

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van,
nr. IENW/BSK-2021/ , tot wijziging van de Regeling technische eisen en
gebruikersinformatie over de infrastructuur van alternatieve brandstoffen in
verband met het verstrekken van informatie over publiek toegankelijke
oplaadpunten voor elektrische voertuigen

**HOOFDDIRECTIE
BESTUURLIJKE EN
JURIDISCHE ZAKEN**

VERSIE TEN BEHOEVE VAN DE INTERNETCONSULTATIE

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22
oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve
brandstoffen (PbEU 2014, L 307) en artikel 6, tweede lid, van het Besluit
infrastructuur alternatieve brandstoffen;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling technische eisen en gebruikersinformatie over de infrastructuur van
alternatieve brandstoffen wordt als volgt gewijzigd:

Na artikel 7 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 7a

1. De houder van een publiek toegankelijk oplaadpunt voor elektrische voertuigen
stelt op een open, niet-discriminerende en eenvoudige wijze aan alle gebruikers
de volgende gegevens ter beschikking:

a. statische gegevens, zijnde:

- 1^o: de locatie van een oplaadpunt;
- 2^o: de beschikbare laadopties;
- 3^o: de laadsnelheden;
- 4^o: de aansluitmogelijkheden;
- 5^o: de stroomleverancier;
- 6^o: het geleverde stroomproduct;
- 7^o: het percentage van de bij het oplaadpunt en oplaadtarief geleverde stroom
dat is opgewekt uit hernieuwbare en fossiele bronnen;
- 8^o: de openingstijden;
- 9^o: de identificatiewijzen;
- 10^o: de betaalmethoden;
- 11^o: de contactinformatie van de houder;
- 12^o: de volledige ID-code van het oplaadpunt; en

b. dynamische gegevens, zijnde:

- 1^o: de actuele toegankelijkheid en bezettingsstatus van een laadpunt;
- 2^o: de gehanteerde ad-hoc prijs of gegevens die nodig zijn om de ad-hoc prijs
voor een oplaadsessie te berekenen.

2. Onverminderd het eerste lid zorgt de houder van een oplaadpunt dat de online
vindplaats van een directe koppeling naar de gegevens, bedoeld in het eerste lid,
inclusief een beschrijving van de metagegevens en gestelde voorwaarden aan de

toegang tot en het (her)gebruik van de gegevens, voor gebruikers kenbaar wordt gemaakt op het Nationaal Dataportaal Wegverkeer.

Nummer
IENW/BSK-2021/

3. De gegevens, bedoeld in het eerste lid, worden in ieder geval beschikbaar gesteld in open dataformats en via open data-uitwisselingsprotocollen.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2021.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VOOR INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

Toelichting

Nummer
IENW/BSK-2021/

1. Inleiding

De Regeling technische eisen en gebruikersinformatie over de infrastructuur van alternatieve brandstoffen (hierna: de regeling) stelt nadere regels ter uitvoering van het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen (hierna: het besluit). De regeling ziet op technische specificaties met betrekking tot oplaadpunten voor elektrische motorvoertuigen, walstroomvoorzieningen, waterstoftankpunten, connectoren voor het tanken van gasvormige waterstof en connectoren of aansluitpunten voor gecompriemd aardgas. Daarnaast stelt de regeling eisen aan informatievoorziening door houders van tank- en oplaadpunten en door fabrikanten, importeurs en dealers van motorvoertuigen aan de consument. Het besluit en de regeling strekken tot implementatie van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PbEU 2014, L 307) (hierna: richtlijn 2014/94/EU).

Met onderhavige wijziging wordt de regeling aangevuld met regels over gebruikersinformatie met betrekking tot publiek toegankelijke oplaadpunten voor elektrische voertuigen.

Hierna worden de specifieke wijzigingen van de regeling toegelicht.

2. Inhoud van de wijzigingsregeling

2.1 Algemeen

Voor de transitie naar emissieloos vervoer is het belangrijk dat gebruikers van elektrische voertuigen goede toegang hebben tot informatie over publiek toegankelijke oplaadpunten. Het gaat dan om statische informatie, zoals de geografische locatie van oplaadpunten en om dynamische oplaadinformatie, zoals de ad-hoc tarieven voor opladen en de actuele toegankelijkheid en bezettingsstatus van publiek toegankelijke oplaadpunten. In artikel 7, zevende lid, van richtlijn 2014/94/EU is vastgelegd dat lidstaten erop toezien dat die informatie, indien deze beschikbaar is, op een open en niet-discriminerende wijze voor alle gebruikers toegankelijk is.

Om te garanderen dat gebruikers kunnen beschikken over de juiste en actuele informatie over oplaadpunten, wordt in deze regeling met een nieuw artikel 7a in het belang van gebruikers geëxpliciteerd welke gegevens door de houders van oplaadpunten (daarmee bedoelende de exploitanten (beheerders)) beschikbaar moeten worden gesteld aan gebruikers, op welke wijze en onder welke randvoorwaarden. Een wettelijke verplichting tot het beschikbaar stellen van laadpuntgegevens zorgt voor de noodzakelijke continuïteit en volledigheid in de beschikbaarheid van de gegevens. Houders van publiek toegankelijke oplaadpunten pakken de beschikbaarstelling van gegevens al gedeeltelijk zelf op via (eigen) websites en apps, maar dit biedt onvoldoende zekerheid. Een volledige, actuele en accurate digitale informatievoorziening over alle publiek

toegankelijke oplaadpunten ontbreekt vooralsnog. Niet alle houders van oplaadpunten stellen momenteel alle gegevens beschikbaar die nodig zijn om gebruikers effectief gebruik te kunnen laten maken van de oplaadpunten, zoals informatie over de actuele bezetting of ad-hoc prijs. Gebruikers zijn daarom onvoldedig geïnformeerd. Ook professionele partijen die werken met laadpuntdata, zoals serviceproviders en navigatieproviders, beschikken nog over onvoldoende informatie om individuele gebruikers via hun diensten optimaal te informeren over publiek toegankelijke oplaadpunten. Die informatievoorziening is echter wel essentieel voor de transitie naar emissieloze mobiliteit. Rijders van elektrische voertuigen zijn grotendeels afhankelijk van digitale informatievoorziening over oplaadpunten. Betrouwbare en actuele digitale informatie over oplaadpunten is noodzakelijk, gezien de duur van oplaadsessies (en daarmee de bezetting van oplaadpunten), het feit dat nog niet overal in Nederland oplaadpunten nabij zijn en deze in veel gevallen geen display met prijsinformatie bevatten.

Hierna wordt nader ingegaan op de reikwijdte van de verplichting tot het ter beschikking stellen van informatie over oplaadpunten, de te delen gegevens, de randvoorwaarden waaronder gegevensdeling plaatsvindt en de wijze van gegevensverstrekking aan gebruikers.

2.2 Reikwijdte verplichting ter beschikking stellen van informatie

Alleen gegevens over publiek toegankelijke oplaadpunten dienen beschikbaar te worden gesteld. Dit zijn volgens richtlijn 2014/94/EU oplaadpunten die op niet-discriminerende basis toegankelijk zijn voor gebruikers in de gehele Europese Unie en waarbij toegang op niet-discriminerende basis verschillende vormen van authenticatie, gebruik en betaling kan inhouden. Hieronder vallen ook oplaadpunten op private locaties van bedrijven of instellingen die zijn opengesteld voor publiek gebruik, zoals oplaadpunten bij parkeergarages of bij winkel- en horecalocaties. Hoewel voor het gebruik van deze oplaadpunten gebruiksvoorwaarden of beperkingen kunnen gelden, zoals toegangstijden of het vereiste om bepaalde producten of diensten af te nemen, zijn ze voor alle gebruikers publiek toegankelijk. Het is van groot belang dat gegevens over deze oplaadpunten ook beschikbaar worden gesteld aan de gebruiker, omdat publiek opengestelde oplaadpunten op private locaties, zoals bij winkels, een steeds grotere rol spelen in het totale aanbod van laadvoorzieningen. Om te voorkomen dat een onredelijke verplichting wordt gecreëerd voor eigenaren van oplaadpunten op private locaties, geldt de plicht alleen voor oplaadpunten waarbij het beheer wordt uitgevoerd door een professionele partij (laadpuntexploitant) die beschikt over beheersystemen die digitale gegevensuitwisseling over oplaadpunten mogelijk maken. De nieuwe verplichtingen gelden ook niet voor privé-oplaadpunten op eigen terrein van particulieren, die deze oplaadpunten openstellen voor publiek gebruik. Kwaadwillende personen zouden anders bijvoorbeeld uit de gegevens kunnen afleiden of een bewoner thuis is of niet.

De verplichting om de in de regeling genoemde gegevens beschikbaar te stellen aan alle gebruikers geldt voor de houders van oplaadpunten. Met houders worden bedoeld de exploitanten (beheerders). Zij beschikken immers over de statische en dynamische gegevens als bedoeld in de regeling. Deze verplichting voor

exploitanten om gegevens beschikbaar te stellen geldt boven eventuele contractuele afspraken tussen de eigenaar van oplaadpunten en de exploitant van deze oplaadpunten om alleen gegevens beschikbaar te stellen met toestemming van de eigenaar.

Nummer
IENW/BSK-2021/

De gegevens dienen beschikbaar te worden gesteld aan alle gebruikers voor wie deze gegevens van belang zijn. Het doel van onderhavige regeling is dat individuele gebruikers van publiek toegankelijke oplaadpunten (rijders) goed geïnformeerd zijn over onder andere de locatie, toegankelijkheid, bezettingsstatus, laad- en betaalmogelijkheden en prijzen. Onder gebruikers voor wie de gegevens van belang zijn vallen ook professionele gebruikers. Dit zijn partijen die de gegevens gebruiken om diensten of beleid te ontwikkelen, gericht op het stimuleren van het gebruik van emissieloze voertuigen en het informeren van de gebruikers van oplaadpunten. Hierbij kan worden gedacht aan serviceproviders, navigatieproviders, aanbieders van reisinformatiediensten, vervoerexploitanten, infrastructuurbeheerders- en exploitanten en overheden. Dit zorgt ervoor dat in het belang van de gebruikers van oplaadpunten goede informatiediensten en navigatiediensten kunnen worden ontwikkeld, waarin informatie over alle publiek toegankelijke oplaadpunten is opgenomen.

2.3 De te delen gegevens

De ter beschikking te stellen gegevens kunnen in zijn algemeenheid worden onderscheiden in statische en dynamische gegevens en worden hieronder toegelicht. Gedetailleerde beschrijvingen van de verplicht te stellen gegevens zullen vindbaar zijn op het Nationaal Dataportaal Wegverkeer. De exploitanten dienen deze beschrijvingen van de genoemde gegevens te volgen bij het beschikbaar stellen ervan.

- statische gegevens (artikel 7a, eerste lid, sub a)

Gebruikers moeten weten op welke locatie zich oplaadpunten bevinden. Hiertoe dienen de juiste geografische coördinaten en adresgegevens beschikbaar gesteld te worden.

Daarnaast moeten gebruikers weten welke laadopties (AC- of DC-laden), welke minimale en maximale laadsnelheden onder normale omstandigheden (uitgedrukt in kW) en welke aansluitmogelijkheden (zoals typen stekkers, stekkeraansluitingen of een inductieplaat) er zijn bij een oplaadpunt.

Gebruikers dienen inzicht te krijgen in de stroomleverancier, het door deze stroomleverancier geleverde stroomproduct en het percentage van de bij het betreffende oplaadpunt en oplaadtarief geleverde stroom dat is opgewekt uit hernieuwbare en/of fossiele bronnen. Deze percentages uit hernieuwbare en/of fossiele bronnen opgewekte stroom mogen een weergave zijn van het meest recente jaargemiddelde van de geleverde stroom (zoals elke stroomleverancier in zijn jaarlijkse 'stroometiket' weergeeft), of een weergave van de actuele percentages op het moment van laden. Zo weten gebruikers in hoeverre zij hun voertuig kunnen laden met duurzaam opgewekte stroom.

Gegevens over de openingstijden, de beschikbare betaalmogelijkheden en identificatiemethoden moeten beschikbaar gesteld worden, zodat gebruikers

weten wanneer en hoe ze een oplaadsessie kunnen starten en hoe ze ervoor kunnen betalen.

Contactgegevens van de eigenaar of exploitant van het oplaadpunt zijn nodig, zodat gebruikers bijvoorbeeld in geval van een verstoring hulp kunnen inschakelen.

Ten slotte moet ook de volledige unieke ID-code van het oplaadpunt beschikbaar gesteld worden, zodat gebruikers zeker weten bij welk uniek oplaadpunt ze zich bevinden en vervolgens bij de afrekening van een oplaadsessie kunnen verifiëren welke kosten voor het opladen bij een bepaald oplaadpunt in rekening zijn gebracht.

- *dynamische gegevens (artikel 7a, eerste lid, sub b)*

Voor oplaadpunten dienen gegevens over de actuele toegankelijkheid ervan beschikbaar te worden gemaakt, zodat duidelijk is of een oplaadpunt in bedrijf of buiten bedrijf is, bijvoorbeeld vanwege een defect of onderhoud. Ook dienen gegevens over de actuele bezettingsstatus beschikbaar te worden gesteld, zodat gebruikers weten of er al iemand staat op te laden of niet.

Voor oplaadpunten moeten de gehanteerde ad-hoc prijsgegevens beschikbaar worden gesteld. Met de ad-hoc prijs wordt de prijs bedoeld die een gebruiker betaalt aan de exploitant voor gebruik van diens oplaadpunt, zonder dat deze gebruiker gebruik maakt van een voorregistratie, contract of abonnement bij een energieleverancier, exploitant van een oplaadpunt of een serviceprovider. Dit wordt ook wel het exploitantentarief genoemd.

Het bieden van de mogelijkheid tot ad-hoc betaling voor opladen is voor alle publiek toegankelijke oplaadpunten verplicht gesteld in het besluit. Ad-hoc prijsinformatie is daarmee voor alle gebruikers relevant. Elke gebruiker kan er immers te allen tijde voor kiezen om ad-hoc te betalen voor het opladen bij een publiek toegankelijk oplaadpunt. Daarom moeten ad-hoc prijsgegevens over alle publiek toegankelijke oplaadpunten op een eenvoudige wijze voor alle gebruikers vindbaar en beschikbaar zijn. De meerwaarde van deze aanvulling op 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.

Wanneer er geen sprake is van een vaste ad-hoc prijs, maar van meerdere componenten die de ad-hoc prijs bepalen, dan dienen de prijsgegevens te worden verstrekt die nodig zijn om de ad-hoc prijs voor een oplaadsessie te berekenen (zoals een prijs per kWh, een starttarief en administratiekosten).

De regeling heeft geen betrekking op het beschikbaar stellen van gegevens over de prijzen die serviceproviders rekenen. Serviceproviders bieden oplaadcontracten en bijbehorende identificatiemethoden aan (zoals laadpasjes en mobiele applicaties), waarmee de gebruiker tegen bepaalde tarieven gebruik kan maken van oplaadpunten. Hierin bestaan vele varianten, zoals een vast bedrag per

maand voor onbeperkt opladen, een vast bedrag per oplaadsessie of per kWh of een opslag per opgeladen kWh bovenop de ad-hoc prijs. Er kan dus sprake zijn van een opslag of juist een korting op een bepaalde oplaadsessie ten opzichte van de ad-hoc prijs. Omdat deze tarieven van de serviceproviders alleen relevant zijn voor hun eigen klanten, hoeven zij deze alleen naar hen te communiceren. Er wordt in deze regeling dan ook geen verplichting ingesteld om digitale gegevens over de prijzen van serviceproviders aan alle gebruikers ter beschikking te stellen. Serviceproviders hebben, evenals exploitanten van oplaadpunten, wel de wettelijke plicht om de door hen gehanteerde prijzen via hun eigen kanalen op transparante wijze aan hun klanten te tonen, zoals vastgelegd in reeds bestaande wet- en regelgeving. De Autoriteit Consument en Markt (ACM) houdt toezicht op een juiste uitvoering daarvan. De verplichting in deze regeling om gegevens over de ad-hoc prijs aan alle gebruikers beschikbaar te stellen en de vindplaats van deze gegevens kenbaar te maken via een nationaal toegangspunt, is een toevoeging hierop.

Kwaliteit en actualiteit van de gegevens

De houders van publiek toegankelijke oplaadpunten zijn verantwoordelijk voor de kwaliteit en actualiteit van de gegevens. Hierbij geldt dat de gegevens zo vaak worden geactualiseerd als nodig is om de gebruikers van de oplaadpunten goed te informeren. Bij de dynamische gegevens dient voor een actualisatiefrequentie gekozen te worden, die ervoor zorgt dat gebruikers zo min mogelijk voor verrassingen inzake de toegankelijkheid, bezetting of de prijs komen te staan. Dat wil zeggen dat de gegevens worden geactualiseerd zo kort mogelijk, of in elk geval niet later dan een minuut nadat de toegankelijkheid, bezetting of ad-hoc prijs is gewijzigd. Dit kan bijvoorbeeld door het verzenden van 'push-berichten', direct nadat de status van een oplaadpunt wijzigt, of door periodiek verversen van de gegevens.

2.4 Randvoorwaarden en wijze van gegevensverstrekking (artikel 7a, eerste en derde lid)

De gegevens moeten op een niet-discriminerende, open en eenvoudige wijze aan alle gebruikers beschikbaar worden gesteld. Niet-discriminerend betekent dat houders van oplaadpunten verplicht zijn om de gegevens aan alle gebruikers onder dezelfde voorwaarden ter beschikking te stellen. Beschikbaar stellen houdt in dat de gegevens te allen tijde door gebruikers op te vragen, te raadplegen en te verkrijgen zijn. Dit kan - zoals zij dit momenteel al ten dele doen - rechtstreeks via hun eigen kanalen (websites, apps) of via derde partijen die de gegevens van verschillende houders aggregeren en vervolgens namens hen ter beschikking stellen aan individuele en professionele gebruikers. De gegevens dienen voor individuele gebruikers (rijders van elektrische voertuigen) eenvoudig te raadplegen zijn, bijvoorbeeld via een app of website waarop voor alle oplaadpunten van een bepaalde exploitant de vereiste statische en dynamische gegevens worden getoond in een geografische kaart. Voor professionele gebruikers dienen de gegevens op open wijze, dat wil zeggen in open dataformats en via open data-uitwisselingsprotocollen beschikbaar te worden gesteld, zodat zij de gegevens (als data-set) kunnen hergebruiken voor de ontwikkeling van

informatie- en navigatiediensten voor rijders. Open dataformats en protocollen zorgen ervoor dat professionele gebruikers niet noodgedwongen diverse aanbieder-gebonden dataformats en protocollen hoeven te implementeren. Dit maakt het gebruik van de gegevens voor de ontwikkeling van informatie- en navigatiediensten eenvoudiger. Op eenvoudige wijze beschikbaar stellen betekent ook dat door de houders van oplaadpunten de online vindplaats (weblinks/URL) van een directe koppeling naar de laadpuntgegevens, aan gebruikers kenbaar moet worden gemaakt op de website van het Nationaal Dataportaal Wegverkeer, dat in dezen als nationaal toegangspunt fungeert (zie ook hierna). Daarbij dient ook een beschrijving van de metagegevens te worden gegeven, zodat de gebruiker eenvoudig inzicht krijgt in de inhoud van de gegevenssets. Daarnaast dienen daarbij de eventueel gestelde voorwaarden aan de toegang tot en het (her)gebruik van gegevens duidelijk kenbaar gemaakt te worden aan alle gebruikers.

2.5 De rol van het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (artikel 7a, tweede lid)

Het op eenvoudige wijze beschikbaar stellen betekent naast het eenvoudig kunnen raadplegen van de gegevens door gebruikers en het gebruik van open dataformats en –uitwisselingsprotocollen, dat de gegevens eenvoudig vindbaar moeten zijn. Het kenbaar maken van de online vindplaatsen van de gegevens via een nationaal toegangspunt zorgt ervoor dat gebruikers één portaal hebben waar alle vindplaatsen van gegevens over alle publiek toegankelijke oplaadpunten in Nederland samenkomen. Het voorkomt dat gebruikers de gegevens moeten zoeken bij vele verschillende houders van oplaadpunten en hierdoor gegevens mislopen. Naarmate het aantal aanbieders groeit, wordt een centraal nationaal toegangspunt steeds belangrijker. Doordat alle houders van oplaadpunten op een niet-discriminerende, open en eenvoudige wijze dezelfde wettelijk vastgestelde set van basisgegevens ter beschikking stellen, hebben gebruikers een solide en betrouwbare ingang voor gegevens. Dit draagt bij aan de totstandkoming van goede en volledige informatie- en navigatiediensten voor de gebruiker.

Het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (hierna: NDW; zie www.ndw.nu) zal fungeren als het nationaal toegangspunt voor gegevens over oplaadpunten. Het NDW is een samenwerkingsverband van Nederlandse overheden die de krachten hebben gebundeld om verkeersgegevens te verzamelen en te benutten. De partners in het NDW zijn het Rijk (Rijkswaterstaat), alle provincies, alle stadsregio's en de vier grote gemeenten. De essentie van het NDW is dat alle beschikbare verkeersgegevens op één plaats worden samengebracht. Het NDW is voor diverse categorieën van wegverkeersgegevens reeds aangewezen als nationaal toegangspunt.¹ Het ligt in de rede om ook de online vindplaatsen van gegevens over oplaadpunten die op basis van onderhavige wijzigingsregeling moeten worden verstrekt, kenbaar te maken via het NDW. De verplichting houdt in dat op de website van het NDW de online vindplaats (weblinks/URL) van een directe koppeling naar de laadpuntgegevens wordt geboden, met daarbij een

¹ Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 26 maart 2015, nr. IENM/BSK-2014/160572, houdende uitvoering van richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PbEU 2010, L 207) en die richtlijn aanvullende gedelegeerde verordeningen (ITS-Regeling)

omschrijving van de datasets op metaniveau, zodat de gebruiker eenvoudig inzicht kan krijgen in de inhoud van de beschikbaar gestelde gegevenssets. Het nationaal toegangspunt heeft daarmee voor de laadpuntgegevens de vorm van een online register van koppelingen naar de desbetreffende datasets. Het NDW is zelf geen marktpartij en wordt ook geen eigenaar of verstrekker van de gegevens. Het NDW fungeert enkel als het centrale doorverwijsportaal naar de vindplaats van de data-sets. Op basis van de online gepubliceerde koppelingen naar de data-sets kunnen data-afnemers contact opnemen met de leveranciers voor verstrekking van de data.

Afspraken over de voorwaarden van gegevensuitwisseling, lopen tussen de houder van oplaadpunten en de gebruiker. Houders kunnen in plaats van zelf rechtstreeks de data te leveren ook via een derde partij gegevens (laten) verstrekken. Het staat houders vrij voorwaarden te stellen aan de toegang tot en het (her)gebruik van de gegevens en hierover bijvoorbeeld afspraken vast te leggen in een gebruikersovereenkomst. De gegevens dienen wel voor elke gebruiker onder dezelfde voorwaarden toegankelijk te zijn en de gebruiksvoorwaarden mogen niet onredelijk of onnodig beperkend zijn. Hierbij kan gedacht worden aan een prijs voor het leveren van gegevens die niet in verhouding staat tot de kosten die gemaakt moeten worden voor het beschikbaar stellen van de gegevens, of aan het stellen van voorwaarden die aan het feitelijk gebruik van de gegevens voor het informeren van gebruikers in de weg staan. Eventuele voorwaarden aan de toegang tot en het (her)gebruik van gegevens dienen duidelijk kenbaar gemaakt te worden aan alle gebruikers.

3. Gevolgen

Gevolgen voor bedrijven, overheden en burgers

Het is de verwachting dat regels over het verstrekken van gegevens die vallen onder de gegevenscategorieën zoals beschreven in artikel 7, zevende lid, van richtlijn 2014/94/EU, nauwelijks extra administratieve of financiële lasten met zich meebrengen. Houders van oplaadpunten beschikken reeds over de ter beschikking te stellen gegevens en wisselen deze veelal ook al (via apps en websites) in meer of mindere mate rechtstreeks of via derde partijen uit met gebruikers van oplaadpunten en ook (via onderlinge data-koppeling en uitwisseling) met professionele gebruikers die op basis van deze gegevens informatie- en navigatiediensten ontwikkelen voor gebruikers.

Alle houders van oplaadpunten hebben hiertoe reeds hetzelfde open data-uitwisselingsprotocol geïmplementeerd: het *open charge point interface protocol*. Hun systemen zijn hierdoor klaar voor de verstrekking van gegevens aan gebruikers. Voor een deel van de houders van oplaadpunten zal de verplichting uit deze regeling er mogelijk toe leiden dat ze een of meer extra gegevenscategorieën moeten uitwisselen dan ze al deden. De inschatting van experts is dat dit met een kleine inspanning door hen te realiseren is, omdat uitwisseling via hetzelfde open data-uitwisselingsprotocol verloopt en zij reeds laadpuntgegevens uitwisselen met gebruikers.

Het bieden van een online doorverwijzing op de website van het NDW naar de vindplaats van de gegevens, is eenvoudig te realiseren en vergt een geringe inspanning. De houder dient enkel de juiste weblink, een omschrijving van de metadata en eventuele gebruiksvoorwaarden aan te leveren bij het NDW. Indien een derde partij de gegevens van een houder namens deze verstrekt aan gebruikers, dan kan worden volstaan met een verwijzing naar de vindplaats van de gegevens bij deze derde partij.

PM toets ATR

4. Toezicht en handhaving

Bestuursrechtelijk toezicht en handhaving op artikel 7a, eerste lid, van bijgevoegde wijzigingsregeling berust bij de ACM. De toezichtstaak komt neer op een signaal-gestuurde controle op de daadwerkelijke terbeschikkingstelling van de in artikel 7a, eerste lid, genoemde categorieën gegevens door houders van oplaadpunten aan gebruikers.

De ontwerp-wijzigingsregeling is voorgelegd aan de ACM. De ACM heeft aangegeven de wijzigingsregeling uitvoerbaar en handhaafbaar te achten, daar deze aansluit bij het bredere toezicht van de ACM op de naleving van de informatieverplichtingen uit het consumentenrecht. De wijziging van de regeling brengt voor de ACM geen additionele uitvoeringslasten met zich mee.

5. Internetconsultatie

PM

6. Inwerkingtreding

Het streven is deze wijzigingsregeling in werking te laten treden met ingang van 1 juli 2021, overeenkomstig het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten.

DE STAATSSECRETARIS VOOR INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer