

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

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl.

1. Wat is de aanleiding?

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) werkt aan het realiseren van de ambitie uit het regeerakkoord en het Klimaatakkoord, dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn. Voor het bevorderen van de overstap naar elektrisch rijden is goede digitale gebruikersinformatie over publiek toegankelijke oplaadpunten essentieel. Rijders hebben behoefte aan actuele en betrouwbare informatie over o.a. de locatie en actuele bezettingsstatus van laadpunten en de prijzen voor ad-hoc laden (zonder abonnement). Die informatie zorgt ervoor dat zij optimaal gebruik kunnen maken van de beschikbare oplaadpunten. Ook draagt deze informatie bij aan een concurrerende, transparante markt voor opladen.

De benodigde gebruikersinformatie over publiek toegankelijke oplaadpunten is momenteel nog niet altijd vindbaar, actueel en compleet, terwijl er geen technische belemmeringen zijn voor exploitanten van oplaadpunten om deze informatie te verstrekken via bijv. apps of websites. Dit blijkt uit onderzoek onder rijders van elektrische voertuigen, zoals het Nationaal Laadonderzoek van de Vereniging Elektrische Rijders en ElaadNL van juli 2020¹. Ook de Tweede Kamer (o.a. het AO duurzame mobiliteit, april 2018²) roept op tot verbetering van de gebruikersinformatie over oplaadpunten. Daarom wordt met deze wijziging van het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen een grondslag gecreëerd om bij Regeling eisen te kunnen stellen aan het beschikbaar stellen van digitale gebruikersinformatie over oplaadpunten door exploitanten. De specifieke uitwerking van de beschikbaar te stellen informatie en de wijze waarop dit dient te gebeuren zullen worden vastgelegd in een wijziging van de Regeling technische eisen en gebruikersinformatie over de infrastructuur van alternatieve brandstoffen.

Met dit wijzigingsbesluit wordt tevens de definitie van het begrip 'motorvoertuigen' in dit Besluit herzien, zodat ook twee- en driewielige voertuigen zoals bromfietsen en motorfietsen eronder vallen. Gebleken is dat de huidige definitie van 'motorvoertuigen' in het Besluit onvoldoende in lijn is met de in de bijbehorende EU-richtlijn 2014/94/EU gebruikte invulling van dit begrip. Dat wordt nu alsnog rechtgezet. Vanwege het feitelijke karakter van deze wijziging, wordt er hieronder niet verder op ingegaan en wordt enkel nadere toelichting gegeven op de wijzigingen inzake oplaadpunteninformatie.

2. Wie zijn betrokken?

De wijziging inzake gebruikersinformatie over oplaadpunten raakt vooral de exploitanten (beheerders) van publiek toegankelijke oplaadpunten. Regels en verplichtingen omtrent het beschikbaar stellen van gegevens over oplaadpunten, die gesteld kunnen gaan worden bij Regeling, zullen betrekking hebben op de exploitanten. De uitwerking van de wijzigingsvoorstellen zijn daarom meermaals besproken met diverse marktpartijen uit laadpuntensector en met de brancheverenigingen van laadpuntexploitanten en laaddienstverleners (eViolin en Vereniging DOET). Ook loopt er een EU-project met 15 lidstaten ter verbetering van de (inter)nationale informatievoorziening over oplaadpunten, waarin nauw

¹ Nationaal Laadonderzoek, VER en ElaadNL, 13 juli 2020; <https://www.evrijders.nl/wp-content/uploads/2020/07/Rapport-Nationaal-Laadonderzoek-2020.pdf>

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, 31 305, nr. 250

wordt samengewerkt tussen overheden en partijen uit de laadpuntensector. In dat kader is ook afstemming geweest over de vormgeving van de wijzigingen.

De Autoriteit Consument en Markt (ACM) is betrokken geweest bij de totstandkoming van de voorstellen, gezien hun beoogde rol als toezichhouder. Ook met vertegenwoordigers van de Nationale Databank Wegverkeersgegevens is afstemming geweest over de voorstellen, vanwege hun beoogde rol als nationaal toegangspunt voor oplaadpunteninformatie.

3. Wat is het probleem?

Uit praktijkervaringen van elektrische rijders blijkt dat essentiële digitale gebruikersinformatie over o.a. de locatie, de actuele bezettingsstatus van laadpunten en de prijzen voor ad-hoc laden niet altijd vindbaar, actueel en compleet zijn. Gebruikers van publiek toegankelijke kunnen hierdoor minder effectief gebruik maken van beschikbaar aanbod van oplaadpunten. Door ontbrekende, niet-actuele of foutieve informatie kan het bijvoorbeeld gebeuren dat rijders een laadpunt niet kunnen vinden, er onverwachts niet terecht kunnen, of vooraf geen inzicht hebben in de ad-hoc laadprijs. Rijders ervaren dit als een drempel voor het gebruik van hun elektrische auto.

4. Wat is het doel?

Met de wijziging van het Besluit wordt een grondslag gecreëerd om bij Regeling eisen te kunnen stellen aan het beschikbaar stellen van gebruikersinformatie over publiek toegankelijke oplaadpunten.

Het achterliggende doel is om met regelgeving te waarborgen dat gebruikers van oplaadpunten worden voorzien in de informatie om goed gebruik te kunnen maken van het beschikbare aanbod van oplaadpunten in Nederland.

Dit draagt bij aan het realiseren van de ambitie uit het Regeerakkoord en het Klimaatakkoord dat in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Reeds bestaande informatievoorziening vanuit marktpartijen voorziet nog onvoldoende in de informatiebehoefte van de gebruikers van oplaadpunten, ondanks niet-juridische initiatieven hiertoe. Dit vergroot de drempel voor het rijden van een elektrische auto, waardoor de transitie naar emissieloze personenmobiliteit wordt vertraagd. Regelgeving om de beschikbaarheid van gebruikersinformatie over oplaadpunten te garanderen is daarom noodzakelijk.

6. Wat is het beste instrument?

De overheid heeft de laadinfrastructuur-sector de afgelopen jaren opgeroepen tot het verbeteren van de beschikbaarheid van gebruikersinformatie over oplaadpunten en hierover ook afspraken gemaakt in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur.³ Ook zijn marktpartijen met steun van de overheid geholpen bij de implementatie van data-uitwisselingsprotocollen die nodig zijn voor het onderling uitwisselen en beschikbaar stellen van oplaadpunteninformatie. Daarnaast trekt het ministerie van I&W een EU-project met 15 lidstaten ter verbetering van de (inter)nationale informatievoorziening over oplaadpunten, waarin nauw wordt samengewerkt tussen overheden en partijen uit de laadpuntensector. Ondanks deze initiatieven en afspraken blijkt de beschikbaarheid van goede gebruikersinformatie over oplaadpunten in de praktijk nog onvoldoende. Daarom wordt nu voorzien in de een grondslag om de beschikbaarheid van goede oplaadpunteninformatie via regelgeving te waarborgen.

De inschatting van het Adviescollege Toetsing Regeldruk is dat naar verwachting geen omvangrijke regeldrukeffecten voor bedrijven of burgers aan de orde zijn als gevolg van het voorstel. De wijzigingen leiden naar verwachting nauwelijks tot extra administratieve of financiële lasten voor bedrijven. De ACM heeft bovendien aangegeven dat zij het wijzigingsbesluit uitvoerbaar en handhaafbaar achten en het geen extra uitvoeringslasten met

³ <https://agendalaadinfrastructuur.pleio.nl/>

zich meebrengt, omdat het aansluit bij hun bredere toezicht op de naleving van de informatieverplichtingen uit het consumentenrecht. De wijzigingen van het Besluit zijn doelmatig gezien deze beperkte lasten en het belang ervan voor de transitie naar emissieloze mobiliteit.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

De gevolgen van de wijzigingen voor burgers zijn enkel positief. De (toekomstige) rijders van elektrische voertuigen kunnen hiermee vertrouwen op goede informatie over oplaadpunten. Zoals toegelicht in het antwoord op de bovenstaande vraag zijn er voor bedrijven nauwelijks administratieve of financiële lasten als gevolg van de wijzigingen. Ook voor het Rijk zijn er geen negatieve of financiële gevolgen.