

# Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

## Wijzigingsregeling gebruikersinformatie oplaadpunten

### (Internetconsultatie van 24 februari tot en met 24 maart 2021)

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van de Regeling technische eisen en gebruikersinformatie over de infrastructuur van alternatieve brandstoffen. Voor rijders van elektrische voertuigen is goede informatie over o.a. locatie, actuele bezetting en ad-hoc laadprijs van oplaadpunten essentieel. Die is nu nog niet altijd vindbaar, actueel en compleet. Daarom worden regels gesteld over het beschikbaar stellen van digitale gebruikersinformatie over publiek toegankelijke oplaadpunten door exploitanten

#### Doelgroepen die door de regeling worden geraakt

- Oplaadpuntexploitanten;
- (Toekomstige) Elektrische rijders

Doel van deze Regeling is 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. In deze Regeling wordt bepaald welke informatie beschikbaar dient te worden gesteld door exploitanten van oplaadpunten, aan welke gebruikers, op welke wijze en welke randvoorwaarden daarbij gelden.

#### Verwachte effecten van de regeling voor de doelgroepen

Deze Regeling 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.

#### De reacties

Er kon worden gereageerd op de wijzigingsregeling en de toelichting. Er zijn in totaal 13 reacties ingediend, hiervan zijn er 6 openbaar. Indieners zijn:

- Marktpartijen op het gebied van laadinfrastructuur (10 reacties);
- Belangenorganisaties (3 reacties).

#### 1. Algemeen beeld van de reacties

Het grootste deel van de reacties betrof opmerkingen over het beschikbaar stellen van gegevens over de stroomleverancier, het geleverde stroomproduct en het percentage van de geleverde stroom dat is opgewekt uit hernieuwbare en fossiele bronnen. Over publiek toegankelijke

oplaadpunten op private locaties wijzen indieners op de moeilijkheden voor exploitanten om de bovengenoemde gegevens beschikbaar te stellen. Ook worden voor andere gegevenscategorieën, of in algemene zin, verzoeken gedaan om gegevens niet, pas op een later moment of minder frequent beschikbaar te stellen. Er zijn vragen gesteld over het gebruik van open data-uitwisselingsprotocollen en over de inrichting en functie van het nationale toegangspunt voor gegevens over oplaadpunten. Ook stellen enkele indieners vragen over de toegestane wijze van het beschikbaar stellen van gegevens en over verschillen daarin bij respectievelijk de individuele en de professionele gebruikers. Door enkele indieners is gevraagd om nadere toelichting, voorbeelden of andere naamgeving van bepaalde gegevenscategorieën. Tot slot zijn vragen gesteld over de wijze van controle en toezicht en zijn enkele suggesties gedaan over informatievoorziening en meldingssystemen met betrekking tot veiligheid van oplaadpunten.

#### Reactie ministerie van IenW:

De reacties hebben geleid tot een aantal aanpassingen in de artikelen van de wijzigingsregeling en de toelichting daarop. De ingangsdatum voor de plicht om gegevens te verstrekken over de stroomleverancier, het geleverde stroomproduct en het percentage van de bij het oplaadpunt en oplaadtarief geleverde stroom dat is opgewekt uit hernieuwbare en fossiele bronnen wordt 1 januari 2022 (in plaats van 1 juli 2021). Bovendien zal in de toelichting worden aangescherpt dat deze drie gegevenscategorieën niet hoeven te worden aangeleverd over publiek toegankelijke oplaadpunten op private locaties. In algemene zin zal ten aanzien van oplaadpunten op private locaties worden verduidelijkt in de toelichting dat hierover geen gegevens beschikbaar hoeven te worden gesteld indien de private eigenaar van een dergelijk oplaadpunt niet wenst dat de laadpunten vindbaar worden via publieke websites, mobiele apps of andere informatiebronnen. Ook de verplichting om gegevens over de openingstijden aan te leveren zal pas op 1 januari 2022 ingaan. Met bovenstaande aanpassingen wordt tegemoetgekomen aan de moeilijkheden voor exploitanten om bepaalde gegevens (reeds per 1 juli 2021) beschikbaar te kunnen stellen en actueel te houden. Over statische gegevens zal aan de toelichting het richtsnoer worden toegevoegd dat statische gegevens ververst worden binnen één dag nadat de status ervan is gewijzigd.

Om duidelijker te benadrukken dat exploitanten hun gegevens over oplaadpunten ook via een derde partij beschikbaar mogen stellen, zal dit in het nieuwe artikel in de Regeling worden benoemd. In algemene zin zal in de toelichting worden verduidelijkt dat de verplichtingen gelden voor exploitanten van oplaadpunten (niet voor de eigenaren). Ook zal in het nieuwe artikel en de toelichting van de wijzigingsregeling duidelijker worden aangegeven hoe het beschikbaar stellen van gegevens richting respectievelijk de individuele en de professionele gebruikers dient plaatst te vinden. Ten slotte is de gegevenscategorie 'identificatiewijzen' vanwege de grote overlap met 'betaalmethoden' verwijderd uit de verplichting. De gegevenscategorie 'laadopties' krijgt als nieuwe benaming 'stroomtype' en de categorie 'aansluitmogelijkheden' krijgt als nieuwe benaming 'type stekker of contactdoos'. Ook zal in de toelichting worden uitgelegd wat wordt bedoeld met de categorie 'het geleverde stroomproduct'.

## 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. Stroomleverancier, stroomproduct en percentage duurzaam opgewekte stroom**
- B. Verzoeken om gegevens niet, later of minder frequent beschikbaar te stellen**
- C. Data-protocollen en dataformats**
- D. Inrichting en functie nationaal toegangspunt**
- E. Onderscheid in het informeren van individuele en professionele gebruikers**
- F. Vragen over de wijze van beschikbaar stellen van gegevens**
- G. Toelichting, voorbeelden of andere naamgeving van gegevenscategorieën**
- H. Controle en toezicht**
- I. Veiligheid**

### **A. Stroomleverancier, stroomproduct en percentage duurzaam opgewekte stroom**

Een aanzienlijk aantal reacties op de consultatie heeft betrekking op het beschikbaar stellen van gegevens over de stroomleverancier, het geleverde stroomproduct en het percentage van de geleverde stroom dat is opgewekt uit hernieuwbare en fossiele bronnen. Hoewel meerdere indieners aangeven het belang van de beschikbaarheid van deze gegevens te onderschrijven, is er ook één indiener die vraagt naar de reden en het belang van het verplicht stellen ervan. Ook vraagt een indiener of niet kan worden volstaan met enkel de gegevens over het percentage van de geleverde stroom dat uit duurzame of fossiele energiebronnen is opgewekt en waarom in de toelichting wordt verwezen naar het zogenoemde 'stroometiket'. Ook vraagt één indiener wat bedoeld wordt met 'het geleverde stroomproduct'. In een andere reactie wordt gevraagd of voor het informeren over het percentage stroom dat is opgewekt uit hernieuwbare en fossiele bronnen, mag worden doorgelinkt naar het stroometiket van de stroomleverancier.

In het merendeel van de reacties wordt aangegeven dat het voor exploitanten niet goed mogelijk is om gegevens over stroomleverancier, -product en percentage duurzaam opgewekte stroom beschikbaar te stellen, indien het publiek toegankelijk laadpunten betreft op private locaties. In die gevallen is namelijk niet de exploitant, maar de private eigenaar van het laadpunt de bezitter van het stroomcontract. Informatie over de stroomleverancier en de geleverde stroom op laadpunten op privaat terrein is daarmee veelal niet bekend bij de exploitanten en wijzigingen hierin worden niet automatisch aan hen doorgegeven door de eigenaren van de laadpunten. Hierdoor zouden exploitanten relatief veel moeite moeten doen om toch actuele gegevens hierover beschikbaar te kunnen stellen aan gebruikers. Voor laadpunten op publiek terrein hebben de exploitanten veelal wél reeds de beschikking over de betreffende gegevens, echter worden deze gegevens door de meeste exploitanten momenteel nog niet gedeeld. Het beschikbaar stellen van deze gegevens is technisch mogelijk. Wel vergt het bij veel marktpartijen eerst nog de implementatie van een nieuwe module of versie-update van het benodigde data-uitwisselingsprotocol (dat zij wel reeds gebruiken voor uitwisseling van diverse andere gegevenscategorieën). Omdat dit enige tijd kost, wordt door een aantal indieners verzocht om een latere inwerkingtredingsdatum voor de verplichting om deze gegevens uit te wisselen.

#### Reactie ministerie van IenW:

Uit de reacties op de eerdere consultatie van het wijzigingsbesluit gebruikersinformatie oplaadpunten (waarmee de wettelijke grondslag voor deze wijzigingsregeling wordt gelegd), kwam naar voren dat rijders behoefte hebben aan informatie over de stroomleverancier, het geleverde stroomproduct en de mate waarin de door hen afgenomen stroom duurzaam is opgewekt. Ook het ministerie vindt het van belang dat duidelijk is in welke mate de geladen stroom duurzaam is opgewekt. Dit onderstreept het duurzame karakter van elektrisch rijden. Daarom is besloten om een verplichting tot het beschikbaar stellen van deze gegevens door exploitanten van oplaadpunten op te nemen in de concept wijzigingsregeling. Hiermee krijgen gebruikers het door hen gewenste inzicht.

Doordat naast het percentage duurzaam opgewekte stroom, ook de stroomleverancier en het geleverde stroomproduct beschikbaar komen, is de informatie bovendien verifieerbaar. Gebruikers kunnen dat doen door te kijken naar het 'stroometiket' van de stroomleverancier. Alle stroomleveranciers publiceren sinds enige tijd verplicht jaarlijks een stroometiket met daarin uitgesplitst welke energiebronnen in het betreffende jaar zijn gebruikt voor opwek van de door hen geleverde stroomproducten. De term 'stroomproduct' slaat daarbij op de naam die een stroomleverancier geeft aan een door hen geleverd product, zoals 'Windstroom', of 'Zakelijk' van aanbieder 'X'. Elk stroomproduct kent een bepaalde samenstelling van duurzame en of fossiele energiebronnen waaruit de stroom voor dat stroomproduct is opgewekt. Dit zal in de toelichting verduidelijkt worden. Voor het beschikbaar stellen van gegevens over het percentage duurzaam opgewekte stroom kan niet worden volstaan met slechts een link naar het stroometiket, omdat dit zou betekenen dat gebruikers weer een extra stap moeten zetten om inzicht te krijgen. Er moet daadwerkelijk een percentage worden gegeven, zodat voor gebruikers direct inzichtelijk is hoe duurzaam de te laden stroom is.

Het ministerie heeft begrip voor het feit dat bovengenoemde gegevens voor oplaadpunten op privaat terrein moeilijk beschikbaar gemaakt kunnen worden door exploitanten. In de toelichting op de regeling zal daarom een aanpassing worden gemaakt, waaruit duidelijk wordt dat over publiek toegankelijke laadpunten die op private locaties staan géén gegevens over de stroomleverancier, stroomproduct en het percentage stroom dat is opgewekt uit duurzame en fossiele energiebronnen hoeven te worden aangeleverd. Daarmee wordt een oplossing geboden voor de situatie waarin exploitanten niet (automatisch) zelf over deze gegevens beschikken.

Voor oplaadpunten op publiek terrein zal in de Regeling wél een plicht komen om gegevens over de stroomleverancier, stroom product en het percentage stroom dat is opgewekt uit duurzame en fossiele energiebronnen te verstrekken. Het ministerie is bereid om rekening te houden met de extra tijd die exploitanten nodig hebben voor verdere implementatie van het daartoe te gebruiken data-uitwisselingsprotocol. Daarom wordt voor deze gegevenscategorieën een uitzondering gemaakt en wordt in de Regeling opgenomen dat de plicht om deze gegevens beschikbaar te stellen pas ingaat per 1 januari 2022.

## **B. Verzoeken om gegevens niet, later of minder frequent beschikbaar te stellen**

Ten aanzien van de gegevenscategorie 'openingstijden' wordt door één van de indieners aangegeven dat deze niet goed door de exploitanten beschikbaar kunnen worden gesteld, voor zover het publiek toegankelijke laadpunten op private grond betreft, omdat die informatie niet standaard met hen wordt uitgewisseld door de private eigenaren. Eén indiener neemt op basis van de toelichting bij de Regeling aan dat de term 'houder' kan slaan op zowel de exploitant als de eigenaar van een laadpunt en stelt dat in dat laatste geval alleen die eigenaar kan voorzien in de 'contactgegevens van de houder'. Diezelfde indiener verzoekt om de verplichtingen pas in januari 2022 in werking te laten treden, om voldoende tijd te hebben voor de implementatie. Verder vraagt een indiener waarom meer gegevenscategorieën worden verplicht, dan de categorieën waarvoor binnen het 'IDACS-project' door Nederland met een aantal andere EU-landen wordt gewerkt aan harmonisatie van de beschikbaar te stellen informatie.

In een van de reacties wordt gevraagd waarom de verplichtingen alleen gelden voor publiek toegankelijke oplaadpunten op privaat terrein, waarbij de exploitatie door de eigenaar is uitbesteed aan een professionele laadpuntexploitant, die beschikt over (back-office)systemen die digitale gegevensuitwisseling over oplaadpunten mogelijk maken. De indiener vraagt zich af waarom de plicht niet geldt voor kleine ondernemers met één of een slechts paar oplaadpunten die niet worden geëxploiteerd door een laadpuntexploitant. Een andere indiener is van mening dat alleen gegevens zouden moeten worden aangeleverd over 'commerciële locaties'. In een andere reactie wordt erop gewezen dat sommige eigenaren van publiek toegankelijke oplaadpunten op privaat terrein niet willen dat hun oplaadpunten zichtbaar worden op publieke websites of apps om toestroom van 'derden' te voorkomen. Zij willen hun oplaadpunten zo veel mogelijk beschikbaar houden voor de bezoekers van hun bedrijf of organisatie en voorkomen dat ze worden bezet door gebruikers die enkel naar de locatie komen om hun auto op te laden. Daarom verzoekt deze indiener om de informatie over oplaadpunten op privaat terrein niet te hoeven aanleveren indien de private eigenaar niet wil dat zijn oplaadpunten actief bekend gemaakt worden via publieke apps of websites.

Ten slotte vraagt een indiener waarom in de toelichting wordt aangegeven dat dynamische gegevens over de actuele toegankelijkheid, de actuele bezetting en de ad-hoc oplaadprijs zo kort mogelijk, of in elk geval niet later dan een minuut na een wijziging ervan, worden geactualiseerd. De indiener vraagt zich af waarom nationaal wordt afgeweken van de actualisatie frequentie waar men binnen het 'IDACS-project' met andere lidstaten waarschijnlijk op uitkomt. Een andere indiener constateert dat voor statische data geen tijdsgebonden richtsnoer staat opgenomen in de toelichting en stelt voor om deze data niet vaker dan eens per kwartaal te hoeven actualiseren.

### **Reactie ministerie van IenW:**

Publiek toegankelijke oplaadpunten op privaat terrein, bijvoorbeeld in parkeergarages, winkelcentra of horeca, vormen een belangrijk aandeel in het totale aanbod van oplaadpunten in Nederland. Daarom is belangrijk dat rijders geïnformeerd worden over de momenten dat ze van deze oplaadpunten gebruik kunnen maken. Dit voorkomt onnodig zoekverkeer. Daarom dienen

exploitanten ook voor deze oplaadpunten gegevens beschikbaar te stellen over de openingstijden. Om tegemoet te komen aan het signaal dat deze informatie nog niet altijd beschikbaar is bij de exploitanten, wordt in de Regeling opgenomen dat de plicht om de gegevens over openingstijden beschikbaar te stellen pas ingaat per 1 januari 2022. Zo krijgen exploitanten meer tijd om de gegevensverstrekking vorm te geven.

Een dergelijke uitzondering zal niet worden gemaakt voor de 'contactgegevens van de houder'. Het betreft hier de contactgegevens van de exploitant zelf (niet van de laadpunteigenaar, dit zal worden verduidelijkt in de Regeling) en kan dus door hen beschikbaar worden gesteld.

Met deze wijzigingsregeling wordt in grote mate aangesloten bij de voorlopige bevindingen van het IDACS-project. In dat project wordt voor een afgebakende set gegevenscategorieën over oplaadpunten met meerdere EU-landen op vrijwillige projectbasis afstemming gezocht over geharmoniseerde beschrijvingen van gegevens en het beschikbaar maken ervan. Daarnaast kunnen op nationaal niveau, in het belang van de rijder, nadere of meer ambitieuzere verplichtingen over beschikbaar te stellen gegevens worden vastgelegd in regelgeving. Op verzoek en in het belang van de gebruikers van oplaadpunten worden exploitanten onder meer verplicht om ook gegevens over de stroomleverancier, het stroomproduct en het percentage duurzaam opgewekte stroom beschikbaar te stellen aan gebruikers.

In reacties op de eerdere consultatie van het wijzigingsbesluit gebruikersinformatie oplaadpunten werd expliciet door indieners verzocht om kleine ondernemers die op hun private terrein een oplaadpunt aanbieden voor publiek gebruik, uit te zonderen van de verplichtingen, omdat zij anders mogelijk disproportionele investeringen zouden moeten doen in laadpunten, en backoffice- en data-uitwisselingssystemen waarover zijn veelal nog niet beschikken. Dan zou er een risico ontstaan dat private eigenaren ervoor kiezen hun laadpunten voortaan niet meer open te stellen voor publiek gebruik. Om tegemoet te komen aan deze oproep gelden de verplichtingen bij publiek toegankelijke oplaadpunten op privaat terrein alleen indien de exploitatie is uitbesteed aan een professionele laadpuntexploitant, die reeds beschikt over (backoffice-)systemen die digitale gegevensuitwisseling over oplaadpunten mogelijk maken. In de toelichting zal daarnaast nog worden verduidelijkt dat de verplichtingen bij oplaadpunten op privaat terrein alleen gelden wanneer de eigenaar ervan deze oplaadpunten vrijwillig openstelt voor gastgebruik en bereid is om de laadpunten vindbaar te maken op publieke websites, mobiele apps en andere informatiebronnen.

Voor dynamische gegevens over de actuele toegankelijkheid en de actuele bezetting van oplaadpunten en de ad-hoc oplaadprijs, staat in de toelichting dat deze zo kort mogelijk of in elk geval niet later dan een minuut na een wijziging ervan, moeten worden geactualiseerd. Een lagere actualisatie-frequentie zou de gegevens onvoldoende bruikbaar maken voor gebruikers van oplaadpunten. De kans dat een rijder bijvoorbeeld vanwege verouderde informatie naar een oplaadpunt navigeert dat ter plekke bezet blijkt te zijn, wordt dan te groot. De voorschriften voor actualiseren van de gegevens in de Regeling zijn daarom wellicht ambitieuzer dan de actualisatiefrequentie waar de landen binnen het IDACS-project een compromis over weten te bereiken. Daarbij benadrukt het ministerie nogmaals dat het in het IDACS-project gaat om

vrijwillige internationale afstemming en niet-bindende minimumafspraken. Het staat lidstaten vrij om hun hogere ambities te vertalen in nationale wet- en regelgeving.

Voor statische gegevens worden op dit moment in de toelichting van de regeling geen richtsnoeren meegegeven voor de actualisatiefrequentie, behalve het algemene uitgangspunt dat exploitanten ervoor moeten zorgen dat de kwaliteit en actualiteit van de gegevens op orde is. Aan de toelichting zal het richtsnoer worden toegevoegd dat statische gegevens niet later dan één dag nadat de status ervan is gewijzigd ververst moeten worden. Dit sluit aan bij de voorlopige bevinding van het IDACS-project. Omdat de statische gegevens niet vaak wijzigen (veel minder dan bijvoorbeeld gegevens over de bezetting van een laadpunt) zal deze actualisatiefrequentie naar verwachting voldoende waarborging geven voor goede de informatievoorziening naar rijders.

### **C. Data-protocollen en dataformats**

Enkele indieners wijzen erop dat in de Regeling wel wordt verplicht dat de gegevens in open data-formats en via open data-uitwisselingsprotocollen beschikbaar worden gesteld, maar dat er geen verplichting geldt voor het gebruik van één of meerdere specifieke protocollen. Deze indieners werpen de vraag op of hierdoor geen praktisch onwerkbaar situatie zal ontstaan waarin elke exploitant zijn eigen data-uitwisselingsprotocol gaat gebruiken en of het niet beter zou zijn om één protocol voor te schrijven.

#### **Reactie ministerie van IenW:**

Het ministerie heeft er bewust voor gekozen om wel te vereisen dat partijen open protocollen gebruiken, maar niet één specifiek protocol voor te schrijven. Allereerst is de huidige praktijk dat vrijwel alle exploitanten die in Nederland actief zijn reeds hetzelfde data-uitwisselingsprotocol gebruiken. De marktpartijen hebben daarbij zelf gezorgd voor uniformiteit, omdat zij hier allen bij gebaat zijn. Tegelijkertijd worden internationaal gezien nog wel enkele andere protocollen gebruikt voor dit type van gegevensuitwisseling. Er worden op dit moment stappen gezet richting standaardisatie van één internationaal te gebruiken protocol. Met die ontwikkeling in het vooruitzicht en vanuit de gedachte van een open markt, ook voor buitenlandse spelers, acht het ministerie het op dit moment niet passend en ook niet noodzakelijk om nationaal het gebruik van één protocol af te dwingen.

### **D. Inrichting en functie nationaal toegangspunt**

Enkele indieners vragen zich af waarom de overheid niet zelf een nationale of Europese database van laadpuntegegevens opzet onder het nationale toegangspunt, van waaruit de overheid centraal gegevens over oplaadpunten van diverse exploitanten verzamelt en beschikbaar stelt. In plaats daarvan wordt gekozen voor een opzet waarbij exploitanten zelf de plicht krijgen om rechtstreeks, of via een derde partij, hun gegevens beschikbaar te stellen aan gebruikers. De online vindplaats van een directe koppeling naar die gegevens moet voor (professionele) gebruikers kenbaar gemaakt worden op het nationale toegangspunt ITS, beheerd door het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). Een indiener vraagt wat de meerwaarde van de

vindbaarheid van laadpuntendata via het nationale toegangspunt ITS van het NDW is. Andere indieners vragen zich daarbij af of er niet te veel verschillende gegevensbronnen vanuit de diverse exploitanten zullen ontstaan op het nationale toegangspunt ITS van het NDW en of dit nog wel werkbaar zal zijn. Tegelijkertijd wordt door een andere indiener (onterecht) verondersteld dat de overheid juist wél zelf vanuit een centraal punt gegevens beschikbaar gaat stellen en wordt de vraag gesteld hoe de overheid in dat geval ervoor gaat zorgen dat concurrentiepositie- en bedrijfsgevoelige informatie beschermd worden.

#### Reactie ministerie van IenW

Zoals ook in het verslag van de internetconsultatie van het wijzigingsbesluit gebruikersinformatie oplaadpunten is aangegeven, kiest het ministerie er bewust voor om géén centrale database op te zetten waarin laadpuntengegevens verzameld worden en vanuit de overheid beschikbaar worden gesteld. Allereerst omdat er reeds marktspelers zijn die voorzien in dataverzameling en het centraal beschikbaar stellen daarvan aan (professionele) gebruikers. Deze marktspelers brengen de informatie van zoveel mogelijk exploitanten samen in één dataverzameling en stellen die informatie beschikbaar aan zowel particulieren (via websites) als professionele gebruikers (via datakoppelingen). De overheid vindt het daarom niet noodzakelijk en wenselijk om deze rol van de markt over te nemen.

Doordat reeds door de marktspelers wordt voorzien in centrale gegevensverzameling en -verspreiding en exploitanten ook binnen de nieuwe verplichtingen ervoor mogen kiezen om hun gegevens via dit soort 'derde partijen' (zoals data aggregators) beschikbaar te stellen, hoeft het niet zo te zijn dat er vele verschillende gegevensbronnen ontstaan op het nationale toegangspunt ITS van het NDW, zoals een aantal indieners aanneemt. Centrale gegevensbronnen vanuit de markt kunnen en zullen gewoon blijven bestaan. Om nog duidelijker te benadrukken dat exploitanten hun gegevens over oplaadpunten ook via een derde partij beschikbaar mogen stellen (zoals zij dat nu vaak ook al doen), zal dit in het eerste lid van het nieuwe artikel in de Regeling expliciet worden benoemd.

Een andere reden om te kiezen voor deze uitwerking van de verplichting tot het delen van gegevens is dat de gegevensuitwisseling gewoon blijft plaatsvinden tussen de exploitanten (of een derde partij namens hen) en de afnemers van de data. De exploitant mag daarbij zelf voorwaarden stellen over hoe en waarvoor de gegevens gebruikt mogen worden of over het opslaan van gegevens. Zij houden daarmee grip op wat er met hun gegevens gebeurt en kunnen zelf door middel van afspraken voorkomen dat concurrentie- of bedrijfsgevoelige informatie wordt prijsgegeven en of gegevens voor verkeerde doeleinden worden gebruikt.

Door de gekozen uitwerking van de nieuwe verplichtingen krijgen gebruikers zekerheid over de beschikbaarheid van goede informatie over oplaadpunten van alle exploitanten en komt er een plek waar verwijzingen naar alle gegevensbronnen gemakkelijk gevonden kunnen worden. Die zekerheid en zo'n centrale plek bestaan momenteel nog niet, daarin zit dan ook de meerwaarde van deze verplichtingen en de rol van het nationale toegangspunt ITS van het NDW. Tegelijkertijd worden door de overheid niet onnodig verantwoordelijkheden overgenomen van de markt of de



markt verstoord. Ook wordt tegemoetgekomen aan zorgen vanuit de marktpartijen en brancheorganisatie over verkeerd gebruik of het verlies van controle over gegevens.

### **E. Onderscheid in het informeren van individuele en professionele gebruikers**

Enkele indieners vragen zich af wat de nieuwe regels betekenen voor het beschikbaar stellen van gegevens aan zowel de individuele gebruikers van oplaadpunten (de rijders, eindgebruikers) als de professionele gebruikers (zoals app-ontwikkelaars en navigatieproviders). Ze vragen hoe de verplichting tot het beschikbaar stellen van gegevens en de functie van het nationale toegangspunt ITS van het NDW zich verhouden tot de reeds bestaande websites en mobiele apps met oplaadpunteninformatie voor gebruikers van oplaadpunten.

#### **Reactie ministerie van IenW:**

Zoals in de toelichting bij de Regeling wordt uitgelegd zijn de nieuwe verplichtingen gericht op twee typen gebruikers. De individuele gebruikers van oplaadpunten (de rijder, eindgebruikers) en daarnaast professionele gebruikers (zoals app-ontwikkelaars en navigatieproviders). In de toelichting wordt daarbij uitgelegd dat de plicht tot het beschikbaar stellen van gegevens in het geval van de individuele gebruikers (rijders, eindgebruikers) gaat om het tonen van de verplichte informatie over oplaadpunten via mobiele apps of websites, zoals die nu ook al worden aangeboden door vele marktpartijen.

Voor professionele gebruikers gaat het om het beschikbaar stellen van gegevens in open dataformats en via open data-uitwisselingsprotocollen, zodat deze professionele gebruikers via data-koppelingen de gegevens kunnen gebruiken voor het ontwikkelen van informatieproducten en -diensten voor rijders. Met het oog op gegevensgebruik door deze professionele gebruikers dienen exploitanten eveneens de online vindplaats van een directe koppeling naar de gegevens, inclusief een beschrijving van de metagegevens en gestelde voorwaarden aan de toegang tot en het (her)gebruik van de gegevens kenbaar te maken op het nationale toegangspunt ITS van het NDW. Dit zal in de toelichting bij de Regeling en in het artikel nadrukkelijker aangegeven worden.

De opzet van het nationale toegangspunt ITS van het NDW als centrale vindplaats van alle bronnen van gegevens over oplaadpunten, is dus vooral gericht op de professionele gebruikers. Zij worden hier doorverwezen naar de gegevensbronnen, zodat zij gegevensuitwisseling met de exploitanten kunnen opzetten en op basis daarvan goede informatieproducten en -diensten voor de rijders kunnen ontwikkelen. De website van het nationale toegangspunt ITS van het NDW heeft daarmee een ander karakter en een andere functie dan de (reeds bestaande) websites en mobiele apps van marktpartijen, waarin overzichten van en informatie over oplaadpunten worden geboden aan de individuele gebruikers van oplaadpunten (de rijders).

### **F. Vragen over de wijze van beschikbaar stellen van gegevens**

Een klein deel van de indieners stelt specifieke vragen over de wijze van het beschikbaar stellen van gegevens aan gebruikers. Zo wordt gevraagd of ook gegevens fysiek op de laadpaal aanwezig

moeten zijn en of de plicht om laadpalen te voorzien van een NEN-EN 17186 label onderdeel is van deze wijzigingsregeling en of dit label digitaal mag worden weergegeven op een website. Ook wordt gevraagd of het acceptabel is om dynamische gegevens via een app beschikbaar te maken. Tot slot wordt gevraagd of het acceptabel is om statische- en dynamische gegevens op een website beschikbaar te maken, die kan worden bereikt via bijvoorbeeld een QR-code op de laadpaal.

Reactie ministerie van IenW:

Het gaat in deze wijzigingsregeling om digitale gegevens over oplaadpunten. Er komen dus op basis van deze wijziging van de Regeling geen nieuwe verplichtingen om fysieke gegevens te plaatsen op de laadpaal. Ook maakt een eventuele plicht om laadpalen te voorzien van een NEN-EN 17186 label géén onderdeel uit van deze wijzigingsregeling. Voor die plicht loop een separaat traject voor het wijzigen van de Regeling technische eisen en gebruikersinformatie over de infrastructuur van alternatieve brandstoffen.

Dynamische en statische gegevens over oplaadpunten mogen inderdaad via een app of website voor individuele gebruikers van oplaadpunten (rijders) beschikbaar gemaakt worden. Die app of website dient ook zonder het scannen van een QR-code op een oplaadpunt bereikbaar te zijn voor gebruikers. De gegevens zijn namelijk juist bedoeld om op voorhand beschikbare oplaadpunten en informatie daarover te kunnen raadplegen, dus niet pas wanneer de rijder bij een oplaadpunt aankomt en de QR-code scant. De QR-code is wel een goede service naar rijders die bij het laadpunt komen en op dat moment informatie willen krijgen.

Voor professionele gebruikers dienen de gegevens, zoals eerder toegelicht, ook in open dataformats en via open data-uitwisselingsprotocollen beschikbaar te worden gesteld, zodat deze professionele gebruikers via data-koppelingen de gegevens kunnen gebruiken voor het ontwikkelen van informatieproducten en -diensten voor rijders.

**G. Toelichting, voorbeelden of andere naamgeving van gegevenscategorieën**

In een aantal reacties wordt gevraagd om nadere toelichting, voorbeelden of een andere naamgeving van bepaalde gegevenscategorieën. Dit is het geval bij de gegevenscategorieën '*beschikbare laadopties*', '*aansluitmogelijkheden*' en '*identificatiewijzen*' en (zoals reeds bij punt A. van dit verslag is toegelicht) voor '*het geleverde stroomproduct*'.

Reactie ministerie van IenW:

Met '*beschikbare laadopties*' wordt bedoeld op het '*stroomtype*' dat beschikbaar is bij het oplaadpunt, namelijk AC (wisselstroom) of DC (gelijkstroom). De benaming zal worden aangepast en beter worden toegelicht.

Met 'aansluitmogelijkheden' wordt bedoeld op 'de typen stekkers en contactdozen' die bij een oplaadpunt aanwezig zijn, zoals de Type 2 Mennekes, of de Combo Type 2 DC. De benaming van deze categorie en de toelichting ter verduidelijking hiervan worden aangepast.

De gegevenscategorie 'identificatiewijzen' wordt vanwege inhoudelijke overlap met de categorie 'betaalmethode' verwijderd. In de toelichting zal worden verduidelijkt dat het hier gaat om de wijze waarop de rijder een laadtransactie kan starten en betalen, bijvoorbeeld door middel van een RFID-pas of een bankpas.

## **H. Controle en toezicht**

Door één indiener worden vragen gesteld over controle en toezicht. Er wordt gevraagd hoe er gecontroleerd wordt wat 'semi-publieke' locaties zijn en of die data dan ook beschikbaar is. Ook wordt gevraagd welke eisen er gesteld worden aan de data-kwaliteit en hoe dat gecontroleerd wordt.

### **Reactie ministerie van IenW:**

Er wordt in de wijzigingsregeling niet gesproken over semi-publieke locaties. De verplichtingen hebben betrekking op laadpunten die zijn opengesteld voor publiek gebruik. In het artikel en de toelichting daarop wordt duidelijk gemaakt dat de verplichting in een aantal gevallen niet gelden voor publiek toegankelijke oplaadpunten op private locaties. De verplichtingen gelden niet voor: a.) oplaadpunten op terrein van woningen van particulieren; b.) wanneer er geen sprake is van exploitatie door een professionele exploitant die beschikt over (back-office)systemen voor digitale gegevensuitwisseling en c.) wanneer de private eigenaar van het oplaadpunt op het privéterrein niet wil dat zijn oplaadpunten vindbaar worden via publieke websites, mobiele apps of andere informatiebronnen.

Het toezicht op de naleving van de nieuwe verplichtingen betreft controle op het daadwerkelijk ter beschikking stellen van de gegevens door de exploitanten aan gebruikers. De toezichthouder gaat zelf over de exacte invulling van het toezicht. De toezichthouder kan onder andere na klachten van gebruikers over het niet beschikbaar stellen van gegevens door een exploitant, besluiten een onderzoek in te stellen en in het uiterste geval te handhaven. De toezichthouder kan daarnaast ook op eigen initiatief, los van signalen vanuit gebruikers, besluiten om een sector-breed onderzoek in te stellen naar de naleving van de verplichtingen.

Ten aanzien van de kwaliteit wordt op hoofdlijnen vereist dat alle verplicht gestelde gegevens beschikbaar moeten zijn, dat ze correct zijn en tijdig geactualiseerd worden. Indien uit klachten van gebruikers blijkt dat exploitanten hierin tekortschieten, is het aan de toezichthouder om te bepalen of en welke vorm van onderzoek zij vervolgens gaan uitvoeren.

## **I. Veiligheid**

Eén indiener doet een aantal suggesties voor aanvullende verplichtingen inzake de veiligheid van oplaadpunten. Een suggestie is een plicht om in de buurt van oplaadpunten fysieke instructies aan

te brengen over veilig gebruik van het oplaadpunt. Een andere suggestie is een plicht voor exploitanten om bij gesignaleerde incidenten gegevens over de toegankelijkheid en bezetting van laadpunten te verstrekken aan veiligheidsregio's. Tot slot wordt een plicht voorgesteld voor exploitanten en eigenaren om voorzieningen te treffen die leiden tot het alarmeren en beschikbaar stellen van informatie aan een particuliere alarmcentrale bij brand en storingen die daartoe kunnen leiden.

Reactie ministerie van IenW:

Deze suggesties voor aanvullende verplichtingen in het kader van de (brand)veiligheid passen niet binnen de scope van de wijzigingsregeling. Deze regeling betreft digitale gebruikersinformatie over oplaadpunten, die ertoe moet leiden dat rijders van elektrische voertuigen de beschikbare publiek toegankelijke oplaadpunten in Nederland effectief kunnen benutten. De plicht om fysieke gebruikersinstructies aan te brengen of een alarmeringssysteem in te richten passen daar niet bij. Wel kunnen uiteraard ook veiligheidsregio's profiteren van goede actuele informatie over de toegankelijkheid en bezetting van laadpunten, die aan alle gebruikers beschikbaar dient te worden gesteld. De suggesties zullen worden meegenomen in de bredere aanpak ten behoeve van veiligheid van elektrische voertuigen en laadinfrastructuur, waartoe het ministerie een werkgroep veiligheid onder de Nationale Agenda Laadinfrastructuur heeft opgezet.