

BRIEF

Onderwerp Advies aansluittermijnen laadinfrastructuur
Datum 4-10-2022
Aan Autoriteit Consument en Markt
dhr. [REDACTED]
Zaaknummer ACM/21/168317

Nationale programma's

Croeselaan 15
3521 BJ Utrecht
Postbus 8242
3503 RE Utrecht
www.rvo.nl

Contactpersoon

[REDACTED]

M 06 [REDACTED]
[REDACTED]@rvo.nl

Geachte heer [REDACTED],

Zoals u weet is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) een meerjarige beleidsagenda met ambities en acties die ervoor gaan zorgen dat we straks altijd overal, makkelijk en slim kunnen laden. Dit met als doel om de mobiliteitstransitie te versnellen, zodat de afspraken die in het Klimaatakkoord gemaakt zijn nagekomen gaan worden. Binnen de NAL werken marktpartijen, overheid en netbeheerders in verschillende werkgroepen nauw samen en ondersteunen gemeenten en regio's om een dekkend, betrouwbaar en toekomstbestendig laadnetwerk en energiesysteem te realiseren. De NAL-werkgroep Versnellen Proces heeft als doel om tijdig een toegankelijk en dekkend laadnetwerk te realiseren, zodat iedereen gemakkelijk en tegen een aantrekkelijke prijs kan laden. Het creëren van de juiste randvoorwaarden en het optimaliseren van de processen moeten ervoor zorgen dat de laadvraag nu en in de toekomst efficiënt en flexibel kan worden beantwoord.

In opdracht van de werkgroep Versnellen Proces is afgelopen jaar "De Versnellingsgids"¹ opgeleverd. De Versnellingsgids bevat een groot aantal aanbevelingen om het gehele proces van aanvraag en realisatie van publieke laadinfrastructuur te versnellen. Vanuit de NAL wordt er dus hard gewerkt om deze verbeteringen te realiseren. Op het vlak van de aansluittermijnen van netaansluitingen vragen we nadrukkelijk aan u, de Autoriteit Consument & Markt (ACM) een bijdrage te leveren.

De ACM is verantwoordelijk voor een verdere uitwerking van de redelijke aansluitermijn, zoals omschreven in de nieuwe Energiewet. Als input hiervoor heeft de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) op 26 april 2022 een advies aan de ACM gestuurd met aanbevelingen over de gewenste nadere invulling van de aansluittermijnen, gezien vanuit het standpunt van de sector mobiliteit.

¹ <https://agendalaadinfrastructuur.nl/ondersteuning+gemeenten/documenten+en+links/bibliotheek+-+versnellen+proces/default.aspx>

Op 14 juli 2022 heeft ACM het ontwerpbesluit codewijziging aansluittermijnen gepubliceerd dat tot en met 5 oktober 2022 ter consultatie voorligt. Partijen kunnen een zienswijze indienen over het gehele ontwerpbesluit. Daarnaast heeft de ACM drie specifieke consultatievragen gesteld waar wij op vragen 1 en 3 vanuit de NAL Stuurgroep graag willen reageren.

De besluitvorming over deze reactie is in de NAL Stuurgroep zorgvuldig tot stand gekomen. ElaadNL verwijst voor het standpunt en de inbreng van de regionale netbeheerders op dit vraagstuk naar de reactie van Netbeheer Nederland.

Consultatievraag 1

De NAL reageert graag op het volgende onderdeel van deze consultatievraag: “Zijn er afwijkende afspraken nodig voor laadpalen die door gemeenten grootschalig en op planmatige wijze worden gerealiseerd?”

Het aantal nieuwe netaansluitingen voor publieke laadinfrastructuur is de afgelopen periode sterk gestegen en neemt de komende jaren naar verwachting nog sterker toe². Steeds vaker zal dit gebeuren in de vorm van bulk-aanvragen van tientallen of honderden laadpaalaansluitingen gelijktijdig. Een afwijkend proces voor het behandelen en realiseren van deze bulk-aanvragen bij de grootschalige uitrol van publieke laadinfrastructuur leidt tot betere planbaarheid en efficiëntere inzet van capaciteit. Daarmee worden per saldo gemiddeld kortere doorlooptijden behaald, zonder dat dit te koste gaat van andere aansluitingen.

Bij netbeheerder Enexis wordt dit al deels toegepast door toepassing van hun SAL-systematiek, waarbij bulk-aanvragen voor netaansluitingen van publieke laadinfrastructuur via een apart werkproces worden afgehandeld en ingepland. Een vergelijkbaar proces voor alle netbeheerders draagt bij aan een soepele en efficiënte uitrol van publieke laadinfrastructuur en daarmee aan de noodzakelijke overgang naar elektrisch vervoer om de klimaatdoelstellingen te behalen. Concreet vragen de NAL-partijen om meer ruimte om in overleg tussen de aanvrager van de netaansluitingen en de netbeheerder afspraken te maken over de realisatietermijn van netaansluitingen bij bulk-aanvragen. Dit vraagt om een verruiming op artikel 8.10 lid 3 welke momenteel ruimte biedt om een langere termijn overeen te komen, maar geen kortere. De netbeheerder kan baat hebben bij een kortere termijn wanneer er een positieve prikkel wordt ingebouwd bijvoorbeeld met een maatstaf van een jaarlijks gemiddelde doorlooptijd voor bulkaanvragen. Daarnaast is het goed dat, als er voor een standaardtermijn gekozen wordt, deze periodiek geëvalueerd wordt.

Consultatievraag 3

De NAL reageert graag als volgt op de consultatievraag “Dienen er concretere beletredenen en overmachtssituaties benoemd te worden, of is de bijgevoegde jurisprudentie voldoende vanwege de sterk wisselende concrete omstandigheden?”

De NAL-partijen zouden graag, naast de opgenomen jurisprudentie, een aantal concrete beletredenen vastleggen door bijvoorbeeld vooraf te definiëren wat congestie is en welke mitigerende maatregelen er mogelijk zijn om de aansluiting in een congestiegebied wel te

² [Monitoring Landelijk - Nationale Agenda Laadinfrastructuur](https://elhekieabhbkmcefcfoobjddigjcaadp/https://elaad.nl/wp-content/uploads/2022/05/2021Q3_Elaad_Outlook_Personenautos_2050.pdf) en prognoses: extension://elhekieabhbkmcefcfoobjddigjcaadp/https://elaad.nl/wp-content/uploads/2022/05/2021Q3_Elaad_Outlook_Personenautos_2050.pdf, zie pagina 3

realiseren (bijv. slim laden, congestiemanagement of N.F.C.'s³). Wij verwijzen hierbij ook graag naar het recent opgeleverde rapport "Laden voor logistiek bij beperkte netcapaciteit"⁴ waarin deze mitigerende maatregelen uitgebreider worden toegelicht.

Daarnaast is het belangrijk om vast te leggen welke escalatiemechanismen er voorhanden zijn voor partijen, wanneer termijnen niet worden gehaald of wanneer voorstellen niet acceptabel worden geacht. Dit biedt aan alle partijen meer houvast, ondanks het feit dat een individuele beoordeling in veel gevallen waarschijnlijk noodzakelijk is.

Qua escalatiemechanisme hebben bedrijven nu alleen de optie om naar de rechter te stappen. De kans op een succesvolle afloop bij de gang naar de rechter is kleiner als er geen beletredenen worden vastgelegd. Daarom pleiten wij voor het instellen van een mechanisme dat de netbeheerder stimuleert om de termijnen zo kort mogelijk te houden. Dit kan via 'stok' of 'wortel'. Bij 'stok' valt te denken aan een negatieve prikkel zoals een boeteclausule. Interessanter is wellicht een positieve prikkel, 'wortel', voor de netbeheerders om jaarlijks te bekijken waar hun proces nog efficiënter kan worden ingericht. Dit kan bijvoorbeeld door middel van het instellen van een maatstaf voor netbeheerders, die bepaald wordt aan de hand van het gemiddelde binnen netbeheerders. Hiervoor is monitoring van de doorlooptijd een voorwaarde. Het voordeel hiervan is dat de maatstaf meebeweegt met de toekomstige ontwikkelingen waarin doorlooptijden verder kunnen oplopen of juist korter worden. Bovendien prikkelt het de netbeheerder om verder te kijken dan het halen van termijnen en waar mogelijk nog sneller te werk te gaan. We vragen u om deze systematiek verder uit te werken.

Tenslotte vragen de NAL-partijen in dit kader nogmaals aandacht voor meer transparantie in het aansluitproces, zodat het voor alle partijen duidelijk is waar een aanvraag zich bevindt in het aansluitproces en welke factoren (mogelijk) zorgen voor vertraging. Om eventuele knelpunten in dit proces aan te pakken dient het aanvraagproces volledig transparant te zijn voor zowel de aanvrager als de betrokken ketenpartners. Ook hiervoor is een (standaard) monitoringsproces van de doorloop van aanvraag tot oplevering noodzakelijk.

In aanvulling op onze reactie op bovenstaande consultatievragen vragen we nogmaals aandacht voor de concrete aansluittermijnen voor kleinverbruik aansluitingen in relatie tot laadinfrastructuur. De NAL-partijen zijn zich ervan bewust zijn dat de netbeheerders hun werkzaamheden rondom aansluiten, verzwaren en leveringszekerheid moeten balanceren gegeven de schaarste aan arbeidskapitaal, materiaal en lange vergunningstrajecten. Afspraken rondom aansluittermijnen moeten dan ook haalbaar zijn en blijven voor een efficiënt werkende netbeheerder. Tegelijkertijd zien de NAL-partijen de noodzaak voor strakke afspraken voor kleinverbruik aansluitingen om de snelheid van de mobiliteitstransitie te garanderen en duidelijkheid te verschaffen aan de aangeslotenen.

Termijn voor verzwarening van bestaande netaansluitingen

Het merendeel van de laadpunten wordt op privaat terrein gerealiseerd. Voor private (thuis-) laadpunten is vaak geen nieuwe netaansluiting, maar een verzwarening van de bestaande netaansluiting nodig. Het merendeel van deze verzwareningen kan waarschijnlijk uitgevoerd worden

³ N.F.C. (voorheen non-firm ATO) staat voor Non Firm Contract en houdt in dat de transportcapaciteit van de netaansluiting niet gegarandeerd is. In het geval van transport schaarste kan de capaciteit door de netbeheerder tijdelijk worden gestopt of verlaagd.

⁴ <https://ce.nl/publicaties/laden-voor-logistiek-bij-beperkte-netcapaciteit/>

zonder graafwerkzaamheden. De nu voorgestelde verkorting van 18 naar 12 weken geldt dus voor een belangrijk deel van deze laadpuntaansluitingen. Het is voor mensen die een elektrische auto hebben gekocht van groot belang dat de wachttijd niet te lang is. Zeker nu steeds meer mensen een overstap maken naar een tweedehands elektrische auto (zonder lange levertijden). Gezien de eenvoudige aard van de werkzaamheden achten wij een termijn van 12 weken dan ook zeker haalbaar. De NAL pleit er daarom nogmaals voor om deze maximale termijn van 12 weken ook aan te houden voor verzwaringen van bestaande netaansluitingen waarbij beperkte graafwerkzaamheden moeten plaatsvinden.

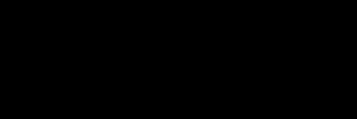
Termijn voor nieuwe netaansluitingen van laadpalen

Voor nieuwe netaansluitingen (meestal publiek) wordt een maximale termijn van 18 weken voorgesteld (overeenkomstig de huidige situatie). De NAL heeft eerder gepleit voor een termijn van 10 weken voor de 'Happy Flow' (eenvoudige aansluitingen en verzwaringen, zonder bijzonderheden). NAL-partijen pleiten nogmaals voor een korte termijn voor deze 'Happy Flow' palen en zien daarom graag dat de termijn voor enkelvoudige (publieke) laadpalen ook op 12 weken wordt vastgesteld, net als de eerder genoemde verzwaringen. Daarnaast verwijzen we graag naar het eerder genoemde voorstel voor bulkaanvragen dat we graag zouden willen toepassen voor netaansluitingen voor publieke laadpalen die op grote schaal gelijktijdig worden aangevraagd.

Graag zouden wij zien dat er invulling wordt gegeven aan bovenstaande wensen. Dit achten wij noodzakelijk om de gewenste snelheid in de transitie naar duurzame mobiliteit te houden.

Namens de Stuurgroep NAL,

Met vriendelijke groet,



Voorzitter