

The background image shows a modern electric vehicle charging station with a white and grey design and a glowing green charging port. A silver electric car is partially visible on the left, with its charging cable plugged into the station. In the background, there is a large array of solar panels under a clear blue sky with scattered white clouds. The scene is set in a grassy area with a paved charging spot.

Aansluitermijn Laadinfrastructuur

Maart 2022

Inhoudsopgave

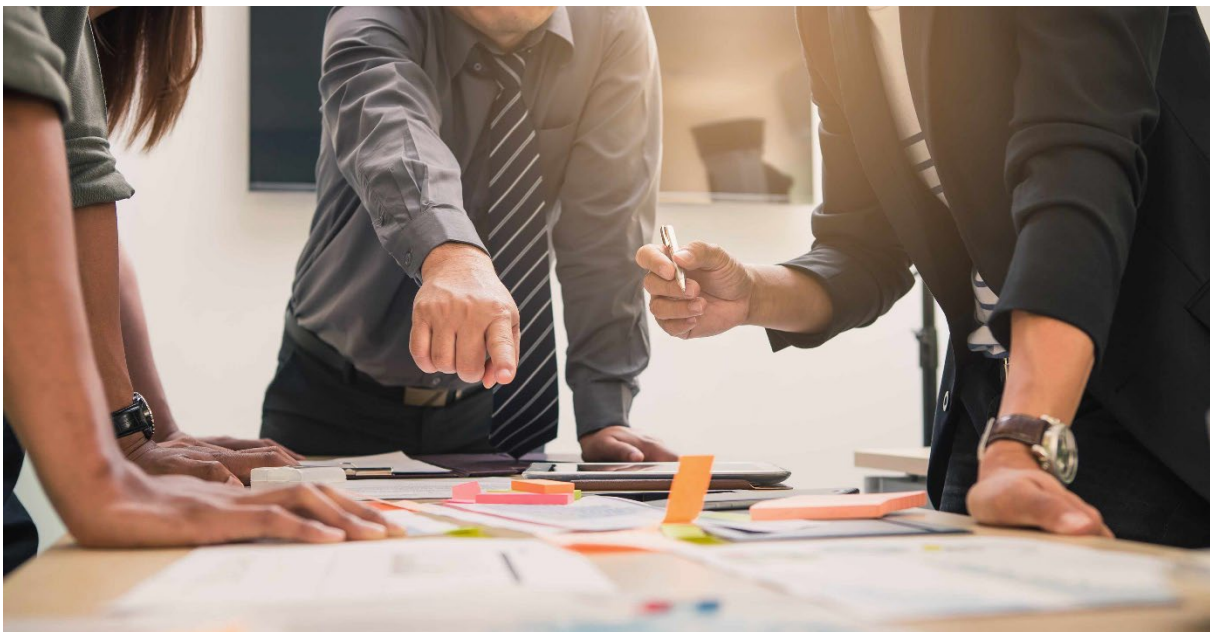
Aanleiding	3
Situatie en Scope	4
Aanpak	5
Resultaten	6
Consensus	6
Van vaste termijn naar redelijke termijn	9
Kansen	9
Risico's	12
Verbetervoorstellen	13
Conclusies en aanbevelingen	15
Aanbevelingen	16
BIJLAGE 1: TOTSTANDKOMING	18

Aanleiding

Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) heeft de afgelopen periode gewerkt aan het opstellen van een nieuwe Energiewet. Met deze nieuwe Energiewet worden de huidige Elektriciteits- en Gaswet vervangen door één techniek-neutrale wet. De nieuwe Energiewet is bedoeld om de wetgeving op energiegebied eenduidiger en toekomstbestendiger te maken. In de Energiewet wordt onder andere vastgelegd dat de netbeheerders aansluitingen moeten realiseren binnen een redelijke termijn. In het Klimaatakkoord is toegezegd dat de 18-weken termijn uit de Elektriciteitswet 1998 vervangen zou worden door ‘een redelijke termijn’, omdat de termijn van 18 weken onvoldoende mogelijkheden voor differentiatie biedt. Gelet op een recente uitspraak van het Hof van Justitie in een procedure tussen België en de Europese Commissie is echter helder dat invulling van aansluittermijnen op basis van Europese regels onder de exclusieve verantwoordelijkheid valt van de nationale regulerende instantie, in Nederland de Autoriteit Consument & Markt (ACM). Dit betekent dat bepaalde regels op het gebied van energie (bijvoorbeeld de tarieven en de aansluittermijn) niet door de wetgever vastgesteld mogen worden. Bij de recent gepubliceerde uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets (UHT) op het wetsvoorstel is dit een aandachtspunt geweest. In plaats van opname in de wetgeving wordt de aansluittermijn vanaf 2022 vastgelegd in regelgeving door de ACM.

Om een aansluiting op het elektriciteitsnet te kunnen realiseren moet een aantal stappen worden doorlopen. Deze stappen liggen bij netbeheerders, gemeenten en marktpartijen. Er is daarmee sprake van een ketenproces. Afhankelijk van het type aansluiting verloopt dit proces anders. Om tot goede afspraken te komen over een aansluittermijn is het van belang inzicht te hebben in deze processen.

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) heeft Driven by Values gevraagd om de standpunten vanuit de sector Mobiliteit en Laadinfrastructuur over de nadere invulling van de aansluittermijn op te halen bij de verschillende stakeholders en deze te bundelen in deze rapportage.



Situatie en scope

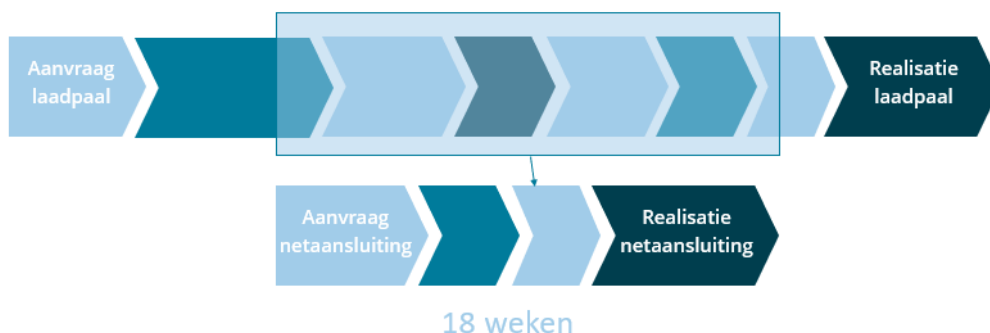
Historisch gezien zaten voornamelijk elektriciteits- invoedende partijen aan de overlegtafels rond energiewetgeving. Mobiliteit was tot nu toe niet direct aangehaakt op dit traject, terwijl er wel kansen en bedreigingen liggen voor deze sector als de regels rond de aansluittermijn veranderen. Er zijn echter mogelijkheden om via overleggen en consultaties een bijdrage te leveren aan dit traject.

De nadere invulling van de aansluittermijn dient in onderliggende regelgeving opgenomen te worden. Deze nadere invulling zal opgenomen worden in methodes en voorwaarden (de Codes) van de ACM. De bevoegdheid en nadere invulling van de aansluit- en transporttaak verschuift daardoor op enkele punten van het ministerie van EZK naar de ACM. Dit geeft meer flexibiliteit naar de toekomst toe aangezien over het algemeen het aanpassen van codes een kortere doorlooptijd heeft dan het aanpassen van wetgeving.

De **scope** van dit onderzoek is nadrukkelijk beperkt tot de aansluittermijn voor nieuwe netaansluitingen of verzwaring van bestaande netaansluitingen ten behoeve van **laadinfrastructuur**.

Het aansluitproces van laadinfrastructuur omvat verschillende processtappen. De aansluittermijn van de netaansluiting is hiervan slechts een onderdeel. Alle voorafgaande en navolgende processtappen, alsmede de deelprocessen gedurende het aansluitproces van de netaansluiting, waarop de netbeheerder geen invloed heeft (denk o.a. aan verkeersbesluiten en benodigde vergunningen), vallen buiten deze aansluittermijn voor de netaansluiting en daarmee buiten de scope van dit onderzoek. Ook overige werkzaamheden die noodzakelijk zijn voor de aansluiting van laadinfrastructuur (bijvoorbeeld achter de meter) vallen buiten de scope van dit onderzoek. Wel worden de kansen voor versnelling die genoemd zijn in dit traject opgenomen in deze rapportage.

In opdracht van de NAL-werkgroep Versnellen Proces heeft APPM in november een rapport¹ opgeleverd voor alle betrokken partijen bij het gehele aanvraag- en realisatieproces van publieke laadinfrastructuur, waarin de huidige situatie in beeld wordt gebracht en per thema kansen voor versnelling worden besproken. Dit rapport sluit aan bij de aanbeveling onderzoek te doen naar de aansluittermijn.



¹APPM: Versnellingsgids- Proces 'Aanvraag en realisatie publieke laadinfrastructuur', d.d. 2 november 2021

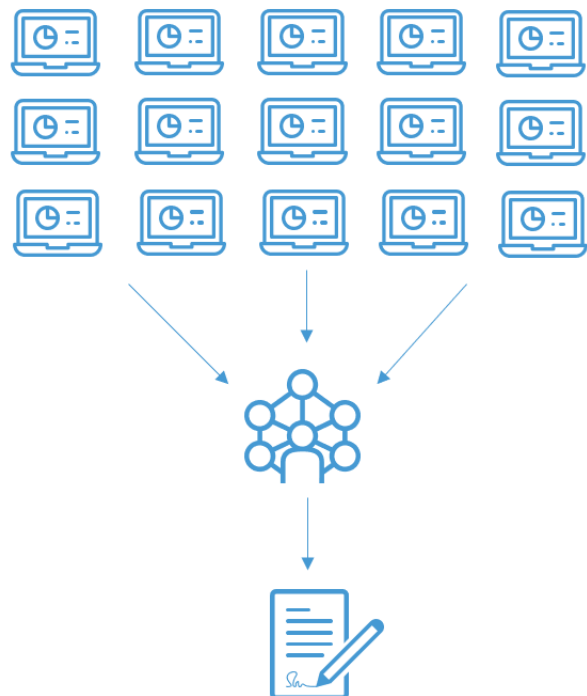
Aanpak

Om zoveel mogelijk verschillende partijen binnen de sector Mobiliteit en Laadinfrastructuur te betrekken zijn we de opdracht gestart met het afnemen van 15 (digitale) interviews met alle relevante stakeholders. Dit betrof verschillende overheden, NAL-regio's, marktpartijen, CPO's en netbeheerders. Zij hebben immers dagelijks te maken met de aansluittermijnen rondom laadinfrastructuur en willen graag hun ervaringen en ideeën hierover delen als dit kan leiden tot het verbeteren, het vereenvoudigen en het versnellen van het gehele proces. De deelnemende stakeholders zijn benoemd in Bijlage I.

Uit bovengenoemde interviews hebben we een aantal relevante, terugkerende onderwerpen gestedilleerd die we vervolgens in een workshop behandeld hebben.

In deze workshop hebben we geprobeerd om als sector Mobiliteit en Laadinfrastructuur tot een aantal gezamenlijke standpunten te komen per onderwerp. Ook hebben we gesproken over de kansen en risico's die de andere invulling van de aansluittermijn met zich meebrengt. Tenslotte is er nog een aantal overige verbetervoorstellen geformuleerd, die weliswaar buiten de scope van de aansluittermijn van de netaansluiting vallen, maar die kunnen bijdragen aan een effectiever werkproces.

Het resultaat van het gehele proces is een samenvatting van de gezamenlijke standpunten van de sector Mobiliteit, specifiek rond laadinfrastructuur, een overzicht van verbetervoorstellen en een aantal aanbevelingen voor vervolgstappen.



Resultaten

Tijdens de interviews en de workshop bleek er binnen de sector Mobiliteit en Laadinfrastructuur op veel gebieden consensus te zijn over de huidige stand van zaken en over de gewenste nadere invulling van een redelijke aansluittermijn. Het bleek echter moeilijk om deze nadere invulling voor alle soorten aansluitingen uniform te formuleren. Met name bij de grotere netaansluitingen en bij netaansluitingen in congestiegebieden is het vaststellen van concrete, realistische en haalbare aansluittermijnen niet mogelijk, omdat de afhankelijkheden van andere processen (zoals vergunningverlening, bezwaarprocedures en aanvullende onderzoeken) te groot en onvoorspelbaar zijn. Het belangrijkste resultaat is dan ook de vaststelling dat differentiatie tussen verschillende netaansluitingen voor laadinfrastructuur noodzakelijk is.

Consensus

Hieronder volgt een korte opsomming van de standpunten waarover consensus is binnen de sector Mobiliteit en Laadinfrastructuur:

Netbeheerder

Het werkveld van netbeheerders is de afgelopen jaren sterk veranderd. De aanleg van windparken en zonneweides, het uitfaseren van aardgas, de elektrificatie van de gebouwde omgeving en de transitie naar elektrisch rijden zorgt voor een enorm oplopende werklast bij de netbeheerders. Getalsmatig springt de aanleg van reguliere publieke laadinfrastructuur hierbij in het oog met circa 350.000 nieuwe laadpunten tot 2030. Daarnaast spelen nog de verzwaringen van bestaande private aansluitingen die vaak nodig zijn voor de 1,3 miljoen thuis- en werklaadpunten die aangelegd dienen te worden tot 2030. Tenslotte is de verwachting dat er tot 2030 ongeveer 12.000 snellaadpunten aangelegd moeten gaan worden voor personenauto- en bestelverkeer en dienen er (vooral op depots, maar ook op locaties onderweg) snelladers met vermogens van 350kW en hoger aangelegd te worden voor de circa 48.000 elektrische vrachtwagens die in 2035 in Nederland rijden. Iedereen is het erover eens dat de netbeheerders hierdoor voor een enorme opgave staan de komende jaren.

Differentiëren

- *Differentiëren naar zwaarte van de aansluiting bij het bepalen van een redelijke aansluittermijn.* Er bestaat een sterke wens om niet alle netaansluitingen over een kam te scheren, maar onderscheid te maken tussen verschillende aansluitvermogens. Een indeling waarbij reguliere kleinverbruik aansluitingen (<3x80A) apart worden beoordeeld ligt hierbij voor de hand, want dit betreft relatief eenvoudige aansluitingen en hiermee kan getalsmatig de grootste slag geslagen worden (zie eerste punt). Voor zwaardere aansluitingen is het afspreken van een vaste termijn lastig en is de wens om zo concreet mogelijke procesafspraken te maken.

- *Voor kleinverbruik aansluitingen en verzwaringen in non-congestie gebied (de zogenaamde 'happy flow') is een aansluittermijn van minder dan 18 weken gewenst.*

Het betreft hier voornamelijk de enkelvoudige laadpaalaansluitingen, waarvoor geen verzwaringen verderop in het net gerealiseerd moeten worden. Zeker wanneer het voor de netbeheerder mogelijk is of toegestaan wordt om deze proactief en gegroepeerd te kunnen realiseren (i.t.t. first come, first serve) zijn de meeste stakeholders van mening dat een gemiddelde termijn van minder dan 18 weken mogelijk moet zijn, bijvoorbeeld 8-10 weken. De netbeheerders hebben echter aangegeven dat het tekort aan technisch personeel ertoe leidt dat deze termijn op dit moment niet gehaald wordt en dat het (tijdelijk) oplopen van deze termijn in de nabije toekomst waarschijnlijk is door de sterk toenemende vraag naar aansluitingen.

- *Voor grootverbruik aansluitingen is maatwerk noodzakelijk.*

De totale aansluittermijn voor grootverbruik aansluitingen wordt voor een belangrijk deel bepaald door vergunning-trajecten die buiten de invloedssfeer van de netbeheerder liggen. Netbeheerders, overheden en overige ketenpartners dienen elkaar en de aanvragers beter te informeren over de status van verschillende vergunningaanvragen inclusief een inschatting van de verwachte doorlooptijden. Een ander deel van de aansluittermijn wordt bepaald door (gebrek aan) capaciteit bij de netbeheerder en beschikbaarheid van materialen. Op dit onderdeel heeft de netbeheerder wel voldoende zicht en voor dit deel kunnen wel concrete termijnen worden afgegeven aan de aanvrager, uitgaande van een situatie met voldoende transportcapaciteit. Tenslotte zijn er nog diverse andere factoren die buiten de directe invloedssfeer van de netbeheerders liggen die van invloed kunnen zijn op de doorlooptijd, zoals benodigde toestemming van derden, vervuilde grond, uitzonderlijke weersomstandigheden enz.

Transparantie en monitoring

- *Meer transparantie van het aansluitproces is noodzakelijk om goed te kunnen monitoren.*

Het is op dit moment voor partijen onvoldoende duidelijk waar een aanvraag zich bevindt in het aansluitproces en welke factoren (mogelijk) zorgen voor vertraging. Om eventuele bottlenecks in dit proces aan te pakken dient het aanvraagproces dus volledig transparant te zijn voor zowel de aanvragers als de betrokken ketenpartners.

- *Een betrouwbare termijn minstens zo belangrijk als een korte termijn.*

Voor grotere aansluitingen blijkt het moeilijk om een uniforme aansluittermijn vast te leggen. Vanuit de markt is hier begrip voor en wordt benadrukt dat wanneer er een specifieke termijn afgegeven wordt in de offerte, de betrouwbaarheid van deze termijn minstens zo belangrijk is als de lengte van de termijn. Marktpartijen moeten namelijk ook hun investeringen en werkzaamheden inplannen en willen vervolgens niet geconfronteerd worden met een niet opgeleverde netaansluiting. Gemeenten en de NAL regio's geven echter aan dat een korte doorlooptermijn voor hen wel het belangrijkste is, gezien de enorme opgave die zij hebben ten aanzien van de realisatie van laadinfrastructuur. Dit speelt vooral voor de realisatie van het grote aantal publieke laadpalen.

- *Wanneer geen concrete termijn afgegeven kan worden dient wel op een korte (vastgestelde) termijn een onderbouwde offerte met verwachte levertijd aangeleverd te worden.*
Er is begrip voor het feit dat het afgeven van een concrete aansluitdatum niet altijd mogelijk is voor de grotere aansluitingen. Het is echter wel noodzakelijk om procesafspraken vast te leggen zodat door de netbeheerder op een redelijke (concrete) termijn een onderbouwd voorstel gedaan wordt met bijvoorbeeld een verwachte levertijd, inclusief inzicht in de afhankelijkheden van andere (vergunningings-)processen waar hij weinig of geen invloed op heeft.

Prioriteren

- *Prioriteren tussen verschillende soorten aansluitingen.*
Er bestaat een maatschappelijke wens om, wanneer er geprioriteerd moet worden in het aansluitproces, netaansluitingen van initiatieven die een positieve bijdrage leveren aan de Nederlandse klimaatambities voorrang te verlenen boven netaansluitingen die geen positieve bijdrage hieraan leveren. Aansluitingen voor laadinfrastructuur zijn te herkennen bij de netbeheerder, dus voor de investeringen in zero emissie mobiliteit zou dit haalbaar zijn. De sector Mobiliteit en Laadinfrastructuur vindt wel dat deze prioritering niet door de netbeheerders kan worden gedaan, maar dat dit een maatschappelijke verantwoordelijkheid is van de politiek en vervolgens de toezichthouder.

Van vaste termijn naar redelijke termijn

Het loslaten van de vaste termijn van 18 weken voor een netaansluiting zoals deze was opgenomen in de Elektriciteitswet en de vervanging van deze termijn door een meer flexibele redelijke termijn biedt kansen en risico's. Tijdens de interviews is een aantal van deze kansen en risico's benoemd en in de workshop zijn ze uitgebreid besproken.

Kansen

Naast een nadere uitwerking van de aansluittermijn zijn er tijdens het onderzoek door de stakeholders verschillende kansen benoemd om het aansluitproces sneller en efficiënter te laten verlopen bij een nieuwe invulling van de aansluittermijn. Deze kansen vallen soms buiten de scope van het onderzoek, maar zijn toch waardevol om mee te nemen in het vervolgproces. De genoemde kansen zijn hieronder gegroepeerd en nader toegelicht.

Netbeheerder

- *Offertetraject voor reguliere publieke laadpalen overslaan.*
Netbeheerders zijn conform de huidige regelgeving verplicht om aan een aanvrager van een netaansluiting een offerte voor te leggen ter goedkeuring. Deze offertes hebben bij reguliere publieke laadpalen een standaard inhoud en bovendien kan de gemeente of regio niet voor een andere aanbieder kiezen. Voor reguliere publieke laadpalen zou deze formaliteit overgeslagen kunnen worden en kan de aanvraag in plaats daarvan beschouwd worden als een opdrachtbevestiging voor de netbeheerder. Dit scheelt onnodige administratie en vergroot de doorlooptijd.
- *Onderlinge afspraken tussen netbeheerder en marktpartij over aansluittermijn mogelijk maken.*
Partijen gaven aan behoefte te hebben aan de mogelijkheid om onderling afspraken te kunnen maken over de gewenste aansluittermijn, waarbij niet per definitie het 'first come-first serve'-principe toegepast wordt. Dit kan marktpartijen helpen om betrouwbaardere aansluittermijnen vast te leggen en netbeheerders onder andere om netverzwaringen efficiënter in te plannen. Door een onderlinge afspraak van een wenstermijn mogelijk te maken, wordt voorkomen dat aansluitingen worden gerealiseerd waar nog geen directe afnemer voor is, terwijl aansluitingen waar wel directe afnemers voor zijn onnodig lang moeten wachten. De overeengekomen wenstermijn moet wel realistisch en betrouwbaar zijn voor een marktpartij.
- *Nadenken over benodigde aansluitcapaciteit.*
Het verhoogt de efficiëntie als netbeheerders bij een aanvraag voor een nieuwe aansluiting of verzwaring nadenken over eventuele aanvullende aanvragen die op deze plek verwacht worden in de komende jaren en direct de verwachte capaciteit aanleggen en niet uitsluitende de door de huidige aanvrager benodigde capaciteit.

- *Verken de mogelijkheden om eenvoudige werkzaamheden aan het net door marktpartijen te laten uitvoeren.*

Marktpartijen geven aan dat zij graag zelf bepaalde eenvoudige werkzaamheden aan het net uitvoeren, gelijktijdig met de aanleg van laadinfrastructuur. Het gaat hierbij om eenvoudige netaansluitingen of -verzwaringen bij reguliere laadpalen. Marktpartijen geven aan dat zij hiervoor de technische kennis in huis hebben of kunnen verkrijgen en dat het werkproces rondom de uitrol van laadinfrastructuur hierdoor beduidend efficiënter kan verlopen. Bovendien komt hierdoor arbeidscapaciteit vrij bij de netbeheerder die elders ingezet kan worden. De installatiebranche werkt op dit moment i.s.m. netbeheerders eindtermen uit, die gebruikt kunnen worden om marktpartijen hiervoor te certificeren.

Differentiëren

- *Kortere doorlooptijden bij kleinverbruik aansluitingen en verzwaringen.*

De aanpassing van de aansluittermijn biedt mogelijkheden om te differentiëren naar het type aansluiting of verzwaring. Hierdoor ontstaan mogelijkheden om een kortere aansluittermijn vast te leggen voor kleinverbruik aansluitingen en verzwaringen in non-congestiegebied waar geen noemenswaardige knelpunten verwacht worden, de zogenaamde 'Happy Flow'. Bijkomend voordeel is dat dit (in absolute zin) de meerderheid van het aantal netaansluitingen voor reguliere laadpalen betreft. Hierdoor is het mogelijk sneller een landelijk dekkend netwerk van laadpalen te realiseren waar EV rijders direct gebruik van kunnen maken na aanschaf van een elektrische auto.

Prioriteren

- *Laadinfrastructuur verbijzonderen.*

Het verbijzonderen van laadinfrastructuur als een aparte categorie (zoals dit ook al het geval is met bijvoorbeeld openbare verlichting) creëert de mogelijkheid om voor laadinfrastructuur aparte afspraken te maken over onder andere termijnen en prioritering en hoeft laadinfrastructuur niet te concurreren met andere aansluitingen, zoals bijvoorbeeld aansluitingen voor woningbouw, bedrijven, grootschalige opwekkers of datacenters. Dit zou volgens de meeste stakeholders voor de grote aantallen publieke laadpunten en (thuis) aansluitingen een goede oplossing zijn.

De netbeheerders tekenen hierbij aan dat laadinfrastructuur niet de enige aansluitcategorie is die een positieve bijdrage levert aan het behalen van de klimaatambities en dat verbijzondering van aansluitingen voor laadinfrastructuur zou kunnen leiden tot benadeling van andere aansluitingen die een positieve bijdrage leveren aan het behalen van de klimaatambities. Om dit te voorkomen dient een afwegingskader te worden opgesteld, om tegemoet te komen aan de maatschappelijke wens om te prioriteren op basis van een positieve bijdrage aan het realiseren van de klimaatambities. Dit is nadrukkelijk een politieke verantwoordelijkheid en vervolgens een verantwoordelijkheid van de toezichthouder.

- *Planbaarheid vergroten door proactief/batchgewijs laadpalen te plaatsen.*
Steeds meer regio's kiezen voor regionale proactieve plaatsing van laadpalen op basis van prognosekaarten. Dit zorgt voor een effectiever proces en een grote doorloopsnelheid door betere planbaarheid van de opdrachten. Ook het schaarse personeel kan hierdoor efficiënter ingezet worden, zowel in de voorbereiding als in de uitvoering. Om batchgewijze plaatsing mogelijk te maken is het wel nodig het 'first come-first serve'-principe soepeler toe te passen, zodat niet zowel de eerste als de laatste paal van een grote batch binnen de wettelijke aansluittermijn gerealiseerd hoeft te worden.

Handhaving en monitoring

- *Betere handhaving mogelijk door ACM.*
In de huidige situatie zijn de handhavingsmogelijkheden beperkt en resteert vaak alleen een gang naar de rechter, wat kan leiden tot lange procedures en hoge kosten. Doordat de handhavingsbevoegdheid wordt ondergebracht bij de ACM ontstaat de mogelijkheid om klachten in te dienen, waarna de ACM handhavend kan optreden. Dit is een stuk laagdrempeliger en kost minder tijd en geld dan het aanspannen van een rechtszaak. Een goede monitoring van het aansluitproces is hiervoor wel essentieel.



Risico's

Het ontbreken van een vaste maximale aansluittermijn voor alle aansluitingen kan leiden tot een aantal risico's bij een nieuwe invulling van de aansluittermijn. De risico's die benoemd zijn door de verschillende stakeholders zijn hieronder gegroepeerd en nader toegelicht.

Langere aansluittermijn

- *Gebrek aan commitment bij de netbeheerders.*
Het wegvallen van een concrete maximale en meetbare termijn kan leiden tot een gebrek aan commitment bij de netbeheerders om netaansluitingen zo snel mogelijk te realiseren. Daarom is het belangrijk om de redelijke termijn alsnog zo concreet mogelijk in te vullen.
- *Termijn wordt bepaald/verlengd aan de hand van beschikbare arbeidscapaciteit.*
Mede door het huidige gebrek aan arbeidscapaciteit worden aansluittermijnen op dit moment niet overal gehaald. Het risico bestaat dat bij het bepalen van wat een redelijke termijn is, teveel rekening gehouden wordt met het gebrek aan arbeidscapaciteit, waardoor de termijnen langer worden. Het gebrek aan arbeidscapaciteit mag geen structurele, geldige reden worden om langere termijnen vast te leggen.
- *Legitimering van huidige overschrijdingen van de termijn.*
Het risico bestaat dat de huidige overschrijdingen van de aansluittermijn als maatstaf worden genomen bij het bepalen van een redelijke aansluittermijn. Dit leidt tot een langere aansluittermijn, terwijl een kortere termijn wenselijk is.

Handelingsperspectief

- *Niet kunnen bieden van handelingsperspectief.*
Het ontbreken van concrete aansluittermijnen ondermijnt het handelingsperspectief van de aanvragers. Grote investeringen en werkvoorbereidingen kunnen niet gedaan worden als er geen concrete afspraken vastliggen over de termijn van de netaansluiting.
- *Vrijblijvendheid, onduidelijkheid leidt tot uitstel-/afstelgedrag.*
Het niet vastleggen van een concrete aansluittermijn kan aanleiding geven tot een toenemende mate van vrijblijvendheid en onduidelijkheid. Dit leidt vervolgens tot uitstel- en mogelijk zelfs afstelgedrag bij marktpartijen vanwege het ontbreken van zekerheid, waardoor de energietransitie wordt vertraagd.

Handhaving

- *Handhaving bij niet SMART geformuleerde termijnen.*
De ACM staat voor de uiteindelijke taak om de vastgelegde termijnen te handhaven. Wanneer de termijnen niet SMART zijn geformuleerd is handhaving moeilijk, zo niet onmogelijk.

Verbetervoorstellen

Tijdens de interviews en de workshop kwamen ten slotte diverse verbetervoorstellen naar voren die buiten de scope van het onderzoek vallen, maar wel relevant zijn voor het verbeteren en versnellen van het gehele proces. De verbetervoorstellen die benoemd zijn door de verschillende stakeholders zijn hieronder nader toegelicht.

Netbeheerder

- Zet een goede, uniforme monitoring van gehele aansluitketen op, zodat duidelijk is waar een aanvraag zich in het proces bevindt, wie op elk moment de verantwoordelijkheid heeft en waar eventuele vertraging wordt veroorzaakt.
- Blijf het tekort en de behoefte aan voldoende geschoold technisch personeel onder de aandacht brengen.

Werkprocessen

- Rol het één arbeidsgang proces breed uit in heel Nederland, zowel in de openbare ruimte als op privaat terrein (achter de meter). ElaadNL maakt op dit moment een analyse van de potentie die hiervoor aanwezig is.
- Maak de werkprocessen bij de (grote) netbeheerders zoveel mogelijk uniform.
- Zorg voor voorspelbaarheid en een constante workflow door betere voorspelling/prognoses en planning.
- Het komt regelmatig voor dat verschillende vergunningen nodig zijn van verschillende instanties, maar dat de vergunningsvoorwaarden met elkaar conflicteren. Dit leidt tot grote vertragingen in het proces. Denk bijvoorbeeld aan een situatie waarbij de ene partij stelt dat een waterloop niet gekruist mag worden en een andere partij dat de rijbaan niet gekruist mag worden, waardoor een locatie feitelijk onbereikbaar is. Verder verschilt de geldigheidsduur van de verschillende vergunningen soms sterk, waardoor de timing voor de uitvoering ten tijde van gelijktijdige geldigheid van alle vergunningen moeilijk is. Hier ligt een taak voor deze partijen om vergunningsvoorwaarden beter op elkaar af te stemmen en/of sneller compromissen te sluiten.
- Uniformeer de geldigheidstermijn van offertes van grootverbruikaansluitingen van de netbeheerders en verleng deze termijn naar bijvoorbeeld 10 weken, zodat er voldoende tijd is voor het interne besluitvormingsproces bij de marktpartijen en minder vaak nieuwe offertes aangevraagd (en verstrekt) hoeven te worden.
- Onderzoek de mogelijkheid om de verplichting voor het nemen van een verkeersbesluit te laten vervallen voor het plaatsen van laadpalen (feitelijk het reserveren van parkeervakken voor

opladen). Het aantal te plaatsen publieke laadpalen neemt enorm toe de komende periode. Laadpalen zijn vergunningsvrij te plaatsen, maar voor het reserveren van een parkeerplaats voor elektrisch laden is een verkeersbesluit noodzakelijk. Dit levert een grote administratieve last op voor de ambtelijke organisatie en daarnaast werkt het vertragend aangezien een verkeersbesluit een bezwaartermijn kent van 6 weken.

Overig

- Benut de bestaande capaciteit beter door vaker non-firm ATO's² toe te passen.
- Benut de mogelijkheden voor slim laden meer, zowel publiek als privaat.
- Maak slim laden de standaard bij publieke laadinfrastructuur, zodat laadvermogens ten tijde van piekbelasting van het net kunnen worden verlaagd en de beschikbare netcapaciteit beter wordt benut.
- Onderzoek de mogelijkheid om geclusterde aanvragen voorrang te verlenen boven ongeclusterde aanvragen, waar een geclusterde aanvraag mogelijk was geweest. Het realiseren van een grote aansluiting is immers efficiënter dan meerdere kleine aansluitingen. Deze clustering geeft ook invulling aan het 'stopcontact op land model', welke ervan uitgaat dat je één grote aansluiting realiseert op een verzorgingsplaats of bedrijventerrein, waar vertakkingen weer mogelijk zijn.
- Indien een door de netbeheerder gecontracteerde partij werkzaamheden niet tijdig kan uitvoeren dan onder voorwaarden toestaan dan andere partijen de werkzaamheden uitvoeren ten behoeve van de voortgang. Een andere optie is om dit standaard toe te staan voor kleinverbruik aansluitingen en eenvoudige verzwarings.
De netbeheerders geven aan dat dit is ook onderwerp van gesprek geweest tijdens de ontwikkeling van de Energiewet en dat hier nog wel de nodige haken en ogen aan zitten. Zo dienen marktpartijen met de materialen en conform werkwijzen van de netbeheerders te werken en netbeheerders kunnen hen hiertoe nu niet verplichten. Daarnaast dienen netbeheerders tevens non-discriminatoir te handelen. De netbeheerders geven wel aan open te staan om dit idee verder op haalbaarheid te onderzoeken om het schaarse technisch personeel in Nederland zo efficiënt mogelijk in te zetten.

² Een aansluit- en transportovereenkomst waarbij niet gegarandeerd is dat het gecontracteerde vermogen 24 uur per dag, 365 dagen per jaar geleverd kan worden. Bijvoorbeeld toepasbaar bij een remise voor elektrische bussen, waar 's nachts een groot vermogen gewenst is, maar overdag niet.

Conclusies en aanbevelingen

Met dit onderzoek is bereikt dat de verschillende partijen in de sector Mobiliteit en Laadinfrastructuur op een aantal punten tot overeenstemming zijn gekomen over de gewenste nadere invulling van een redelijke aansluittermijn voor netaansluitingen van laadinfrastructuur. Daar waar de meningen hierover nog (beperkt) van elkaar verschillen is er meer begrip ontstaan voor ieders standpunten. Het concretiseren van de nadere invulling van de redelijke aansluittermijn bleek erg lastig, met name voor de zwaardere aansluitingen en aansluitingen of verzwaringen in congestiegebied. Hiervoor bleek het maximaal haalbare resultaat de afspraak om heldere procesafspraken vast te leggen en hieraan, waar mogelijk, concrete termijnen te verbinden.

Hieronder zijn de belangrijkste conclusies en aanbevelingen op basis van dit onderzoek weergegeven:

- *De netbeheerders staan voor een enorme opgave en hebben op dit moment al te maken met schaarste aan netcapaciteit, personeel en materialen.*
Daarnaast neemt de vraag naar netcapaciteit de komende jaren explosief toe, niet alleen als gevolg van elektrische mobiliteit, maar ook door grootschalige duurzame opwek en de elektrificatie van de industrie en de gebouwde omgeving. Dit zet ook de aansluittermijnen van laadinfrastructuur behoorlijk onder druk.
- *Er is een duidelijke behoefte aan differentiatie, transparantie en betrouwbaarheid.*
Naast een korte aansluittermijn (met name voor kleinverbruik aansluitingen en verzwaringen voor laadinfrastructuur) is vooral transparantie van het aansluitproces en een betrouwbare termijn van belang. Dit zorgt voor handelingsperspectief bij alle partijen.
- *Het is niet mogelijk om voor alle typen aansluitingen een vaste termijn te adviseren.*
Het merendeel van de aansluitingen voor laadinfrastructuur betreft echter kleinverbruik aansluitingen en verzwaringen in non-congestiegebied ('happy flow') en hiervoor is een aansluittermijn van minder dan 18 weken gewenst, bijvoorbeeld 8-10 weken. De netbeheerders geven echter aan dat deze termijn gezien de personeelstekorten voorlopig niet haalbaar lijkt. Wellicht liggen hier kansen om deze werkzaamheden door (gecertificeerde) marktpartijen te laten oppakken.
- *Voor grootverbruik aansluitingen en/of aansluitingen van laadinfrastructuur in congestiegebied is het op dit moment niet mogelijk om realistische, betrouwbare aansluittermijnen vast te leggen.*
Deze termijnen worden voor een belangrijk deel bepaald door vergunningstrajecten die grotendeels buiten de invloedssfeer van de netbeheerders liggen. Netbeheerders, overheden en overige ketenpartners dienen elkaar en de aanvragers beter te informeren over de status van verschillende vergunningaanvragen inclusief een inschatting van de verwachte doorlooptijden.

Aanbevelingen

Op basis van het doorlopen proces en de conclusies van dit onderzoek doen wij vanuit de mobiliteitssector de volgende aanbevelingen richting ACM:

- *Differentieer naar zwaarte van de aansluiting.*
Eenvoudige aansluitingen en verzwaringen van kleinverbruik aansluitingen (<3x80A) vertegenwoordigen het overgrote deel van alle aansluitingen voor laadinfrastructuur. Deze reguliere publieke en private laadpalen zijn van groot belang om de uitrol van elektrisch vervoer in Nederland niet te vertragen en hiervoor kan een vaste aansluittermijn vastgelegd worden. Voor de grootverbruik aansluitingen (>3x80A) is dit moeilijker en adviseren we zo concreet mogelijke procesafspraken te maken.
- *Leg voor eenvoudige aansluitingen en verzwaringen (<3x80A) in non-congestiegebied, waar geen noemenswaardige knelpunten verwacht worden, de zogenaamde ‘happy flow’, een aansluittermijn vast van maximaal 10 weken³.*
Marktpartijen stellen voor om vooraf te definiëren wat congestie is en welke mitigerende maatregelen er mogelijk zijn om de aansluiting in een congestiegebied wel te realiseren (bijv. slim laden of non-firm ATO).
- *Leg voor de grootverbruik aansluitingen en verzwaringen en aansluitingen/verzwaringen in congestiegebied heldere procesafspraken vast.*
Deze procesafspraken dienen ten minste te omvatten op welke termijn de aanvrager een offerte ontvangt, de voorwaarden waaraan deze offerte voldoet, de geldigheidstermijn, de voorwaarden waaronder een aanvraag geannuleerd kan worden (bijvoorbeeld een sterke uitloop van de termijn) alsmede de betalingstermijnen van de factuur (welk deel moet wanneer betaald zijn).
Daarnaast dienen netbeheerders, overheden en overige ketenpartners elkaar en de aanvrager beter te informeren over de status van de aanvraag en de onderliggende deelprocessen, zodat duidelijk is waar in het proces de aanvraag zich bevindt en verwachte doorlooptijden beter ingeschat kunnen worden.
- *Leg vast welke escalatiemechanismen er voorhanden zijn voor partijen, wanneer termijnen niet worden gehaald of wanneer voorstellen niet acceptabel worden geacht.*
- *Elimineer het offertetraject tussen netbeheerder en gemeente voor reguliere publieke laadpalen.*
Voor reguliere publieke laadpalen kan het offertetraject tussen netbeheerder en gemeente overgeslagen worden en kan de aanvraag voor een netaansluiting van een publieke laadpaal in

³ De netbeheerders geven aan dat deze termijn met de huidige personeelstekorten en het sterk groeiende aantal aanvragen voorlopig niet haalbaar is.

plaats daarvan beschouwd worden als een opdrachtbevestiging voor de netbeheerder. Dit scheelt onnodige administratie en vergroot de doorloopsnelheid.

- *Overweeg een andere invulling van het 'first come-first serve' principe om een betere planbaarheid van de uitrol van laadpalen, efficiënter gebruik van personeel, betrouwbaardere aansluittermijnen en proactievere investeringen in het elektriciteitsnet door netbeheerder mogelijk te maken.*

Deze andere invulling mag echter niet leiden tot een substantiële verlenging van de aansluittermijnen.

- *Wanneer er (door ACM of politiek) geprioriteerd gaat worden tussen verschillende typen netaansluitingen (bijvoorbeeld duurzame versus niet-duurzame afnemer/leverancier) dient de achterliggende afweging helder en transparant te zijn.*

BIJLAGE 1: TOTSTANDKOMING

Dit rapport is mede tot stand gekomen met input van en in samenwerking met:

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)
- De NAL-regio's Noord, Oost, Zuid en Noordwest
- ElaadNL
- Vereniging DOET
- Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE)
- Vereniging Elektrische Rijders (VER)
- eViolin (o.a. Fastned, F1rst, Allego, Vattenfall)
- Vervoerregio Amsterdam
- Rijkswaterstaat
- Netbeheer Nederland
- Enexis
- Stedin
- Heijmans



Dit is een uitgave van Nationale Agenda Laadinfrastructuur
www.agendalaadinfrastructuur.nl/

25 maart 2022