

Zienswijze ontwerpbesluit codewijziging aansluittermijnen netbeheerder

Zaaknummer : ACM/21/168317

Datum: 5 oktober 2022

Van: MRA-Elektrisch namens de zes NAL-regio's

Aan: Autoriteit Consument en Markt, Directie Energie

Inleiding

Hierbij dienen de zes samenwerkingsregio's van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (hierna: NAL-regio's) hun zienswijze op het ontwerpbesluit codewijziging aansluittermijnen in. De NAL-regio's¹ zijn verantwoordelijk voor de ambtelijke uitvoering van het bestuursakkoord dat zij samen met het Rijk en de regionale netbeheerders sloten om de uitrol van laadinfrastructuur te faciliteren. In deze zienswijze verzoeken de NAL-regio's de ACM om de invulling van de redelijke termijn voor de realisatie van reguliere publieke laadpunten, welke vallen onder de aansluitcategorie zoals behandeld in artikel 8.10 lid 2 sub b, aan te passen van 18 weken naar 10 weken². MRA-Elektrisch maakt graag van de mogelijkheid gebruik om haar zienswijze mondeling aan de ACM toe te lichten.

Op basis van praktijkervaring kennen de NAL-regio's de processen bij de netbeheerders en zijn ervan overtuigd dat een termijn van 10 weken realistisch en haalbaar is en dat dit als de norm moet gelden. Met de huidige aansluittermijnen hebben de netbeheerders te kennen gegeven geen urgentie te zien om processen te verbeteren of een grotere executiekracht te organiseren voor publieke laadpalen. Door deze aansluittermijn als uitgangspunt te nemen kunnen de aantallen publieke laadpunten die nodig zijn om te voorzien in de groeiende behoefte van elektrische rijders niet worden behaald. Een verkorting van de aansluittermijn is juist van groot belang om deze urgentie bij de netbeheerders te creëren en de benodigde versnelling te kunnen maken die nodig is om de elektrische voertuigen in Nederland te kunnen blijven opladen.

Prognoses versus plaatsingstempo

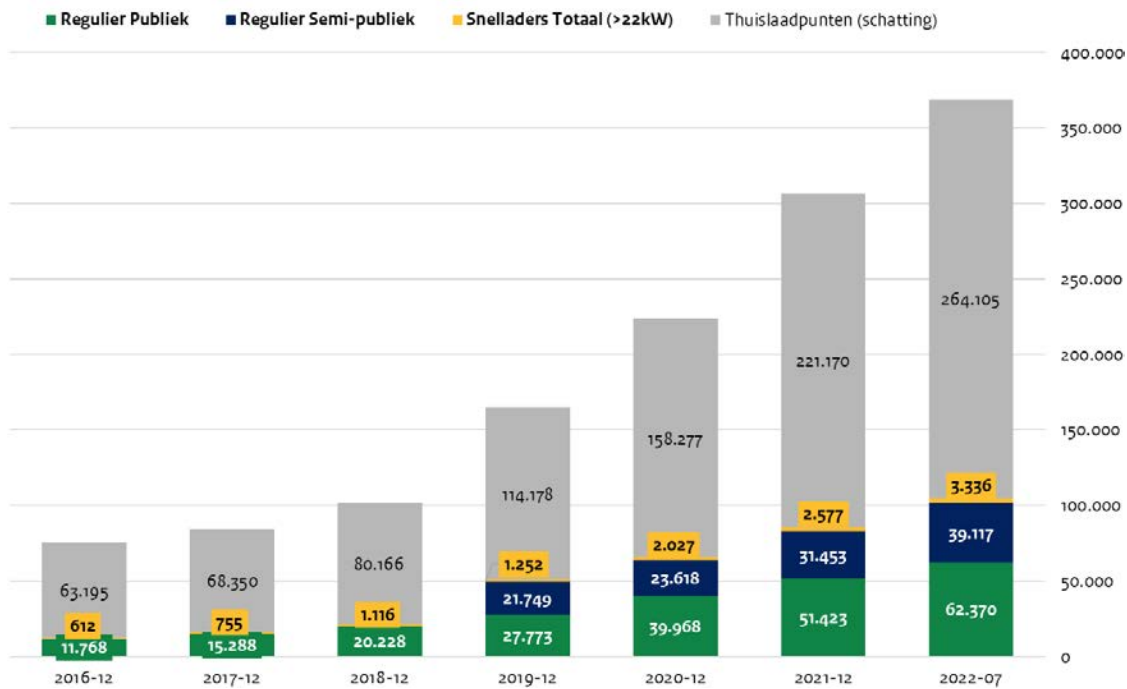
In 2030 zullen er bijna twee miljoen elektrische auto's op de Nederlandse wegen rijden. Om een dekkend en toegankelijk laadnetwerk te realiseren zullen tot aan 2030 bijna 400 duizend laadpunten moeten worden gerealiseerd op publiek terrein³. Onderstaande tabel geeft het plaatsingstempo weer voor publieke laadpunten (in groen). De afgelopen twee jaar worden ongeveer 11 duizend publieke laadpunten gerealiseerd. In juli 2022 staat de landelijke teller op een totaal van 62 duizend publieke laadpunten. Uitgaande van de huidige prognose moeten er tot en met 2030 jaarlijks gemiddeld 47 duizend laadpunten worden gerealiseerd⁴.

¹ De NAL-regio's zijn: Noordwest (Noord-Holland, Utrecht en Flevoland), de G4 (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Den Haag), Zuidwest (Zeeland en Zuid-Holland, Noord (Friesland, Groningen, Drenthe), Oost (Overijssel en Gelderland) en Zuid (Limburg en Brabant).

² Deze zienswijze van de NAL-regio's richt zich daarmee uitsluitend op de lengte van de aansluittermijn voor publieke laadinfrastructuur in de openbare ruimte met een aansluitcapaciteit tot en met 3 x 80 A en waarvoor grondwerkzaamheden nodig zijn.

³ Prognose laadinfrastructuur. Appm, 2019.

⁴ Website NAL. Zie: <https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/monitoring+2021/monitoring+landelijk/default.aspx>



Figuur 1: Realisatie laadinfrastructuur in Nederland t/m juli 2022. Bron: website NAL.

Bestuursakkoord Rijk, NAL-regio's en netbeheerders

Voor de ontwikkeling van elektrisch rijden en de uitrol van een publiek laadnetwerk in heel Nederland is het daarom juist van belang om een ambitieuzere termijn vast te stellen. Dit is met name van belang omdat de hoeveelheid laadpunten zoals vastgesteld in het Klimaatakkoord niet kan worden behaald met het huidige plaatsingstempo. In de praktijk betekent het voorstel van de ACM een handhaving van de aansluittermijn van 18 weken voor publieke laadinfrastructuur, zoals deze was vastgesteld in de Gaswet en Elektriciteitswet 1998. Echter, de bestuurlijke afspraak die de NAL-regio's met het Rijk en de netbeheerders hebben gesloten kan niet worden nagekomen met het ontwerpbesluit dat op dit moment voorligt.

De NAL-regio's hebben in 2020 een bestuursakkoord met het Rijk afgesproken dat zij in samenwerking met de netbeheerders de verwachte toename van laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer zullen faciliteren. Met het sluiten van het akkoord zijn de NAL-regio's verantwoordelijk gemaakt voor de ambtelijke uitvoering van de uitrol van elektrische laadinfrastructuur voor alle typen vervoer in heel Nederland. De NAL-regio's organiseren collectieve aanbestedingen voor publieke laadpalen onder de gemeenten in hun werkgebied. In samenwerking met de gemeenten proberen de NAL-regio's de werkprocessen te optimaliseren. Zo leveren zij structurele ondersteuning met de inzet van regiomanagers/laadconsulenten. Ook worden doorlooptijden bij gemeenten verkort door in te zetten op proactieve locatiebepaling en voorbereiding, het werken met plankaarten en (verzamel)verkeersbesluiten, data-gestuurde plaatsing en het verbeteren van contract- en concessiebeheer.

Verantwoordelijkheid regionale netbeheerders

Met het sluiten van het bestuursakkoord zijn de regionale netbeheerders ervoor verantwoordelijk om tijdige aansluiting van deze laadpunten te faciliteren, zodat het bereiken van de doelstellingen die de NAL-regio's en netbeheerders met het Rijk hebben gesloten niet verder in gevaar komt. Zoals uit de aansluittermijnen van de afgelopen jaren blijkt is er vanuit de netbeheerders onvoldoende inzet om te zorgen dat de aansluittermijnen worden verkort en de totale procescapaciteit bij de netbeheerders wordt vergroot. Op basis van de Versnellingsgids wordt van de netbeheerders onder meer verwacht dat zij meer capaciteit en focus op de aanvragen van publieke laadpalen organiseren. Daarnaast kunnen zij de informatievoorziening en communicatie verbeteren met andere ketenpartijen en het werken in één arbeidsgang mogelijk maken voor de aannemer. In een reactie op het advies hebben de netbeheerders aangegeven dat zij de inrichting van processen en

informatievoorziening niet als knelpunt beschouwen voor de groei van elektrische laadinfrastructuur en ondanks huidige doorlooptijden geen urgentie geven aan de uitrol van publieke laadinfrastructuur⁵⁶.

De NAL-regio's zien de hoge aantallen openstaande verzoeken en lange doorlooptijden en het gebrek aan urgentie als een probleem. De NAL-regio's verzoeken de ACM daarom juist om de wettelijke 18-wekentermijn te vervangen door een 10-wekentermijn voor publieke laadinfrastructuur in plaats deze te handhaven op basis van de behaalde aansluittermijnen door de netbeheerders over de afgelopen jaren, waarin wordt uitgegaan van gemiddeldes en ook alle excessen zijn meegenomen, terwijl het juist van belang is om een norm te stellen voor een haalbare en realistische termijn om de behoefte van EV-rijders te kunnen blijven beantwoorden.

Voor EV-rijders zijn de termijnen die de netbeheerders nodig hebben om een aansluiting voor een publieke laadpaal momenteel niet acceptabel. De gemiddelde doorlooptijd bij alle regionale netbeheerders is in 2021 19 weken en gemiddeld een half jaar (26 weken) door een specifieke netbeheerder om deze aansluiting te realiseren (zie figuur 2). Naar verwachting bestaat meer dan negentig procent van de doorlooptijd uit wachttijd⁷. Zonder een laadvoorziening voor de deur betekent dit voor deze EV-rijders dat zij veel obstakels ervaren wanneer zij de overstap hebben gemaakt om elektrisch te rijden. Door de lange wachttijden die EV-rijders ervaren wordt de publieke beeldvorming rondom elektrisch vervoer negatief beïnvloed en de adoptie van elektrisch rijden vertraagd.

	Kleine mutatie	Kleine aansluiting	Grote aansluiting
2017	6 (7)	16 (19)	26 (30)
2018	10 (14)	17 (21)	22 (33)
2019	11 (17)	19 (24)	30 (42)
2020	12 (18)	19 (25)	35 (47)
2021	12 (15)	19 (26)	33 (50)

Figuur 2: Gemiddelde doorlooptijden bij de regionale netbeheerders 2017-2021. Bron: data ACM opgehaald bij de regionale netbeheerders.

Huidige termijnen of haalbare termijnen?

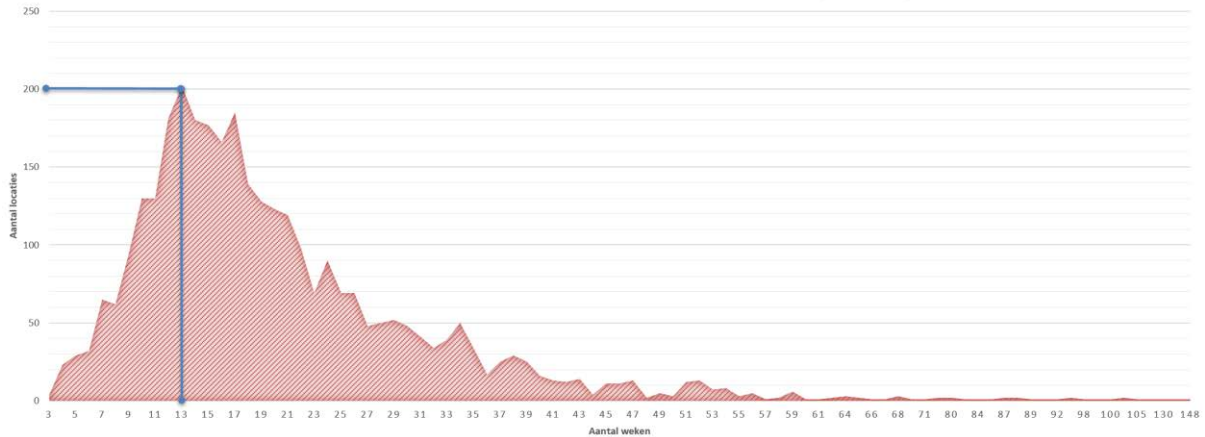
De NAL-regio's vinden dat de voorgestelde termijn van 18 weken netbeheerders te veel ruimte biedt om aansluitingen voor publieke laadpunten uit te stellen. Hoewel het feit dat de termijn van 18 weken vaak wordt overschreden doet vermoeden dat deze termijn realistisch is, is deze dat in de praktijk niet. De ACM gaat voor het vaststellen van de termijn op dit moment ten onrechte uit van de daadwerkelijke aansluittermijnen die de netbeheerders de afgelopen jaren hebben behaald. In plaats daarvan is het volgens de NAL-regio's van belang om juist uit te gaan van een termijn die doorgaans wordt behaald en niet van een termijn op basis van gemiddelde doorlooptijd waarin ook alle excessen zijn meegenomen. Een goede manier om dit te meten is om te kijken naar de termijn die het vaakst wordt behaald. In de regio Noordwest geeft dit bijvoorbeeld het volgende beeld:

⁵ Versnellingsgids proces 'Aanvraag- en realisatie publieke laadinfrastructuur', Appm, oktober 2021. De doorlooptijd is de optelsom van bewerkingstijden, transporttijden en wachttijden van de opeenvolgende stappen van het aanvraag- en realisatieproces

⁶ Reactie netbeheerders op Versnellingsgids Appm, ElaadNL, april 2022.

⁷ Versnellingsgids proces 'Aanvraag- en realisatie publieke laadinfrastructuur', Appm, oktober 2021. De doorlooptijd is de optelsom van bewerkingstijden, transporttijden en wachttijden van de opeenvolgende stappen van het aanvraag- en realisatieproces

DUUR AANVRAAG NETAANSLUITING - REALISATIE (N=3259)

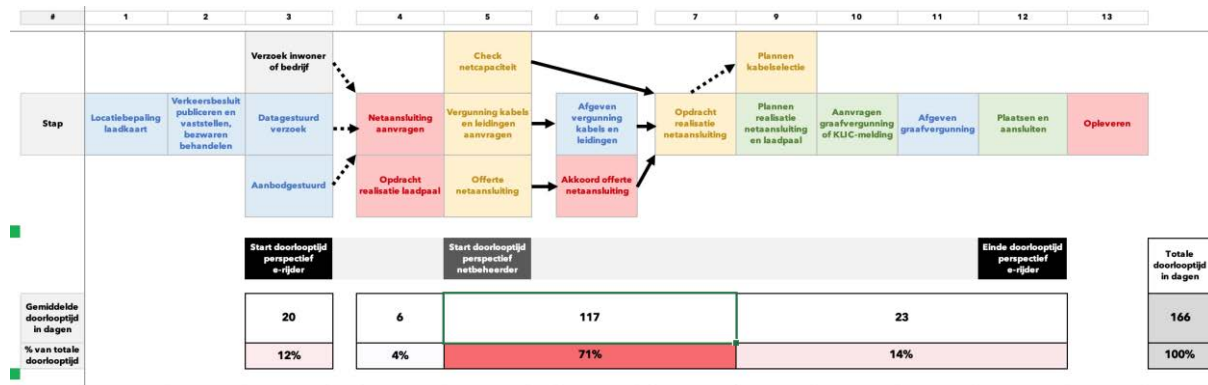


Figuur 3: Duur aanvraag netaansluiting in weken NAL-regio Noordwest. Bron: eigen data MRA-E.

Van de 3.259 locaties waarvoor sinds begin 2018 een netaansluiting is aangevraagd bleek het mogelijk om 1.799 locaties (55 %) binnen 18 weken te realiseren. Realisatie binnen 13 weken is de *meest voorkomende* doorlooptijd; de mediaan. Doordat er ook een beperkter aantal locaties met extreme doorlooptijden loopt de *gemiddelde* doorlooptijd op tot 21 weken. Om de vervienvoudiging van de huidige aantallen mogelijk te maken is juist en versnelling nodig en moet worden gestreefd om een aansluiting binnen 10 weken te realiseren, zoals zowel haalbaar als realistisch is gebleken.

Dashboard

Parrallel aan het proces rondom de aansluittermijn zijn de NAL-regio's en de netbeheerders actief om de gemiddelde doorlooptijden bij de verschillende ketenpartijen in beeld te krijgen. Ook hier worden voor de verschillende processtappen worden normatieve doorlooptijden vastgesteld. Zoals in onderstaand figuur zichtbaar wordt ligt momenteel 71% van de doorlooptijd in het proces bij de netbeheerder. Een kortere dan de huidige aansluittermijn is hard nodig om hier gezamenlijk op te kunnen sturen middels dit dashboard dat in ontwikkeling is, zodat met name de excessieve doorlooptijden bij de netbeheerder kunnen worden voorkomen en een standaard aansluittermijn van 10 weken kan worden gehanteerd.



Figuur 4: Voorstel dashboard doorlooptijden publieke laadpunten

Conclusie

Op basis van voorgaande argumentatie willen de NAL-regio's de ACM verzoeken om artikel 8.10 lid 2 sub b van het ontwerpbesluit aan te passen naar een termijn van 10 weken in plaats van 18 weken, zodat niet uit te gaan van de aansluittermijnen die de netbeheerders de afgelopen jaren behalen en die te kort schiet om het nodige plaatsingstempo te maken dat nodig is om de klimaatdoelen te behalen en in de groeiende laadbehoefte van de EV-rijder te voorzien. In plaats daarvan moet een aansluittermijn van 10 weken worden gehanteerd. Dit is een haalbare en realistische termijn gebleken in de NAL-regio's. Door deze norm te stellen kan deze aansluittermijn die voor grote aantallen aansluitingen reeds wordt behaald wordt doorgetrokken naar alle aansluitingen voor publieke laadpalen. MRA-Elektrisch maakt graag van de mogelijkheid gebruik om haar zienswijze mondeling aan de ACM toe te lichten.