

MRA-Elektrisch
Plan van Aanpak 2020 -2025
Werkprogramma 2020

september 2019

Samenvatting

Nederland bevindt zich midden in een energietransitie van fossiele brandstoffen naar duurzame energiebronnen. Het klimaat akkoord van Parijs, het nationaal klimaatakkoord en het kabinetsbesluit om op termijn te stoppen met de aardgaswinning in Groningen onderstrepen de urgentie en vragen om te acteren. In het klimaatakkoord is het elektrificeren van het wagenpark één van de maatregelen die de energietransitie vormgeeft. Het kabinet streeft er naar 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. Het klimaatakkoord noemt maatregelen die deze groei mogelijk moeten maken. Het gaat onder meer om financiële maatregelen die de aanschaf van elektrische voertuigen stimuleren en een voorstel hoe voldoende laadinfrastructuur kan worden gerealiseerd.

Uit onderzoek van adviesbureau APPM blijkt dat voor 1,9 miljoen elektrische auto's 1,8 miljoen laadpunten nodig zijn. Hieronder ruim 500.000 laadpunten in de publieke ruimte. Het Rijk ziet een belangrijke taak weggelegd voor de decentrale overheden om deze laadinfrastructuur te realiseren. Het adviseert regionale samenwerking zoals bij de Metropoolregio Amsterdam-Elektrisch (MRA-E) is vormgegeven. MRA-E is gevraagd deel te nemen aan de stuurgroep laadinfrastructuur (NAL) om die regionale samenwerking mee te helpen organiseren.

Binnen het project MRA-Elektrisch werken de overheden in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht samen om het elektrisch vervoer te stimuleren en de marktontwikkeling te ondersteunen. De samenwerking is in 2012 gestart en loopt tot 2020. De gedeputeerde mobiliteit van de provincie Noord-Holland is bestuurlijk trekker. Voor de uitvoering van de werkzaamheden is het projectbureau MRA-Elektrisch opgericht. Het bestuurlijk platform mobiliteit heeft in 2018 aan projectbureau MRA-E gevraagd het platform te adviseren over een vervolg van het project na 2020. Daarvoor heeft het projectbureau haar werkzaamheden door TNO en adviesbureau Decisio laten evalueren (zie bijlage 1 en 2). Beide partijen zijn positief over de werkzaamheden en adviseren een vervolg van het project. Een periode van 5 jaar biedt voor MRA-E voldoende tijd om een vervolg te geven aan het project. Dan kan opnieuw worden bepaald of een vervolg van het project van MRA-E nuttig is.

MRA-E richt zich op de volgende werkzaamheden:

1. **Voertuigen.** Bij en met bedrijven en gemeenten initieert MRA-E concrete uitvoeringsprojecten rond elektrische voertuigen, zoals elektrische taxi's, elektrische goederendistributie en elektrisch autodelen.
2. **Laadinfrastructuur.** In de drie provincies zorgt MRA-E voor de uitrol van laadinfrastructuur. Voor gemeenten organiseert het bureau gezamenlijke aanbestedingen of concessies, waarbij de markt zich onder regie van de overheid kan ontwikkelen. Het projectbureau ontwikkelt visie, geeft advies rond snelladen en laden op eigen terrein.
3. **Kennisdelen/afstemming.** MRA-E werkt samen en deelt kennis met partijen die een rol hebben in de ontwikkeling van elektrische mobiliteit. Centraal staat de vraag wat de overheid kan doen om het elektrisch vervoer te stimuleren, en hoe abstracte beleidsdoelen kunnen worden omgezet in concrete uitvoeringsmaatregelen. Dit gebeurt in afstemming en in nauwe samenwerking met onder meer de auto-industrie, netwerkbeheerders en energieleveranciers. Met andere overheden wordt afgestemd hoe elektrisch vervoer onderdeel uit kan maken van beleid rond klimaat- en

luchtkwaliteitsmaatregelen. De energie transitie is volop in beweging en dat vraagt afstemming met betrokken partijen. MRA-E neemt daarom deel aan verschillende overleggen. Zo heeft MRA-E zitting in het voorportaal van het FET, neemt het vanuit het klimaatakkoord deel aan de stuurgroep rond de landelijke uitrol van laadinfrastructuur (NAL), stemt het af met het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL), trekt het de kopgroep Elektrisch Vervoer van het IPO en heeft het contact met Noord-Holland, Flevoland en Utrecht over de regionale energie strategieën. Met de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht vindt er via de MRA-E projectgroepen afstemming plaats.

Aanpak en resultaat tot 2020

Het project MRA-E is gestart in 2012. Na 7 jaar rijden er in Nederland 165.000 elektrische voertuigen rond waarvan omgerekend naar aantal inwoners ongeveer 45.000 in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht. Die groei is veroorzaakt door de fiscale maatregelen van het Rijk maar ook door de stimulering van de decentrale overheid. Zo heeft MRA-E 4000 laadpunten gerealiseerd en de verbinding gelegd tussen de energietransitie en elektrisch rijden. De werkzaamheden van het projectbureau rond voertuigen, laadinfrastructuur en kennisdelen worden hierna kort toegelicht.

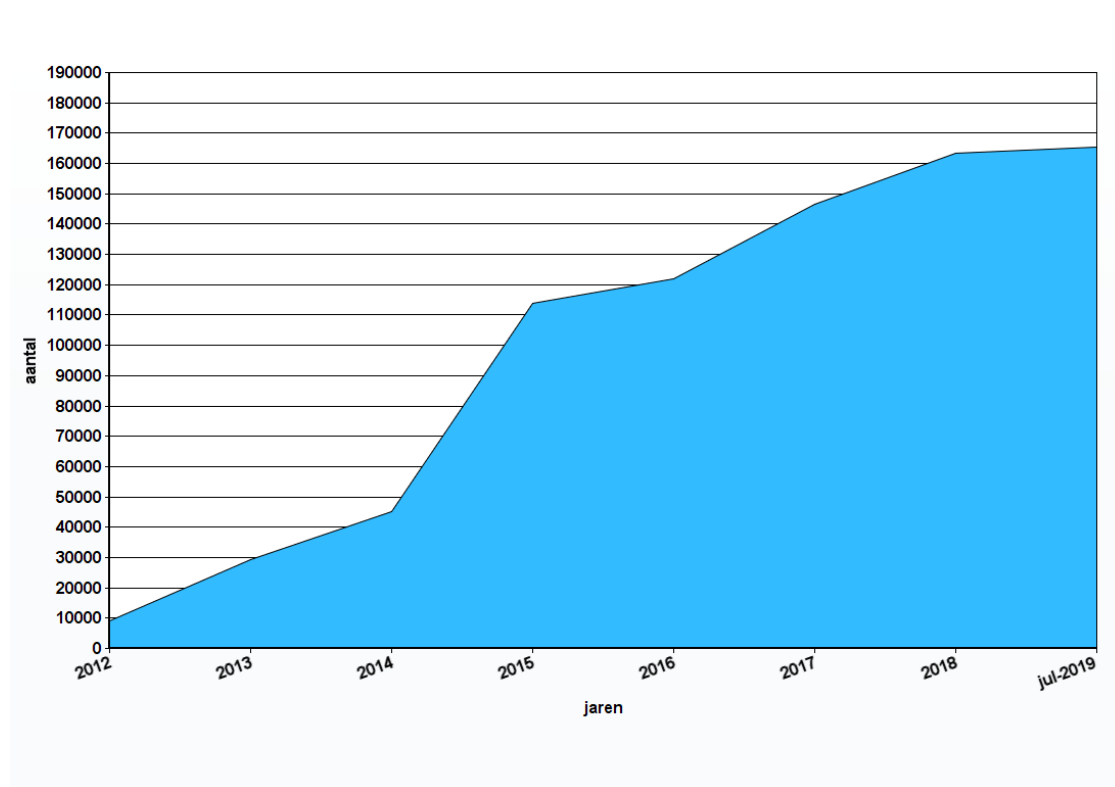
Voertuigen

Elektrisch rijden draagt bij aan het realiseren van de klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstellingen. Het effect is het grootst wanneer veelrijders van dieselveertuigen hun voertuig vervangen door elektrische voertuigen. Denk aan taxi's, doelgroepenvervoer, deelauto's, goederenvervoer en bussen. MRA-E ondersteunt projecten die zich hierop richten. Soms is zij initiatiefnemer, soms partner en soms aanjager. In 2019 ging het om de realisatie van autodeelprojecten, het duurzaam laden van elektrische taxi's en elektrische goederendistributie.

In 2019 is de groei van het aantal elektrische auto's door het aangepaste fiscaal beleid verder verschoven van plug-in hybrides naar vol elektrische voertuigen (zie figuur 1). Door de aangekondigde subsidie en fiscale maatregelen in het klimaatakkoord mag verwacht worden dat het aantal elektrische voertuigen zal doorgroeien. Dat er veel nieuwe modellen met een grotere actieradius op de markt komen helpt.

Figuur 1

Groei-curve elektrische voertuigen t/m juli 2019 (passagiersvoertuigen, vrachtverkeer en bussen)



Laadinfrastructuur

Om elektrisch te kunnen rijden moeten voertuigen kunnen laden. Langs doorgaande wegen zijn snelladers nodig, en op eigen terrein en in de openbare ruimte reguliere laadpunten. Nederland staat voor een enorme transitieopgave in de mobiliteit. Met het kabinetsbeleid dat vanaf 2030 alle nieuwe personenauto's uitlaatgasvrij moeten zijn, ontstaat met 1,9 miljoen elektrische auto's een energievraag van 7,1 GWh. Dat vraagt om een slim en betrouwbaar laadnetwerk. Het elektriciteitsnetwerk wordt vooral aan het eind van de dag stevig belast. Als in de toekomst op dat moment ook grote aantallen elektrische auto's gaan laden, raakt het net overbelast. Om dat te voorkomen heeft MRA-E ingezet op het stimuleren van het laden buiten de piekuren. Hierover zijn afspraken gemaakt met de laadpaalexploitant en er zijn speciale meters in de laadpalen geplaatst.

MRA-E richt zich vooral op het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. Daar is de meeste vraag naar en heeft de overheid als beheerder een natuurlijke rol. In 2019 heeft MRA-E via aanbestedingen opdracht uitgezet voor het realiseren van nog eens 20.000 laadpunten, boven op de 4.000 operationele laadpunten. Alle nieuwe laadpalen leveren duurzame stroom. Het aantal aanvragen voor laadpalen blijft groeien en bedroeg in 2019 140 per maand waarvan 90 worden goedgekeurd en geplaatst. Om beter aan de vraag te kunnen voldoen is het aanvraagstelsel voor laadpalen verbeterd. De rol van de aanvrager, de gemeente, de netwerkbeheerder en de laadpaalexploitant is voor iedereen helder in beeld gebracht. Dankzij een aanvraagportaal, slimmere processen en extra menskracht (twee extra medewerkers op de MRA-E helpdesk) is de gemiddelde doorlooptijd teruggebracht van acht tot circa vier maanden tegenover bijna acht maanden. Van de 80 gemeenten in de drie

provincies plaatsen 60 gemeenten laadpalen via de gezamenlijke aanbesteding die MRA-E organiseert. Een aantal gemeenten (vooral in de provincie Utrecht) laat het plaatsen van laadpalen aan de markt over.

Samenwerken, afstemmen en kennisdelen

Om adequaat te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen stemt MRA-E haar activiteiten regelmatig af met andere overheden, de auto-industrie, laadpaalexploitanten, energie-leveranciers en netwerkbeheerders. MRA-E deelt haar kennis over elektrisch rijden ten aanzien van beleid en aanpassingen in wet- en regelgeving en standaarden. Dit gebeurt zowel op nationaal als internationaal niveau. Zo is MRA-E in 2018 samen met het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) en een aantal Europese partners het project evRoaming4EU gestart, zodat nationaal én internationaal afspraken kunnen worden gemaakt over laadprotocollen.

MRA-E deelt haar kennis actief, onder andere door voor gemeenten rapportages op te stellen over het gebruik van de laadinfrastructuur en het gereden aantal elektrische kilometers. Met de G4-steden is de website [EVdata.nl](https://www.evdata.nl) opgezet, met informatie over de ontwikkeling van het aantal laadpalen, het (groeïend) gebruik hiervan, typen elektrische voertuigen en relevante onderzoeken.

Met de groeiende economie neemt ook de gebiedsontwikkeling toe, waarbij slim geanticipeerd kan worden op het elektrisch rijden. Dat kan door al in de planfase na te denken over zaken als de laadvoorzieningen, het parkeerbeleid, aanpassingen in het beleid rond tankstations, de energiehuishouding en de zorg voor een stabiel en flexibel elektriciteitsnetwerk. Regie en nauwe samenwerking met projectontwikkelaars, netbeheerders en energieleveranciers is daarbij van belang. In 2019 heeft MRA-E een handleiding opgesteld die voor iedereen inzichtelijk maakt in welke planfase welke beslissing rond elektrisch vervoer door wie genomen kan worden.

Werkzaamheden 2020

In 2020 worden de hiervoor beschreven aanpak en werkzaamheden voortgezet en waar nodig opgeschaald. Dat geldt met name voor het realiseren van laadinfrastructuur. Concreet werkt MRA-E in 2019 aan:

Voertuigen

- **Het elektrificeren van poolauto's, goederendistributie en doelgroepenvervoer.** Er liggen kansen omdat de aanschafkosten, mede door de stimuleringsmaatregelen uit het klimaatakkoord, steeds dichterbij diesel- en benzinevoertuigen komen te liggen. Dat voordeel, gecombineerd met ondersteuning door MRA-E, kan voor extra groei zorgen.
- **elektrische taxiprojecten.** De meeste elektrische taxi's rijden in Amsterdam en rond Schiphol. Daar wordt de meeste omzet gedraaid en is er financiële ruimte om in elektrische taxi's te investeren. Maar met ondersteunende maatregelen hebben elektrische taxi's in middelgrote steden intussen ook kans van slagen. Denk bijvoorbeeld aan voorrang voor e-taxi's op standplaatsen.
- **De realisatie van elektrische (buurt)autodeelprojecten.** Een sluitende business case bij autodelen is nog moeilijk te realiseren en organisatorisch is elektrisch autodelen een uitdaging. Desalniettemin groeit het aantal initiatieven. MRA-E deelt kennis en levert laadinfrastructuur voor deze projecten.

- **Bestelbusje** Het vervangen van Dieselbusjes door elektrische busjes kan een belangrijke bijdrage leveren aan het verschonen van het wagenpark. Dergelijke busjes worden vooral door het midden en kleinbedrijf gebruikt. In overleg met de MRA en de gemeente Amsterdam zal MRA-E een voorstel uitwerken hoe het overstappen van elektrische busjes kan worden gestimuleerd.

Laadinfrastructuur

- **Het realiseren van 1.500 publieke laadpunten en het contractmanagement voor 4000 laadpunten.** Voor het jaar 2030 moeten er in MRA-E-gebied 40.000 publieke laadpalen zijn geplaatst. Dat betekent dat er vanaf 2020 ieder jaar 500 palen meer moeten worden geplaatst dan het jaar ervoor. Om de komende twee jaar opnieuw voldoende laadpalen te kunnen plaatsen, wordt begin 2019 een aanbesteding in de markt gezet. Het gebruik van alle publieke laadpalen wordt geanalyseerd en kennis hierover wordt ieder kwartaal gedeeld met derden.
- **Snelladers.** Naast regulier laden is er ook behoefte aan snelladen, zowel op de corridors als binnenstedelijk op strategische plekken. Er wordt een plan van aanpak opgesteld.
- **Slim laden.** MRA-E blijft ook in 2020 inzetten op slim laden: vooral laden wanneer er duurzaam opgewekte stroom beschikbaar is en niet of minder laden wanneer de stroom grijs is. Daarbij wordt rekening gehouden met de capaciteit van het netwerk. De in 2018 ontwikkelde algoritmes die slim laden gebruiksvriendelijker moeten maken, worden dit jaar gestart binnen het project Simulaad.
Projecten rond 'anders laden'. een onderzoek over het terug leveren van stroom uit de e-auto aan de woning (in samenwerking met Mitsubishi).
- **Het uitbouwen van een elektrische goederen-hub.** MRA-E werkt samen met een transporteur aan het elektrificeren van het wagenpark. De focus ligt op het planmatig uitbouwen van de laadinfrastructuur.
- **De realisatie van drie projecten waarin elektrische auto's laden met lokaal opgewekte wind- of zonne-energie.** Hierbij wordt ook onderzocht of de auto stroom terug kan leveren aan de woning.
- **Een handleiding voor het laden op particulier terrein.** MRA-E krijgt veel vragen over het laden op eigen terrein, zoals in parkeergarages en op particuliere parkeerterreinen. Hierover wordt een handleiding opgesteld, zoals eerder met de G4-steden voor [VvE's](#) is gemaakt. Hier hoort ook een [juridische toolkit](#) bij.

Samenwerken en kennisdelen

- **Een Europese norm rond het laadpaalprotocol.** Met internationale partners werkt MRA-E aan standaardisatie: in heel Europa met één betalingssysteem betalen voor het laden.
- **Ondersteuning van drie projecten voor gebiedsontwikkeling.** Hoe kan elektrisch rijden hierin goed worden meegenomen? MRA-E biedt ondersteuning om het elektrisch vervoer te integreren in de planvorming.
- **Prijstransparantie.** Op dit moment hebben elektrische rijders nog onvoldoende inzicht in de locatie, de actuele beschikbaarheid van laadpunten en de kosten van het laden. Onvoldoende transparantie kan leiden tot een minder effectief gebruik van de (publieke) laadinfrastructuur en dus minder opbrengsten voor exploitanten. In overleg met de markt, de G4, het NKL en het Rijk ontwikkelt en implementeert MRA-E een informatieprotocol waarmee de prijsinformatie landelijk wordt verbeterd.

- **Deelname aan onder andere de stuurgroep Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).** Op uitnodiging van het Rijk neemt MRA-E deel aan de stuurgroep NAL. De stuurgroep zet zich in om de afspraken over laadinfrastructuur uit het klimaatakkoord concreet vorm te geven.

Financiering

De financiering van MRA-E vraagt een bijdrage in de projectkosten van € 100.000,- per jaar per projectpartner waarbij Almere en Flevoland elk € 50.000,- bijdragen. Daarnaast zal het projectbureau net als de afgelopen jaren externe financiering zoeken voor de te realiseren deelprojecten. Voor het realiseren van de laadpalen is een financiële bijdrage van €250,- per paal nodig om de aanbestedingskosten en de kosten voor contractmanagement te dekken. In de regel worden die kosten door de gemeente gedragen. Het verrekenen van dit relatief lage bedrag per laadpaal, per gemeente kost het projectbureau en de gemeenten veel tijd. Dat is waarom met de provincie Noord-Holland voor de Noord-Hollandse gemeenten dit centraal verrekent. Het zou het projectbureau enorm helpen wanneer die methodiek ook door de 'Vervoerregio, Utrecht en Flevoland zou worden gehanteerd.

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. Elektrisch vervoer heeft invloed op de mobiliteit in brede zin. Het is belangrijk dat de overheid daarbij is aangehaakt en waar nodig richting aan geeft. 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. De samenwerkingsovereenkomst loopt af eind 2019. In dit Plan van Aanpak en werkprogramma wordt voorgesteld de samenwerking met 5 jaar te verlengen tot 1 januari 2025 en aangegeven wat de projectwerkzaamheden zouden kunnen inhouden om de ontwikkeling van EV te stimuleren.

Het nationaal klimaatakkoord en het kabinetsbesluit om op termijn te stoppen met de aardgaswinning in Groningen onderstrepen de urgentie van de energietransitie. Elektrische mobiliteit is onderdeel van de energietransitie en nog volop in ontwikkeling. Een goede samenwerking tussen markt en overheid is cruciaal om dit tot een succes te maken. De auto-industrie, laadpaalfabrikanten en energieleveranciers zijn dan ook belangrijke partners. Door initiatief te nemen behoort de Metropoolregio Amsterdam met de G4-steden wereldwijd tot de koplopers op het gebied van het stimuleren van elektrische mobiliteit. Dat is geen doel of verdienste, maar bepaalt wel in belangrijke mate de werkzaamheden. Projectbureau MRA-E loopt als eerste tegen vragen aan waarvoor de oplossingen vaak buiten de gemeente-, provincie- of landsgrenzen liggen. Daarom vragen de werkzaamheden om nationale en internationale afstemming. Het gaat bijvoorbeeld om het type stekker, de communicatie tussen laadpalen en voertuigen en afrekenmethoden voor de geladen stroom.

In het kader van het klimaatakkoord is er een Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. Daarin is vastgelegd dat er voor het jaar 2030, wanneer er bijna 2 miljoen auto's op de weg zijn 1,8 mln. laadpunten moeten worden gerealiseerd. Het Rijk ziet een belangrijke rol voor de decentrale overheden in de uitrol van (publieke) laadinfrastructuur. Het Rijk heeft daarvoor een financiële bijdrage toegezegd van 5 miljoen euro per jaar. In de NAL wordt voorgesteld per Landsdeel een projectorganisatie op te zetten. Een organisatie zoals dat in de MRA-E in 2012 is opgezet.

Ieder jaar legt projectbureau MRA-E haar werkzaamheden vast in een werkprogramma. De werkzaamheden van 2020 staan in het teken van het klimaatakkoord, de opschaling van het elektrisch vervoer en de relatie met de energietransitie.

2. Werkzaamheden 2019

In 2019 werkte MRA-E aan 10 projecten rond het realiseren van laadinfrastructuur, elektrische voertuigen en samenwerking en kennisdeling. Een overzicht van de resultaten:

Deelproject 1: *Duurzaam laden elektrische taxi's*

Toelichting: Het vervangen van dieseltaxi's door elektrische taxi's is een effectieve maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren en klimaatverandering tegen te gaan. Het rendement wordt nog groter als de taxi's laden met duurzame stroom en op momenten waarop de capaciteit groot is (buiten de piekuren).

Resultaat: Op Schiphol rijden inmiddels meer dan 200 elektrische taxi's die met voorrang klanten mogen oppikken. Tijdens de dienst laden zij vooral bij snelladers met groene stroom. De taxi's die centraal in een parkeergarage laden, laden in de daluren met groene stroom. Buiten de dienst laden de chauffeurs bij het taxibedrijf of thuis. Als zij thuis bij een publiek oplaadpunt laden door MRA-E geleverd, is dat ook groen.

Deelproject 2: *Elektrische deelauto's*

Toelichting: Het realiseren van elektrische autodeelprojecten heeft twee voordelen: de auto's hebben geen emissie en het 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 achtergelaten.

Resultaat: Vier elektrische autodeelprojecten. In de provincie Utrecht werkt MRA-E samen met *We Drive Solar*, waarmee drie autodeelprojecten zijn gerealiseerd. In Monnickendam is het eerder gerealiseerde autodeelproject uitgebreid. Sinds 2010 heeft Amsterdam een *free floating*-systeem waarbij de deelauto binnen de gemeentegrenzen mag worden achtergelaten. In 2018 zijn er twee locaties buiten Amsterdam bijgekomen: op Schiphol en in Amstelveen. Veel gemeenten zijn geïnteresseerd in de mogelijkheden van elektrisch autodelen. Voor hen heeft MRA-E alle initiatieven in een [informatieve brochure](#) op een rijtje gezet.

Deelproject 3: *Elektrisch goederenvervoer en distributie*

Toelichting: 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.

Resultaat: In de gemeente Ouder-Amstel, waar MRA-E samenwerkt met een logistieke ondernemer, is een elektrische goederen-hub gestart. Vanaf deze hub zorgen elektrische voertuigen voor een schone *last-mile* bezorging. MRA-E ondersteunt het onderzoek hoe het laden van het elektrisch wagenpark optimaal kan worden vormgegeven. Voor verdere uitwerking werkt MRA-E samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat binnen het programma Slim en Duurzaam.

Deelproject 6: Realisatie van publieke laadpunten

Toelichting: Een goede laadinfrastructuur in de openbare ruimte is een belangrijke voorwaarde om het elektrisch rijden tot een succes te maken. Meer dan 60% van de auto's parkeert op straat en moet daar dus ook kunnen laden.

Resultaat: Sinds 2012 heeft MRA-E vier aanbestedingen georganiseerd voor het plaatsen, beheren en exploiteren van publieke laadpalen. In 2019 zijn 800 laadpunten gerealiseerd. Daarnaast verzorgde MRA-E het contractmanagement voor de laadpaalexplotatie van de ruim 3.200 operationele laadpunten. MRA-E zorgt voor de aansturing van exploitanten als Allego, GreenFlux, Nuon-Heijmans en PitPoint. Op een [digitale kaart](#) wordt bijgehouden waar de laadpalen staan en waar er binnenkort een paal wordt geplaatst.

Voor de provincie Noord-Holland is naar kansrijke locaties voor snelladers gezocht. Dit naar aanleiding van het onderzoek naar gewenste aanpassingen in het provinciale tankstation-beleid. Begin 2019 wordt bepaald welke actie wordt ondernomen.

Deelproject 7: Aanpak plaatsingsproces laadpalen

Toelichting: Via gezamenlijke aanbestedingen zorgt MRA-E voor laadpalen in ruim 60 gemeenten in Noord-Holland, Flevoland en Utrecht. Met de forse groei van het aantal laadpaalaanvragen neemt ook het belang van een efficiënt plaatsingsproces sterk toe.

Resultaat: Halvering van de gemiddelde doorlooptijd tot circa vier maanden nu, tegenover acht maanden in 2017. Ook de informatievoorziening aan elektrische rijders en bewoners is sterk verbeterd. Naast automatisering en slimmere processen werpt vooral de ambtelijke ondersteuning van gemeenten vanuit MRA-E (twee extra medewerkers op de MRA-E helpdesk) vruchten af.

Deelproject 8: Innovatie en optimalisatie van laadinfrastructuur

Met laadpaalexplotant PitPoint wordt een project voorbereid waarbij er vooral wordt geladen wanneer er duurzaam opgewekte energie beschikbaar is. Dit project is nog niet in uitvoering. Ook het transparant maken van de laadkosten voor de e-rijder is nog niet opgelost. Hiervoor wordt met de markt, het ministerie van EZ en de Autoriteit Consument & Markt naar een oplossing gezocht.

Samen met het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) neemt MRA-E deel aan een internationaal project evRoaming4EU om in de toekomst laden over de landsgrens mogelijk te maken.

Deelproject 9: Ontwikkeling van beleid en samenwerking met stakeholders

Toelichting: Elektrisch rijden is nog volop in ontwikkeling. Regelmatige afstemming met stakeholders (autofabrikanten, netwerkbeheerders andere overheden) is daarom van belang. Samen zoeken we naar het gewenste beleid voor elektrisch rijden en de koppeling met de energietransitie.

Resultaat: Als onderdeel van het (concept) nationaal klimaatakkoord is een plan opgesteld om het elektrisch vervoer te stimuleren. Het plan beoogt de aanschaf van de elektrische auto financieel aantrekkelijk te maken en een dekkend netwerk van publieke laadpunten te realiseren. De eerste mijlpaal is 2030. Dan moeten er 1,9 miljoen elektrische auto's zijn. Bij

de totstandkoming van het klimaatakkoord heeft MRA-E haar kennis ingebracht over het realiseren van publieke laadinfrastructuur. MRA-E zit in de stuurgroep voor de realisatie van de publieke laadinfrastructuur.

Deelproject 10: *Analyse laadpaalgebruik*

Toelichting: In MRA-E-gebied zijn nu zo'n 4000 publieke laadpunten operationeel. Analyse van het gebruik van deze laadpalen levert waardevolle informatie op voor verdere uitrol van dit netwerk.

Resultaat: De Hogeschool van Amsterdam (HvA) analyseert in opdracht van MRA-E, ElaadNL en de G4-steden het gebruik van de publieke laadpunten. Bij elkaar gaat het om ruim 11.000 oplaadpalen en zeker 65% van alle laadpalen in ons land. De partijen brengen de data gezamenlijk naar buiten. Vanaf 2019 worden de geanonimiseerde en geaggregeerde data elk kwartaal gepubliceerd op een nieuwe website: [EVdata.nl](https://evdata.nl). Externe partijen kunnen vragen stellen bij de HvA. De deelnemende gemeenten hebben veel baat bij de laadpaaldata uit hun eigen gemeente. Zij gebruiken deze bijvoorbeeld voor het vinden van nieuwe, veelbelovende laadpaallocaties.

Deelproject 11: *Elektrische mobiliteit in planvorming*

Toelichting: De economie viert hoogtij en er wordt volop gebouwd. Dat biedt kansen om te anticiperen op de groei van het elektrisch rijden door in de planontwikkeling al rekening te houden met zaken als de benodigde elektriciteit, laadvoorzieningen en het parkeerbeleid. Denk ook aan aanpassingen in het beleid rond tankstations.

Resultaat: Samen met adviesbureau EVConsult heeft MRA-E de handleiding Elektrisch vervoer en gebiedsontwikkeling opgesteld. Hierin wordt aangegeven welke keuzes omtrent elektrisch vervoer wanneer in het plan- en besluitvormingsproces genomen moeten worden.

3. Werkzaamheden 2020

Het karakter van de werkzaamheden in 2020 kenmerkt zich door opschaling, met name als het gaat om het realiseren van laadinfrastructuur. Concreet zet MRA-E in 2020 in op:

Voertuigen

- **Het elektrificeren van poolauto's, goederendistributie en touringcars.** Er liggen kansen omdat de aanschafkosten, mede door de stimuleringsmaatregelen uit het klimaatakkoord, steeds dichterbij diesel- en benzinevoertuigen komen te liggen. Dat voordeel, gecombineerd met ondersteuning door MRA-E (advisering, informeren, en leveren laadinfrastructuur), kan voor extra groei zorgen.
- **elektrische taxiprojecten.** De meeste elektrische taxi's rijden in Amsterdam en rond Schiphol. Daar wordt de meeste omzet gedraaid en is er financiële ruimte om in elektrische taxi's te investeren. Maar met ondersteunende maatregelen hebben elektrische taxi's in middelgrote steden intussen ook kans van slagen. Denk bijvoorbeeld aan voorrang voor e-taxi's op standplaatsen.
- **De realisatie van elektrische (buurt)autodeelprojecten.** Een sluitende business case bij autodelen is nog moeilijk te realiseren en organisatorisch is elektrisch autodelen een uitdaging. Desalniettemin groeit het aantal initiatieven. MRA-E deelt kennis en levert laadinfrastructuur voor deze projecten.
- **Stimulering E-bestelbusjes**
Voor pakket bezorging en door midden en klein bedrijf wordt er veel gebruik gemaakt van diesel bestelbusjes. MRA-E zal in overleg met Amsterdam en de MRA een project starten waarbij het aantrekkelijk wordt voor ondernemers om over te stappen op EV busjes.
- **Deelname Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (GDZES).** In 2015 hebben 54 partijen de GDZES ondertekend. De MRA en Amsterdam hebben projectbureau MRA-E gevraagd te helpen de Green Deal vorm te geven. Een van de gedachten is een subsidie beschikbaar te stellen voor elektrische bestelbusjes.

Laadinfrastructuur

- **Het realiseren van 1.500 tot 2.000 publieke laadpunten en het contractmanagement voor 4000 laadpunten.** Om de komende jaren opnieuw voldoende laadpalen te kunnen plaatsen, is in 2019 een opdracht in de markt gezet voor het realiseren van 20.000 laadpunten. MRA-E hanteert in principe het uitgangspunt dat er alleen een laadpaal wordt geplaatst wanneer er een aanvrager is die elektrisch gaat rijden en die niet op eigen terrein kan laden. Die voorwaarde geeft de garantie dat de paal goed wordt gebruikt. Toch kan het zijn dat er een paal wordt geplaatst zonder aanvrager. Voorwaarde is dat verwacht mag worden dat de paal goed gebruikt gaat worden. Een paal zonder gebruiker is slecht voor de business case (te weinig omzet) en het draagvlak bij het publiek (er staat een laadpaal met een parkeerverbod voor andere auto's, maar de plek blijft onbezet). Het gebruik van alle publieke laadpalen wordt geanalyseerd en kennis hierover wordt ieder kwartaal met derden gedeeld.
- **Uitwerken plan van aanpak snelladers.** Naast regulier laden is er ook behoefte aan snelladers, zowel op de corridors als binnenstedelijk op strategische plekken. Er wordt

een plan van aanpak opgesteld en MRA-E helpt gemeenten bij het bepalen van de locaties.

- **projecten rond 'anders laden'.** Een project gericht op dynamisch inductieladen (in samenwerking met Nissan-Renault) en een onderzoek over het terug leveren van stroom uit de e-auto aan de woning (in samenwerking met Mitsubishi).
- **Slim laden.** MRA-E blijft zich ook in 2020 inzetten op 'duurzaam laden' vooral laden wanneer er duurzaam opgewekte stroom beschikbaar is en niet of minder wanneer de stroom grijs is. Daarbij wordt rekening gehouden met de capaciteit van het netwerk. De in 2019 ontwikkelde algoritmes die slim laden gebruiksvriendelijker moeten maken, worden dit jaar gestart binnen het project Simulaad.
- **Het uitbouwen van een elektrische goederen-hub.** MRA-E werkt samen met een transporteur aan het elektrificeren van het wagenpark. De focus ligt op het planmatig uitbouwen van de laadinfrastructuur.
- **De realisatie van projecten waarin elektrische auto's laden met lokaal opgewekte wind- of zonne-energie.** Hierbij wordt ook onderzocht of de auto stroom terug kan leveren aan de woning.
- **Een handleiding voor het laden op eigen terrein.** MRA-E krijgt veel vragen over het laden op eigen terrein, zoals in parkeergarages en op particuliere parkeerterreinen. Hierover wordt een handleiding opgesteld, zoals eerder met de G4-steden voor [VvE's](#) is gemaakt. Hier hoort ook een [juridische toolkit](#) bij.

Samenwerken en kennisdelen

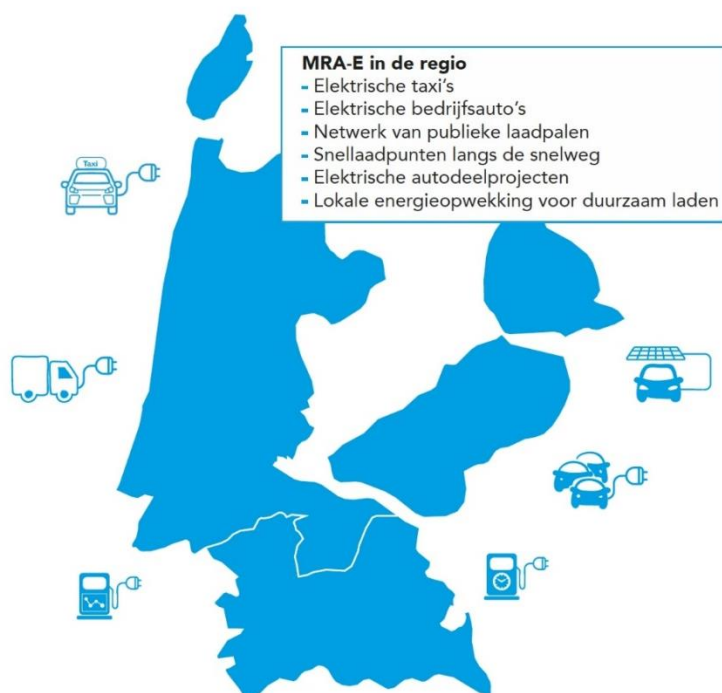
- **Een Europese norm rond het laadpaalprotocol.** Met internationale partners werkt MRA-E aan standaardisatie: in heel Europa met één betalingssysteem betalen voor het laden.
- **Ondersteuning van drie projecten voor gebiedsontwikkeling.** Hoe kan elektrisch rijden hierin goed worden meegenomen? MRA-E biedt ondersteuning om het elektrisch vervoer te integreren in de planvorming.
- **Prijstransparantie.** Op dit moment hebben elektrische rijders nog onvoldoende inzicht in de locatie, de actuele beschikbaarheid van laadpunten en de kosten van het laden. Onvoldoende transparantie kan leiden tot een minder effectief gebruik van de (publieke) laadinfrastructuur en dus minder opbrengsten voor exploitanten. In overleg met de markt, de G4, het NKL en het Rijk ontwikkelt en implementeert MRA-E een informatieprotocol waarmee de prijsinformatie landelijk wordt verbeterd.
- **Deelname aan de Stuurgroep Nationaal Actieprogramma Laadinfrastructuur (NAL).** Op uitnodiging van het Rijk neemt MRA-E deel aan de stuurgroep NAL. De stuurgroep zet zich in om de afspraken over laadinfrastructuur uit het klimaatakkoord concreet vorm te geven.

4. 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, maar er vindt wel structureel afstemming plaats.



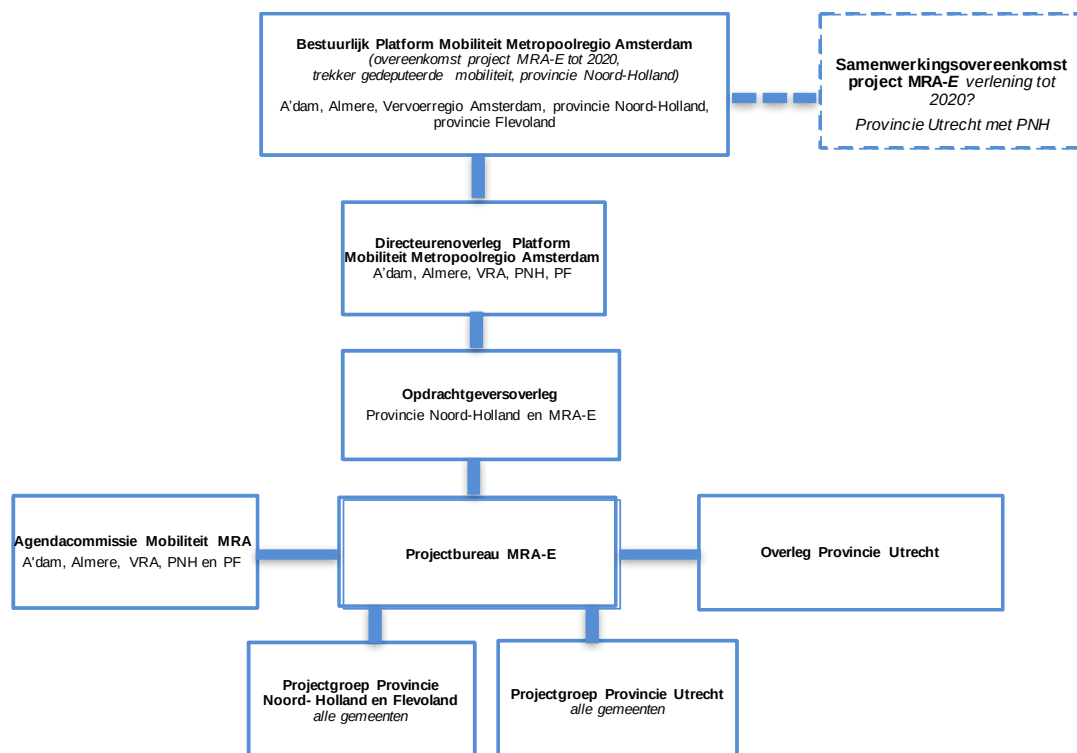
Figuur 4.1: Projectgebied MRA-E

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

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

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.



Figuur 4.2: Organogram en afstemming MRA-E

Het projectteam MRA-Elektrisch

De benodigde bezetting om de voorgestelde werkzaamheden van MRA-E in 2020 te kunnen uitvoeren, de nieuwe projecten te kunnen uitwerken (inclusief financiële dekking organiseren) en begeleiden is circa 6 fte. De bezetting van het projectbureau bestaat uit een projectmanager, twee projectleiders, twee assistent projectmanagers, een communicatieadviseur, een contractbeheer/financieel medewerker en een officemanager/secretaresse. Benodigde expertise zoals juridisch advies en onderzoek wordt waar nodig extern ingehuurd. De projectmanager verzorgt de aansturing van het team en is verantwoordelijk voor de uitvoering van het werkprogramma. Voor de samenwerking tussen de G4 en MRA-E wordt 0,2 fte ingezet en gezamenlijk gefinancierd.

5. Communicatie

De ontwikkelingen rond elektrisch vervoer en de energietransitie dwingen tot pragmatisme, snelheid en flexibiliteit in de communicatie. In 2020 wordt de communicatieaanpak van 2019 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 kennismakelaar en opdrachtgever. De communicatie laat zien welke concrete bijdrage die 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 2020 zijn:

- MRA-Elektrisch profileren als geautoriseerde informatiebron en gesprekspartner
- 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, 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 een doorbraak van elektrisch vervoer? En wat is daarvoor nodig? Hoe kun je het plaatsingsproces van laadpalen 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. Over de grens richt MRA-E zich vooral op overheden en automerken die het elektrisch rijden in Nederland verder kunnen helpen. Een voorbeeld is deelname aan evRoaming4EU, dat het laden over de Europese binnengrenzen heen (prijs)transparant maakt.

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 weet MRA-E regelmatig op voorhand welk nieuws gebracht wordt. In 2019 wil MRA-E, in samenspraak met opdrachtgevers en partners, enkele journalisten proactief benaderen met achtergrondinformatie en resultaten uit onderzoek.

Uitvoering

De communicatie-activiteiten van MRA-Elektrisch richten zich in 2019 op:

- Inzicht in deelprojecten
- Succesverhalen delen
- Relaties en kanalen van partners benutten
- Communicatienetwerk verstevigen

Communicatienetwerk

Op initiatief van MRA-Elektrisch een stevig communicatienetwerk opgezet met de G4-steden. De communicatieadviseurs hebben veelvuldig contact. Met deze partners lanceert MRA-E de website [EVdata.nl](https://www.evdata.nl) en wordt invulling gegeven aan een *event* over gebiedsontwikkeling en elektrisch vervoer (maart 2019). Er is overleg over de communicatie van de resultaten van gezamenlijk onderzoek.

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. De reacties zijn positief en in 2019 wordt de monitor voortgezet.

Website

Eind 2017 is de website [mrae.nl](https://www.mrae.nl) gelanceerd. In 2019 is de website vaker gevuld met relevante content, zoals nieuwsberichten, brochures en een nieuwe pagina 'Feiten en cijfers'. Naast nieuwsartikel over actuele onderwerpen richt de aandacht zich in 2019 op:

- Digitale toolkit met praktische informatie voor gemeenten
- Vragen en antwoorden voor gemeenten
- Vragen en antwoorden voor elektrische rijders

Helpdesk MRA-Elektrisch

Gemeenten en elektrische rijders kunnen terecht bij de helpdesk van MRA-Elektrisch. Deze is in 2019 uitgebreid van twee naar 3 vaste krachten, waardoor de bereikbaarheid flink is verbeterd. Dat geldt ook voor het contact met het projectbureau. Communicatie inventariseert welke vragen er leven en hoe deze op voorhand beantwoorden kunnen worden. In 2020

wordt bekeken hoe het hele proces 'van aanvraag tot realisatie van een laadpaal' in beeld kan worden gebracht.

Deelname aan congressen

Projectbureau MRA-E wordt regelmatig gevraagd haar kennis te delen, zowel in binnen- als buitenland. Nederland en MRA-Elektrisch zijn voor veel landen een voorbeeld voor wat betreft de (regionale) aanpak van elektrisch vervoer. Omgekeerd zijn er in diverse landen interessante ontwikkelingen waar MRA-E van kan leren. Ook in 2019 benutte MRA-E haar bijzondere positie, bijvoorbeeld in mei, met een bijdrage aan het congres EVS32 in Lyon. MRA-E doet mee als deelname bijdraagt aan de ontwikkeling van elektrisch vervoer, het creëren van draagvlak of kennisdeling.

6. Financiën

De kosten die door het project vallen uiteen in projectkosten, gemaakt door het projectbureau en uitvoeringskosten voor het plaatsen van laadinfrastructuur. De kosten worden gedekt door bijdrage van de MRA partners maar ook door bijdragen vanuit het Rijk, of (Europese) subsidies.

Realisatie 2019 en prognose 2019/2020

peildatum 30-6-2019

versiedatum 12-8-2019

Kosten

* FTE zijn onderdeel van de begrote kosten

Projectkosten

Kostensoort	2019 - Begroting	2019 - Prognose	2020 - Prognose	2020 - FTE*
1. Algemeen projectmanagement	€ 320.000	€ 320.000	€ 335.000	2,0
2. Bureaukosten	€ 45.000	€ 45.000	€ 45.000	-
3. Onderzoek, (juridisch) advies, ICT en	€ 90.000	€ 115.000	€ 120.000	-
SUBTOTAAL	€ 455.000	€ 480.000	€ 500.000	2,0

Samenwerking en kennisdelen

Kostensoort	2019 - Begroting	2019 - Prognose	2020 - Prognose	2020 - FTE*
4. Projectmanagement	€ 40.000	€ 40.000	€ 141.000	1,2

Voertuigen

Kostensoort	2019 - Begroting	2019 - Prognose	2020 - Prognose	2020 - FTE*
5. Projectmanagement	€ 120.000	€ 120.000	€ 145.000	0,6

Oplaaadinfrastructuur

Kostensoort	2019 - Begroting	2019 - Prognose	2020 - Prognose	2020 - FTE*
6. Uitvoeringskosten	€ 1.785.920	€ 1.828.098	€ 371.000	3,2
7. Proeftuinen	€ 45.000	€ 45.000	€ 3.000	-
SUBTOTAAL	€ 1.830.920	€ 1.873.098	€ 374.000	3,2

TOTAAL KOSTEN € 2.445.920 € 2.513.098 € 1.160.000 7,0

Dekking

Dekkingsbron	2019 - begroting	2019 - prognose	2020 - prognose
1. Platform Bereikbaarheid Metropoolregio	€ 300.000	€ 300.000	€ 400.000
2. Provincie Utrecht	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000
3. Gemeenten (€ 500 excl. btw / laadpaal)	€ 296.500	€ 373.000	€ 300.000
4. Regionale overheden bijdragen, Green Deals	€ 37.500	€ 37.500	€ 37.500
5. Programma Slim & Duurzaam, TKI	€ 310.000	€ 310.000	€ -
6. EU H2020	€ -	€ -	€ 100.000
7. Exploitatierecht bestaande laadpalen	€ 427.584	€ 427.584	€ 470.800
9. Voorschotten provincie Noord-Holland	€ 460.000	€ -	€ -
10. Aanvullende bijdrage laadinfra in provincie	€ -	€ -	€ -
11. Incidentele baten & lasten	€ -	€ 700.000	€ -
12. Saldo 2018	€ 565.693	€ -	€ -
TOTAAL DEKKING	€ 2.447.277	€ 2.198.084	€ 1.358.300

SALDO € 1.357 € -315.014 € 198.300

6.1 Toelichting financiën

Het projectbureau maakt in haar begroting onderscheid tussen de projectkosten en de uitvoeringskosten. De projectkosten betreffen de kosten die gemaakt worden voor het projectmanagement, bureaukosten, (juridisch) advies en communicatie. De uitvoeringskosten zijn de kosten voor de realisatie van oplaadinfrastructuur en de direct daar aan verbonden

kosten zoals het organiseren van een aanbesteding. In de periode van 2012 tot en met 2019 bedroegen de projectkosten gemiddeld € 600.000 en de uitvoeringskosten gemiddeld € 1.300.000 per jaar. Waar de projectkosten stabiel rond de € 600.000 zijn geweest, zijn de uitvoeringskosten in de loop van het project voortdurend toegenomen als gevolg van de oplopende vraag naar openbare laadpunten en de verbeterende business case van openbare laadpunten.

Kosten 2019 en 2020

In 2020 zullen de kosten (1, 2, 3, 4 en 5) van het projectbureau MRA-E op € 786.000 komen. Dit is hoger dan de prognose voor 2019 van € 640.000 door een hoger communicatiebudget, indexatie en het uitvoeren van een Europees gesubsidieerd innovatieproject op het gebied van slim laden. De uitvoeringskosten (6) in 2020 zullen uitkomen op € 371.000. Deze kosten bestaan uit kosten voor het plaatsen en beheren van laadinfrastructuur, aanbestedingen, contractbeheer, procesmanagement, helpdesk voor gemeenten en ICT. De uitvoeringskosten voor 2020 en volgende jaren zijn aanzienlijk lager dan de prognose van 2019 vanwege de nieuwe concessie, waarin de aankoopkosten voor laadpalen komen te vervallen. Daartegenover staat een uitbreiding van de personele bezetting voor de uitvoering met 1,1 FTE. Dit is nodig om gemeenten in de verwachte groei van aantallen laadpalen te kunnen ondersteunen.

Dekking

De dekking komt voort uit de bijdragen van gemeenten en de MRA-E partners, vergoeding voor het exploitatierecht en externe financiering van o.a. de Rijksoverheid en de Europese Unie. Recent is voor de periode 2020 t/m 2023 een Horizon subsidie (EU) ter hoogte van € 584.625 toegekend. De verwachte dekking voor 2019 komt op € 2.198.084 inclusief een incidentele opbrengst voor de afkoop van de exploitatie van laadpalen door Pitpoint van € 700.000. De dekking in 2020 komt op € 1.358.300. Naast het verschil vanwege de eenmalige opbrengst wordt de bijdrage van gemeenten per laadpaal in 2020 structureel verlaagd ten opzichte van eerdere jaren. In 2020 is de bijdrage € 250/laadpaal tegenover een bijdrage van € 500/laadpaal in de jaren t/m 2019. In de regel worden die kosten door de gemeente gedragen. Het verrekenen van dit relatief lage bedrag per laadpaal, per gemeente kost het projectbureau en de gemeenten veel tijd. Dat is waarom met de provincie Noord-Holland voor de Noord-Hollandse gemeenten dit centraal verrekent. Het zou het projectbureau enorm helpen wanneer die methodiek ook door de 'Vervoerregio, en de provincies Utrecht en Flevoland zou worden gehanteerd.

Bijdrage laadpalen komende 5 jaar

Regio	2020	2021	2022	2023	2024
Aantal laadpalen	1.000	1.500	2.000	2.500	3.000
Flevoland	€ 29.945	€ 44.918	€ 59.891	€ 74.863	€ 89.836
Vervoerregio Amsterdam	€ 50.717	€ 76.075	€ 101.433	€ 126.791	€ 152.150
Noord-Holland	€ 96.943	€ 145.414	€ 193.885	€ 242.357	€ 290.828
Utrecht	€ 72.395	€ 108.593	€ 144.791	€ 180.989	€ 217.186
Eindtotaal	€ 250.000	€ 375.000	€ 500.000	€ 625.000	€ 750.000

6.3 Meerjarenraming 2020-2024

Meerjarenraming 2019-2024

tbv uitvoeren afspraken Klimaatakkoord

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Projectkosten	€ 640.000	€ 786.000	€ 801.720	€ 817.754	€ 834.109	€ 750.792
<i>Waarvan FTE</i>	<i>2,9</i>	<i>2,8</i>	<i>2,8</i>	<i>2,8</i>	<i>2,8</i>	<i>2,8</i>
Uitvoeringskosten	€ 1.873.098	€ 374.000	€ 377.580	€ 402.560	€ 408.494	€ 421.448
<i>Waarvan FTE</i>	<i>2,1</i>	<i>3,2</i>	<i>3,2</i>	<i>3,3</i>	<i>3,3</i>	<i>3,3</i>
<i>Aantal laadpalen realiseren</i>	<i>593</i>	<i>1.000</i>	<i>1.500</i>	<i>2.000</i>	<i>2.500</i>	<i>3.000</i>
Subtotaal kosten	€ 2.513.098	€ 1.160.000	€ 1.179.300	€ 1.220.314	€ 1.242.603	€ 1.172.240
Dekking gemeenten (via Kleine Infra)	€ 373.000	€ 300.000	€ 375.000	€ 500.000	€ 625.000	€ 750.000
Dekking regionaal	€ 350.000	€ 450.000	€ 450.000	€ 450.000	€ 450.000	€ 450.000
Dekking nationaal / EU	€ 347.500	€ 137.500	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ -
Dekking exploitatierecht	€ 1.127.584	€ 470.800	€ 460.800	€ 460.800	€ 460.800	€ 460.800
Voorschotten PNH		-	-	-	-	-
Subtotaal dekking	€ 2.198.084	€ 1.358.300	€ 1.385.800	€ 1.510.800	€ 1.635.800	€ 1.660.800
SALDO jaar	€ -315.014	€ 198.300	€ 206.500	€ 290.486	€ 393.197	€ 488.560
SALDO meerjarig	€ -315.014	€ -116.714	€ 89.786	€ 380.272	€ 773.468	€ 1.262.028

Nog te verrekenen posten	Saldo 2018	€ 843.845
	LIFE afrekening	€ -327.000
	Voorsch PNH	€ -1.100.000

SALDO eind 2024	€ 678.873
------------------------	------------------

In het Klimaatakkoord wordt van de regio een grote inzet op elektrisch vervoer gevraagd. In de meerjarenraming is een schatting gemaakt van de kosten en opbrengsten behorende bij de uitvoering van het Klimaatakkoord. Voorzichtigheidshalve zijn er geen inkomsten vanuit het Rijk opgenomen.

De kosten lopen in lijn met het aantal gerealiseerde laadpalen op. Toch verwacht MRA-E geen grote stijging van de personele bezetting. Door efficiency, minder administratieve handelingen en betere systemen zullen de kosten per laadpaal dalen in de loop van de jaren.

Colofon

U kunt ons bereiken op telefoonnummer 06-5244 6208 via info@mrae.nl en www.mrae.nl
Bezoekadres MRA-E: Valkenburgerstraat 218 in Amsterdam