. Uit onderzoek blijkt dat marktpartijen graag zien dat de overheid initiatief neemt, richting geeft en kaders aangeeft waarbinnen de markt zich kan ontwikkelen (TNO, 2019).

Bijvoorbeeld het organiseren van regionale aanbestedingen (concessiemodel). Hierin bepalen we als overheid de randvoorwaarden. Het biedt duidelijkheid, zorgt voor kritische massa en maakt het voor marktpartijen interessant om met een scherpe prijs op de aanbesteding in te schrijven. In de uitvraag worden eisen gesteld rond service en onderhoud maar ook over de laadprijs die mag worden gerekend. Uitgangspunt is dat de prijs van het laden elektrisch rijden aantrekkelijker is dan het rijden op diesel of benzine. Daarnaast zorgt de gestandaardiseerde aanpak voor besparing van tijd en dus kosten bij concessiehouders tijdens het proces van aanvraag tot plaatsing. Op de aanbesteding kunnen alle marktpartijen inschrijven, waardoor een vrije markt met voldoende aanbieders kan ontstaan. Daarnaast houd je op deze manier als overheid meer regie op de uitrol van laadinfrastructuur. Belangrijke aspecten voor het stimuleren van elektrisch vervoer kunnen worden meegenomen in de aanbesteding. Bijvoorbeeld aantrekkelijke laadtarieven, een dekkend laadnetwerk (ook laadpalen op minder aantrekkelijke locaties), goede kwaliteit van laadinfrastructuur, heldere en betrouwbare dienstverlening, optimale marktwerking en het implementeren van innovaties. MRA-E neemt eisen op over deze aspecten in de aanbestedingen voor laadinfrastructuur in de regio.

Daarnaast richt MRA-E zich voornamelijk op het vraaggestuurd plaatsen van laadpalen. Vraaggestuurd betekent dat aan de locatie van een laadpaal een verzoek van een inwoner (of werkende in de gemeente) of een data-analyse ten grondslag ligt. Dit laatste noemen wij ook wel datagestuurd. Datagestuurd betekent dat uit de laaddata van laadpalen in een buurt blijkt dat er behoefte is aan uitbreiding van de laadinfrastructuur. Een nieuwe laadpaal wordt dan binnen een bepaald bereik bijgeplaatst, ook zonder verzoek. Op termijn kan vooral datagestuurd aanleiding zijn om nieuwe laadpalen te plaatsen. Door op dit moment voornamelijk vraaggestuurd te

plaatsen, is er meer zekerheid dat een laadpaal goed wordt gebruikt wat leidt tot een efficiënt gebruik van de openbare ruimte en gunstige inschrijvingen vanuit aanbestedende partijen. Daarnaast voorziet het in flexibiliteit in de uitbreiding van het laadnetwerk. De uitbreiding van het netwerk kan meegroeien met maatschappelijke ontwikkelingen. Een snellere groei kan gefaciliteerd worden in gunstige situaties zoals economische voorspoed en fiscale stimuleringen. Tegelijkertijd kan gas terug worden genomen in tijden van economische tegenspoed wanneer daardoor minder (elektrisch) gereden wordt.

Om de groei van het elektrisch rijden bij te houden, moeten er in de drie provincies vanaf 2020 elk jaar 500 publieke laadpalen méér worden geplaatst dan het jaar ervoor. Dit betekent dat er 'tempo' gemaakt moet worden en hier een strakke coördinatie en organisatie voor nodig is. De visie van MRA-E is niet te wachten totdat nieuwe technieken volledig zijn uitontwikkeld, maar te starten en te leren door te doen. Die houding heeft MRA-E tot een koploper op het gebied van elektrisch rijden gemaakt. Die koppositie brengt met zich mee dat de het bureau in een dynamische nog veranderende omgeving werkt. Dat vraagt om met die onzekerheden rekening te houden door besluiten en investeringen gefaseerd te nemen en te doen. En waar nodig op tijd bij te sturen.

3. Werkzaamheden 2020

In 2020 werkte MRA-E voor de regio Noordwest (Noord-Holland, Flevoland en Utrecht) aan het realiseren van laadinfrastructuur, het stimuleren van het gebruik van elektrische voertuigen en zette het zich in voor samenwerking en kennisdeling. Binnen het MRA-E gebied heeft MRA-E een concessie uitgeschreven voor het realiseren van 20.000 laadpunten. Hierna volgt een overzicht van de werkzaamheden:

Beleidsadviesing/kennisdelen

MRA-E heeft in 2020 veel aandacht besteed aan interregionale - en nationale samenwerking. Nederland is in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) ingedeeld in zes regio's. MRA-E is een van die regio's en beslaat de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht. MRA-E neemt mede namens het IPO deel aan de landelijke stuurgroep NAL en brengt daar haar kennis en expertise in. In het kader van de NAL stelt MRA-E een regionale laadvisie op. Dat voorkomt dat alle 79 gemeenten in de regio dat zelf moeten doen.

Elektrische (buurt)autodeelprojecten

Het realiseren van elektrische autodeelprojecten heeft twee voordelen: de auto's hebben geen emissie en de buurt kan met minder auto's toe. Er zijn twee autodeelsystemen: een systeem waarbij de auto moet worden teruggebracht naar een vaste plek en een free floating-systeem waarbij de deelauto binnen een bepaald gebied kan worden achter gelaten. Inmiddels heeft MRA-E een vijftal autodeelprojecten in Noord-Holland en Utrecht mede vormgegeven. Vooral kleinere gemeenten willen vaak met een lokale energiecoöperatie autodeelprojecten starten. Door vanuit MRA-E eerder opgedane kennis te delen, en bijvoorbeeld te zorgen voor laadinfrastructuur, lukt het de initiatieven daadwerkelijk te starten.

Elektrisch goederenvervoer en distributie

Steeds meer bedrijven zien de voordelen van elektrisch goederenvervoer en willen overstappen. Ook in MRA-E-gebied. Het aanbod van elektrische bedrijfswagens en bestelauto's is echter nog beperkt. Toch is het belangrijk hiermee te starten, om ervan te leren en dit daarna op te kunnen schalen of kopiëren naar andere locaties.

De provincie Noord-Holland, gemeente Ouder-Amstel en logistiek dienstverlener Deudekom hebben een samenwerkingsovereenkomst getekend voor de realisatie van een slim laadplein in Duivendrecht. Het [laadplein](#) komt bij de logistieke hub van Deudekom en is openbaar toegankelijk. Er worden acht reguliere laadpunten en een snellader gerealiseerd op het terrein. Vanaf deze hub zorgen elektrische voertuigen voor een schone last-mile bezorging. 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 en V2G, 'vehicle to grid'.

Realisatie van publieke laadpunten

Een goede laadinfrastructuur in de openbare ruimte is een belangrijke voorwaarde om het elektrisch rijden tot een succes te maken. Het zorgen dat er voldoende publieke laadinfrastructuur beschikbaar is blijft een van de belangrijkste activiteiten van MRA-E waaraan veel tijd wordt besteed. Meer dan 60% van de auto's parkeert op straat en moet daar dus ook kunnen laden.

In 2020 zijn er ca. 1.750 laadpunten bijgeplaatst. Daarnaast verzorgde MRA-E het contractmanagement voor de laadpaalexplotatie van de ca. 4.650 operationele laadpunten. MRA-E zorgt voor de aansturing van exploitanten als We Drive Solar, Vattenfall en Total. Op een digitale kaart wordt bijgehouden waar de laadpalen staan en waar er binnenkort een laadpaal wordt geplaatst. Het volledige proces, van verzoek tot plaatsing en daarna naar beheer en monitoring, vindt plaats in een online portaal waar gemeenten, projectbureau en exploitanten samenwerken. Per provincie is er een regioadviseur vanuit het projectbureau als eerste aanspreekpunt voor de gemeente. Gemeenten hebben veel ondersteuning nodig om het groeiend aantal aanvragen snel af te handelen. Ook de doorlooptijd bij de netwerkbeheerder duurt nog lang en vraagt aandacht vanuit MRA-E.

Plan van aanpak snelladers

In 2020 is MRA-E gestart met het ontwikkelen van een plan van aanpak voor snellaadinfrastructuur. In de afgelopen jaren groeit, door de snelle opmars van het aantal elektrische voertuigen, de vraag naar snellaadinfrastructuur. Daarnaast is er door ambities voortvloeiend uit het Klimaatakkoord een versnelling van elektrificatie van bussen, bestelwagens en vrachtwagens aanstaande. Hierdoor is een snelle opschaling van snellaadinfrastructuur, die voldoet aan behoeften van verschillende gebruikers, op korte termijn noodzakelijk.

De markt voor snelladers heeft in de afgelopen jaren een eigen dynamiek gekend waarbij verschillende marktpartijen vaak op eigen initiatief locaties hebben ontwikkeld. Door het relatief lage aantal snellaadpunten en gebruikers heeft deze ongecoördineerde aanpak goed gewerkt. Door de groei van het aandeel elektrische voertuigen en de veranderende laadbehoefte die met de intrede van nieuwe gebruikers voorzien is, is het ook duidelijk dat er bij opschaling risico's kleven aan deze ongecoördineerde aanpak. Een voorbeeld hiervan is dat een ongecoördineerde snellader lokaal ongewenste verkeersstromen op gang kan brengen, wat een impact op de verkeersveiligheid en leefbaarheid van een leefomgeving kan hebben. Een ander voorbeeld is dat bestaande locaties mogelijk niet voldoende in staat zijn om op te schalen door een gebrek aan ruimte of capaciteit op het energienet. Dit kan een belemmering vormen voor het behalen van klimaatdoelstellingen. Om de opschaling in goede banen te leiden en gemeenten en provincies te ondersteunen met het realiseren van een goed, dekkend en toekomstbestendig snellaadnetwerk in de MRA-E regio, is het plan van aanpak ontwikkeld.

Plan van aanpak (semi)privaat laden

Om in 2030 de 2 miljoen EV-voertuigen te kunnen laden zijn er in Nederland ruim 500.000 publieke laadpunten nodig. Dat is een flinke opgave maar voor de regio Noordwest heeft MRA-E de aanpak gereed. Maar ook voor het laden op privaat terrein ligt er een enorme opgave. Daar moeten 1 miljoen laadpunten worden gerealiseerd. Daarom onderzoekt MRA-E welke rol de overheid zou moeten spelen om ervoor te zorgen dat het privaat laden een succes wordt. Belangrijk aandachtspunt is de andere rol die de overheid heeft, het gaat niet om publieke ruimte.

Slim laden

De komende jaren komt een steeds groter deel van onze stroom uit zon en wind. De moeilijkheid is dat het aanbod van zonne- en windenergie wisselt. Met slim 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, dan wordt de laadsnelheid tijdelijk aangepast. Het systeem is zo ingericht dat een elektrische rijder altijd met een volle accu op weg kan en vrijwel niets van het slimladen merkt.

MRA-Elektrisch doet mee met het ambitieuze Europese INCIT-EV. Binnen dit project zetten 33 partners uit acht landen zich vooral in op het gebruik van innovatieve laadsystemen en de ontwikkeling van de bijbehorende businessmodellen. MRA-E doet binnen dit project ervaring op met geclusterd laden. Dat is een innovatieve manier van slim laden, waarbij grote aantallen laadpalen met ICT-toepassingen kunnen worden aangestuurd als één grote buffer. Dit biedt netbeheerders een extra mogelijkheid om de stabiliteit van het elektriciteitsnetwerk te handhaven. Daarnaast is MRA-E in samenwerking met Vattenfall en elf gemeenten in 2020 gestart met pilots rondom slim laden. De betrokken gemeenten hebben hiervoor 80 laadpunten beschikbaar gesteld die zijn voorzien van innovatieve software die bepaalt hoe snel de auto's laden. De voorbeeldprojecten gebruiken een diversiteit aan sturingssignalen (APX, netcongestie, onbalans) en beschermen de e-rijder op verschillende wijzen. Met de voorbeeldprojecten doen we ervaring op met waar de meeste maatschappelijk meerwaarde ligt én met wat prettig is voor de e-rijder.

4. Werkzaamheden 2021

Het karakter van de werkzaamheden in 2021 kenmerkt zich door (verdere) uitwerking en opschaling van de werkzaamheden uit 2020, van elektrisch vervoer en van de uitrol laadinfrastructuur. Daarbij wordt in 2021 meer focus gelegd op het uitrollen en opschalen van snellaadinfrastructuur en (semi-)private laadinfrastructuur. Aandacht vraagt de rolverdeling tussen netwerkbeheerders, laadpaalexploitanten en overheid, en hoe die zich verhoudt tot de energiewet. Rond voertuigen wordt er vervolg gegeven aan elektrisch autodelen, goederendistributie, bestelverkeer en touringcars. MRA-E zet zich in om de regionale en landelijke samenwerking te versterken. MRA-E wil zorgdragen dat het programma van EV goed wordt opgenomen in de RES en het RMP. Hierna volgt een overzicht van de werkzaamheden:

Beleidsadvies/kennisdelen

MRA-E zal ook in 2021 veel aandacht besteden aan interregionale en nationale samenwerking. Want elektrisch rijden wordt alleen in onze drie provincies een succes wanneer elektrisch rijden ook landelijk een succes wordt.

MRA-E helpt de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) vorm te geven. De NAL is een breed gedragen meerjarige beleidsagenda met de ambities en acties voor laadinfrastructuur in Nederland. Met de NAL wordt binnen diverse werkgroepen gewerkt aan het verder brengen van inhoudelijke thema's om uiteindelijk tot een dekkend, toegankelijk en aantrekkelijk laadnetwerk te komen. Op uitnodiging van het Rijk neemt MRA-E deel aan de stuurgroep NAL, de werkgroep Communicatie en de werkgroep 'Versnellen proces'. Bij laatstgenoemde werkgroep heeft MRA-E tevens de rol van voorzitter en secretariaat. Nederland is in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) ingedeeld in 6 regio's. MRA-E is een van die regio's en beslaat de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht. MRA-E brengt haar kennis en expertise in. In het kader van de NAL stelt MRA-E een regionale laadvisie op. Deze visie moeten de gemeenten eerste helft 2021 kunnen accorderen.

Daarnaast zal MRA-E zorgdragen dat de ontwikkelingen en programma's rondom elektrisch vervoer en laadinfrastructuur opgenomen worden in de RES en het RMP en de samenhang tussen alle regionale programma's wordt geborgd. Belangrijk onderdeel daarbij is de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk. Onder andere in overleg met de netbeheerders (zie ook p. 14) wordt nagedacht hoe afstemming hierover optimaal kan worden ingericht.

Voertuigprojecten

Het realiseren van voldoende laadinfrastructuur vormt een belangrijk onderdeel van de werkzaamheden van MRA-E, daarnaast initieert en ondersteunt het projectbureau ook projecten rond voertuigen. Eerder ondersteunde MRA-E Schiphol bij de concessie voor taxi's. Resultaat is dat concessiehouders 100% elektrisch rijden. MRA-E adviseerde rond de bus concessie Schiphol. Toch heeft die samenwerking geen vervolg gekregen. Verdere ondersteuning van MRA-E aan concessieverleners lijkt niet nodig omdat

concessieverleners inmiddels zelf voldoende expertise hebben opgebouwd. Afstemming rond de laadbehoefte van verschillende modaliteiten waaronder lijnbussen vraagt wel afstemming omdat het gemeenschappelijk communiceren van de laadbehoefte, lees: stroombehoefte, voor de netwerkbeheerder ook in het kader van de RES belangrijk is.

Voertuigprojecten die MRA-E ook in 2021 blijft initiëren of ondersteunen zijn:

Autodelen

Elektrische deelmobiliteit: De opgedane kennis die in 2020 is opgebouwd en het momentum dat (elektrisch) autodelen momenteel heeft, gebruiken we om in 2021 de 'MRA-E portefeuille' verder te vullen met nieuwe initiatieven, bestaande initiatieven te helpen groeien en meer gemeenten op de hoogte te brengen van onze diensten en de mogelijkheden. Een brochure voor gemeenten gaat daar onder andere bij helpen. Samen met het FET maken we de beschikbare informatie rondom elektrisch rijden meer compleet en ontsluiten we die actief.

Naast onze laadpalen zijn onze adviesuren en de kennis die in ons netwerk zit zeer waardevol voor initiatiefnemers, gemeenten en potentiële gebruikers van elektrische deelmobiliteit. De markt is nog onvolwassen maar maakt grote stappen richting volwassenheid en dat gaan we in 2021 zeker merken door een stijgend aanbod en gebruik.

Touringcars

Naar aanleiding van overleg tussen Amsterdam, MRA-E en Waterland is in 2020 verkend wat de mogelijkheden zijn om touringcars die tussen Waterland en Amsterdam pendelen te elektrificeren.

De huidige situatie maakt het voor touringcarbedrijven (operators) voorlopig ondoenlijk om zelf te investeren in zero emissie busvervoer. De mogelijkheden en openingen die er zijn om toch te verkennen wat er allemaal mogelijk is zetten we onverminderd door. Hiervoor brengen we een brede coalitie op de been die met de neuzen dezelfde kant op de verschillende wegen richting een pilot van elektrisch touringcarvervoer in de regio Amsterdam gaan verkennen. De eerste stappen hiervoor zijn gezet en deze worden in 2021 verder uitgewerkt.

Goederendistributie

Laadplein voor logistiek: In 2021 word het laadplein voor logistiek gerealiseerd en in gebruik genomen. Het gebruik van de nieuwe laadvoorzieningen wordt nauwkeurig gemonitord om te bestuderen hoe het laadgedrag van de stadslogistiek-voertuigen eruitziet. In samenwerking met de exploitant wordt gezocht naar manieren om het gebruik verder te stimuleren, bijv. door het invoeren van een reserveringssysteem. Op basis van de resultaten van het laadplein wordt vastgesteld hoe we kunnen opschalen

naar regionale stimulering van elektrische (stads)logistiek. Daarnaast wordt in de aanpak snelladen en de aanpak (semi-)privaat laden ook rekening gehouden met de laadvraag vanuit de zware en lichte logistiek.

Bestelverkeer

Elektrische bestelbussen: In samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt de aanschafsubsidie voor elektrische bestelbussen gepromoot. MRA-E draagt bij aan de regiotours om de regeling kenbaar te maken bij ondernemers. Aanvullend op de landelijke regeling voorziet MRA-E in het delen van kennis/informatie, en advies/begeleiding aan ondernemers over de inkoop van elektrische voertuigen en laadinfra.

Het realiseren van 3.000 laadpunten en het contractmanagement van 6.000 laadpunten

MRA-E is sinds 2012 bezig met het stimuleren van elektrisch vervoer. Maar ook in deze regio moeten extra stappen gezet worden om de groei van het elektrisch rijden bij te houden. MRA-E streeft ernaar in 2021 3.000 publieke laadpunten te realiseren om zodoende de snelle ontwikkeling van elektrisch vervoer bij te houden. De toekomst is echter ook onzeker. Daarom hanteert MRA-E de methodiek van vraaggestuurd plaatsen (zowel o.b.v. een aanvrager als data). Deze manier van plaatsen geeft 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. Nu we door corona in onzekere tijden zijn terechtgekomen, is vraaggestuurd plaatsen nog aantrekkelijker. De methoden bieden houvast. Daarmee zijn dit dé manieren om verantwoord laadpalen te blijven plaatsen.

Uitvoeren plan van aanpak snelladen.

Naast regulier laden is er ook behoefte aan snelladers, zowel op de corridors als binnenstedelijk op strategische plekken voor doelgroepen. Er is in 2020 gestart met een plan van aanpak om de ontwikkelingen op het gebied van snelladen te stimuleren en faciliteren. Het plan van aanpak geeft een beeld van de verschillende rollen die partijen hebben, gaat inhoudelijk in op de mogelijkheden van snelladen en voorziet in concrete acties om snelladen in de regio te realiseren. MRA-E gaat samen met gemeenten aan de slag met de acties uit het plan van aanpak.

Uitvoeren plan van aanpak (semi-)privaat laden.

Er is in 2020 gestart met een plan van aanpak om de ontwikkelingen op het gebied van (semi-)privaat laden te stimuleren en faciliteren. Begin 2021 wordt dit plan afgerond. In dit plan worden de huidige knelpunten inzichtelijk gemaakt, toegelicht welke rollen gemeenten hebben en welke inzet nodig is om (semi-)privaat laden te stimuleren. MRA-E gaat samen met gemeenten aan de slag met de acties uit het plan van aanpak.

Hoewel de business case van laadinfrastructuur op private en semi-publieke locaties in veel gevallen uit kan komen, komt de realisatie van laadinfrastructuur op bepaalde type

locaties maar moeizaam op gang. De verantwoordelijkheid en het eigenaarschap van private en semipublieke laadlocaties is versnipperd. Hierdoor ontbreekt coördinatie en samenhang in de ontwikkeling van het private laadnetwerk en blijft deze op een deel van de locaties achter bij de vraag.

Dit heeft gevolgen voor de e-rijder, die niet altijd toegang heeft tot beschikbare en betrouwbare laadinfrastructuur. Daarnaast verhoogt het de druk op het openbare laadnetwerk. Dit is problematisch in verband met het goed functioneren van het laadnetwerk, zeker met het oog op de huidige en voorziene groei in EV-adaptatie in het komende decennium. Dit maakt de beschikbaarheid van privaat en semipubliek laden ook een publiek belang.

In het Plan van Aanpak worden de acties voor 2021 uitgewerkt en wordt een doorkijk geboden voor de activiteiten van MRA-Elektrisch in de daaropvolgende jaren. De nadruk ligt hierbij op ondersteuning van de gemeenten om de realisatie van laadinfrastructuur in appartementencomplexen, openbare parkeergarages en bij bedrijven te versnellen, door een mix van informatievoorzieningen, concrete handreikingen, pilots en opschaling. Zo werken we aan een laadnetwerk in balans.

Slim laden

De komende jaren komt een steeds groter deel van onze stroom uit zon en wind. De moeilijkheid is dat het aanbod van zonne- en windenergie wisselt. Met slim 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, dan wordt de laadsnelheid tijdelijk aangepast. Het systeem is zo ingericht dat een elektrische rijder altijd met een volle accu op weg kan en vrijwel niets van het slimladen merkt.

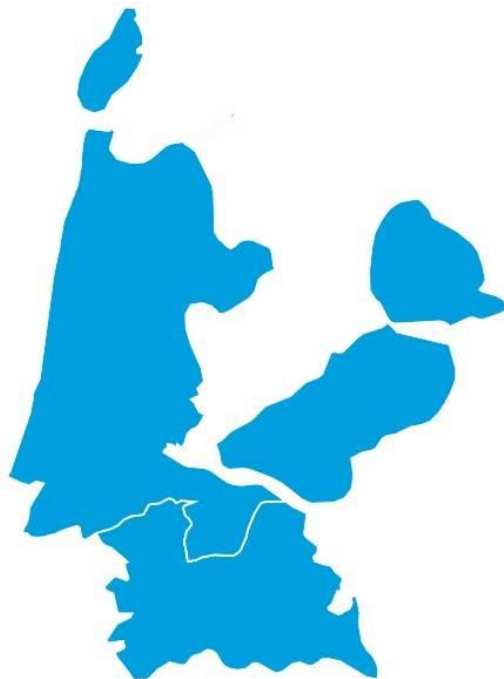
MRA-Elektrisch voert in 2021 drie slim laden voorbeeldprojecten uit, één met Vattenfall en twee met Total. Het slim laden project met Total (in de gemeenten Zeist, Heerhugowaard en Haarlem) wordt in samenwerking met Europese partners (o.a. Renault) uitgevoerd binnen het INCIT-EV project (Horizon 2020, zie www.groenladen.nl). Binnen het INCIT-EV project zetten 33 partners uit acht landen zich vooral in op het gebruik van innovatieve laadsystemen en de ontwikkeling van de bijbehorende businessmodellen. MRA-E doet binnen dit project ervaring op met geclusterd laden. Dat is een innovatieve manier van slim laden, waarbij grote aantallen laadpalen met ICT-toepassingen kunnen worden aangestuurd als één grote buffer. Dit biedt netbeheerders een extra mogelijkheid om de stabiliteit van het elektriciteitsnetwerk te handhaven. Daarnaast is MRA-E in samenwerking met Vattenfall en elf gemeenten gestart met pilots rondom slim laden. De betrokken gemeenten hebben hiervoor 80 laadpunten beschikbaar gesteld die zijn voorzien van innovatieve software die bepaalt hoe snel de auto's laden. De voorbeeldprojecten gebruiken een diversiteit aan sturingssignalen (APX, netcongestie, onbalans) en beschermen de e-rijder op verschillende wijzen. Met de voorbeeldprojecten doen we ervaring op met waar de meeste maatschappelijk meerwaarde ligt én met wat prettig is voor de e-rijder.

5. Organisatie

Samenwerkingsovereenkomst en opdrachtgeverschap

In 2012 sloten overheden in de Metropoolregio Amsterdam een samenwerkingsovereenkomst om de ontwikkeling van het elektrisch vervoer te ondersteunen. Voor de uitvoering van de werkzaamheden werd een projectbureau ingericht: MRA-Elektrisch. In 2013 werd het projectgebied uitgebreid naar de hele provincie Noord-Holland en de provincie Flevoland. In 2014 sloot ook de provincie Utrecht zich aan.

Het projectbureau bedient de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht met alle inliggende gemeenten, uitgezonderd de gemeenten Amsterdam en Utrecht.¹ Deze gemeenten hebben hun eigen programma voor elektrisch rijden. Wel vindt er met de G4-steden structureel afstemming plaats.



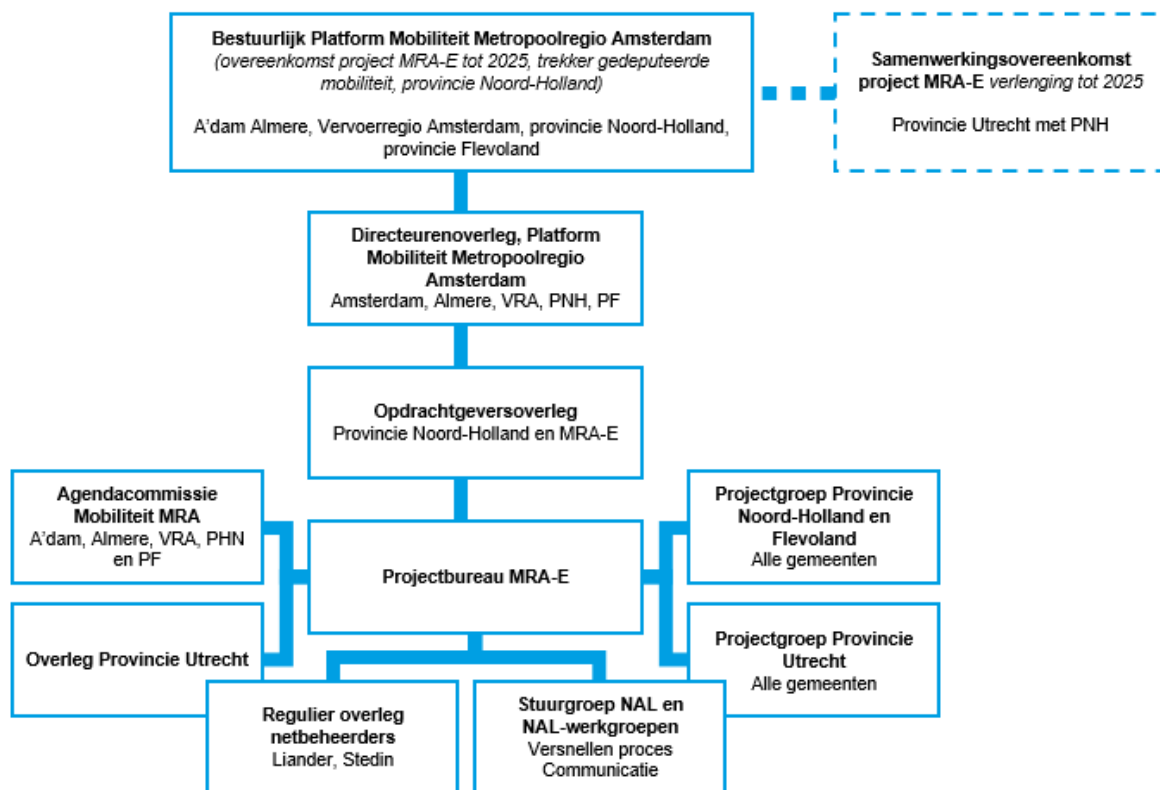
De provincie Noord-Holland is de formele opdrachtgever van MRA-E. De bestuurlijk trekker is de gedeputeerde mobiliteit, ambtelijk trekker is de sectormanager mobiliteit. Zij zijn degenen met wie de projectmanager van MRA-E zaken afstemt en aan wie

¹ De gemeente Amsterdam draagt wel bij aan de proceskosten voor MRA-Elektrisch. Amsterdam hecht belang aan de samenwerking en streeft naar een goede regionale samenhang van het elektrisch rijden.

verantwoording wordt afgelegd. De sectormanager van de provincie en de projectmanager van MRA-E hebben maandelijks een opdrachtgeversoverleg.

Besluitvorming en overleggen

Het projectbureau heeft op basis van het in 2019 vastgestelde plan van aanpak bestuurlijk mandaat. Op basis van het jaarlijks op te stellen werkprogramma worden de werkzaamheden van het afgelopen jaar en van het komende jaar in het directeurenoverleg besproken en waar nodig bijgesteld. De voortgang van het MRA-E-programma wordt besproken in het directeurenoverleg Platform Mobiliteit van de Metropoolregio Amsterdam. Bestuurlijke afstemming ten aanzien van MRA-E en elektrisch vervoer vindt plaats via het bestuurlijk overleg van het Platform Mobiliteit van de Metropoolregio Amsterdam. De besluitvorming in de MRA-overleggen en de voortgangsrapportages worden voorbereid door projectbureau MRA-E. Dit gebeurt onder verantwoordelijkheid van de ambtelijk opdrachtgever van de provincie Noord-Holland. MRA-E organiseert elke twee maanden voor alle gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht een projectoverleg. Daar wordt de voortgang van projecten besproken en kennis gedeeld. Daarnaast vindt maandelijks een operationeel overleg plaats met de netbeheerders. Het overleg start met het delen van actuele onderwerpen en knelpunten, waarna vervolgens een gezamenlijk beheerde lijst met locatievoorstellen wordt doorgelopen en oplossingen worden gezocht voor vertraagde locatievoorstellen. Ook organiseert MRA-E een 6-wekelijks strategisch overleg met de netbeheerders. Zodoende kan o.a. voor een goede afstemming gezorgd worden met betrekking tot capaciteit op het elektriciteitsnetwerk. Als laatste neemt MRA-E deel aan de Stuurgroep NAL (Nationale Agenda Laadinfrastructuur) en organiseert in dat kader de werkgroep 'Versnellen proces'.



Figuur 4.2: Communicatie en afstemming MRA-E

Het projectteam MRA-Elektrisch

De benodigde bezetting om de voorgestelde werkzaamheden van MRA-E in 2021 te kunnen uitvoeren, de nieuwe projecten te kunnen uitwerken (inclusief financiële dekking organiseren) en begeleiden is ca. 8 fte. De bezetting van het projectbureau bestaat uit een algemeen projectmanager, een projectmanager laadinfrastructuur, een assistent projectmanager, vier projectleiders, drie regioadviseurs, een beleidsadviseur, een communicatieadviseur en een contractbeheerder/financieel medewerker. Benodigde expertise zoals juridisch advies en onderzoek wordt waar nodig extern ingehuurd. De algemeen projectmanager verzorgt de aansturing van het team en is verantwoordelijk voor de uitvoering van het werkprogramma.

6. Communicatie

De ontwikkelingen rond elektrisch vervoer en de energietransitie dwingen tot pragmatisme, snelheid en flexibiliteit in de communicatie. In 2021 wordt de communicatieaanpak van 2020 voortgezet en uitgebouwd. De aanpak kenmerkt zich door samenwerking en kennisdeling: met overheden, brancheorganisaties, marktpartijen en kennisinstellingen. MRA-E wil in haar communicatie verbindend zijn, en actief zoeken naar kansen om haar boodschap zelf en via partners naar voren te brengen.

Kernopdracht en communicatiedoelen

Binnen MRA-Elektrisch werken overheden in Flevoland, Noord-Holland en Utrecht samen om het elektrisch vervoer te stimuleren. Projectbureau MRA-E fungeert als initiator, aanjager, vraagbaak en opdrachtgever. De communicatie laat zien welke concrete bijdrage MRA-Elektrisch aan het elektrisch rijden levert. De kernopdracht is: helder inzicht geven in de bijdrage en toegevoegde waarde van MRA-Elektrisch bij het stimuleren van elektrisch vervoer. De onderliggende communicatiedoelen voor 2021 zijn:

- MRA-Elektrisch profileren als dé geautoriseerde informatiebron en gesprekspartner voor alle vragen rond elektrisch vervoer, in regio Noordwest en daarbuiten.
- MRA-Elektrisch verbinden: extern met stakeholders en intern als projectteam; afstemming tussen de organisatie en omgeving en tussen de medewerkers onderling.
- Samenwerking en dialoog bevorderen tussen MRA-Elektrisch en stakeholders.

Hetzelfde doel, verschillende doelgroepen

De communicatie vanuit MRA-E is gericht op:

1. De overheden in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht
2. Samenwerkingspartners: waaronder andere overheden (Het Rijk, de G4-steden, IPO, VNG), automerken, laadpaalleveranciers en netwerkbeheerders
3. (Potentiële) elektrische rijders

MRA-Elektrisch wil haar kennis, netwerk en ervaringen delen om, in de eerste plaats, overheden te ondersteunen. Wat betekent meer elektrisch vervoer? En wat is daarvoor nodig? Hoe kun je het plaatsingsproces van laadpalen blijven versnellen? De transitie naar elektrische voertuigen vraagt om (gedrags-)verandering, zowel bij overheden als autorijders. Communicatie is cruciaal om op basis van feiten realistische verwachtingen te geven.

De focus van de communicatie ligt op de doelgroepen in Nederland, maar er is ook aandacht voor internationale ontwikkelingen. Landen, steden en regio's kunnen veel van elkaar leren. In 2020 werden in Nederland zes regio's gevormd die samenwerken aan de benodigde laadinfrastructuur. MRA-E deelt al haar kennis graag en dient graag als inspirerend voorbeeld om te laten zien dat samenwerking loont.

MRA-Elektrisch richt zich op verschillende stakeholders om de communicatie-inspanningen te versterken. Samenwerkingspartners en *enablers* - zoals de

communicatieadviseurs van de drie provincies en de G4-steden – kunnen de communicatie van MRA-E als ambassadeur ondersteunen.

Perscontacten

De pers vraagt om een eigen benadering. Elektrisch rijden komt in de landelijke media regelmatig aan bod. MRA-E hecht waarde aan een correcte beeldvorming waarbij feiten, gedegen onderzoek en de positieve kanten van elektrisch vervoer voor de maatschappij belicht worden. Een juiste informatievoorziening – ook via de media – is essentieel voor beleidsmakers. Via partners en werkgroepen weet MRA-E regelmatig op voorhand welk nieuws gebracht wordt. In 2021 wil MRA-E, in samenspraak met opdrachtgevers en partners, enkele journalisten proactief benaderen met achtergrondinformatie en nieuwe innovaties die worden toegepast in de praktijk.

Uitvoering

De communicatie-activiteiten van MRA-Elektrisch richten zich in 2021 op:

- Inzicht in deelprojecten
- Succesverhalen delen
- Het verstevigen van relaties met gemeenten
- Relaties en kanalen van partners benutten

Communicatienetwerk

Op initiatief van MRA-Elektrisch is een stevig communicatienetwerk opgezet met de G4-steden. In 2019 is samen de website [EVdata.nl](https://www.evdata.nl) gelanceerd. In 2021 komt de data van alle laadpunten veel sneller beschikbaar. Dit kan MRA-E benutten en actuele cijfers gebruiken voor interessante nieuwsberichten.

Het netwerk van de drie provincies is cruciaal. Meer samenwerking met woordvoering en communicatie van Noord-Holland, Flevoland en Utrecht staat centraal in 2021.

Communicatiemiddelen

Digitale kwartaalmonitor

In 2018 is gestart met de Kwartaalmonitor. Dit medium geeft direct belanghebbenden (financiers, de drie provincies, gemeenten, samenwerkingspartners) inzicht in de activiteiten van MRA-Elektrisch. Wat gebeurt er in welk deelproject? Via de monitor communiceert MRA-E consequent en regelmatig over de diverse projecten, laat projectbureau MRA-E zien hoe de middelen worden besteed en wordt verantwoording afgelegd. Ook in 2021 wordt de monitor voortgezet.

Website

Eind 2017 is de website [mrae.nl](https://www.mrae.nl) gelanceerd. In 2020 is de website vaker gevuld met relevante content, bijvoorbeeld met veelgestelde vragen en antwoorden. Afgelopen jaar is ook een slag gemaakt met het actualiseren van content zoals de digitale toolkit met praktische informatie voor gemeenten. In 2021 worden alle teksten van de website herzien.

Social media

In 2018 is er nieuw leven geblazen in het Twitter-account @MRAelektrisch. In 2020 was

meer aandacht voor retweets van partners. Belangrijke kanttekening is dat daarbij steeds wordt afgewogen welke (commerciële) belangen meespelen en of MRA-Elektrisch de boodschap kan ondersteunen. In 2020 is ook het LinkedIn-account geactiveerd. MRA-Elektrisch gebruikt haar social mediakanalen ook in 2021 als ondersteunende tool om aan beleidsmakers en influencers te laten zien welke projecten de aandacht hebben.

Regioadviseurs MRA-Elektrisch

Gemeenten en elektrische rijders kunnen terecht bij de regioadviseurs van MRA-Elektrisch. Er zijn drie vaste krachten, één vast aanspreekpunt per provincie, waardoor de bereikbaarheid flink is verbeterd. Communicatie inventariseert welke vragen er leven en hoe deze op voorhand beantwoord kunnen worden. In 2021 wordt bekeken via welke weg contactpersonen bij voorkeur benaderd worden: de online community, (online) projectgroep bijeenkomsten, de website, mailings of een andere route.

Events

MRA-E organiseert en neemt deel aan diverse events, zoals:

- Eigen events: MRA-E organiseert regelmatig projectgroep bijeenkomsten. Contactpersonen van gemeenten in de drie provincies ontmoeten elkaar (online) om kennis uit te wisselen.
- Kennis delen tijdens events: MRA-E wordt regelmatig gevraagd haar kennis te delen, zowel in binnen- als buitenland. Ook in 2020, waar veel evenementen fysiek geen doorgang konden vinden, benutte MRA-E haar bijzondere positie. Bijvoorbeeld tijdens het webinar dat MRA-Elektrisch op 14 mei op uitnodiging van de Europese Commissie en POLIS verzorgde. In 2021 richt MRA-E zich met name op de overdracht van ervaringen aan de andere NAL-regio's in eigen land.
- Bezoeken events: het projectbureau bezoekt bij voorkeur (online) evenementen waarbij het onderwerp of de deelnemers direct gerelateerd zijn aan de activiteiten van MRA-E.

Overige communicatieproducten

In 2021 is specifiek aandacht voor:

- Informatie over de adviesfunctie die MRA-E steeds meer vervult richting gemeenten, voor wat betreft (regionaal) beleid.
- Informatie over nieuwe projecten die samen met gemeenten opgezet worden over slim laden, prijstransparantie, autodelen, privaat laden en snelladen.
- Meer visuele ondersteuning om projecten over het voetlicht te brengen.

Colofon

U kunt ons bereiken via info@mrae.nl en www.mrae.nl of bel Maarten Linnenkamp (projectmanager) 06 52 52 40 31
Bezoekadres MRA-E: Haarlemmer Houttuinen 21 in Amsterdam