

-Elektrische mobiliteit-

In Regio Noordwest

MRA-Elektrisch

Werkprogramma 2022

Versie 18-1-2022

1. Inleiding

Vanaf 2012 werken de overheden in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht samen om elektrische mobiliteit te stimuleren. Inzet is de beleidsdoelen rond luchtkwaliteit en klimaat te realiseren. De overheden hebben hiervoor een samenwerkingsovereenkomst gesloten en voor het uitvoeren van de werkzaamheden is het projectbureau MRA-Elektrisch (MRA-E) opgericht. Het bureau ondersteunt, initieert en realiseert deelprojecten en adviseert overheden.

Met het ministerie van IenW heeft MRA-E in 2020 voor de regio Noordwest een bestuursakkoord gesloten. De gedeputeerde Mobiliteit van de provincie Noord-Holland tekende als bestuurlijk trekker van MRA-E namens de regio Noordwest 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.

Elektrische mobiliteit is een belangrijke maatregel uit het klimaatakkoord, het maakt onderdeel uit van de energietransitie. Om die transitie succesvol te laten verlopen, is het noodzakelijk dat de overheid is aangehaakt, initiatief toont en richting geeft. Het kabinetsbeleid is erop gericht dat vanaf 2030 alle nieuw verkochte auto's elektrisch zijn. Verwacht wordt dat er dan 1,9 miljoen elektrische personenauto's op de weg zijn. Voor die bijna 2 miljoen voertuigen moeten 1,7 miljoen laadpunten worden gerealiseerd. Daarnaast zal er een toename zijn van de laadbehoefte van elektrische bussen, bestelauto's, vrachtwagens, binnenvaartschepen en light electric vehicles (LEV's). 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, laadpaalexploitanten, energieleveranciers en netbeheerders zijn belangrijke partners voor het MRA-E-project. Elektrisch rijden moet zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt worden om de transitie geleidelijk te laten plaatsvinden. Randvoorwaarden daarbij zijn de beschikbaarheid van betrouwbare en voldoende laadinfrastructuur. De totale kosten van elektrisch rijden spelen een grote rol bij het maken van de overstap naar elektrisch vervoer. MRA-E streeft ernaar dat de totale kosten voor de elektrische rijden lager zijn dan het rijden op benzine of diesel.

Naast de regionale aanpak via MRA-E zijn er op landelijk niveau via de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, voortkomend uit het klimaatakkoord, afspraken vastgelegd tussen partijen om bovenstaande doelen te realiseren. Het Rijk adviseert een regionale samenwerking zoals MRA-E die heeft vormgegeven.

MRA-E zet in 2022 nieuwe stappen om de groei van het elektrisch rijden te blijven faciliteren, bijvoorbeeld op het gebied van netcapaciteit en elektrisch vervoer voor specifieke gebruikersgroepen zoals logistiek, (semi-)privaat laden en op bedrijfsterreinen.

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 het 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 van het elektrisch vervoer tot stilstand komt.

In 2022 vraagt het capaciteitstekort van het elektriciteitsnetwerk extra aandacht. Het kan de uitrol van laadinfra bemoeilijken. Door de toenemende vraag naar elektriciteit vanuit mobiliteit, maar ook de groeiende vraag vanuit de woningbouw en industrie in combinatie met duurzaam opgewekte energie, is de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk onvoldoende.

Ieder jaar legt projectbureau MRA-E haar werkzaamheden vast in een werkprogramma. De werkzaamheden van 2022 staan in het teken van opschaling, faciliteren van verschillende gebruikersgroepen zoals doelgroepenvervoer, logistiek, taxi's en initiatieven voor elektrische deelauto's.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de aanpak en de visie van het MRA-E-project toegelicht. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de werkzaamheden en resultaten van 2021 toegelicht en in hoofdstuk 4 de geplande werkzaamheden voor 2022. Als laatste lichten we de organisatiestructuur van MRA-E toe, als ook het communicatieplan voor 2022 en de wijze van financiering (hoofdstuk 5, 6 en 7).

2. Visie MRA-Elektrisch

De afspraken in het klimaatakkoord geven de urgentie weer van de transitie van fossiele brandstoffen naar duurzame energiebronnen. Het doel van deze transitie is het verbeteren van de luchtkwaliteit en verminderen van de 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 voor deze doelstellingen voor een grote opgave.

Met MRA-Elektrisch stimuleren de overheden in de regio de groei van het elektrisch vervoer vanaf 2012. De werkzaamheden van MRA-E moeten ertoe bijdragen 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 ook financieel aantrekkelijk zijn. Het laden moet makkelijk en toegankelijk zijn. Dit is een van de lessen die MRA-E de afgelopen jaren heeft opgedaan. 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 elektrisch vervoer. 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).

Een voorbeeld is het organiseren van regionale aanbestedingen (concessiemodel). Hierin bepalen we als overheid de randvoorwaarden. Dit 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 berekend. Uitgangspunt is dat de prijs van het laden elektrisch rijden aantrekkelijker maakt dan het rijden op diesel of benzine. Daarnaast zorgt de gestandaardiseerde aanpak tijdens het proces van aanvraag tot plaatsing voor een besparing van tijd en dus van kosten bij concessiehouders. Op de aanbesteding kunnen alle marktpartijen inschrijven, waardoor een vrije markt met voldoende aanbieders kan ontstaan. Daarnaast houdt de overheid op deze manier meer regie op de uitrol van laadinfrastructuur in de openbare ruimte. 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 over deze aspecten op in de aanbestedingen voor laadinfrastructuur in de regio.

MRA-E plaatst laadpalen in principe alleen op plaatsen waar vraag is. Dat kan zijn doordat een elektrische rijder een laadpaal aanvraagt (aanvraaggestuurd) of dat uit data-analyse blijkt dat bestaande laadpalen veel wordt gebruikt (datagestuurd). Bij aanvraaggestuurd plaatsen wordt een laadpaal op verzoek van een inwoner of bedrijf aangevraagd. Plaatsen op basis van data-analyse betekent dat uit de laaddata van laadpalen in een buurt blijkt dat er behoefte is aan uitbreiding van het laadnetwerk. Een nieuwe laadpaal wordt dan binnen loopafstand bijgeplaatst. Op termijn zal vooral data-analyse de aanleiding zijn om nieuwe laadpalen te plaatsen. Door zo te plaatsen, is er meer zekerheid dat een laadpaal goed wordt gebruikt, wat leidt tot een efficiënt gebruik van de openbare ruimte en gunstige business case. 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 samen vanaf 2020 elk jaar 500 publieke laadpalen met elk twee laadpunten méér worden geplaatst dan het jaar ervoor. Dit betekent dat er 'tempo' gemaakt moet worden en een strakke coördinatie en organisatie 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 het bureau in een dynamische en nog altijd veranderende omgeving werkt. Dat vraagt om goed rekening te houden met onzekerheden en besluiten en investeringen gefaseerd te nemen en te doen. Waar nodig moet op tijd kunnen worden bijgestuurd.

MRA-E richt zich op dat gedeelte van de mobiliteit waar fossiele brandstoffen worden vervangen door elektrische energie. Duurzame mobiliteit als lopen, fietsen en reizen met de trein dragen bij aan het realiseren van klimaatdoelstellingen, maar dit is niet waar MRA-E zich op richt, anders dan dat dit onderdeel uitmaakt van de mobiliteitsketen.

3. Werkzaamheden 2021

In 2021 werkte MRA-Elektrisch voor de regio Noordwest (Noord-Holland, Flevoland en Utrecht) aan het realiseren van laadinfrastructuur en het stimuleren van het gebruik van elektrische voertuigen. Ook zette MRA-E zich in voor samenwerking en kennisdeling. In het MRA-E-gebied werd een concessie uitgeschreven voor het realiseren van 20.000 laadpunten. Een overzicht van de werkzaamheden:

Beleidsadvisering/kennisdelen

MRA-E heeft in 2021 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 als regio, maar ook namens het Interprovinciaal Overleg (IPO) deel aan de landelijke stuurgroep NAL en brengt daar haar kennis en expertise in. In het kader van de NAL heeft MRA-E een regionale laadvisie opgesteld. Dat voorkomt dat alle 79 gemeenten in de regio dit zelf moeten doen.

Met Amsterdam, de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht, maar ook met de Metropoolregio Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam stemt MRA-E haar activiteiten regelmatig af. Ook hier brengt MRA-E haar opgedane kennis in.

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 de eerder opgedane kennis te delen, en bijvoorbeeld te zorgen voor laadinfrastructuur, lukt het deze initiatieven daadwerkelijk te starten.

Elektrificeren van goederenvervoer en bedrijfsterrinen

Steeds meer bedrijven zien de voordelen van elektrisch vervoer en van elektrische distributie in het bijzonder. Zij willen overstappen. Het aanbod van elektrische bedrijfswagens en vooral zware elektrische vrachtwagens is echter nog beperkt. Toch is het belangrijk te starten met elektrisch goederenvervoer, om ervan te leren en dit daarna op te kunnen opschalen of kopiëren naar andere locaties. Het organiseren van de geschikte laadinfrastructuur, lokale stroomopslag met een accupakket en lokale stroomopwekking is complex en vraagt om ondersteuning van de overheid.

De provincie Noord-Holland, gemeente Ouder-Amstel en logistiek dienstverlener Deudekom hebben met cofinanciering van het Rijk een laadstation in Duivendrecht gerealiseerd. Het gaat om een logistieke hub bij Deudekom die door meerdere

bedrijven wordt gebruikt. Er zijn acht reguliere laadpunten en een snellader gerealiseerd. Een batterijbuffer zorgt voor voldoende capaciteit. Vanuit deze hub zorgen elektrische voertuigen voor een schone last mile bezorging in de stad. MRA-E organiseerde onafhankelijk advies en zorgde ervoor dat de elektrische vloot en de laadinfrastructuur goed op elkaar zijn afgestemd. De opgedane kennis en ervaring komt direct ten goede aan initiatieven elders.

Realisatie van publieke laadpunten

Een goede laadinfrastructuur in de openbare ruimte is een belangrijke voorwaarde om het elektrisch rijden tot een succes te maken. Ervoor 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 2021 waren er meer dan 8.000 laadpunten operationeel. MRA-E verzorgde het contractmanagement en de aansturing van exploitanten als Vattenfall en Total. Op een digitale kaart wordt bijgehouden waar de laadpalen staan en waar er een laadpaal wordt geplaatst. Het volledige proces, van verzoek tot plaatsing en daarna het beheer en monitoring, vindt plaats in een online portaal waarin gemeenten, het projectbureau en exploitanten samenwerken. Per provincie is er een regioadviseur vanuit het projectbureau, als eerste aanspreekpunt voor de gemeente. Daarnaast is er een realisatiemanager voor de aansturing van de plaatsing van laadpalen. Gemeenten hebben veel ondersteuning nodig om het groeiende aantal aanvragen snel af te handelen. Ook de doorlooptijd bij de netwerkbeheerder is nog lang en vraagt om aandacht vanuit MRA-E.

Om de groei van het elektrisch rijden bij te houden, nemen we werk uit handen van gemeenten en werken we steeds slimmer:

1. Alle gemeenten kunnen met MRA-E laadkaarten maken waarin we 5 jaar vooruit laadlocaties intekenen. De gemeente is dan klaar voor participatietrajecten en kan na inspraak van inwoners het plaatsingsproces versnellen.
2. MRA-E analyseert het gebruik van de laadpalen en maakt in het MRA-E-portaal datagestuurde locatievoorstellen voor die buurten waar de druk op een laadpaal sterk toeneemt.
3. Een eigen juridisch onderzoek naar besluitvorming bij publieke laadinfrastructuur heeft laten zien dat het mogelijk is om een robuuster en duidelijker proces in te richten. MRA-E werkt nu aan een nieuw proces en beleidsregels die gemeenten kunnen overnemen.
4. Bij capaciteitsgebrek kunnen gemeenten het behandelen van verzoeken van inwoners en het opstellen van locatievoorstellen tijdelijk door MRA-E laten overnemen.

Plan van aanpak snelladen

In 2021 heeft MRA-E een plan van aanpak voor snellaadinfrastructuur opgesteld. Door de snelle opmars van het aantal elektrische voertuigen groeit de vraag naar laadinfrastructuur voor snelladen. Daarnaast is er door ambities voortvloeiend uit het

klimaatakkoord een versnelling aanstaande van de elektrificatie van bussen, bestelwagens en vrachtwagens. De aankondiging van zero emissie zones in veel steden na 2025 verhoogt de druk om over te stappen op elektrische voertuigen. Hierdoor is een snelle opschaling van snellaadinfrastructuur, die voldoet aan de behoeften van verschillende gebruikers, op korte termijn noodzakelijk.

De markt voor snelladers kende de afgelopen jaren een eigen dynamiek, waarbij verschillende marktpartijen vaak op eigen initiatief locaties ontwikkelden. Door het relatief kleine aantal snellaadpunten en gebruikers werkte deze ongecoördineerde aanpak goed. Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de veranderende laadbehoefte die met de intrede van nieuwe gebruikers is voorzien, kleven er bij opschaling echter ook risico's aan deze ongecoördineerde aanpak. Een voorbeeld hiervan is dat een ongecoördineerd geplaatste snellader tot gevolg kan hebben dat er lokaal ongewenste verkeersstromen op gang worden gebracht. Dit kan impact hebben op de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de omgeving. 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. Met het plan van aanpak snelladen dat MRA-E heeft opgesteld, kan de opschaling in MRA-E-gebied in goede banen worden geleid. Dit kan gemeenten en provincies ondersteunen bij het realiseren van een goed, dekkend en toekomstbestendig snellaadnetwerk.

Plan van aanpak (semi-)privaat laden

Om in 2030 bijna 2 miljoen elektrische voertuigen te kunnen laden, zijn er in Nederland ruim 500.000 publieke laadpunten nodig. Dat is een flinke opgave, maar voor regio Noordwest heeft MRA-E de aanpak gereed. Hiernaast ligt er ook voor het laden op privaat terrein 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 namelijk 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 slim laden merkt.

MRA-E doet mee met het ambitieuze Europese INCIT-EV. Binnen dit project zetten 33 partners uit acht landen 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 twaalf 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.

MRA-E ondersteunt de provincie Utrecht in haar ambitie om een bidirectionele regio te worden. MRA-E werkt samen met een Utrechts autodeelplatform dat gebruik maakt van bidirectionele laadpunten voor haar deelauto's. Daarnaast kunnen alle 20.000 laadpunten van MRA-E laadpalen met kleine aanpassing geschikt worden gemaakt voor bidirectioneel laden.

De voorbeeldprojecten gebruiken diverse sturingssignalen (APX, netcongestie, onbalans) en beschermen de e-rijder op verschillende manieren. Met deze projecten doen we ervaring op: waar ligt de grootste maatschappelijke meerwaarde en wat is prettig voor de elektrische rijder?

4. Werkzaamheden 2022

Het afgelopen jaar lag de focus op verschillende vormen van laden (publiek, privaat en snelladen). In 2022 richten we ons meer op het realiseren van laadinfrastructuur voor verschillende vormen van mobiliteit zoals autodelen, doelgroepenvervoer, bestel- en goederenvervoer, als ook op bedrijfsterreinen. Het gaat dan zowel om het laden in de openbare ruimte als laden op privaat terrein. Deze manier van werken maakt een 'klantgerichte' aanpak mogelijk.

In 2022 geeft MRA-Elektrisch vervolg aan elektrisch autodelen, goederendistributie, bestelverkeer en touringcars. Inzet is de regionale en landelijke samenwerking te versterken. MRA-E wil ervoor zorgen dat het EV-programma goed wordt opgenomen in de regionale energie strategieën (RES) en Regionale Mobiliteits Programma's (RMP). Belangrijk aandachtspunt is de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk, die de toenemende vraag niet bij blijft te kunnen houden. Een overzicht van de werkzaamheden in 2022:

Beleidsadvisering/kennisdelen

MRA-E zal in 2022 naast het adviseren en ondersteunen van de 79 gemeenten veel aandacht besteden aan interregionale en nationale samenwerking. Het elektrisch rijden in onze drie provincies wordt immers alleen een succes wanneer het ook landelijk en internationaal een succes wordt. MRA-E helpt daarom de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) vorm te geven. De NAL is een breed gedragen meerjarige beleidsagenda met ambities en acties voor laadinfrastructuur in Nederland. Binnen de NAL werken diverse werkgroepen aan het verder brengen van inhoudelijke thema's om uiteindelijk tot een dekkend, toegankelijk en aantrekkelijk laadnetwerk te komen. Op verzoek van het Rijk neemt MRA-E deel aan de stuurgroep NAL en de werkgroep Communicatie. Verder trekt MRA-E de landelijke werkgroep 'Versnellen proces'. Nederland is in het kader van de NAL verdeeld in zes regio's. MRA-E (Regio Noordwest) is een van die regio's en beslaat de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht. MRA-E deelt haar kennis en expertise met andere regio's. In het kader van de NAL stelde MRA-E een regionale laadvisie op.

Met Amsterdam, de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht, maar ook met de Metropoolregio Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam stemt MRA-E haar activiteiten regelmatig af. Ook hier brengt MRA-E haar opgedane kennis in.

MRA-E zal er in 2022 voor zorgdragen dat de ontwikkelingen en programma's rondom elektrisch vervoer en laadinfrastructuur opgenomen worden in de RES en het RMP en dat de samenhang tussen alle regionale programma's wordt geborgd. Belangrijk aandachtspunt is de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk. Die blijkt door de energietransitie onvoldoende te zijn. Onder andere in overleg met de netbeheerders wordt nagedacht hoe hier mee moet worden omgegaan.

Voertuigprojecten

Het realiseren van voldoende laadinfrastructuur vormt een belangrijk onderdeel van de werkzaamheden van MRA-E, maar daarnaast initieert en ondersteunt het projectbureau ook projecten rond voertuigen. Eerder ondersteunde MRA-E Schiphol bij de concessie voor taxi's. Resultaat is dat de concessiehouders 100% elektrisch rijden. MRA-E heeft kennis hoe bussen geladen kunnen worden, rekening houdend met de laadcapaciteit die de netwerkbeheerder kan leveren. Voertuigprojecten die MRA-E ook in 2022 blijft initiëren of ondersteunen zijn:

Autodelen

In 2021 was MRA-E bij een vijftal elektrische autodeelprojecten betrokken. Samen met Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Amsterdam geeft MRA-E het project Elektrische deelmobiliteit verder vorm. De kennis die in 2021 is opgedaan en het momentum dat (elektrisch) autodelen heeft, gebruiken we om in 2022 het project uit te breiden met nieuwe initiatieven en bestaande initiatieven te laten groeien. Een brochure voor gemeenten gaat daar onder meer bij helpen. Met Amsterdam, de Metropoolregio Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam wordt een werkgroep ingesteld om de samenwerking vanuit de overheid verder vorm te geven. Naast onze laadpalen zijn onze projectmanagementuren en de aanwezige kennis in ons netwerk waardevol voor initiatiefnemers, gemeenten en potentiële gebruikers van elektrische deelmobiliteit. De markt is nog onvolwassen, maar maakt grote stappen richting volwassenheid. Dat gaan we in 2022 zeker merken door een stijgend aanbod en gebruik.

Autodelen is een van de deelmobiliteitsconcepten. MRA-E stemt haar werkzaamheden af met Platform Smart Mobility en met Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam.

Touringcars

Naar aanleiding van overleg tussen Amsterdam, de gemeente Waterland en MRA-E is in 2020 verkend wat de mogelijkheden zijn om de touringcars te elektrificeren die pendelen tussen Amsterdam en Waterland. Met de regio willen we toewerken naar zero emissie. De huidige situatie met corona maakt het voor touringcarbedrijven (operators) voorlopig ondoenlijk om zelf te investeren in zero emissie busvervoer. Alle openingen die er desondanks zijn, blijven we onverminderd benutten. Hiervoor brengen we een brede coalitie op de been die de verschillende wegen richting een pilot met elektrisch touringcarvervoer in de regio Amsterdam gaat verkennen. De eerste stappen hiervoor zijn gezet. Deze worden in 2022 verder uitgewerkt.

Goederendistributie en bedrijfsterreinen

In 2021 is in Ouder-Amstel een laadstation voor logistiek vervoer gerealiseerd. Het gaat om een snellader en een achttal reguliere laadpunten. Ook is een accubuffer geïnstalleerd om te voorkomen dat het elektriciteitsnetwerk overbelast raakt. Het gebruik van de nieuwe laadvoorzieningen wordt nauwkeurig gemonitord om te bepalen hoe het laadgedrag van de voertuigen voor stadslogistiek eruitziet. Samen met de exploitant wordt gezocht naar manieren om het gebruik verder te stimuleren,

bijvoorbeeld met een reserveringssysteem. Op basis van de resultaten van dit laadstation wordt vastgesteld hoe we kunnen opschalen naar regionale stimulering van elektrische (stads)logistiek. Hiernaast wordt ook in de aanpak snelladen en de aanpak (semi-)privaat laden rekening gehouden met de laadvraag vanuit de zware en lichte logistiek.

Met de komst van de zero emissie zones rond stadslogistiek in 2025 is de tijdsdruk hoog om ervoor te zorgen dat er voldoende e-voertuigen en laadinfrastructuur zijn gerealiseerd. MRA-E wil, in navolging van het project Deudekom in Ouder-Amstel, in 2022 voor een tiental bedrijfsterreinen via een gebiedsgerichte aanpak een plan opstellen en uitvoeren voor de gefaseerde transformatie van de bedrijfsterreinen van fossiel naar zero emissie vervoer. Er worden projectteams ingericht waarin de gemeente, de netwerkbeheerder en bedrijven zijn vertegenwoordigd. Eerste stap is een plan van aanpak voor bedrijfsterreinen op te stellen.

Bestelverkeer

Het elektrificeren van bestelbusjes is kansrijk. Er is inmiddels een ruim aanbod en de TCO is positief vergeleken met busjes die op fossiele brandstof rijden. In samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt de aanschafsubsidie voor elektrische bestelbussen gepromoot. MRA-E zet zich in om de regeling bekend te maken bij ondernemers. Aanvullend op de landelijke regeling deelt MRA-E met ondernemers kennis en informatie over de inkoop van elektrische voertuigen en laadinfra. MRA-E geeft ondernemers advies en begeleiding. Hiernaast zorgt MRA-E voor adequate laadinfrastructuur. In 2022 zal de aandacht vooral uitgaan naar bedrijfsbusjes op bedrijfsterreinen.

Uitvoeren plan van aanpak snelladen

Naast regulier laden is er ook behoefte aan snelladers, zowel op de corridors als binnenstedelijk op strategische plekken voor specifieke doelgroepen. Denk bijvoorbeeld aan bedrijfsterreinen. In 2021 is een plan van aanpak opgesteld om de ontwikkelingen op het gebied van snelladen te stimuleren en faciliteren. Dit 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. Eén van de acties die we in 2022 oppakken is de 'Handleiding transitie snellaadstations'. Steeds vaker benaderen gemeenten en provincies MRA-E met vragen over hoe om te gaan met de transitie van bestaande tankstations en nieuwe aanbieders van snellaadstations. Keuzes die hierin nu worden gemaakt hebben een langdurig effect op de markt voor snellaadstations en tankstations. De handleiding geeft houvast bij deze afweging en biedt praktische instrumenten voor implementatie.

Uitvoeren plan van aanpak (semi-)privaat laden

In 2021 met een plan van aanpak om de ontwikkelingen op het gebied van (semi-)privaat laden te stimuleren en faciliteren opgesteld. In het plan worden de huidige

knelpunten inzichtelijk gemaakt, wordt toegelicht welke rol 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. MRA-E ondersteunt bijvoorbeeld VVE's bij het realiseren van laadinfra. Door informatie te geven en een op te stellen aanpak financieel te ondersteunen.

Hoewel de business case van laadinfrastructuur op private en semipublieke locaties in veel gevallen al uit kan, 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 private laadinfrastructuur. Daarnaast verhoogt het de druk op het openbare laadnetwerk. Dit is

problematisch voor het goed functioneren van het laadnetwerk, zeker met het oog op de huidige groei van het elektrisch rijden en de voorziene groei 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 2022 uitgewerkt en wordt een doorkijk gegeven op de activiteiten van MRA-E in de daaropvolgende jaren. De nadruk ligt op ondersteuning van gemeenten om de realisatie van laadinfrastructuur in appartementencomplexen, openbare parkeergarages en bij bedrijven te versnellen. Dit door een mix van informatievoorzieningen, concrete handreikingen, pilots en opschaling. Zo werken we aan een laadnetwerk dat in balans is.

Het realiseren van 3.500 laadpunten en het contractmanagement van 8.000 laadpunten

MRA-E is sinds 2012 bezig met de uitrol van laadinfra in regio Noordwest. 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 2022 3.500 publieke laadpunten te realiseren om de snelle ontwikkeling van het elektrisch vervoer bij te houden. De toekomst is echter ook onzeker. Daarom hanteert MRA-E de methodiek van vraaggestuurd plaatsen (zowel op basis van een aanvrager als op basis van laaddata). Deze manier van plaatsen geeft laadpaalexploitanten en gemeenten de zekerheid dat het laadpunt ook daadwerkelijk zal worden gebruikt. De cijfers 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, zijn vraag- en datagestuurd plaatsen nog aantrekkelijker. De methoden bieden houvast. Daarmee zijn dit dé manieren om verantwoord laadpalen te blijven plaatsen.

Tegenover het vraaggestuurd plaatsen staat het aanbodgestuurd plaatsen. Daarbij worden palen geplaatst op basis van veronderstelde vraag. Die palen blijken in de praktijk minder te worden gebruikt omdat er uiteindelijk op die locaties toch onvoldoende vraag blijken te zijn.

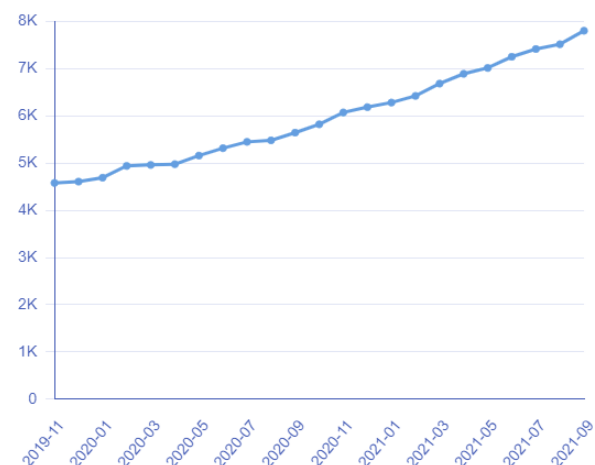
Wanneer nodig organiseert MRA-E aanbestedingen voor het inkopen van de plaatsing en het beheer van publieke laadpalen. In de praktijk is dat vaak jaarlijks. MRA-E is de grootste aanbestedende dienst op het gebied van publieke laadinfrastructuur in Nederland en heeft daarmee invloed op de marktordening. Deze verantwoordelijkheid brengt MRA-E ertoe om naast de omvangrijke Europese aanbestedingen ook kleinere aanbestedingen te organiseren waarin innovaties toegepast kunnen worden en kleinere marktpartijen kunnen inschrijven. De grotere aanbestedingen zetten juist in op opschaling en (kosten)efficiëntie.

De vraaggestuurde aanpak betaalt zich uit in een groei van zowel het aantal laadpalen, het aantal gebruikers, het gemiddelde gebruik van de laadpalen, als de totale geleverde stroom. Dit is te zien in de onderstaande grafieken, die ook de schommelingen door maatschappelijke ontwikkelingen tonen.

Aantal gebruikte laadpunten, per maand

Filter periode van Oct | 2019 tot Oct | 2021

Source: www.evdata.nl



Aantal unieke gebruikers (RFID's), per maand

Filter periode van Oct | 2019 tot Oct | 2021

Source: www.evdata.nl



Totaal geladen kWh, per maand

Filter periode van Oct | 2019 tot Oct | 2021

Source: www.evdata.nl



Geladen kWh per laadpunt, per maand

Filter periode van Oct | 2019 tot Oct | 2021

Source: www.evdata.nl



Versnellen en opschalen van plaatsingsproces laadpalen

Het aantal te plaatsen laadpalen neemt met de groei van het aantal voertuigen toe. In 2030 moeten het er in de regio Noordwest naar verwachting 50.000 zijn. Om deze versnelling mogelijk te maken, zet MRA-E het project voort waarin we laadkaarten voor gemeenten opstellen. In 2022 wil MRA-E voor alle gemeenten die dat willen een laadkaart opstellen. Door deze regionale aanpak houden we het tempo erin en kunnen we databronnen bundelen, de capaciteit van alle betrokkenen centraal inplannen en geleerde lessen direct toepassen.

Ook het datagestuurd plaatsen wordt verder uitgebreid. In 2022 wil MRA-E in het portaal dagelijks geautomatiseerde data-analyses draaien die laten zien waar uitbreiding van het laadnetwerk gevraagd is. Met een druk op de knop kan zo'n signaal straks worden omgezet in de plaatsing van een laadpaal uit een laadkaart.

Het juridisch onderzoek uit 2021 krijgt opvolging in de vorm van een standaard voor de beleidsregels en het besluitvormingsproces. Deze nieuwe werkwijze combineert participatie aan de voorkant met een robuuste besluitvorming. Zo zijn inwoners gehoord en kunnen gemeenten een effectief proces doorlopen. Onze projectjurist is beschikbaar om gemeenten te ondersteunen bij eventueel maatwerk. Een nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen MRA-E en gemeenten maakt het geheel af, zodat ook hier de nieuwe werkwijzen eenduidig worden vastgelegd.

Slim laden en netcapaciteit

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. Daar komt steeds vaker bij dat ook voor de energielevering de benodigde netcapaciteit onvoldoende is. Daarom zet MRA-E in op slim laden. 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-E voert 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 zoals Renault uitgevoerd binnen het INCIT-EV project (Horizon 2020, zie groenladen.nl). Binnen het INCIT-EV project zetten 33 partners uit acht landen 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.

Hiernaast is MRA-E in samenwerking met Vattenfall en twaalf gemeenten gestart met pilots rondom slim laden. De betrokken gemeenten hebben hiervoor meer dan 80 laadpunten beschikbaar gesteld die zijn voorzien van innovatieve software die bepaalt hoe snel de auto's laden. De voorbeeldprojecten gebruiken diverse sturingssignalen (APX, netcongestie, onbalans) en beschermen de e-rijder op verschillende manieren. Met de voorbeeldprojecten doen we ervaring op: waar ligt de grootste maatschappelijke meerwaarde en wat is prettig voor de e-rijder?

Zowel in de provincie Noord-Holland als in de provincie Utrecht zijn projecten gestart in bi-derectioneel laden. Op dit moment is de omvang daarvan bescheiden. Toch zijn de

20.000 laadpunten die nu in opdracht van MRA-E worden geplaatst geschikt te maken voor bi-derectioneel laden.

MRA-E zal de gemeenten en provincies verder ondersteunen bij de ontwikkeling van een publiek bi-directionele laadinfra. Naar verwachting komen in 2022 de eerste vragen van EV rijders die over deze functionaliteit kunnen beschikken. De dienstverlening voor deze vorm van laden moet in overleg met de concessiehouder en de gemeentes en de provincie worden ontwikkeld en geïmplementeerd. Daarbij kan MRA-E gebruik maken van de kennis die wordt ontwikkeld in de lopende onderzoeken in de regio Utrecht zoals Robust en V2GQuest.

Omdat de netbeheerder steeds vaker niet in staat is om voldoende netcapaciteit te bieden voor het plaatsen van nieuwe laadinfrastructuur, is in de laatste aanbesteding voor publieke laadinfrastructuur het vermijden van lokale netcongestie als belangrijk selectie criterium opgenomen. De partijen die inschreven, hebben veelbelovende plannen ingediend. Deze plannen worden in 2022 geïmplementeerd.

Ruimtelijke impact publieke laadpunten

Met de toename van het aantal laadpunten wordt de ruimtelijke impact van elektrisch rijden ook steeds groter. Laadpunten vormen een positief symbool van de energietransitie en inspanningen om de CO₂-uitstoot te verminderen, maar zijn net zo goed nieuwe objecten in de vaak toch al volle openbare ruimte. Met name de bebording kan het straatbeeld domineren. Daarom is MRA-E een onderzoek gestart naar de mogelijkheden om de bebording minder aanwezig te maken. De technische en juridische mogelijkheden worden in 2022 verkend.

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.



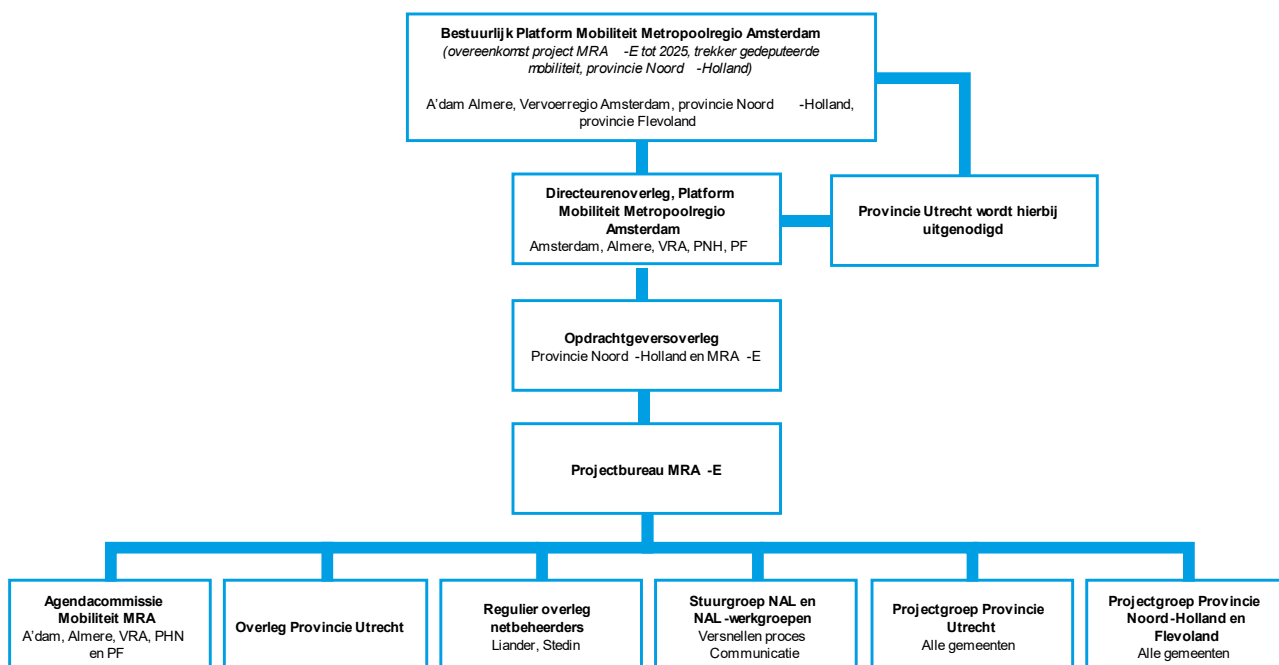
Figuur 5.1: Werkgebied MRA-Elektrisch.

De provincie Noord-Holland is bestuurlijk opdrachtgever van MRA-E. De bestuurlijk trekker is de gedeputeerde Mobiliteit, ambtelijk trekker is de sectormanager Mobiliteit van de provincie Noord-Holland. Gemeente Amsterdam levert voor MRA-E het projectmanagement. De sectormanager van de provincie en de projectmanager van MRA-E hebben maandelijks een afstemmingsoverleg.

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.

Besluitvorming en overleggen

Projectbureau MRA-E 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 drie 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 een gezamenlijk beheerde lijst met locatievoorstellen wordt doorgelopen en oplossingen worden gezocht voor vertraagde locatievoorstellen. Ook organiseert MRA-E elke zes weken een strategisch overleg met de netbeheerders. Zo wordt onder meer gezorgd voor een goede afstemming met betrekking tot de capaciteit op het elektriciteitsnetwerk. Tot slot neemt MRA-E deel aan de Stuurgroep NAL (Nationale Agenda Laadinfrastructuur) en levert MRA-E de voorzitter van de werkgroep 'Versnellen proces'.



Figuur 5.2: Communicatie en afstemming MRA-E.

Projectteam MRA-Elektrisch

De benodigde bezetting om de voorgestelde werkzaamheden van MRA-E in 2022 te kunnen uitvoeren, de nieuwe projecten te kunnen uitwerken (inclusief het organiseren van financiële dekking) en begeleiden is circa 12 fte. De bezetting van het projectbureau bestaat uit een algemeen projectmanager, een projectmanager laadinfrastructuur en een realisatiemanager, een assistent projectmanager, vier projectleiders, vier 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 2022 wordt de communicatieaanpak van 2021 voortgezet en uitgebreid. De aanpak kenmerkt zich door samenwerking en kennisdeling: met overheden, brancheorganisaties, marktpartijen en kennisinstellingen. MRA-Elektrisch 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-E werken overheden in Flevoland, Noord-Holland en Utrecht samen om het elektrisch vervoer te stimuleren. De communicatie laat zien welke concrete bijdrage MRA-E aan het elektrisch rijden levert. De kernopdracht is: helder inzicht geven in de bijdrage en toegevoegde waarde van MRA-E bij het stimuleren van elektrisch vervoer. De communicatiedoelen voor 2022 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 medewerkers onderling.
- Samenwerking en dialoog bevorderen tussen MRA-Elektrisch en stakeholders.

Hetzelfde doel, verschillende doelgroepen

De communicatie vanuit MRA-E is gericht op:

1. 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-E 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, al is er 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 het realiseren van de benodigde laadinfrastructuur. MRA-E deelt haar kennis gaar met andere regio's en dient als voorbeeld om te laten zien dat samenwerking loont.

MRA-E 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 2022 wil MRA-E, in samenspraak met opdrachtgevers en partners, opnieuw 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 2022 op:

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

Communicatienetwerk

Op initiatief van MRA-E is een communicatienetwerk opgezet met de G4-steden. In 2021 is de gezamenlijke website [EVdata.nl](https://www.evdata.nl) van een update voorzien. De data van de laadpunten zijn sneller beschikbaar. Dit kan MRA-E benutten, bijvoorbeeld door actuele cijfers te gebruiken voor nieuwsberichten. Het netwerk van de drie provincies is cruciaal. De samenwerking met de woordvoering en communicatie van de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht is in 2021 geïntensiveerd en blijft centraal staan in 2022. Ook de maandelijkse samenwerking met de werkgroepen NAL-communicatie en FET (Formule E-team)-communicatie blijven belangrijk voor de informatievoorziening en relatie met partners.

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-E. 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 2022 wordt de monitor voortgezet.

Websites

In 2021 is de website [mrae.nl](https://www.mrae.nl) vaker gevuld met relevante content, bijvoorbeeld met actuele cijfers vanuit [evdata.nl](https://www.evdata.nl) en veelgestelde vragen en antwoorden. In 2021 zijn alle teksten van een update voorzien en is een slag gemaakt met het actualiseren van content zoals de digitale toolkit met praktische informatie voor gemeenten. Ook is gestart met [groenladen.nl](https://www.groenladen.nl) als landingspagina voor de projecten rond slim laden. In april is samen met partners de website [vveladen.nl](https://www.vveladen.nl) gelanceerd. MRA-E verzorgt de content en invulling van de website die al zo'n 15.000 unieke bezoekers per maand trekt. In 2022 wordt het beheer en blijvend actualiseren van de websites voortgezet.

Social media

In 2021 was er op het Twitter-account @MRAelektrisch meer aandacht voor retweets van partners. Belangrijke kanttekening is dat steeds wordt afgewogen welke (commerciële) belangen meespelen en of MRA-E de boodschap kan ondersteunen. In 2021 is het LinkedIn-account actiever gebruikt, in 2022 is er meer aandacht om dit netwerk te benutten. MRA-E gebruikt haar social mediakanalen ook in 2022 als ondersteunende tool om aan beleidsmakers en influencers te laten zien welke projecten de aandacht hebben.

(Online) evenementen

Na diverse (thema)bijeenkomsten in de afgelopen jaren was er in 2021 vanwege corona alleen gelegenheid voor het organiseren van online webinars. Deze worden steeds beter bezocht en richtten zich het afgelopen jaar op het project laadkaarten en elektrisch laden voor VvE's. In 2022 zetten we dit voort, bijvoorbeeld met een webinar voor parkeerbedrijven van gemeenten. MRA-E bekijkt in welke vorm in 2022 aandacht gegeven kan worden aan het tienjarig bestaan van het projectbureau.

Regioadviseurs MRA-Elektrisch

Gemeenten en elektrische rijders kunnen terecht bij de regioadviseurs van MRA-E. Er zijn vier vaste krachten, één vast aanspreekpunt per provincie of regio, waardoor de bereikbaarheid flink is verbeterd. Communicatie inventariseert welke vragen er leven en hoe deze op voorhand beantwoord kunnen worden.

Overige communicatieproducten

In 2022 is specifiek aandacht voor:

- Informatie over de adviesfunctie die MRA-E steeds meer vervult richting gemeenten, voor wat betreft (regionaal of lokaal) beleid.
- Informatie over projecten die samen met gemeenten opgezet worden over laadkaarten, autodelen, privaat laden, snelladen en laden op bedrijfsterreinen.
- Meer visuele ondersteuning om projecten over het voetlicht te brengen.
- Verbetering van het intern contactstelsel (opgezet in 2021) en daarmee betere verspreiding en ontvangst van mailings vanuit MRA-E.

Colofon

U kunt ons bereiken via www.mrae.nl/contact

Of neem contact op met Maarten Linnenkamp, projectmanager, via 06 52 52 40 31

Bezoekadres MRA-E: Haarlemmer Houttuinen 21 in Amsterdam