

Vereniging DOET - Internetconsultatie gebruikersinformatie oplaadpunten, *Elektrische rijder gebaat bij helderheid en eenduidigheid!*

DOET (Dutch Organisation for Electric Transport) is de branchevereniging op het gebied van elektrisch vervoer in Nederland. DOET vertegenwoordigt de gehele keten van één van de snelst groeiende sectoren van Nederland.

Onze branche is al ruim 10 jaar druk in de weer om elektrische rijden zo eenvoudig en inzichtelijk mogelijk te maken. Het adagium onbekend maakt onbemind, gold lang bij veel aanstaande gebruikers. Echter we zien dan ook met voldoening dat de bekendheid van elektrisch rijden snel toeneemt.

Daar waar de branche voor verbetering van gebruiksgemak kan bijdragen, zet zij zich maximaal in. Hierdoor is Nederland het enige land ter wereld waar een EV-rijder met één laadpas bij alle laadpunten kan laden. Dit is gerealiseerd middels het Open Charge Point Interface protocol (OCPI). Daarnaast zijn de locaties van bijna alle laadpunten via diverse apps zeer goed te vinden. Hierbij vinden wij het belangrijk te vermelden dat de prijs voor het laden op straat in de regel slechts kleine verschillen kent. Voor zover er prijsverschillen zijn 'aan de laadpaal', zijn die tussen verschillende locaties en tussen verschillende type laden (normaal AC en snel DC). Voor een consument geldt vooralsnog niet dat er naast de laadpaal van exploitant A een andere aanbieder beschikbaar is waar de elektriciteit goedkoper wordt aangeboden. Laden van elektrische auto's vindt plaats tijdens het parkeren bij huis, werk of winkel. Dit gegeven bepaalt in grote mate de keuzevrijheid van de elektrische rijder/lader.

Vereniging DOET onderschrijft grotendeels de aanbevelingen zoals die zijn weergegeven in het Wijzigingsbesluit Gebruikersinformatie Oplaadpunten. Verdere uitrol van elektrisch rijden, goede (digitale) gebruikersinformatie over o.a. locatie van publiek toegankelijke oplaadpunten en de ad-hoc laadprijs is daartoe essentieel.

Wij stellen echter vast dat de exploitanten van laadpunten (CPO's) en aanbieders van laadpassen (MSPs) via OCPI / Peer2Peer connectie alle nodige data al via apps ontsluiten. Voor gebruikers is hierdoor voldoende informatie via apps van de CPO's, MSP's of andere aanbieders beschikbaar over de locatie van een laadpunt, de beschikbaarheid van een laadpunt. Voor zover prijsinformatie nog niet werd aangeboden, is het vanaf 1 december 2020 verplicht om deze informatie beschikbaar te stellen en zal hierop door de Autoriteit Consument en Mark (ACM) worden gehandhaafd. Hierdoor is het in het IAK¹ vermelde Nationaal Laadonderzoek² goeddeels gedateerd.

In het IAK wordt ook gesteld dat elektrische rijders het als een drempel beschouwen dat 'door ontbrekende, niet-actuele of foutieve informatie, EV-rijders een laadpunt niet kunnen vinden, er onverwachts niet terecht kunnen, of vooraf geen inzicht hebben in de ad-hoc laadprijs.' Wij vragen ons af, op basis van onze eigen ervaring als branche, welke (gedocumenteerde) klachten hierover (ACM?) beschikbaar zijn? En als die klachten beschikbaar zijn, hoeveel klachten het betreft.

¹ Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK), Wijziging van het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen in verband met een aanpassing van de begripsomschrijving van motorvoertuigen en het stellen van nadere regels over het informeren over publiek toegankelijke tank- en oplaadpunten voor alternatieve brandstoffen

² Nationaal Laadonderzoek, VER en ElaadNL, 13 juli 2020; <https://www.evrijders.nl/wp-content/uploads/2020/07/Rapport-Nationaal-Laadonderzoek-2020.pdf>

Over het gewenste type informatie die het voorstel wenst te ontsluiten, stelt Vereniging DOET nog bepaalde vragen.

Statische informatie (POI data) data aanleveren is in principe geen probleem, (ad-hoc) prijs & bezettingsinformatie (Dynamische info) ligt in onze sector gewoonweg gevoelig uit het oogpunt van concurrentie en privacy.

Mocht de overheid erop staan om dynamische informatie te willen ontvangen dan moet zij er ook zorg voor gaan dragen dat de dynamische informatie geanonimiseerd wordt ontsloten zodat er geen prijs malversaties of concurrentiële gevoelige informatie wordt prijsgegeven. Wat betreft (ad-hoc) prijs zou Vereniging DOET willen stellen dat de huidige wet en regelgeving zoals nu ook toegepast door de ACM per 1 december 2020 zou moeten volstaan.

Statische prijzen communiceren is in principe geen probleem, maar de toekomst van onze sector en de gewenste optimalisatie i.e. het meer efficiënt inregelen van de bestaande infrastructuur zal steeds meer via dynamische prijzen gaan gebeuren.

Het communiceren van dynamische prijzen via een centrale database lijkt ons een brug te ver. Pieken en dalen prijzen, connectie tarieven, minimale laadafname moeten zeker kenbaar gemaakt worden aan de EV-rijder, maar niet middels een centrale database. De overheid doet dat immers ook niet voor andere sectoren (ook van de benzinepomphouder wordt niet verlangd real time informatie door te geven wanneer brandstofprijzen veranderen, een brandstofpomp bezet is, of buiten gebruik is).

Verder stelt het wijzigingsbesluit correct dat er “kosten” mee gemoeid zijn om data te aggregeren en te ontsluiten voor de CPO. Dit brengt vereniging DOET op de vraag wat zullen deze kosten worden dan? Waar is de vaststelling dat deze kosten gering of laag zijn op gebaseerd? Het is goed dat de overheid onderschrijft dat er kosten zijn. De Europese ITS directive uit 2010 (mogelijke op korte termijn ook zelf aan herziening toe) stelt dat bedrijven tegen redelijk kosten compensatie kunnen krijgen om deze data beschikbaar te maken.

Vereniging DOET dringt er op aan dat de overheid daar een onderbouwde methodologie en formule voor ontwikkelt om deze kosten adequaat in kaart te brengen. Echter ook hier geldt de regel dat die geringe kosten niet gelijk zijn aan de waarde van die informatie. Voor veel laadpaalexploitanten (CPO's) is deze informatie een essentieel onderdeel van het business model. Dat het businessmodel van veel CPO's nog zeer fragiel is, kunt u nalezen in het rapport: “Onderzoek naar de businesscase van laadinfrastructuur” van Ecorys³

Beschikbaarheidsdata is zeer concurrentie gevoelige informatie. CPO's bieden vaak mee op locaties in de publieke ruimte, en gebruiken hiervoor eigen kennis om een zo goed mogelijke inschatting te maken van de opbrengsten en kosten. Door beschikbaarheidsinformatie publiekelijk op te slaan en beschikbaar te stellen, wordt de driver van deze opbrengsten voor iedereen openbaar. Iedereen die toegang heeft tot een algehele database met locatie, prijs en gebruiksdata kan met een paar simpele aannames zeer nauwkeurig afschatten wat een CPO omzet.

Er wordt terecht verwezen naar het Europese IDACS project. Als Europees gidsland op het gebied van E-mobiliteit hoopt Vereniging DOET van harte dat NL op de uitkomst wacht van dit project alvorens zelf met een methode te komen.

³ Ecorys, Onderzoek naar de businesscase van laadinfrastructuur – Eindrapport, Opdrachtgever: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rotterdam, 29 april 2020

Naar ons inzicht zou Nederland (als trekker van het IDACS project) er mede zorg voor moeten dragen dat de gewenste uniforme methodologie voor het aanleveren van informatie van CPO's aan de overheden ook in andere Europese lidstaten zijn weerslag gaat krijgen. 27 verschillende systemen door heel Europa zou een nachtmerrie zijn voor onze sector; dit zou zorgen voor hogere administratieve lasten die uiteindelijk ongunstig uitwerken voor de E-rijder.

Aanbevelingen Vereniging DOET:

- 1. De elektrische rijder is gebaat bij een spoedige uitrol van elektrische laadpunten. Zorg voor werkbare contracten tussen regio's, steden en laadpaalexploitanten waardoor de markt kan doorgroeien;*
- 2. Maak duidelijk inzichtelijk dat de adhoc of CPO laadprijs vaak niet de eindprijs is die de elektrische rijder zal betalen;*
- 3. Wacht de uitkomst van het Europese IDACS project en de geplande herziening van de Europese Alt Brandstof richtlijn (Q2 2021) voordat het nieuwe wijzigingsbesluit oplaadpunten wordt aangenomen;*

De markt voor elektrische auto's en het laden van EV's is een snelgroeiende. Nederland loopt voorop op het gebied van verspreiding van elektrische laadpunten, innovatie en laadgemak, ook internationaal. Dit is veroorzaakt door een faciliterende overheid, een innovatieve industrie en kritische consumenten. Met deze bijdrage en met de noeste arbeid van duizenden mannen en vrouwen die in de laadinfrastructuur industrie werkzaam zijn maken de leden van Vereniging DOET dit mogelijk.