

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Wijzigingsbesluit gebruikersinformatie oplaadpunten

(Internetconsultatie van 12 oktober tot en met 9 november 2020)

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen. Voor elektrisch rijden is goede digitale gebruikersinformatie over o.a. de locatie en actuele bezetting van publiek toegankelijke oplaadpunten en de ad-hoc laadprijs essentieel. Die is nu niet altijd vindbaar, actueel en compleet. Daarom wordt een grondslag gecreëerd om bij Regeling eisen te stellen aan het beschikbaar stellen van gebruikersinformatie door oplaadpuntexploitanten.

Doelgroepen die door de regeling worden geraakt

- Oplaadpuntexploitanten;
- (Toekomstige) Elektrische rijders

Doel van dit wijzigingsbesluit is het creëren van een wettelijke grondslag in het Besluit, om vervolgens per Ministeriële Regeling te kunnen waarborgen dat gebruikers worden voorzien van de informatie die zij nodig hebben om goed gebruik te maken van publiek toegankelijke oplaadpunten. Zo wordt voorkomen dat rijders door ontbrekende, verouderde of verkeerde informatie bijvoorbeeld een laadpunt niet kunnen vinden, er onverwachts niet terecht kunnen, of vooraf geen inzicht hebben in de ad-hoc laadprijs.

Bij Ministeriële Regeling zal binnenkort worden uitgewerkt welke informatie beschikbaar dient te worden gesteld door exploitanten van oplaadpunten, aan welke gebruikers, op welke wijze en welke randvoorwaarden daarbij gelden. Deze Ministeriële Regeling zal te zijner tijd eveneens voor openbare consultatie worden aangeboden.

Met dit wijzigingsbesluit wordt tevens de definitie van het begrip 'motorvoertuigen' in het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen herzien, zodat ook twee- en driewielige voertuigen zoals bromfietsen en motorfietsen eronder vallen. Hiermee wordt de definitie in lijn gebracht met de in de bijbehorende EU-richtlijn 2014/94/EU gebruikte invulling van dit begrip.

Verwachte effecten van de regeling voor de doelgroepen

Dit wijzigingsbesluit heeft op zichzelf enkel het effect dat een grondslag ontstaat voor het stellen van regels over het beschikbaar stellen van gebruikersinformatie door oplaadpuntexploitanten. Hierdoor kan in een later stadium een Ministeriële Regeling met nadere uitwerking worden opgesteld. Die regelgeving zal als effect hebben dat (toekomstige) rijders van elektrische voertuigen kunnen vertrouwen op de beschikbaarheid van goede gebruikersinformatie over

oplaadpunten. Dit zal naar verwachting een drempel wegnemen voor elektrisch rijden en daarmee de transitie naar emissieloos vervoer versnellen.

Een tweede effect van dit wijzigingsbesluit is dat de definitie van het begrip motorvoertuigen in het Besluit weer in lijn is met de invulling van dit begrip in bijbehorende EU-richtlijn 2014/94/EU.

Er kon worden gereageerd op het wijzigingsbesluit en de toelichting.

De reacties

Er kon worden gereageerd op het wijzigingsbesluit en de toelichting. Er zijn in totaal 25 reacties ingediend, hiervan zijn er 21 openbaar. Indieners zijn:

- Particulieren (80% van de reacties);
- Overheden, belangenorganisaties en bedrijfsleven (20% van de reacties).

1. Algemeen beeld van de reacties

In het overgrote deel van de reacties wordt steun uitgesproken voor de voorgestelde grondslag voor een verplichting voor oplaadpuntexploitanten om gebruikersinformatie over oplaadpunten beschikbaar te stellen. In veel reacties wordt gewezen op de noodzaak van complete en actuele oplaadpunteninformatie en de huidige tekortkomingen daarin. Ook worden er wensen voor beschikbaar te stellen informatie aangegeven. Daartegenover staan slechts twee reacties dat informatie al voldoende beschikbaar zou zijn in bestaande apps en één reactie waarin het nut van elektrisch rijden ter discussie wordt gesteld. Hoewel de nadere uitwerking en reikwijdte van de verplichtingen nog uitgewerkt moeten worden in een ministeriële Regeling, worden hier in meerdere reacties al suggesties en opmerkingen over meegegeven. Ook is deze consultatie door indieners gebruikt voor suggesties of opmerkingen die in bredere zin te maken hebben met de uitrol, beschikbaarheid en markt voor oplaadpunten, de wijze van betalen voor opladen, laadprijzen en prijstransparantie. De reacties hebben geen aanleiding gegeven om de tekst van het wijzigingsbesluit aan te passen. Reacties over de verdere invulling van de verplichting bij ministeriële Regeling worden meegewogen in de uitwerking daarvan.

2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

Hieronder wordt kort ingegaan op de hoofdpijnen van de ingediende reacties en wordt de reactie van het ministerie daarop gegeven. De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende onderwerpen:

- A. Gewenste beschikbare informatie**
- B. Tarieven en prijstransparantie**
- C. Betaalwijzen en betaalgemak**
- D. Reikwijdte en timing van de verplichting**
- E. Wijze van beschikbaar stellen van informatie**
- F. Beschikbaarheid van en de markt voor oplaadpunten**

A. Gewenste beschikbare informatie

In een aanzienlijk aantal reacties worden suggesties gedaan voor de informatie over oplaadpunten die beschikbaar zou moeten worden gesteld aan gebruikers en wordt gevraagd om dit expliciet

vast te leggen. Zo wordt bijvoorbeeld gevraagd om goede informatie over de locatie, actuele beschikbaarheid of bezetting van oplaadpunten, het ad-hoc laadtarief, laadsnelheden, openingstijden, betaalmogelijkheden en contactgegevens van de exploitant. In meerdere reacties worden ook wensen uitgesproken over de beschikbaarheid en uitsplitsing van prijsinformatie voor en na het opladen. Daar wordt hieronder bij de paragraaf tarieven en prijstransparantie uitgebreider op ingegaan. Een van de indieners stelt dat door exploitanten alleen 'statische' informatie zoals de laadpuntlocatie beschikbaar moet worden gesteld. 'Dynamische' informatie over de actuele beschikbaarheid en bezettingsstatus van oplaadpunten zou concurrentiegevoelig kunnen zijn. Diezelfde indiener veronderstelt dat de overheid zelf deze dynamische data wil ontvangen, publiekelijk wil opslaan en vanuit de overheid beschikbaar wil stellen via een centrale database en stelt dat de overheid in dat geval moet voorkomen dat informatie voor verkeerde doeleinden wordt gebruikt.

Reactie ministerie van I&W:

De suggesties over beschikbaar te stellen informatie worden meegewogen en sluiten veelal goed aan bij wat het ministerie voornemens is op te nemen in de Regeling. In de Regeling zal worden vastgelegd en geëxpliciteerd welke informatiecategorieën beschikbaar moeten worden gesteld door exploitanten. Daarbij zal het niet alleen gaan om statische informatie. Rijders hebben ook actuele 'dynamische' informatie nodig over o.a. de actuele beschikbaarheid en bezettingsstatus van oplaadpunten. Zo zien rijders waar een laadpunt vrij is om te gaan laden. Onnodig zoekverkeer en frustratie over onverwacht bezette laadpunten wordt daarmee zo veel mogelijk voorkomen.

De verplichting om actuele informatie beschikbaar stellen aan alle gebruikers (rijders en ontwikkelaars van informatie- en navigatiediensten voor rijders) is enkel gericht op het informeren van rijders, zodat zij het aanbod van oplaadpunten optimaal kunnen gebruiken. Dit gebeurt nu ook al ten dele via bestaande apps van exploitanten en serviceproviders. Marktpartijen wisselen hiertoe ook al onderling informatie uit. De verplichting die wordt uitgewerkt zal daarmee dus niet iets geheel nieuws vragen van exploitanten, maar zorgt ervoor dat de gebruikersinformatie van alle aanbieders compleet, actueel en accuraat is en voor alle gebruikers eenvoudig beschikbaar is.

De zorg dat de overheid zelf concurrentiegevoelige informatie gaat verstrekken berust op een verkeerde aanname over de uitwerking van de verplichting. Er zal in de Regeling géén plicht worden opgenomen om historische data beschikbaar te stellen en géén plicht om data(-eigenaarschap) aan de overheid over te dragen en géén plicht om data op te slaan in een centrale database van de overheid. De nieuwe verplichting zal zodanig worden vormgegeven dat de exploitanten zelf de verstrekkers van informatie blijven aan (professionele) gebruikers. De overheid zal de rol van dataverstrekker op basis van de nieuwe verplichtingen niet overnemen. De exploitanten kunnen daarom ook zelf afspraken blijven maken met de gebruikers van hun data, bijvoorbeeld over hoe en waarvoor de data gebruikt mag worden of over het opslaan van data. Dit is geen verandering ten opzichte van de huidige situatie, waarin marktpartijen ook al afspraken maken over datagebruik, wanneer deze onderling wordt uitgewisseld. Zorgen over

concurrentiegevoeligheid als gevolg van de nieuwe verplichtingen en de rol van de overheid zijn gezien bovenstaande wat I&W betreft onterecht.

B. Tarieven en prijstransparantie

In verschillende reacties wordt gewezen op het belang van transparante laadprijzen en dat rijders hier voorafgaand aan en na het opladen inzicht in moeten hebben. Enkele indieners wijzen erop dat naast de ad-hoc prijs die een exploitant rekent voor laden zonder abonnement meer prijsvariaties mogelijk zijn. Dit is het geval wanneer rijders laden en betalen via een abonnement of contract bij een serviceprovider. De laadprijs is dan een combinatie van het tarief dat de exploitant rekent aan de serviceprovider en het tarief dat een serviceprovider in rekening brengt aan rijders met een bepaald laadabonnement of -contract. Meerdere indieners stellen in hun reacties dat deze prijsvariaties en ook bijkomende kosten zoals een tarief voor 'laadpaalkleven' inzichtelijk moeten zijn voor gebruikers. Ook verzoeken zij om de opbouw van de prijzen in begrijpelijke en makkelijk te controleren componenten weer te geven (zoals een prijs per kWh, starttarief, administratiekosten). Eén indiener stelt daarentegen dat de prijzen voor laden slechts minimaal verschillen en dat prijsinformatie voor zover nog niet inzichtelijk, binnenkort beschikbaar zal zijn gezien reeds geldende verplichtingen en mogelijke handhaving van de ACM hierop.

Reactie ministerie van I&W:

I&W onderschrijft het belang van transparante laadprijzen die voor en na het opladen inzichtelijk zijn voor de rijders. Er geldt al bestaande wet- en regelgeving inzake prijstransparantie, die exploitanten en serviceproviders verplicht om klanten heldere prijsinformatie te bieden voor, tijdens en na het laden. Zij moeten alle kostencomponenten vermelden die de prijs van een laadtransactie bepalen en deze informatie moet duidelijk, begrijpelijk, vergelijkbaar en eenvoudig vindbaar en verifieerbaar zijn. De ACM ziet toe op de naleving van deze wet- en regelgeving en heeft exploitanten en serviceproviders onlangs gewezen op deze verplichtingen.

In de Regeling die volgt op dit wijzigingsbesluit, zal een verplichting worden uitgewerkt inzake de ad-hoc prijs, die slechts een aanvulling vormt op de al bestaande wet- en regelgeving voor prijstransparantie. In de Regeling zullen verplichtingen worden uitgewerkt voor het verstrekken van informatie over oplaadpunten en laden die voor alle rijders relevant is en daarom voor alle gebruikers eenvoudig beschikbaar moet zijn. De verplichting betreft enkel ad-hoc prijsinformatie, omdat deze informatie voor alle gebruikers relevant is. Het kan elke rijder immers gebeuren dat deze zonder tussenkomst van een serviceprovider wil laden. De meerwaarde van deze aanvulling op de reeds bestaande wet- en regelgeving is vooral dat de ad-hoc prijsinformatie nu ook beschikbaar wordt voor professionele gebruikers, zoals app-ontwikkelaars en navigatieproviders. Zij kunnen hiermee apps ontwikkelen waarin de ad-hoc prijs en andere gebruikersinformatie over alle openbare laadpalen in Nederland wordt getoond. Rijders zijn zodoende niet afhankelijk van de informatievoorziening door verschillende exploitanten en kunnen eenvoudiger ad-hoc prijzen bij verschillende laadpunten opzoeken en vergelijken. De nieuwe verplichting zal geen betrekking hebben op prijzen die door de combinatie van exploitant en serviceprovider tot stand komen, omdat deze alleen relevant zijn voor rijders die via een serviceprovider laden en betalen.

Serviceproviders houden (evenals exploitanten van laadpunten) uiteraard wel de bestaande wettelijke plicht om hun prijzen via de eigen kanalen op transparante wijze aan hun klanten te tonen.

C. Betaalwijzen en betaalgemak

Verschillende indieners hebben gepleit voor ad-hoc betaalopties bij oplaadpunten. Dat wil zeggen betalen zonder voorregistratie, contract of abonnement bij een exploitant van een oplaadpunt of een serviceprovider. In de reacties worden daarbij betalen met de pinpas, creditcard of tankpas genoemd.

Reactie ministerie van I&W:

Het wijzigingsbesluit en de Regeling die erop zal volgen hebben alleen betrekking op het verstrekken van informatie over oplaadpunten, waaronder de ad-hoc prijs. Er worden geen eisen gesteld over betaalwijzen. In het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen staat reeds de verplichting opgenomen dat bij elk publiek toegankelijk oplaadpunt een ad-hoc oplaaddienst beschikbaar moet zijn, waarbij geen contract hoeft te worden gesloten met een elektriciteitsleverancier of exploitant van het oplaadpunt. De Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit ziet toe op naleving van deze verplichting. Exploitanten kunnen zelf kiezen hoe zij invulling geven aan deze ad-hoc oplaadmogelijkheid (bijv. door een QR-code op de paal die gebruikers naar een ad-hoc betaalsite leidt, of een betaalterminal). Indien een exploitant van oplaadpunten niet voldoet aan deze verplichting kunnen consumenten hier een klacht over indienen bij de toezichthouder en de exploitant.

D. Reikwijdte en timing van de verplichting

Er is een aantal opmerkingen gemaakt over de reikwijdte en timing van de uitwerking van de verplichtingen. Een van de indieners stelt dat in de uitwerking duidelijk moet worden aangegeven op welke soorten publiek toegankelijke laadpunten de verplichtingen betrekking hebben en dat de verplichting niet zou moeten gelden voor oplaadpunten op de oprit van een particulier. Een andere indiener stelt dat ondernemers die oplaadpunten op eigen terrein ook openstellen voor derden, niet op kosten moeten worden gejaagd. Als hun systemen nog niet geschikt zijn om actuele informatie over bijv. de bezetting van deze laadpunten uit te wisselen, moet de nieuwe verplichting hen niet dwingen om hierin te investeren. Een andere indiener stelt dat met uitwerking van deze verplichting moet worden gewacht tot na een eventuele herziening van de EU-richtlijn 2014/94/EU over infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en afronding van een door Nederland geleid Europees project (IDACS) dat gericht is op beschikbaarheid van goede gebruikersinformatie over oplaad- en tankpunten in de deelnemende vijftien landen.

Reactie ministerie van I&W:

Zoals gevraagd door een aantal indieners zal in de Regeling die volgt op dit Besluit expliciet worden beschreven op welke soorten publiek toegankelijke oplaadpunten de verplichtingen betrekking hebben. Daarbij zullen oplaadpunten op de oprit van particulieren zoals gevraagd

buiten de scope van de verplichting vallen. Dit wordt gedaan om de privacy van particulieren te waarborgen en te voorkomen dat bijvoorbeeld uit de gegevens kan worden afgeleid of een bewoner thuis is. Ook zal worden toegelicht dat voor bedrijven die laadpunten op hun privéterrein ook voor derden openstellen, de verplichting alleen geldt wanneer hun laadpunten reeds uitgerust zijn met de benodigde data-uitwisselingssystemen en worden beheerd door een professionele exploitant die de digitale gegevensuitwisseling voor hen kan verzorgen. Hiermee wordt voorkomen dat ondernemers op kosten worden gejaagd of ervoor kiezen hun laadpunten voortaan niet meer open te stellen voor gebruik door derden.

Het ministerie acht het niet nodig om voor de uitwerking van de verplichtingen te wachten op een eventuele herziening van de EU-richtlijn 2014/94/EU. In de richtlijn EU is immers al bepaald dat lidstaten erop toe moeten zien dat statische en actuele gebruikersinformatie over oplaadpunten op een open en niet-discriminerende wijze voor alle gebruikers toegankelijk is. Met dit Besluit en vervolgens de Regeling wordt nader invulling gegeven aan die bepaling in de Richtlijn. Ook wordt bij de uitwerking van de verplichtingen intensief afgestemd met de betrokkenen binnen het Europese project IDACS. In dat project worden (inter)nationale afspraken gemaakt over het beschikbaar maken van gebruikersinformatie over oplaadpunten. De nieuwe verplichtingen zullen door de onderlinge afstemming in lijn zijn met de resultaten van het IDACS-project en vormen hiervoor juist het benodigde wettelijke kader. Uitstel van de uitwerking van de nieuwe verplichting is niet nodig en niet wenselijk.

E. Wijze van beschikbaar stellen van informatie

Er is vooruitlopend op de uitwerking in de Regeling een aantal opmerkingen en suggesties gemaakt over de wijze waarop informatie beschikbaar zou moeten worden gesteld. Een van de indieners stelt dat de gebruikersinformatie als één dataverzameling beschikbaar en vindbaar zou moeten zijn via een nationaal toegangspunt. Ook werd in enkele reacties gevraagd om de informatie beschikbaar te laten stellen via (bepaalde specifieke) open data-uitwisselingsprotocollen.

Reactie ministerie van I&W:

Het ministerie vindt het net als enkele indieners belangrijk dat er goede databronnen ontstaan en dat informatie zo mogelijk als één goede dataverzameling beschikbaar is. We zien dat er marktpartijen zijn die in die behoefte voorzien. Zij brengen de informatie van zoveel mogelijk exploitanten samen in één dataverzameling en stellen die informatie beschikbaar aan zowel particulieren (via overzichtswebsites) als professionele gebruikers (via datakoppelingen). In de uitwerking van de verplichting wordt de mogelijkheid opgehouden voor exploitanten om hun informatie via dit soort 'derde' partijen beschikbaar te stellen aan gebruikers. Omdat de markt voorziet in deze rol van dataverzameling en verspreiding, wenst de overheid dit niet over te nemen. De wettelijke verplichting zal er wel toe bijdragen dat de data completer en beter wordt, omdat alle exploitanten hun informatie moeten delen.

In de Regeling zal expliciet worden opgenomen dat de gegevens in open dataformats en via open data-uitwisselingsprotocollen beschikbaar moeten worden gesteld. Hierdoor hoeven professionele gebruikers geen aanbieder-gebonden dataformats en protocollen te implementeren. Dat maakt het voor professionele partijen eenvoudiger en goedkoper om gegevenskoppelingen te maken en de gegevens te gebruiken voor het ontwikkelen van (informatie- en navigatie) diensten voor elektrische rijders. De verwachting is dat data-uitwisseling tussen de exploitanten en professionele gebruikers vooral zal verlopen via het *Open Charge Point Interface protocol*, dat al door alle Nederlandse laadmarktspelers wordt gebruikt. Daarnaast worden door marktpartijen die data van verschillende exploitanten aggregeren tot één dataset ook andere open data-uitwisselingsprotocollen ondersteund, zoals het *Web Feature Service Protocol*, waar door één van de indieners om gevraagd werd.

F. Beschikbaarheid van en markt voor oplaadpunten

Een deel van de reacties heeft geen betrekking op het voorliggende wijzigingsbesluit, maar gaat in algemene zin over de beschikbaarheid van en de markt voor oplaadpunten. Enkele indieners vragen om voldoende dekking van publiek toegankelijke laadpunten in bijv. woonwijken en langs het hoofdwegennetwerk. Met het oog op concurrentie wordt gevraagd om meer diversiteit qua aanbieders van oplaadpunten in een wijk of stad. Om slimme laadmogelijkheden te bevorderen wordt gevraagd om laadpalen, waarbij aan dezelfde paal meerdere auto's kunnen laden of juist ontladen. Aanbieders van laadnetwerken in de semi-publieke ruimte die nu enkel openstaan voor rijders van bepaalde merken worden opgeroepen om die laadpunten onder dezelfde condities beschikbaar te maken voor rijders van alle merken auto's. Laadpuntexploitanten worden opgeroepen om bij laadpunten die in storing, onderhoud of reparatie zijn, goed te communiceren dat de laadpunten niet beschikbaar zijn, te zorgen voor alternatieven en voor snelle reparatie. Ook vragen enkele indieners om aanpak van 'laadpaalklevers' die onnodig lang een laadpunt bezet houden, of conventionele brandstofauto's die op een laadplek staan.

Reactie ministerie van I&W:

Bovengenoemde reacties worden meegenomen in het beleid rond laadinfrastructuur en in het bijzonder de uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). In het kader van de NAL wordt samen met overheden, netbeheerders, brancheorganisaties, marktpartijen en kennisinstellingen actie ondernomen voor o.a. tijdige uitrol van een dekkend laadnetwerk, ontwikkeling van slim laden, innovatie, goede informatievoorziening en een concurrerende en transparante markt. De geadresseerde punten sluiten aan bij de acties die in gang worden gezet.