

Betreft: **Advies- en oplegnotitie bij de Versnellingsgids**
Project: **Onderzoek versnellen proces 'Aanvraag en realisatie publieke laadinfrastructuur'**
Aan: Kernteam NAL-werkgroep Versnellen Proces
Van: Alex Hendriks, Christian Pasman (APPM)
Datum: 4 november 2021

Beste leden van Kernteam NAL-werkgroep Versnellen Proces,

Hierbij doen wij u met veel plezier de resultaten van het onderzoekstraject Versnellen proces 'Aanvraag en realisatie publieke laadinfrastructuur' toekomen.

Achtergrond

In 2030 worden 2 miljoen elektrische voertuigen in Nederland verwacht, waarvoor 1,7 miljoen laadpunten nodig zullen zijn. Ongeveer 400 duizend van die laadpunten zullen op publieke locaties staan. Die publieke laadpunten worden gerealiseerd middels het proces 'aanvraag en realisatie publieke laadinfrastructuur'. Op dit moment worden er landelijk ongeveer 12 tot 15 duizend publieke laadpunten per jaar gerealiseerd. In 2030 zal dat aantal naar verwachting rond de 100 duizend publieke laadpunten per jaar komen te liggen. Bovendien duurt het bij een geslaagde aanvraag in bijna de helft van de gevallen langer dan een half jaar tot plaatsing. Kortom: er is een versnelling in het huidige aanvraag- en realisatieproces nodig opdat er tijdig een dekkend, toegankelijk en toekomstbestendig laadnetwerk wordt gerealiseerd, zodat de opschaling van elektrisch rijden niet wordt belemmerd.

De NAL-werkgroep Versnellen Proces (werkgroep) heeft onder andere als doel om in samenwerking met betrokken stakeholders bij te dragen aan de versnelling van het aanvraag- en realisatieproces voor publieke laadinfrastructuur. Het proces heeft zich de afgelopen jaren regionaal en lokaal op verschillende manieren doorontwikkeld. Er zijn vele succesvolle initiatieven tot versnelling ondernomen, in verschillende richtingen, elk vanuit een ander perspectief en context en gericht op een specifiek deel van de keten. Er zijn bovendien nog talloze initiatieven in ontwikkeling of in de verkenningsfase.

Onderzoek

Vanuit die achtergrond heeft het Kernteam van de werkgroep APPM opdracht gegeven om in samenwerking met betrokken partijen een onderzoekstraject uit te voeren met als doelen:

- Inzicht te verkrijgen in de meest kansrijke oplossingsrichtingen voor versnelling van het proces;
- Een basis te ontwikkelen voor verdere regio overstijgende en keten brede kennisdeling;
- Het handelingsperspectief voor het benutten van kansen voor versnelling uit te breiden.

Het onderzoek is gericht op het proces 'Aanvraag en realisatie van publieke laadinfrastructuur' voor regulier laden van personenauto's in heel Nederland, vanaf de aanvraag door een EV-rijder, een gemeente zelf ofwel een datagedreven opstart van het proces tot en met de succesvolle oplevering van de laadpaal en de locatie.

Opgeleverde producten

Dit onderzoek is in de periode van half mei tot begin oktober uitgevoerd en heeft de volgende producten opgeleverd:

1. *Versnellingsgids* - Een zogenaamde Versnellingsgids met daarin de belangrijkste kansen voor versnelling voor alle delen van de keten bij elkaar gebracht in een gestructureerd en leesbaar geheel. Per kans wordt een beeld gegeven van versnellingspotentie en aandachtspunten voor implementatie. De gids is bedoeld ter ondersteuning van verdere kennisuitwisseling over versnellingsmogelijkheden en als startpunt voor het maken van (nog) bewuste(re) en effectieve keuzes voor de doorontwikkeling van het proces. Doelgroep zijn alle partijen die betrokken zijn in de uitvoering en (door)ontwikkeling van het proces.
2. *Adviesnotitie* - voorliggende notitie met daarin aanvullende conclusies met aanbevelingen. Waar de Versnellingsgids zich beperkt tot een duiding per kans, gaat deze adviesnotitie in op hoe de ambitie voor 2030 met de in beeld gebrachte kansen voor versnelling gerealiseerd kan worden. Deze notitie gaat daarnaast nader in op het handelingsperspectief voor de betrokken partijen en gremia.

Conclusies

Achtereenvolgens komen hierna in deze notitie aan bod: conclusies, discussie en aanbevelingen.

In dit onderzoek is, in het licht van de NAL-ambitie, gezocht naar het antwoord op de vraag 'Wat zijn voor het proces *Aanvraag en realisatie publieke laadinfrastructuur* de meest kansrijke mogelijkheden voor versnelling?'. Uit dit onderzoek is gebleken dat hierbij twee verschillende, zij het gerelateerde, doelen voor versnelling van belang zijn. Dat zijn a) een hogere doorstromingsnelheid (procescapaciteit) en b) een kortere (ervaren) doorlooptijd van een EV-rijder met een laadbehoefte tot en met de oplevering.

Dit onderzoek heeft een verzameling aan kansen voor versnelling opgeleverd die aan één of beide doelen bijdragen (zie Versnellingsgids). Op basis van een inschatting van de potentiële bijdrage aan versnelling van het proces (bate) en de benodigde inspanning voor implementatie zijn de meest kansrijke opties inzichtelijk gemaakt. In de bijlage (bijlage A) bij deze adviesnotitie is voor beide doelen een bate-inspanningsmatrix opgenomen met daarin de kansen weergegeven.

In algemene zin is gebleken dat kansen waarbij sprake is van (een combinatie van) onderstaande punten de grootste potentiële versnellers zijn:

- activiteiten naar voren halen, weg uit het kritieke pad (voordat de laadbehoefte bij een EV-rijder ontstaat),
- bundeling van activiteiten ten behoeve van meerdere laadpalen tegelijk,
- gespecialiseerde en op uitvoering gerichte teams,
- een meer voorspelbare en stabiele workflow voor de aannemer met ruimte voor optimalisatie van de planning

De resultaten hebben uitgewezen dat voor '*vergroten doorstromingsnelheid*' de volgende kansen het meest kansrijk zijn (op alfabetische volgorde):

De bate en inspanning zijn gescoord met een score tussen de 0 en 4:
Score: **0** **4**
Bate: geen potentieel zeer groot potentieel
Inspanning (Insp.) geen inspanning zeer veel inspanning
Zie ook de Versnellingsgids voor verdere uitwerking

#	Versnellingskansen	Variant	Bate	Insp. ¹	Tijd	Schaal
B - III	Keuzes in communicatie- en participatiebeleid	Participatie per bundel locaties	3	2	Middellange termijn	Lokaal
B - IV		Locatieplan online toegankelijk	4	2		
C	Werken in één arbeidsgang		4	2	Middellange termijn	Regionaal
F - II	Minder afhankelijk verkeersbesluit	Geen verkeersbesluit	3	2	Korte termijn	Lokaal/ regionaal
H	Proactieve locatiebepaling		4	2	Middellange termijn	Lokaal/ regionaal
I	Verzamelverkeers-besluiten		3	2	Korte termijn	Lokaal
K	Proactief en datagedreven plaatsen		4	3	Middellange termijn	Lokaal/ Regionaal
N	Werk gemeenten uitbesteden		3	1	Lange termijn	Lokaal
O - II	Voorspelbare en stabiele werkstroom	Delen status OHW voor voorspelbare en stabiele werkstroom	3	2	Middel- tot lange termijn	Regionaal

Tabel 1: overzicht meest kansrijke versnellingsopties voor '*vergroten doorstromingsnelheid*'.

¹ Insp. = schatting relatieve inspanning voor implementatie; Tijd = schatting doorlooptijd implementatie; Schaal = op welke schaal zijn acties nodig voor succesvolle implementatie.

De resultaten hebben uitgewezen dat voor 'verkorten doorlooptijd' de volgende kansen het meest kansrijk zijn (op alfabetische volgorde):

#	Versnellingskans	Variant	Bate	Insp. ²	Tijd	Schaal
C	Werken in één arbeidsgang		4	2	Middellange termijn	Regionaal
F – I	Minder afhankelijk verkeersbesluit	Minder afhankelijkheid verkeersbesluit	3	2	Korte termijn	Lokaal/ regionaal
F – II		Geen verkeersbesluit	3	2		
H	Proactieve locatiebepaling		3	2	Middellange termijn	Lokaal/ regionaal
I	Verzamelverkeersbesluiten		4	2	Korte termijn	Lokaal
K	Proactief en datagedreven plaatsen		4	3	Middellange termijn	Lokaal/ Regionaal
P	Effectieve operationele sturing		3	2	Lange termijn	Regionaal

Tabel 2: overzicht meest kansrijke versnellingsopties voor 'verkorten doorlooptijd'.

Discussie

Interpretatie van de resultaten

Om de toekomstige behoefte aan laadinfrastructuur te kunnen realiseren dient de doorstromingsnelheid richting 2030 niet enkele procenten, maar een hele orde grootte toe te nemen. Om dit tempo te kunnen bijhouden is, bij gelijkblijvende capaciteit in de keten, een optimalisatie van de basisvariant van het proces niet voldoende. Dit vraagt om een herontwerp van de keten. Het is bovendien niet toereikend om alleen aan de voorkant van het proces bottlenecks weg te nemen (middels bundeling en een proactieve voorbereiding), want dan zal het bij de realisatie gaan stokken. Wij verwachten dat (op termijn) voor de meeste gebieden zal moeten worden overgegaan op datagedreven en proactief plaatsen, wat zowel vraaggestuurd kan zijn (gericht op het invullen van een verwachte vraag) of aanbodgestuurd (gericht op bv. een geografisch dekken netwerk). Alleen daarmee ontstaat een voldoende voorspelbare, stabiele en planbare werkstroom voor aannemers, opdat het voor de aannemer haalbaar wordt om langdurig vaste teams op laadpalen in te gaan zetten.

We zien dat de huidige doorlooptijden langer zijn dan gewenst en bovendien in 2021 nog significant zijn opgelopen ten opzichte van 2020. Dit lijkt het gevolg van reeds bestaande bottlenecks in de keten die de procescapaciteit (doorstromingsnelheid) begrenzen. Indien de procescapaciteit in de toekomst achterblijft bij de groeiende behoefte aan publieke laadpalen, dan zullen vervolgens de doorlooptijden nog (veel) verder toenemen. De versnellingsdoelen zijn dus in geval van optredende bottlenecks sterk aan elkaar gerelateerd, maar het een is dan het gevolg van het ander (en niet andersom).

Om dat te voorkomen zal de komende tijd op meerdere plekken in de keten en bij meerdere betrokken partijen geïnvesteerd moeten worden in het wegnemen (potentiële) bottlenecks. De belangrijkste bottlenecks voor de kortere termijn lijken de beperkte capaciteit bij middelgrote en kleine gemeenten, de beperkte capaciteit bij netbeheerders en de beperkte capaciteit bij aannemers voor het realiseren van een netaansluiting. Op langere termijn zal naar verwachting in (hoog) stedelijk gebied het aantal geschikte locaties voor publieke laadinfrastructuur een knelpunt vormen. Dat zal waarschijnlijk in steeds meer gebieden in Nederland gaan gelden voor de beschikbare netcapaciteit en mogelijk zelfs de beschikbare hoeveelheid elektriciteit.

Een opvallende bevinding is dat door een combinatie van proactieve locatiebepaling en verzamelverkeersbesluiten de ervaren doorlooptijd voor de EV-rijder met meer dan de helft kan worden verkort³. Gericht op het tijdspad naar 2030 en de

² Insp. = schatting relatieve inspanning voor implementatie; Tijd = schatting doorlooptijd implementatie; Schaal = op welke schaal zijn acties nodig voor succesvolle implementatie.

³ Als er wordt gekozen voor data-gestuurd proactief plaatsen, op basis van gebruik én prognoses, dan kan de ervaren doorlooptijd zelfs tot nul worden gereduceerd: op de dag dat de behoefte ontstaat wordt de laadpaal gerealiseerd. Exploitanten geven aan dat zij hiervoor al zeer nauwkeurige modellen hebben ontwikkeld.

huidige doorlooptijden lijkt hierop inzetten een 'makkelijke' keuze om op relatief korte termijn (voorlopig) aan deze doelstelling voor versnelling te kunnen voldoen. Dat vraagt wel op korte termijn meer inzet van gemeenten en de CPO, om daarna te kunnen profiteren van deze versnelling. Daarmee wordt bovendien, met name door de bundeling van activiteiten en de mogelijkheid de uitvoering beter te plannen, de doorstromingsnelheid significant verhoogd (het andere doel).

Niet veel van de in de versnellingsgids beschreven kansen zetten in op het 'simpelweg' verhogen van de (personele) capaciteit op potentiële bottlenecks, maar op andere werkzame mechanismen⁴. Maar ook als alle andere kansen worden benut lijkt het verhogen van de capaciteit op (korte) termijn bij de meeste partijen in de keten een noodzakelijkheid. Om te zorgen dat betrokkenen dergelijke besluiten tijdig en goed onderbouwd kunnen nemen zijn meer gedetailleerde prognoses van de benodigde aantallen publieke laadpunten voor de middellange termijn gewenst, bv. per half jaar en per gemeente.

Beperkingen onderzoek en totstandkoming resultaten

Er moet rekening mee gehouden worden dat het onderzoek binnen kaders van tijd en geld is uitgevoerd op basis van de een uitgangspunten en (ontstane) beperkingen. Bijlage B bevat een toelichting daarop. Bijlage C licht toe met welke aanpak en betrokkenen de resultaten tot stand zijn gekomen.

Aanbevelingen

We doen zeventien aanbevelingen naar aanleiding van de conclusies van dit onderzoek. Onze aanbevelingen zijn gericht op de vraag 'Wat kunnen betrokken partijen of gremia ondernemen om de meest kansrijke mogelijkheden voor versnelling te benutten?'. We hebben ze hieronder per betrokken rol gerangschikt.

Concessieverlener: gemeenten i.s.m. NAL-regio

1. Investeer in een uitvoeringsgerichte concessie en concessiebeheer

- Ga voor proactief: locatiebepaling, verkeersbesluiten, plaatsen (vraag- of aanbodgestuurd naar keuze).
- Leer van concessies waar men reeds werkt met pro actief plaatsen. Zoek actief de verbinding met deze regio en leer van opgedane kennis. Maak gebruik van beschikbare kennis bij NAL-regio en NKL
- Zorg dat de uitvoeringsorganisatie vroegtijdig aan tafel zit, zodat vanuit de uitvoering/stadbeheer de concessie mede kan vormgeven (dus niet alleen aan tafel zitten vanuit duurzaamheidsambities)
- Investeer in uniformiteit van werkwijzen en werkafspraken – 'couleur locale' mogelijk, maar beperkt!
- Leg keten brede, prestatiegerichte KPI's en afspraken vast in de concessie, voor zowel de concessienemer als de deelnemende gemeenten. Kijk parallel welke (prestatie)afspraken er met netbeheerders en aannemers (inzet capaciteit) gemaakt kunnen worden.
- Zorg voor duidelijke en vooral makkelijk toepasbare kaders voor locatiebepaling en verkeersbesluiten
- Leg de regie op de uitvoering zoveel mogelijk in handen van de CPO (die heeft executiekracht en de verantwoordelijkheid). Hou tegelijkertijd zelf regie op de ontwikkeling van een dekkend laadnetwerk (proactieve locatiebepaling / plaatsen) en vraag vervolgens de CPO conform te leveren.
- Wees duidelijk over dat je van de CPO verwacht dat zij in de benodigde versnelling meebewegen qua systemen en processen.
- Geef voldoende aandacht aan contractbeheer en zorg dat je als concessieverlener beschikking krijgt over stuurinformatie over de ketenprestaties.

Zie bijbehorende kansen voor versnelling in Versnellingsgids: **A, D**

Gemeente als uitvoerder / vergunningverlener

2. Zorg voor duidelijke en toepasbare kaders

- Voor criteria én doorlooptijden van locatiebepaling en het nemen van verkeersbesluiten
- Voor communicatie en participatie
- Wees vooraf duidelijk over participatie bij proactief plaatsen

³ Als er wordt gekozen voor data-gestuurd proactief plaatsen, op basis van gebruik én prognoses, dan kan de ervaren doorloopti

3. Kies voor 'proactief en gebundeld'

- Richt een proces en instrumenten in voor proactieve locatiebepaling (plankaarten), verzamelverkeersbesluiten van daadwerkelijk te plaatsen laadpalen binnen een bepaalde periode en datagedreven plaatsen (voor dat laatste kies de vorm die bij jouw context past)
- Deel prognose informatie met alle partijen in de keten: CPO, netbeheerder, aannemer ten behoeve van een voorspelbare en stabiele workflow

4. Zorg dat je een betrouwbare en slagkrachtige uitvoeringspartner kan zijn

- Gedraag je als uitvoeringspartner die stuurt en levert en wees realistisch over wat dat van je organisatie vraagt
- Alloceer middelen vanuit (verwachte) doeluitkering Uitvoering Klimaatakkoord (na formatie 2022)
- Organiseer mandaat en kennis voor locatiebepaling zoveel mogelijk bij een vast en deels vrijgemaakt duo/team voor slagkrachtig optreden in de uitvoering
- Gemeenten met te hoge ervaren werklast: onderzoek de mogelijkheid van het (gezamenlijk met andere gemeenten) uitbesteden van zoveel mogelijk uitvoerende werkzaamheden naar de CPO of de NAL-regio. Wees niet te krampachtig in het willen vasthouden van (schijn-)regie.

Zie bijbehorende kansen voor versnelling in Versnellingsgids: **A, B, D, F – II, H, I, J, M, N, O**

Netbeheerders

5. Organiseer meer focus en executiekracht voor aanvragen laadinfrastructuur

- Organiseer per NAL-regio één vast (dagdagelijks) operationeel aanspreekpunt voor de activiteiten van de netbeheerder, met back-up
- Organiseer een dedicated team (evt. virtueel) met voldoende capaciteit, kennis en duidelijke verantwoordelijkheid om de uitvoering van de activiteiten van de netbeheerder en de verdere benodigde ontwikkeling van het proces voor het aanvragen van (publieke) laadinfrastructuur te verzorgen. Omvang team jaarlijks laten meegroeien met hoeveelheid werk op basis van prognoses.

6. Deel meer informatie

- Over beschikbare netcapaciteit en/of risico op netcongestie. Maak het hiermee mogelijk dat betrokkenen in de keten een net-scan doen op postcode 6 niveau. Bepaal eventueel condities waaronder meer gedetailleerde informatie gedeeld kan worden met gemeenten/CPO en waarmee het risico op verkeerde interpretatie (netaansluitingen kunnen niet worden gegarandeerd) voldoende kan worden ondervangen.
- Over de status van onderhanden aanvragen voor aansluitingen voor laadpalen met de CPO/NAL-regio, liefst geautomatiseerd en op dagelijkse basis. Dat stelt hen in staat andere betrokkenen goed te informeren. Mogelijk dat de ontwikkeling rond gegevensuitwisseling via DSP-CPO hierin te zijner tijd kan voorzien.
- Over de interne procesgang, opdat CPO's / NAL-regio's hier met hun processen beter op kunnen aansluiten.

7. Maak bulkverwerking van aangevraagde netaansluitingen mogelijk

- Niet alleen in de portalen, maar ook in de achterliggende systemen

8. Investeer in het mogelijk maken van werken in één arbeidsgang voor laadpalen

- Liander: perceel-overstijgend werken mogelijk maken
- Stedin, Enexis: erkenning andere aannemers mogelijk maken

9. Faciliteer directere lijnen naar de aannemer

- o Laat de CPO/NAL-regio de aannemer direct aansturen en met elkaar communiceren
- o Ga er zelf zoveel mogelijk tussenuit, behoudens uitvoering van de nettoets en assetregistratie.
- o Randvoorwaarde: gegevensuitwisseling DSP – CPO mogelijk gemaakt.

10. Stel als netbeheerders, al dan niet gezamenlijk, een plan voor versnelling op.

Zie bijbehorende kansen voor versnelling in Versnellingsgids: **C, E, G, M**

CPO

11. Richt je dienstverlening in op 'operational excellence'

- o Maak een realistische aanbieding welke waargemaakt kan worden. Zorg dat je daarbij rekening houdt met de inzet van voldoende uitvoeringscapaciteit.
- o Monitor en stuur actief op een gestroomlijnde operatie in de keten. Zorg dat je je ketenpartners en de concessieverlener kunt voorzien van inzichtelijke rapportages over de status van onderhanden werk en de operationele prestaties in relatie tot de doelstellingen en gemaakte afspraken.
- o Regel goed accountmanagement in richting regio (contractpartner) en richting gemeenten waar de laadpalen worden geplaatst

12. Investeer in proactief en datagedreven plaatsen

- o Zorg dat je tijdig meebeweegt in de benodigde versnelling qua systemen en processen

Zie bijbehorende kansen voor versnelling in Versnellingsgids: **K**

Aannemers

13. Help de ketenpartners om het werkvolume voor aannemers grotere en stabiel te maken

- o Maak inzichtelijk hoeveel laadpalen per week geplaatst kunnen worden en hoeveel zekerheid (aantallen laadpalen) je als aannemer nodig hebt om structurele plaatsingsteams te laten lopen / te kunnen garanderen. Kom vervolgens dat commitment ook na.
- o Zorg dat je kunt aansluiten op de systemen van de netbeheerder / DSP

Zie bijbehorende kansen voor versnelling in Versnellingsgids: **C, O**

NAL-regio's:

14. Focus op faciliteren en stimuleren gemeenten

- o Focus met aanbesteden van concessies en concessiebeheer op versnelling
- o Kom tot concrete afspraken met de gemeenten over prestaties en inzet de komende jaren
- o Maak monitoring en evaluatie ketenprestaties mogelijk
- o Zorg voor kennisdeling over initiatieven voor versnelling
- o Zet waar mogelijk extra capaciteit / financiële middelen in tijdelijke ondersteuning op bottlenecks
- o Maak jaarlijks de verwachte behoefte aan publieke laadpalen voor 5 tot 10 jaar vooruit per gemeente in Nederland inzichtelijk

15. Stel een regionale versnellingsagenda op

- o Stel een regionale versnellingsagenda op met daarin inspanningen (activiteiten, maatregelen) waarmee de NAL-regio zich met de betrokken partijen in de keten van jaar-tot-jaar wil inzetten om te komen tot versnelling. Jaarlijkse herijking van deze agenda's is gewenst (zie ook aanbeveling 1).

Zie bijbehorende kansen voor versnelling in Versnellingsgids: **D, P, Q**

NAL-werkgroep Versnellen Proces (schaal: nationaal)

16. Organiseer meer regie op het realiseren van de versnellingsambitie

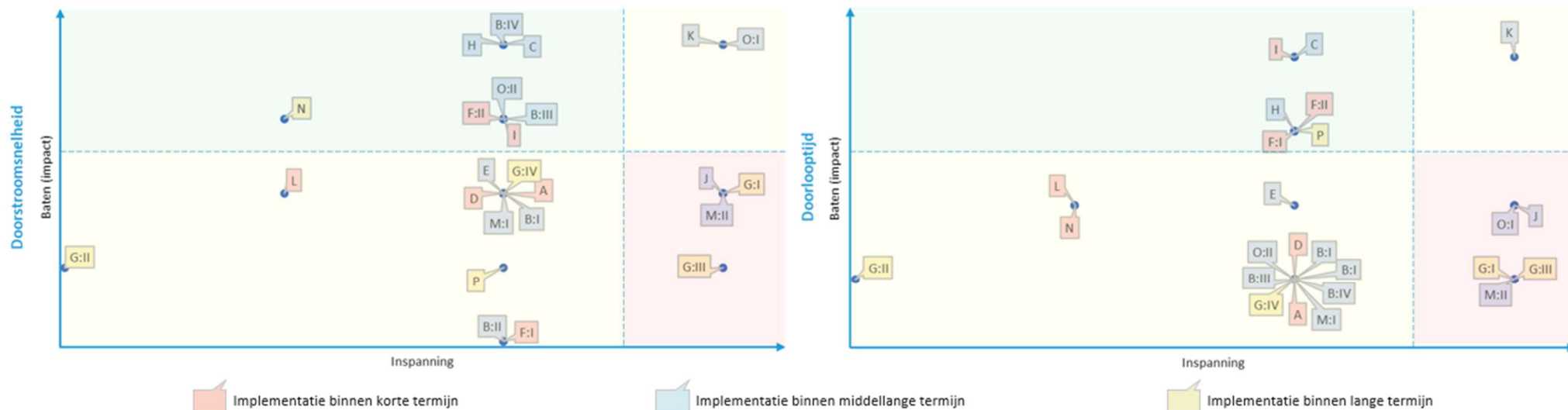
- Pak als werkgroep een nationale regierol op de benodigde versnelling en faciliteer vanuit die rol de betrokken partijen in de NAL-regio's.
- Vraag de NAL-regio's elk een regionale versnellingsagenda op te stellen met daarin de voor die regio en context passende inspanningen (activiteiten, maatregelen) opgenomen waarmee een NAL-regio zich met de betrokken partijen in de keten van jaar-tot-jaar wil inzetten om te komen tot versnelling. Jaarlijkse herijking van deze agenda's is gewenst. Verken mogelijkheden om de versnellingsagenda te borgen in een (samenwerkings)overeenkomst per NAL-regio tussen de betrokken ketenpartijen.
- Agendeer de versnellingsagenda's periodiek in de werkgroep, met als doel het bespreken van voortgang, nieuwe ontwikkelingen, kennisdeling en zoeken naar synergie om gezamenlijk dingen op te pakken. Vraag NAL-regio's ter voorbereiding een (beknopte) versnellingsrapportage te delen. Betrek bij dat gesprek ook actuele data omtrent gerealiseerde aantallen laadpalen per maand per gebied (doorstroomsnelheid), doorlooptijden en actuele prognoses van aantallen per gebied. Overweeg CPOs en netbeheerder (naast ElaadNL) uit te nodigen bij dit agendapunt.
- Zet als werkgroep in op faciliteren van uitwisselen van kennis en inspiratie op gebied van versnelling (vb. referentiebezoeken, kennisevents). Geef succesvolle initiatieven een podium.

17. Initieer onderzoeken en pilots ten behoeve van nationale versnelling

- *Omgevingswet* - Onderzoek wat de minimale verplichting wordt van gemeenten om in dit proces straks te voldoen aan de Omgevingswet werk een handreiking voor het vormgeven van participatie
- *Verzamelverkeersbesluiten* - Ontwikkel in samenwerking met VNG een richtlijn omtrent verzamelverkeersbesluiten en het juridisch perspectief daarop (om angst en vragen van gemeenten weg te nemen)
- *Proactieve vergunningsaanvraag uitvoering* - Onderzoek wat de (juridische) mogelijkheden en condities zijn om meer proactief met (graaf)vergunningen voor laadpalen om te kunnen gaan.
- *Verdeling risico's proactief plaatsen* - Onderzoek welke opties er zijn om bij een offerte uitvraag duidelijkheid te geven aan inschrijvers: wat zijn condities voor proactieve plaatsing – op basis van welke waarden, gebruik, andere mechanismen en/of basisnetwerk-gedachte moet er tot plaatsing over worden gegaan. De inschrijver kan daarmee risico's zelf inschatten en inrijzen in de offerte.
- *Uitrolplanning* - Richt een pilot proces in waarin gemeenten, netbeheerders en aannemers op een uniforme wijze zorgen voor/in staat worden gesteld om prognoses van instroom (aantallen laadpalen) te vertalen naar hun eigen werk en capaciteitsplanning. Resultaat: minimale afspraken/voorwaarde set welke een passen bij een goede uitrolplanning. Mogelijk te integreren in de basis set van NKL.
- *Tools en applicaties* - Onderzoek en evalueer de beschikbare tools (instrumenten) en applicaties (ICT-systemen) ter ondersteuning van dit proces en doe aanbevelingen omtrent doorontwikkeling, synergie etc. – denk aan prognosemodellen, plankaarten, kansenkaarten, aanvraagportals, etc.
- *Inkoop* - Onderzoek schaalvoordeel inkoop, vb. ontwikkeling plankaarten door externe adviesbureaus
- *Best practices* – Geef een podium aan succesverhalen, vier deze en inspireer daarmee overige partijen.

Zie bijbehorende kansen voor versnelling in Versnellingsgids: **B, I, J, O, K, P, Q**

Bijlage A - Baten/Inspannings-matrix kansen voor versnelling



#	Kans voor versnelling	#	Kans voor versnelling
A	Toepasbare kaders locatiebepaling en verkeersbesluit	G:III	Gegevensuitwisseling met CPO
B:I	Algemene communicatie en participatie	G:IV	Netbeheerder er tussenuit
B:II	Participatie per locatie	H	Proactieve locatiebepaling
B:III	Participatie per bundel locaties	I	Verzamelverkeersbesluiten
B:IV	Locatieplan online toegankelijk	J	Proactieve vergunningsaanvraag uitvoering
C	Werken in één arbeidsgang	K	Proactief en data-gestuurd plaatsen
D	Concessie gericht op uitvoering	L	Locatiebepaling gemeente in één hand
E	Betere informatie locatiebepaling	M:I	Teams met slagkracht netbeheerder
F:I	Minder afhankelijkheid verkeersbesluit	M:II	Teams met slagkracht Gemeente
F:II	Geen verkeersbesluit	N	Werk gemeenten uitbesteden
G:I	Portal voor CPO's	O:I	Delen prognoses voor voorspelbare en stabiele werkstroom
G:II	Aanvraag=opdracht	O:II	Delen status OHW voor voorspelbare en stabiele werkstroom
		P	Effectieve operationele sturing

Bijlage B - Beperkingen onderzoek

Er moet rekening mee gehouden worden dat het onderzoek binnen kaders van tijd en geld is uitgevoerd op basis van de volgende uitgangspunten en (ontstane) beperkingen:

- *Volledigheid* - Het doel is nadrukkelijk niet geweest om volledig te zijn. De bedoeling is wel om de meest kansrijke oplossingsrichtingen in beeld te brengen.
- *Diepgang* – De inventarisatie is gericht op het bijeenbrengen van kennis op hoofdlijnen als mogelijk startpunt verdieping via direct contact tussen betrokkenen onderling en om handvatten te bieden voor bewuste keuzes in vervolgstappen. Een gedetailleerde uitwerking van oplossingsrichtingen en wijze van implementatie is daarmee voorbij het doel van dit onderzoek .
- *Inventarisatie bij ketenpartijen* – we hebben het net opgehaald bij en zijn in gesprek gegaan met een zo representatieve mogelijke mix van betrokken partijen in de keten vanuit gemeenten, netbeheerders, NAL-regio's, laadpaal exploitanten en aannemers. De beschikbaarheid en/of bereidheid van een met name de aannemers liet vanuit het perspectief van dit onderzoek te wensen over. Wat speelde is dat er gelijktijdig regionaal en lokaal al initiatieven liepen voor versnelling. In een aantal gevallen kregen wij indirect wel beschikking over documentatie van die initiatieven. In afstemming met de begeleidingsgroep is met oog op het doel van dit onderzoek op enig moment gekozen voor voortgang.
- *Geografische spreiding* – we hebben informatie verzameld voor een aantal regio's en gemeenten (niet alle), verspreid over het land en met variatie in mate van verstedelijking.
- *Wettelijke kaders* – we hebben bestaande wet- en regelgeving als gegeven beschouwd, waaronder de wettelijke termijnen voor het aanvragen van een netaansluiting en de bezwaarperiode van een verkeersbesluit.
- *Inschatting potentie versnelling en inspanning per kans* – Die hebben we gedaan op basis van een mix van de verkregen informatie, input van betrokkenen en de begeleidingsgroep en onze eigen expertise en ervaring.
- *Kwantitatieve onderbouwing* – in de aanvankelijke uitvraag was er relatief veel nadruk op kwantitatieve analyse van (huidige) processtappen. Gaandeweg het onderzoek constateerden we dat a) er niet één huidig proces bestaat; b) er binnen de kaders van dit onderzoek beperkt procesdata beschikbaar kon worden gemaakt (of niet aanwezig, of niet deelbaar door systemen of privacy wetgeving, of te bewerkelijk); c) dat het voor het doel van dit onderzoek en het mogelijke vervolg (in dit stadium) een gedetailleerde kwantitatieve analyse niet per se noodzakelijk is en d) dat een kwantitatieve onderbouwing voor een deel van de kansen voor (toekomstige) versnelling met grove aannames gepaard zou gaan en tot een schijnnaauwkeurigheid zou kunnen leiden.

Bijlage C - Totstandkoming resultaten onderzoek

Begeleidingsgroep

Bij aanvang van het onderzoek is vanuit het Kernteam van de NAL-werkgroep Versnellen Proces een kleine, maar representatieve, begeleidingsgroep aangesteld voor dit onderzoek, bestaande uit:

- Alied Wesselsboer (Vattenfall, perspectief CPOs),
- Rob Cillessen (ElaadNL, perspectief netbeheerders),
- Marijn Popma (MRA-E, secretaris NAL-werkgroep Versnellen Proces)
- Pieter Looijestijn (MRA-E, perspectief NAL-regio's en gemeenten, tevens gedelegeerd opdrachtgever)

De rol van de begeleidingsgroep was om te borgen dat in het onderzoek de perspectieven van de verschillende (type) ketenpartijen voldoende aan bod zouden komen. Daarnaast heeft de begeleidingsgroep contacten en bronnen aangedragen en is opgetreden als klankbord voor APPM.

Betrokkenen

Dit onderzoek is tot stand gekomen met input van en in samenwerking met

- Allego
- Brabant (RAL-Zuid)
- ElaadNL
- Enexis
- Engie
- MRA-E (RAL-Noordwest)
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Rotterdam (RAL-Zuidwest)
- Gemeente Tilburg
- Gemeente Utrecht
- Stedin
- Liander
- Stichting Mijnaansluiting.nl
- Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur
- Vattenfall

Procesaanpak

Het hiernavolgende schema geeft de stappen en globale tijdslijn weer die hebben geleid tot de versnellingsgids en deze notitie.

