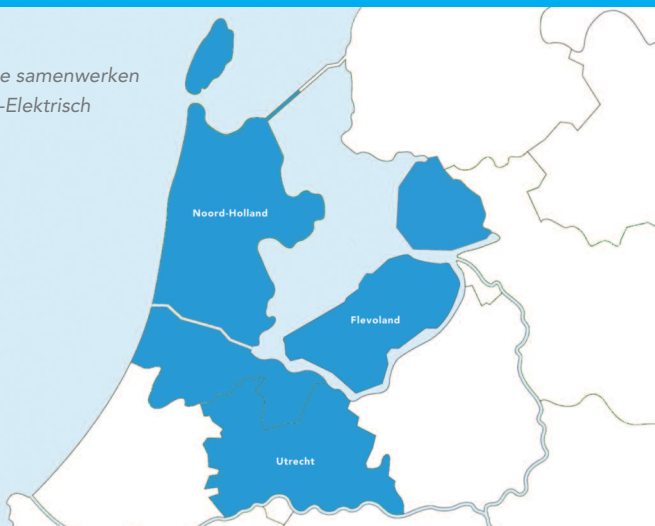


Provincies die samenwerken
binnen MRA-Elektrisch



**MRA-Elektrisch laat zien:
zó werkt het**

Binnen het project MRA-Elektrisch werken overheden in Flevoland, Noord-Holland en Utrecht samen om elektrisch vervoer te stimuleren. Sinds 2012 ondersteunt het projectbureau het plaatsen en beheren van laadinfrastructuur in gemeenten en fungeert zij als initiator en aanjager van projecten met elektrische voertuigen. Het doel is om uitstoot van fossiele brandstoffen te verminderen en op die manier de luchtkwaliteit te verbeteren en bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen.

Het [werkprogramma 2019](#) laat zien hoe MRA-Elektrisch haar beleidsdoelen realiseert. In deze monitor informeren wij u graag over de ontwikkelingen in het tweede kwartaal.

• Sleutelrol voor lokale overheden: op naar 250.000 laadpalen in 2030

Het klimaatakkoord is helder. Voor het stimuleren van het elektrisch rijden trekt het kabinet minder geld uit dan gehoopt. Tegelijkertijd houdt het onverminderd vast aan de ambitie dat elke nieuw verkochte auto in 2030 elektrisch is. Om alle e-auto's die er dan zijn te kunnen laten laden, zijn 250.000 publieke oplaadpalen nodig. Hoe zorgen we dat die er komen?

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) wijst de weg. Het adagium: regionale overheden pakken hun sleutelrol als opdrachtgever voor de publieke laadpalen en lokale overheden trekken samen op. MRA-Elektrisch dient als inspirerend voorbeeld en heeft al aangetoond: op die manier werkt het.

De NAL, die is opgesteld door verschillende partijen uit de branche, maakt werk van de ambitie van het kabinet en vertaalt meteen het klimaatakkoord op het gebied van laadinfrastructuur in doelen, acties en afspraken. "De NAL laat zien dat het elektrisch rijden onlosmakelijk verbonden is met de energietransitie", aldus projectmanager MRA-E Maarten Linnenkamp, "en dat er geen enkele twijfel is dat elektrisch rijden de toekomst heeft."





*Vanaf nu: elk jaar
25.000 nieuwe laadpalen nodig*



Kopgroep

Om te zorgen dat de benodigde laadinfrastructuur er daadwerkelijk komt staat de NAL regionale samenwerking voor, zoals MRA-E die al sinds 2012 kent. De NAL voorziet vijf regio's, elk met een eigen projectbureau. Inmiddels is er vanuit het Interprovinciaal Overleg (IPO) een kopgroep gevormd die ervoor gaat zorgen dat de samenwerking er komt. De provincie Noord-Holland, die ook binnen MRA-E het voortouw heeft, is bestuurlijk trekker. Linnenkamp: "De bedoeling is dat lokale overheden, net als bij MRA-E, gezamenlijk opdrachtgever worden voor de plaatsing van openbare laadpalen. Die aanpak onderstreept de visie die MRA-E al van meet af aan heeft, namelijk dat hier voor overheden een belangrijke rol is weggelegd."

Aan de slag!

Linnenkamp benadrukt dat het zaak is om snel aan de slag te gaan. "Op basis van de kabinetsambitie kunnen we in 2030 zo'n 2 miljoen elektrische auto's verwachten, waarvoor 250.000 publieke laadpalen nodig zijn. Dat betekent dat er vanaf nu ieder jaar zo'n 25.000 palen de grond in moeten." Natuurlijk, beaamt Linnenkamp, ook hem is het niet ontgaan dat het klimaatakkoord is afgezwakt. Omdat er beknót is op de subsidiemaatregelen voor elektrische auto's gaan er stemmen op dat de kabinetsambitie moet worden bijgesteld. "Maar zelfs als we in 2030 niet precies 2 miljoen elektrische auto's kunnen verwachten", aldus Linnenkamp, "dan nog is er heel veel werk aan de winkel om de benodigde laadinfrastructuur ervoor te realiseren. Dus waar wachten we nog op?"

• Een eigen e-logo voor uw gemeente?

Om elektrisch vervoer te promoten en op straat zichtbaarder te maken, is er het bekende stekkerlogo. Veel gemeenten gebruiken dit logo al, aangepast aan de eigen huisstijl.

Het logo wordt bijvoorbeeld gebruikt op de gemeentewebsite en in andere communicatie-uitingen. Zo wordt duidelijk dat de gemeente het elektrisch rijden ondersteunt.

Er zijn bepaalde voorwaarden voor [gebruik van het beeldmerk](#). Wilt u voor uw gemeente ook zo'n logo maken, en kunt u hierbij hulp gebruiken? Neem contact op met [Corinne Poort](#).



*Handige online plek voor vragen,
discussies, peilingen en méér*

• Community: 'MRA-Elektrisch voor gemeenten'

MRA-Elektrisch organiseert regelmatig projectgroep-bijeenkomsten. Contactpersonen van gemeenten in de drie provincies wisselen dan kennis en ervaring uit. Actuele onderwerpen worden uitgediept. De projectgroep-bijeenkomsten zijn hét moment om elkaar persoonlijk te ontmoeten, vragen te stellen, en elkaar verder te helpen met het elektrisch rijden.

Eerder dit jaar kreeg MRA-E de vraag of er ook een online plek kan komen waar gemeenten hun kennis kunnen delen. Die plek is er nu. Via Pleio, het online platform voor overheids-organisaties, zijn we de community **MRA-Elektrisch voor gemeenten** gestart. Alle gemeentelijke contactpersonen die binnen MRA-E samenwerken, kunnen toegang krijgen. Deelnemers kunnen discussies starten, vragen stellen, bestanden delen, aankomende evenementen bekijken, blogs lezen (of zelf schrijven) of bijvoorbeeld een peiling over een onderwerp houden.

Bent u werkzaam binnen een gemeente en aangesloten bij MRA-E? Dan hebben wij u inmiddels via Pleio uitgenodigd voor deze community. Heeft u geen Pleio-account? Maak deze dan eerst aan en neem vervolgens contact op met **Corinne Poort**.

MRA-Elektrisch voor gemeenten



Omschrijving:

In deze Pleio groep werken gemeenten via MRA-Elektrisch in de provincies Flevoland, Noord-Holland en Utrecht samen aan het stimuleren van elektrisch vervoer en het realiseren van een netwerk aan publieke laadpunten.

Hier wordt door en voor gemeenten informatie en kennis gedeeld om het elektrisch rijden verder te helpen.

Tag(s) (komma gescheiden):

Elektrisch vervoer, regionale samenwerking, laadpunten, samenwerkende overheden

Website: www.mrae.nl

Eigenaar: **Corinne Poort**

Leden van de groep: 27

Besloten groep

*Zo eenvoudig als het lijkt
is het helaas niet*



- **Waarom werkt laden in een lantaarnpaal vaak niet?**

Regelmatig stellen gemeenten MRA-Elektrisch de vraag: kunnen we een laadpunt niet combineren met de (bestaande) verlichting? In de lantaarnpaal zit immers al stroom. En door de lichtmast te combineren met een laadvoorziening, benutten we de schaarse ruimte op straat veel beter. 'Zet gewoon een stopcontact op de lantaarnpaal!' Zo eenvoudig is het helaas niet. Wat zijn de bezwaren, en wanneer kan het wél?

- **De netaansluiting**

Een lantaarnpaal heeft een hele lichte netaansluiting. Voor het laden van een elektrische auto is een hoger vermogen sterk aan te raden. Daarvoor zouden alsnog een aparte netaansluiting en elektrotechnische beveiligingen moeten worden aangelegd.

- **Het ontwerp**

Een combinatie van licht en laden levert letterlijk een veel dikkere lantaarnpaal op. De aparte netaansluiting en de beveiligingen passen niet in een normale lantaarnpaal. Ook vraagt het uitvoeren van een laadsessie meer intelligentie, waarvoor een controller moet worden ingebouwd.

De netaansluiting kan ook buiten de lantaarnpaal geplaatst worden, zodat je toch één slank object behoudt. Maar dan is er weer een aparte kast nodig voor de netaansluiting; de objecten worden hierop aangesloten.

- **Het kostenplaatje**

Het ontwerp met complexere technologie maakt de lader een stuk duurder en ook de voorbereidingskosten voor de plaatsing van een combipaal zijn hoger. Bovendien kunnen gemeenten nu kostenefficiënt werken door samen grotere aantallen laadpalen af te nemen. Dat is bij een combipaal lang niet altijd mogelijk.

- **Locatie**

De lantaarnpaal moet maar net op een geschikte plek staan. Nu staat een laadpaal precies tussen twee parkeervakken in. Zo kunnen er twee elektrische auto's laden bij één laadpaal. Op exact die locatie zou dan ook de verlichting moeten (kunnen) staan.

- **Verantwoordelijkheid**

Wie is verantwoordelijk voor de combipaal? De aansprakelijkheid wordt een stuk complexer doordat er twee partijen verantwoordelijk zijn voor de lantaarn- dan wel laadpaal. Wie verzorgt de schoonmaak en het onderhoud? En wat gebeurt er bij een aanrijding of defect?



*Bij gebiedsontwikkeling en
nieuwbouw zijn er mogelijkheden*

- **Energielevering**

Er moet bepaald worden op wiens naam de netaansluiting komt en aan wie er energie geleverd gaat worden. Omdat de elektriciteit op één plek binnen komt maar voor twee verschillende doelen wordt geleverd, is er een verrekening nodig tussen de twee verantwoordelijke partijen. Een alternatief is gebruik te maken van de regeling Meerdere leveranciers op één aansluiting (MLOEA). Dit maakt het mogelijk om meerdere energieleveranciers te contracteren op één netaansluiting.

- **Toekomst**

Wat te doen als het laadpunt is verouderd en vervangen moet worden? Gaat dan de lantaarn ook weg? Of in het omgekeerde geval?

Er spelen dus veel vragen rond het samenvoegen van lantaarnpaal en laadpunt. Toch zijn er bedrijven die verlichting en laden gecombineerd aanbieden. Dat lijkt vooral een optie bij nieuwbouwprojecten.

Wanneer kan een combinatie wél?

Bij gebiedsontwikkeling en nieuwbouwprojecten moeten zowel de lantaarnpalen als de laadpunten hun plek nog krijgen. Over beide moet in de ontwerpfase worden nagedacht en dan kan de combinatie kansrijk zijn. De lantaarnpalen kunnen dan precies de goede plek krijgen: voor de verlichting van de straat én het laden. Daarbij is het van belang de netaansluiting en controller voor bijvoorbeeld de hele straat op één plek weg te werken, en de bekabeling vandaaruit door te trekken naar eenvoudige connectoren in de lantaarnpalen. Ook is het aan te raden om direct één beheerder voor de gehele installatie aan te wijzen.

Bekijk ook de [Handleiding gebiedsontwikkeling en elektrisch vervoer](#), een praktisch stappenplan om gemeenten te helpen om bij nieuwbouw en herontwikkeling tijdig rekening te houden met elektrisch vervoer.

Meer weten? Neem contact op met [Pieter Looijestijn](#).



Wat is er nodig om slim laden op te schalen?

• Who's in charge?

Getting smart with data. Onder die noemer is in juni op duurzaamheidsfestival WeMakeTheCity gevierd dat de Hogeschool van Amsterdam vijf jaar onderzoek doet naar het elektrisch rijden in Nederland. 'Deze middag kom je alles te weten over de uitrol van een publiek laadnetwerk', beloofde het programma. Pieter Looijestijn, spreker namens MRA-Elektrisch, draaide het graag om. Hij legde de zaal de vraag voor: 'Hoe maken we volgens u het beste werk van slim laden?'

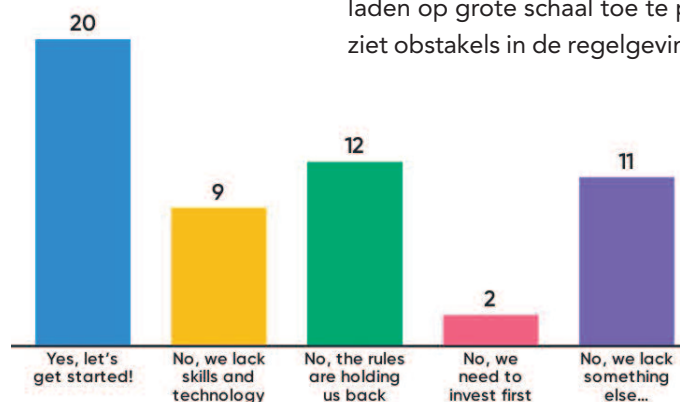
Met 'Getting smart with data' was de titel voor de bijeenkomst raak gekozen, want dit is precies hoe de onderzoekers van de Hogeschool van Amsterdam (HvA) al vijf jaar werken. Zo bundelen en analyseren zij onder meer de data die de laadpalen van de G4-steden en MRA-E genereren. Tijdens de bijeenkomst zoomden de sprekers in op de analyses en uitkomsten van verschillende onderzoeken. Die laten bijvoorbeeld zien dat de toepassing van slim laden veelbelovend is. Maar hoe nu verder? Die vraag legde Pieter Looijestijn, projectmanager laadinfrastructuur MRA-E, voor aan het publiek: 'Wie moet de leiding nemen?', 'Wat is er nodig om slim laden op te schalen?' en 'Hoeveel invloed wil de elektrisch rijder?'

Slim laden: publiek stemt mee

Een zaal vol vakmensen, onder wie vertegenwoordigers van marktpartijen, overheden en onderzoeksinstituten, liet via de smartphone direct zijn stem horen. De interactieve sessie met het publiek leverde debat en interessante inzichten op. Hieronder een aantal uitkomsten:

We have all we need to smart charge at large scale right now

Het publiek is verdeeld over de vraag of alles voorhanden is om slim laden op grote schaal toe te passen. Een deel mist nog technologie of ziet obstakels in de regelgeving. Anderen willen graag snel aan de slag.



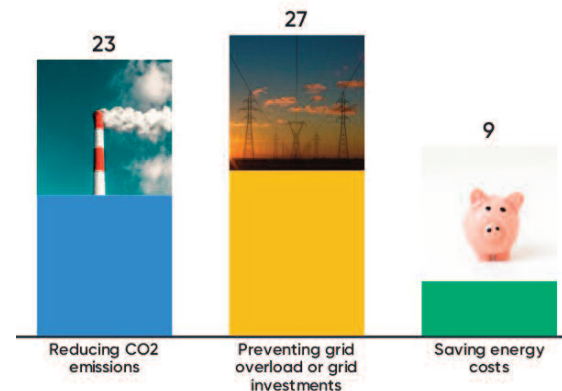
54



If we have to choose, smart charging should prioritise

Slim laden moet zich vooral richten op het voorkomen van overbelasting van het elektriciteitsnetwerk en het reduceren van CO₂-uitstoot.

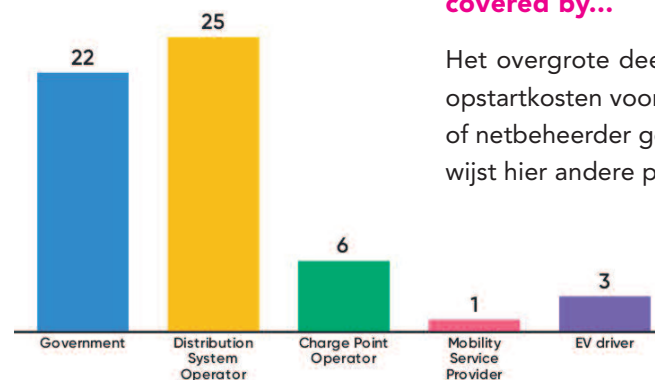
59



The initial costs of scaling up smart charging should be covered by...

Het overgrote deel van de stemmers in het publiek vindt dat de opstartkosten voor het opschalen van slim laden door de overheid of netbeheerder gedragen moeten worden. Slechts een klein deel wijst hier andere partijen of de e-rijder voor aan.

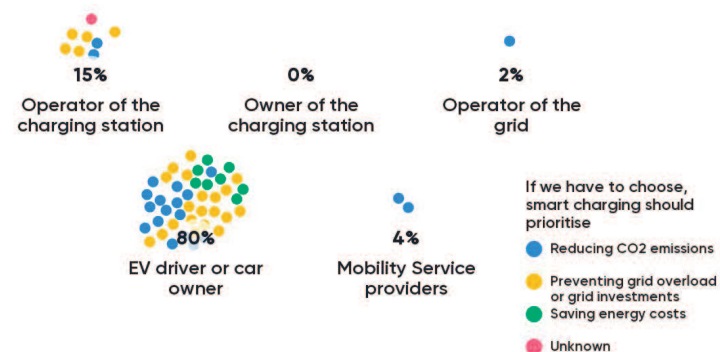
57

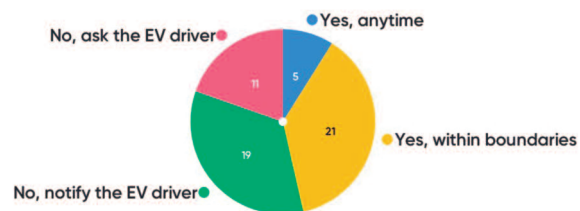


The financial benefits of smart charging should go to...

Maar liefst 80% van de stemmers vindt dat de financiële voordelen van slim laden naar de elektrische rijder moeten gaan. Vanuit de zaal werd wel opgemerkt dat de partij die investeringen doet, gecompenseerd moet worden.

55





Smart charging on public stations may start without notifying or asking the EV driver

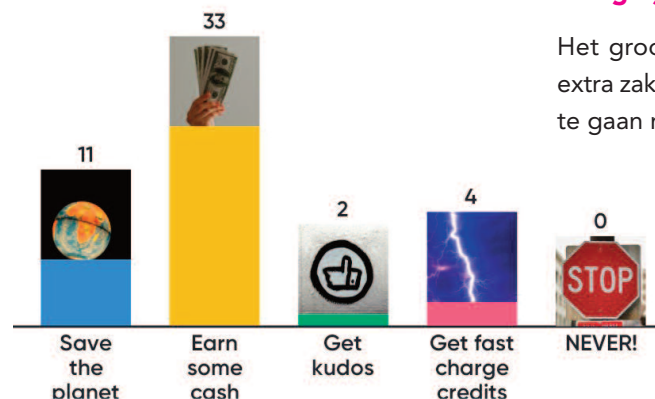
Een krappe meerderheid geeft aan dat de e-rijder op de hoogte gesteld moet worden van het feit dat de auto slim geladen wordt, of hier zelfs akkoord voor moet geven. Duidelijk is dat de e-rijder in ieder geval bij het slim laden betrokken moet worden.

56

EV drivers will agree to a smart charging session to...

Het grootste deel van het publiek liet weten dat een extra zakcentje vooral reden is voor e-rijders om akkoord te gaan met het slim laden van hun auto.

50



[Bekijk alle vragen](#) die Pieter aan het publiek stelde.

Evdata.nl

Het onderzoek naar het elektrisch rijden in Nederland aan de HvA wordt uitgevoerd door het lectoraat Energie & Innovatie. Hieronder valt dus onder meer de analyse van de data die de laadpalen van de G4-steden en MRA-E genereren. Doordat het lectoraat de data bundelt en anonimiseert, kunnen we actuele laadgegevens met derden delen. Kijk bijvoorbeeld op evdata.nl, met elke maand nieuwe cijfers. Voor beleidsmakers is de data-analyse essentieel: het geeft inzicht in het gebruik van de bestaande laadpalen en geeft houvast voor de uitrol van nieuwe laadinfrastructuur. Daarom initieert MRA-E samen met de HvA en andere partijen ook onderzoek naar [slim laden](#) en [prijs transparantie](#).

Zorg dat de monteurs zonder oponthoud aan het werk kunnen



• Sneller en efficiënter laadpalen plaatsen? 4 tips uit het veld!

Iedereen begrijpt dat de tijd tussen aanvraag en plaatsing van een openbare laadpaal zo kort mogelijk moet zijn. De snelheid en efficiëntie waarmee we het laadnetwerk uitrollen bepaalt immers het succes van het elektrisch rijden. Toch is de praktijk soms weerbarstig, vooral omdat er bij de plaatsing meerdere partijen betrokken zijn. Bij **Quint & van Ginkel**, die de laadpalen plaatst, merken ze het meteen als er in het voortraject iets is misgegaan. Waar loopt uitvoerder Terry Bakker tegenaan en hoe kan het beter? 4 tips vanuit het veld.

Tip 1: Gebruik het **MRA-E-handboek**, doe een goede pre-check en maak een zorgvuldige afweging

“Hoe snel wij kunnen werken, hangt onder meer af van de lengte van de aansluitingen”, aldus Bakker. “Zijn die kort, dan kan een monteur drie laadpalen op een dag doen. En zijn het gunstige aansluitingen van minder dan 5 meter ‘direct op de kabel’, dan zijn het er nog meer. Maar bij lange aansluitingen van meer dan 25 meter zijn het er niet meer dan twee per dag. Dan is er vaak ook een grotere vergunning nodig, bijvoorbeeld om onder de weg te kunnen ‘raketten’, zodat we het asfalt niet hoeven open te breken. Soms moeten we wel 40 meter door de stoep graven en duurt het plaatsen van één laadpaal een hele dag. Dat zie je al bij de pre-check en dan vraag ik me echt af of de gemeente wel een goede afweging heeft gemaakt.”

Tip 2: Zorg dat het parkeervak goed is afgezet, dat er een wegsleepregeling is en dat de monteurs zonder oponthoud aan het werk kunnen

Bakker merkt dat zijn monteurs niet altijd meteen aan het werk kunnen. “Met grote regelmaat heeft de gemeente het parkeervak niet afgezet. Dan is er maar weinig ruimte om te werken en is er risico op schade aan auto’s. Vaak is er ook geen wegsleepbeleid. Dan moeten wij zelf bij bewoners aanbellen om te vragen van wie die auto is en of diegene ‘m kan weghalen. Dat is tijdrovend en hierdoor kan een klus zelfs niet doorgaan.”

Tip 3: Een gemeentelijke kaart die aangeeft waar de kabels en leidingen liggen is niet altijd genoeg. In de praktijk moet er, indien er kabelselectie nodig is, altijd iemand komen checken

Een lastig punt is de kabelselectie. Bakker: "Het straatwerk moet open en de netbeheerder selecteert welke kabels en leidingen er daadwerkelijk gebruikt mogen worden. Bij koperen kabels is altijd selectie nodig, bij aluminium als er bijvoorbeeld meerdere kabels liggen. We zijn afhankelijk van de netbeheerder die meet om welke kabel het precies gaat en besluit welke wij mogen gebruiken. Als er ergens anders een storing is, of oponthoud bij de netbeheerder, komt het voor dat de kabelselectie niet doorgaat en we ons werk op een ander moment moeten afmaken. Dan moet wel het straatwerk weer dicht en later weer open."

Tip 4: Wees je bewust van het belang van een goede communicatie. Zorg voor een protocol voor onvoorziene omstandigheden. Wees kortdaat als er bij de plaatsing reuring ontstaat, maar de bezwaarprocedures goed zijn gevolgd

Gemeenten reageren verschillend op onvoorziene omstandigheden. "Soms komen bewoners letterlijk met een bezwaarschrift naar buiten rennen", aldus Bakker. "Dan nemen wij contact op met onze opdrachtgever PitPoint en die weer met de gemeente. De ene laat de plaatsing wel doorgaan omdat alle procedures gevolgd zijn, de ander wil dit opnieuw uitzoeken. Maar er worden dan wel kosten gemaakt. Afstemming tussen stakeholders en goede communicatie is dus van belang, ook binnen een gemeente. Daar moet echt duidelijk zijn wie in de gemeente de locatie bepaald heeft en hoe omwonenden geïnformeerd zijn. Dat komt er pas uit als wij de laadpaal gaan plaatsen."



*Afstemming en goede
communicatie is van belang*



• Wie is wie?

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

Hans Wevers - *financieel adviseur*

Sinds mei 2019 bij MRA-Elektrisch. Ondersteunt de projectleider laadinfrastructuur, zorgt voor het contractmanagement en helpt bij de subsidieverstrekking. Hans vindt het fijn om bij te kunnen dragen aan het elektrisch rijden en zoiets wezenlijks als schone lucht. Woont met zijn gezin in Arnhem, waar hij graag met vrienden naar een concert of een voorstelling gaat. Doet ook nog promotieonderzoek naar grensoverschrijdende samenwerking binnen de EU en sociaal ondernemerschap: ondernemers die sociale impact willen creëren. Een mooi voorbeeld is 'Sportief Opgewekt', dat sportaccommodaties verduurzaamt. Daarmee bespaart de sportvereniging geld én wordt bewustzijn gecreëerd.

Eric Heeremans - *projectmedewerker*

Is sinds juni 2019 voor MRA-Elektrisch aan het werk, als aanspreekpunt voor gemeenten en partijen die zich direct bezighouden met het plaatsen van laadpalen. Eric is na jaren in de architectuur zijn gevoel achternagegaan. Hij zet zich in voor duurzaamheid en wil dit ook in zijn werk kunnen uitdragen. Thuis doet hij dit al langer. 'Onze welvaart levert gemakzucht op. Voor mijn kinderen en de toekomst houd ik mijn hart vast waar we naartoe gaan met de wereld, hoe we met de aarde omgaan. Daar mogen we zuiniger op zijn.' Eric roeit met vrienden op de Amstel en fietst graag door de duinen naar het strand bij zijn woonplaats Santpoort.

Joost de Jong - *projectmanager voertuigen*

Werkt sinds april 2019 voor MRA-Elektrisch. Joost richt zich op nieuwe projecten die te maken hebben met elektrisch vervoer. Zo helpt hij gemeenten bij initiatieven rond elektrisch autodelen en elektrische goederendistributie. "Duurzaam reizen vind ik belangrijk; zelf pak ik als het even kan de trein of deelauto." Het omzetten van een idee naar een concreet plan en ervoor zorgen dat het gebeurt, past bij Joost. Resultaten boeken in de praktijk. Ook thuis valt er met een nieuw huis in Vleuten en een kleintje op komst veel te organiseren. De aanstaande vader speelde jarenlang orgel en leert zichzelf nu piano spelen.



Zwangerschapsverlof

De collega's van MRA-Elektrisch werken elke dag gemotiveerd aan een schonere lucht voor toekomstige generaties. Dit jaar breidt ons team zich ook in huiselijke sfeer uit. Luz Meijer is per 1 juli met zwangerschapsverlof, zij start medio september weer deels op. Corinne Poort gaat medio augustus met zwangerschapsverlof. Naar verwachting keert zij in januari 2020 terug.

Wij wensen u een fijne zomer!



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

Maarten Linnenkamp
Projectmanager MRA-Elektrisch

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

Valkenburgerstraat 218
1011 ND Amsterdam

www.mrae.nl
twitter.com/mraelektrisch

