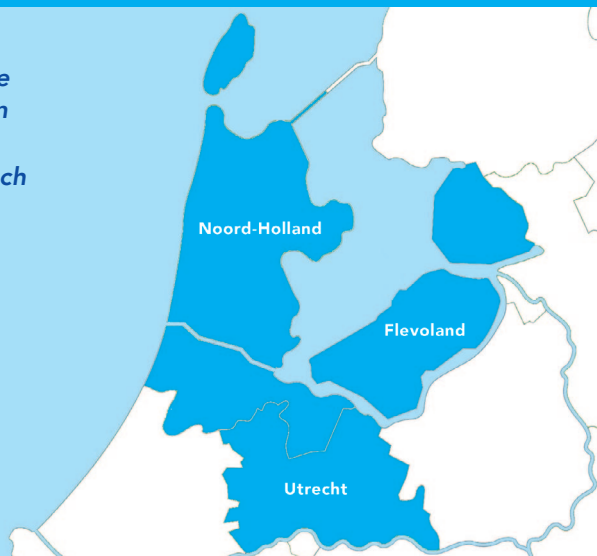


Provincies die
samenwerken
binnen
MRA-Elektrisch



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

• Samen een publiek snellaadnetwerk uitrollen. Doet u mee?

Veel gemeenten merken het: de vraag naar publieke snelladers groeit. Dat komt onder meer omdat (logistieke) ondernemers elektrische bestelbussen inzetten. Voor een beter klimaat én gezonde lucht. De ontwikkeling komt in een stroomversnelling door de zero emissie zones die steden invoeren. Vanaf 2025 al. Alleen uitstootvrije bestel- en vrachtauto's zijn dan nog welkom. Net als bij de aanleg van 'gewone' publieke laadpunten – waarvoor we als overheden al een goede gezamenlijke aanpak hebben – is het zaak dat gemeenten op de uitrol van het publieke snellaadwerk de regie houden. MRA-Elektrisch bereidt daarom een gezamenlijke aanbesteding voor.

Spilfunctie voor gemeenten

Gemeenten hebben een spilfunctie om ervoor te zorgen dat het benodigde snellaadnetwerk er komt: op tijd, betrouwbaar én toekomstbestendig. Net als we voor de uitrol van reguliere laadpunten al doen, zetten we daar als overheden vanuit MRA-E op in. Door gemeenten te ondersteunen bij het opstellen van een laadkaart, met concrete plannen voor snelladers op bedrijventerreinen en nu dus ook met een gezamenlijke aanbesteding voor publieke snellaadpunten in regio Noordwest in 2023. Zijn er in uw gemeente bedrijventerrein waar u snelladers wilt realiseren of wilt u meedoen met de aanbesteding? Neem dan contact met ons op!



MRA-Elektrisch bereidt gezamenlijke aanbesteding voor



Vorbereiding aanbesteding

De gezamenlijk aanbesteding voor publieke snellaadpunten is al in voorbereiding. MRA-E consulteert marktpartijen en voert een klankbordoverleg met de provincies en gemeenten. Wat vinden we belangrijk? Hoofdzaak is dat gemeenten de regie houden, bijvoorbeeld over de locaties van snelladers. Het programma van eisen in de gezamenlijke aanbesteding geeft veel houvast. Via dit programma kunnen we bijvoorbeeld sterk sturen op service, kwaliteit en innovatie. In de eerdere gezamenlijke aanbestedingen voor reguliere publieke laadpunten hebben we hier al veel ervaring mee opgedaan. Die ervaring laat zien: zo blijven gemeenten stevig *in control*. Dat is belangrijk gezien de dubbele verantwoordelijkheid die gemeenten dragen. Voor wat er plaatsvindt in de openbare ruimte én voor de uitvoering van de klimaatagenda.

Let op!

Het mag duidelijk zijn: voor gemeenten is het zaak op te letten, en de regie bij de ontwikkeling van een publiek snellaadnetwerk niet uit handen te geven. Dat kan door mee te doen met de gezamenlijke aanbesteding die MRA-E namens gemeenten in regio Noordwest organiseert. Net als bij de uitrol van het reguliere laadnetwerk staan we sterker als we samen optrekken. Informeer MRA-E dus ook als u wordt benaderd door andere partijen, want dat kan de gezamenlijke business case beïnvloeden. Een goede afstemming met partijen is via de gezamenlijke aanbesteding ook verzekerd.

Meedoen of meer weten?

Neem contact op met [Maarten Linnenkamp](#), projectmanager MRA-Elektrisch.

• Gemeenten bundelen krachten voor laadpunten in eigen parkeergarages

Steeds meer gemeenten willen laadpunten aanleggen in de eigen parkeergarages. Voor het eigen e-wagenpark en voor e-auto's van bezoekers. Almere, Alkmaar, Haarlem en Lelystad maken hier al werk van. De gemeenten bundelen hun krachten en MRA-Elektrisch bereidt een gezamenlijke aanbesteding voor. Dat creëert volume, wat onder meer zorgt voor gunstige laadtarieven die het e-rijden extra aantrekkelijk maken. Andere gemeenten in regio Noordwest zijn van harte welkom om mee te doen.

Groot voordeel voor de deelnemende gemeenten is dat zij het wiel niet zelf uit hoeven te vinden. MRA-E levert advies en ondersteuning. Bijvoorbeeld als het gaat om de vraag aan welke technische

*Krachtenbundeling zorgt voor
volume én bespaart
gemeenten tijd en mankracht*

eisen de laadpunten moeten voldoen. MRA-E kan onder meer putten uit de ervaring die is opgedaan met het realiseren van laadpunten in parkeergarages in appartementencomplexen van VvE's. De deelnemende gemeenten besparen zo veel tijd en mankracht – wel zo efficiënt!

Meedoen met uw gemeente of meer weten?

Mail met [Pieter Looijestijn](#), projectmanager laadinfrastructuur.

• MRA-Elektrisch brengt data-analyse naar next level

Data zijn van steeds groter belang in het werk van MRA-Elektrisch. Met informatie over de laadpalen kunnen we onder andere beleid vormen of nieuwe locaties voor laadpalen selecteren.

De vijf datasets waarmee MRA-E en de deelnemende gemeenten dagelijks werken zijn:

1. Laaddata: informatie over het gebruik van een laadpaal;
2. Gebruikersinformatie: waar staat de paal, is die beschikbaar, wat kost laden?
3. Statusinformatie: waar zijn palen in voorbereiding en bij wie ligt de actie?
4. Assetregistratie: registratie van hardware, software en storingen;
5. Plannen en prognoses: waar is in de toekomst laadinfrastructuur nodig?

MRA-E maakt slim gebruik van deze vijf datasets om het elektrisch rijden te stimuleren. Zo is het dankzij onze analyse van de laaddata voor gemeenten eenvoudig om de laadbehoefte in beeld te brengen en het laadnetwerk datagestuurd uit te breiden. Precies op het goede moment en precies daar waar behoefte is.

Toch kan het nog beter, want de vijf dataset zijn op een 'natuurlijke manier' met het e-rijden meegroeid en staan nog grotendeels los van elkaar. Het koppelen en delen van datasets kan helpen om het datagestuurd werken naar een hoger plan te tillen. Zo kunnen we de sterke groei van het e-rijden nog beter faciliteren én sturen. Door bijvoorbeeld informatie over storingen te delen, kunnen we e-rijders beter informeren. En als we het gebruik van data koppelen aan de techniek van een laadpaal, hebben we beter in beeld waar slim laden kansrijk is.

Omdat e-rijden niet ophoudt bij de landsgrenzen, gaan we ook op Europese schaal data delen. Bijvoorbeeld in het kader van het Data Cellar-project voor lokale energievoöperaties in Europa. Dat geeft energievoöperaties een stevige basis om de groei van het e-rijden verder te faciliteren.

Op weg naar een toekomstbestendig systeem



Ook de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) onderkent de waarde van datagestuurde werken. MRA-E werkt daarom binnen de NAL aan een toekomstbestendig systeem waarin de datasets samen een solide basis voor verschillende toepassingen vormen. Op dit moment brengen we met de NAL-partners in kaart wat de wensen, knelpunten en kansen zijn. Welke data hebben we nu en in de toekomst nodig, en wat is beschikbaar? Wat is het passende schaalniveau, de juiste zeggenschap en standaardisatie? Hoe scherper het antwoord op die vragen, hoe groter het succes dat overheid en markt straks van het datagestuurde werken kunnen maken.

• Boeiende presentaties, goed netwerkmoment

Begin oktober was er weer een projectgroepbijeenkomst, bedoeld voor wie in gemeenten in regio Noordwest beleid rond e-vervoer maken of uitvoeren. Voor het eerst in twee jaar was de bijeenkomst niet online, maar live. Na vier interessante presentaties was er deze keer dus ook een weer borrel, waar meteen goed genetwerkt werd.

Aad Prost, sinds kort beleidsmedewerker verkeer bij de gemeente Haarlemmermeer, vond vooral de presentatie van Erik Schepens van Alliander boeiend. “Hoe gaan we om met de schaarste op het net? Het is goed om te weten wat er wat dat betreft speelt. Dat je het bredere plaatje kent en weet in welke context je als gemeente werkt.”

Schepens ging in zijn presentatie uitgebreid in op de vraag hoe het e-vervoer kan worden ingepast in het elektriciteitsnet. Vooral de inpassing van het aantal logistieke e-voertuigen dat tot 2050 wordt verwacht, is een uitdaging. Dit brengt een groei in de elektriciteitsbehoefte van maar liefst 15 tot 17% met zich mee. “En als we die voertuigen duurzaam willen opladen”, merkte hij op, “dan zullen ook aan de opwekkant iets moeten doen.” De inzet van slim laden is nodig om de uitdaging aan te kunnen, gaf Schepens de zaal mee. Vanwege de lange termijn agenda waarmee netbeheerders zitten, is het bovendien raadzaam dat gemeenten nieuwe laadinfra zo vroeg mogelijk inplannen. Een laadkaart kan hierbij helpen. “En zorg er ook voor dat de transitie onderdeel is van de integrale gebiedsopgave”, sloot hij af.

Prost benutte de borrel na afloop om handen te schudden. “Het is hartstikke handig om iemand als Jorinde de Wit (regioadviseur MRA-E) eens persoonlijk te ontmoeten. “Dat helpt gewoon in het vervolg. Voor mijzelf geldt ook dat als ik iemand één keer gezien heb, een Teams-vergadering daarna een stuk prettiger is. Heel goed dus, deze projectbijeenkomst. Ik heb meteen al wat afspraken met mensen kunnen maken.”

Kom ook naar een
projectgroepbijeenkomst!



Hoe verdeel je de kosten
en het eigendomsrecht?

Ook geïnspireerd worden? MRA-Elektrisch organiseert de projectgroepbijeenkomst vier keer per jaar, beurtelings on- en offline. De volgende (online) bijeenkomst is in januari. Mis de uitnodiging in uw mailbox niet en wees erbij!

• Webinar over laden bij VvE's

Op 4 oktober was er weer een webinar over laden bij VvE's. Met 25 deelnemers was er opnieuw veel belangstelling. Johan van der Graaf van het Nationaal Instituut Publieke Veiligheid (NIPV) kon alle vragen over (brand)veiligheid in parkeergarages beantwoorden.

Het is belangrijk om onderscheid te maken, benadrukte hij: tussen de algemene eisen voor brandveiligheid en de specifieke eisen voor het veilig parkeren en laden van e-auto's. Met de juiste maatregelen, passend bij de locatie, hoeft het parkeren en laden van e-auto's geen punt van zorg te zijn.

Webinar voorziet in behoefte

MRA-Elektrisch organiseert de webinar op gezette tijden om VvE's die laadpunten willen realiseren snel op weg te helpen. De onderwerpen sluiten aan bij de vragen waar veel VvE's mee worstelen. Hoe kom je bijvoorbeeld tot de technisch beste laadoplossing? En hoe verdeel je de kosten en het eigendomsrecht? Naast ruimte voor vragen is er in de webinar veel aandacht voor het stappenplan dat VvE's helpt om tot een betrouwbare en toekomstbestendige laadinfrastructuur te komen.

Video ter voorbereiding



Nieuw is een [video](#) waarmee deelnemers zich in nog geen 20 minuten op de onderwerpen in de webinar kunnen voorbereiden. Zo is er tijdens de webinar meer ruimte is voor interactie en vragen. Wilt u met uw VvE laadpunten aanleggen? Kijk dan op vveladen.nl. Als er een nieuwe webinar gepland is, wordt die op deze site aangekondigd.

*Inzet MRA-Elektrisch: houd
e-rijden financieel aantrekkelijker
dan rijden op benzine*



- **MRA-E houdt laadprijs voor e-rijder aantrekkelijk**

Door de energiecrisis rijst de stroomprijs sinds begin dit jaar de pan uit. Het kabinet heeft inmiddels maatregelen genomen om huishoudens te ontzien, maar hoe zit het met e-rijders die zijn aangewezen op laden op straat? Blijft het e-rijden voor hen nog wel betaalbaar?

Voor de publieke laadpalen in regio Noordwest heeft MRA-Elektrisch met de laadpaalexploitanten een maximaal tarief afgesproken van € 0,34 / kWh (inclusief btw, prijspeil augustus 2022). Daarmee zijn e-rijders omgerekend inclusief btw circa € 0,07 / km kwijt aan energielasten. Het maximale tarief wordt jaarlijks geïndexeerd en volgde tot nu toe beperkt de prijsontwikkeling op de energiemarkt. De nieuwe onderhandelingen lopen en zijn niet eenvoudig, want de markt is sterk in beweging. Zowel voor elektriciteit als benzine en diesel neemt de landelijke overheid maatregelen om de prijs voor huishoudens en bedrijven te sturen. Inzet van MRA-Elektrisch is een maximaal laadtarief dat waarborgt dat e-rijden financieel aantrekkelijker is dan rijden op benzine of diesel.

- **Laden e-scooter, brommobiel en Birò bij publiek laadpunt verboden**

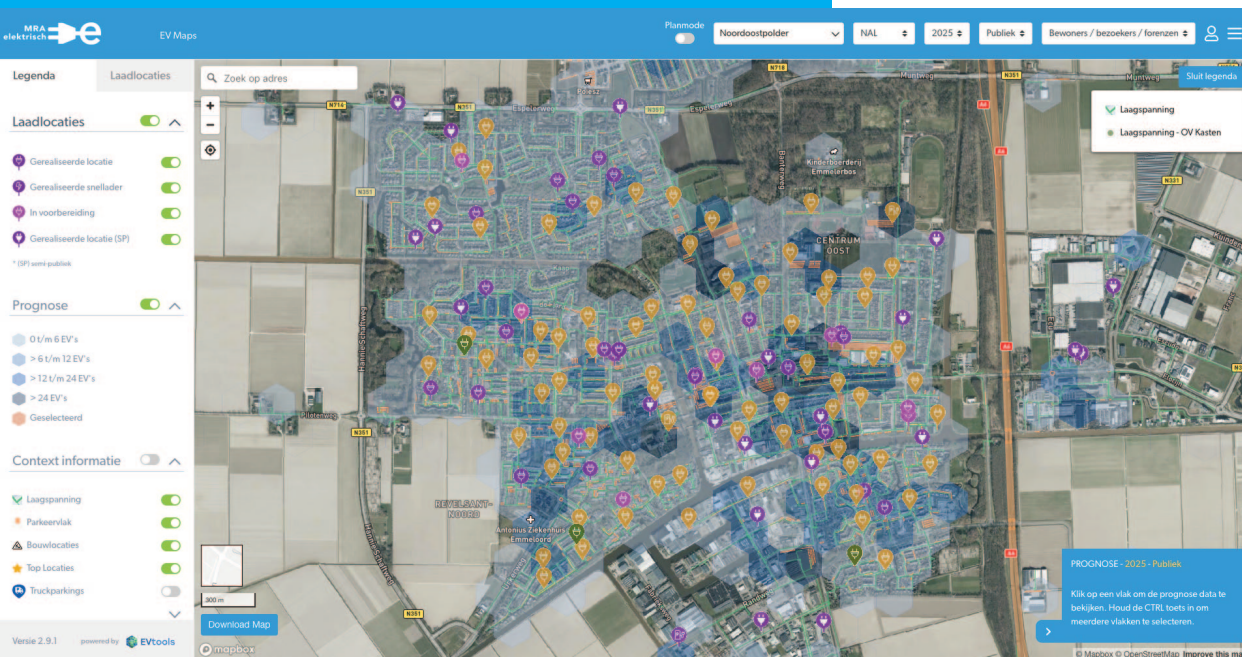
Uit veiligheidsoverwegingen is het niet toegestaan om bij een openbare laadpaal een elektrische bromfiets, scooter, bakfiets, brommobiel, Birò, step of ander *light electric vehicle* (LEV) op te laden met een verloopstekker. De verloopstekker kan namelijk losraken.

Bovendien is er geen communicatie mogelijk tussen laadpaal en voertuig, waardoor er niet veilig kan worden geladen. Wie een laadpaal toch voor het opladen van een ander voertuig dan een elektrische auto gebruikt, kan aansprakelijk gesteld worden voor ontstane schade.

Laadpalen zijn vaak drukbezet en bedoeld voor elektrische auto's. Het laden van een LEV aan een laadpaal verhoogt de druk op het laadnetwerk verder. Wie een LEV wil aanschaffen en deze niet thuis of op het werk kan opladen, zou een LEV met een uitneembare accu kunnen overwegen. Die kan via een gewoon stopcontact binnenshuis of op kantoor worden opgeladen. Omdat het opladen van een LEV aan een publieke laadpaal niet toegestaan is, kunnen bestuurder van een LEV geen verzoek indienen voor een nieuwe publieke laadpaal in hun buurt.

• Elke gemeente een laadkaart

35 van de 76 gemeenten in regio Noordwest hebben een laadkaart of zijn bezig om die op te stellen. Met een laadkaart zijn gemeenten goed voorbereid op een toekomst met veel meer laadpaalverzoeken. MRA-Elektrisch ondersteunt gemeenten daarom actief bij het opstellen ervan. Elke gemeente een laadkaart, is het streven. Doet u al mee?



Gemeenten die een laadkaart opstellen, gaan alvast op zoek naar mogelijke locaties voor openbare laadpalen. U brengt in kaart waar in de nabije toekomst behoefte aan laadpalen zal zijn en wijst hier alvast geschikte locaties voor aan. Desgewenst neemt u ook direct een verzamelveerkeersbesluit. Zo kan de plaatsing sneller gaan als iemand een laadpaal aanvraagt. Vaak wel twee keer zo snel: drie in plaats van gemiddeld zes maanden.

Met een laadkaart brengt u niet alleen de mogelijke locaties voor reguliere laadpunten, maar ook voor snelladers in beeld. Beide in één keer, dat is wel zo efficiënt. De [snellaadprognoses voor regio Noordwest](#) leveren hier een betrouwbare basis voor. Anders dan voor reguliere laadpunten gaat het voor snelladers niet om exacte locaties, maar om wat ruimere zoekgebieden: kavels die veelbelovend zijn, bijvoorbeeld omdat er een winkelcentrum is. Met netbeheerders en exploitanten checken we of een snellader hier inderdaad haalbaar is.

Leidt u de groeiende vraag in goede banen?

Het e-rijden neemt een sterke vlucht en gemeenten hebben een spilfunctie om ervoor te zorgen dat het benodigde publieke (snel)laadnetwerk er komt: op tijd, betrouwbaar én toekomstbestendig. Gemeenten dragen hier samen de verantwoordelijkheid voor, zoals vastgelegd in de bestuursovereenkomst met het Rijk. De prognose is dat het aantal laadpaalverzoeken ieder jaar toeneemt. Is uw gemeente klaar om die vraag in goede banen te leiden? MRA-E ondersteunt u graag. Met het opstellen van een laadkaart, evenals het formuleren van een laadvisie en plaatsingsbeleid.

Meer weten of direct met ondersteuning van MRA-E aan de slag?

Mail met [Thijs van der Woude](#), projectleider laadkaarten.

Laadkaart opstellen?
MRA-Elektrisch ondersteunt u graag



Nieuwe medewerkers

Met het elektrisch rijden groeit ook het **team van MRA-Elektrisch**. Via het portaal ondersteunen de regioadviseurs gemeenten bij een vlotte en goede afhandeling. Ook wordt het team steeds vaker gevonden voor al het andere wat bij een publiek laadnetwerk komt kijken. Zoals het nakijken van een laadkaart, of vragen over verlengd privaat laden en bijzondere situaties bij nieuwbouwwijken.

Mo Hoogeveen

Is voor MRA-Elektrisch aan het werk gegaan als dataspecialist. Ze doet dit naast de Master *Artificial intelligence*, die ze parttime volgt. Leuk die afwisseling, dat houdt haar gemotiveerd en scherp. Haar vrije tijd besteedt ze het liefst op haar oude racefiets, aan boksen of een avondje in een art-house bioscoop. Vanuit haar bèta achtergrond wil Mo zich inzetten voor een duurzame samenleving. De functie van dataspecialist bij MRA-E is haar dan ook op het lijf geschreven. Of ze zich ook graag inzet voor de toekomst van het e-rijden? Haar naam zegt het al, grapt ze: e-MObility.

Geert Jan Poelmann

Is een echte teamspeler en verbinder en vooral een kei in customer support. Geert Jan gaat door het vuur om iets opgelost te krijgen. Mede dankzij zijn kinderen is hij zich bewuster geworden van de hele verduurzaming van de wereld, wat zij weer via school meekregen. Sinds kort heeft hij een hybride elektrische auto en hij vindt het een sport om die volledig elektrisch te gebruiken, wat aardig lukt. Geert Jan is een enorme sport- en familieman die houdt van het buitenleven. Vaak vind je hem in zijn moestuin, op fietsafstand van zijn huis.

Thijs van der Woude

Vervangt Robin Matton tot eind januari 2023 als projectleider laadkaarten. Robin gaat een aantal maanden op reis.

Lies van den Eijnden

Vervangt Bram Leusink die net als Robin op reis gaat in Azië. Lies blijft tot eind januari 2023 als projectleider privaat laden. Ze vervangt ook Robin Matton als projectleider snelladen.



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

Maarten Linnenkamp
Projectmanager MRA-Elektrisch

m.linnenkamp@mrae.nl

+31 (0)6 52 52 40 31

Haarlemmer Houttuinen 21
1013 GL Amsterdam

www.mrae.nl

twitter.com/mraelektrisch

