

Technische vragen m.b.t. SB Samenwerkingsovereenkomst MRA-E 2025-2030

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
BBB	1	Welke concrete maatregelen worden genomen om te voorkomen dat de uitbreiding van laadinfrastructuur in stedelijke gebieden ten koste gaat van de netcapaciteit in landelijke gebieden?	Er loopt een programma om alle publieke laadpunten in de provincie Utrecht netbewust te maken, waardoor de transport capaciteit van de publieke laadinfrastructuur als dat nodig is beschikbaar kan worden gemaakt voor andere aansluitingen. Verdeling van netcapaciteit over gebieden en toepassingen is geen bevoegdheid van MRA-E of de provincie. De netbeheerder (Stedin) voert dit uit in lijn met de wetgeving.
	2	Hoe wordt gegarandeerd dat huishoudens, bedrijven en agrarische sectoren in landelijke gebieden niet worden benadeeld door prioriteit voor laadpunten in steden?	Er is geen sprake van prioriteit voor laadpunten in steden.
	3	Welke innovatieve oplossingen worden overwogen om netcongestie te voorkomen, zoals slim laden, energieopslag of lokale opwekking van hernieuwbare energie in combinatie met laadpunten?	Voor netbewust laden wordt gebruik gemaakt van innovatieve software voor slim laden in combinatie met innovatieve capaciteit beperkende contracten (CBC's). Verkend wordt of laadpunten in de toekomst kunnen worden "geknepen" of gepauzeerd, bij schaarse transportcapaciteit.
	4	Wordt er gekeken naar mogelijkheden voor agrarische bedrijven om bijvoorbeeld hun eigen opgewekte stroom via zonnepanelen te gebruiken voor laadpunten?	MRA-E en de provincie Utrecht houden zich bezig met publieke laadinfrastructuur. We weten wel dat er bij veel bedrijven combinaties van opwek en oplaadinfrastructuur worden aangelegd.
	5	Wie draagt de kosten voor eventuele netverzwaringen die nodig zijn voor nieuwe laadpunten? Worden gemeenten, provincies of andere partijen aangeslagen, en is hier budget voor gereserveerd?	Er is geen directe relatie tussen nieuwe laadpunten en netverzwaringen. Er is ook geen directe relatie tussen netverzwaringen en kosten voor gemeenten of provincies.
	6	Hoeveel van de jaarlijkse bijdrage van € 100.000 wordt specifiek gebruikt voor het aanpakken van netcapaciteitsproblemen?	De laadinfrastructuur wordt de komende jaren netbewust gemaakt. De provincie Utrecht loopt daarin voorop op andere provincies. De totale kosten van deze operatie zijn veel hoger dan de bijdrage van € 100.000 aan MRA-E. Vanuit dat perspectief draagt het volledige bedrag bij aan het verminderen van netcongestie.
	7	Hoe wordt de netbelasting door laadpunten gemonitord? Worden er tussentijdse evaluaties uitgevoerd om te voorkomen dat het elektriciteitsnet overbelast raakt?	Stedin monitort de netbelasting en werkt datagedreven aan het ontwikkelen van het elektriciteitsnet.
	8	Wat gebeurt er als netcongestie een knelpunt wordt? Zijn er plannen om uitbreidingen van laadpunten tijdelijk te pauzeren in gebieden met beperkte netcapaciteit?	Er is nog geen sprake van netcongestie op klein verbruik aansluitingen. Mocht dat in de toekomst ontstaan dan kan een prioriteringskader worden opgesteld. Daar is op dit moment nog geen duidelijkheid over.
	9	Hoe zorgt MRA-E ervoor dat landelijke gebieden dezelfde laadzekerheid krijgen als stedelijke gebieden, zonder dat dit leidt tot overbelasting van het net in de regio?	Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen landelijk en stedelijk gebied. De laadpunten worden aangelegd op de plaatsen waar vraag is en op basis van afspraken over een landelijk dekkend laadnetwerk.
VVD	10	In hoeverre zou het voor de hand liggen om een meer langdurige (of structurele) samenwerking aan te gaan, gegeven dat de transitie naar elektrische voertuigen evenals de uitdagingen van netcongestie bij de	De landelijke samenwerking in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur loopt tot 2030. Het is onzeker of het programma daarna in dezelfde vorm wordt doorgezet. Vandaar dat de regionale samenwerking nu ook wordt verlengd

		energietransitie vermoedelijk nog langer dan de komende 5 jaar zullen duren? Zijn er duidelijke redenen om een beperkte tijdshorizon aan te houden?	tot deze einddatum. De voorgaande samenwerkingsovereenkomsten hadden een looptijd van 4 jaar.
SGP	11	In de brief staat dat het doel is om de groei van elektrisch vervoer mogelijk te maken door voldoende laadinfrastructuur te realiseren. Dit is in de afgelopen jaren goed gelukt. ○ Wanneer is er sprake van voldoende laadinfrastructuur? ○ Kan er een overzicht gegeven worden van het aantal elektrische auto's in de provincie in de afgelopen tien jaar en daarbij het aantal laadinstrumenten?	Er is sprake van voldoende laadinfrastructuur als er in de provincie ongeveer evenveel publieke, semipublieke en private laadpunten zijn als (plug-in) elektrische voertuigen. Deze vuistregel komt voort uit de doelstellingen van de Nationale Agenda Laadinfratstructuur. In de provincie Utrecht is hier al een aantal jaren sprake van. De monitor van het RVO die we gebruiken om dit te monitoren is recent vernieuwd maar toont nog geen historische data: Laadinfrastructuur - Stekkervoertuigen per laadpunt - Nederland.
	12	Op welke wijze draagt het realiseren van extra laadpalen(in samenwerkingsverband) bij aan het voorkomen van netcongestie?	Nieuwe en bestaande laadpunten worden slim en netbewust gemaakt zodat ze in kunnen spelen op de actueel beschikbare transportcapaciteit in het elektriciteitsnet. Verkend wordt of laadpunten in de toekomst kunnen worden "geknepen" of gepauzeerd, bij schaarse transportcapaciteit.