

Onderwerp: Ad hoc elektrische laden

Opsteller: Erwin van Hout

Datum: 16 juni 2021

Notitie

1 Vraag VU-VUmc

Parkeerbedrijf VU-VUmc exploiteert het parkeren van de Vrije Universiteit en het Amsterdam AMC locatie VUmc in het Kenniskwartier Zuidas Amsterdam. Wij bieden bestuurders van EV de mogelijkheid de auto te laden tijdens de parkeertransactie. (53 palen verdeeld over drie garages). Nu hoorden wij dat er een verplichting is tot ad hoc laden. Wat mij niet geheel duidelijk wordt, is wat dit nu betekent voor een kleine exploitant die zelf heeft geïnvesteerd in de laadinfrastructuur en via een provider de stroomkosten afrekent.

2 Ad hoc laden moet mogelijk zijn

In het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen¹ is in artikel 4 opgenomen dat: “Een publiek toegankelijk oplaadpunt biedt gebruikers van elektrische voertuigen een ad-hoc oplaaddienst, waarbij geen contract hoeft te worden gesloten met een elektriciteitsleverancier of exploitant van het oplaadpunt.” Bij elke publiek toegankelijk oplaadpunt moet het dus mogelijk zijn om ad hoc te laden.

De laadpunten op de parkeervoorzieningen van VU-VUmc kwalificeren als publieke laadpunten, tenzij de parkeervoorziening uitsluitend voor een specifieke doelgroep (werknemers) toegankelijk is.

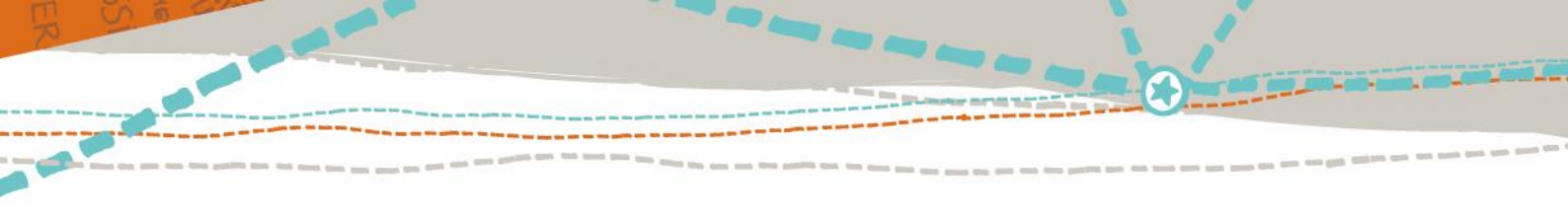
3 Wijze van ad hoc laden is afhankelijk van de CPO

Ad hoc laden betekent dat een gebruiker zijn voertuig kan opladen zonder dat deze een laadpas en overeenkomst heeft met een provider of de exploitant van de parkeervoorziening. Een laadsessie moet kortom gestart en gestopt kunnen worden zonder laadpas.

Hiervoor moet een laadpunt op afstand gestart en gestopt kunnen worden door de CPO (Charge Point Operator), de partij die zorgt voor levering, installatie, onderhoud van de laadpunten en de distributie van elektriciteit naar de laadpunten.

De wijze waarop ad hoc laden mogelijk is, hangt af van de CPO. Dit kan rechtstreeks of via een app. De laadpunten van NewMotion kunnen bijvoorbeeld voorzien worden van een QR-code, die gebruikers kunnen scannen, waarna een eenmalige laadsessie gestart en gestopt kan worden. De

¹ <https://wetten.overheid.nl/BWBR0039567/2017-06-24>



gebruiker is dan wel een opslag op het laadtarief aan NewMotion verschuldigd voor het afhandelen van de transactie. Het is ook mogelijk om te betalen via een app. Zo biedt Allego de app Smoov aan. Hiermee kunnen gebruikers zonder laadpas een laadsessie starten. Andere apps bieden een vergelijkbare dienst aan.

Of een app werkt op locatie is afhankelijk van de afspraken die apps hebben met de verschillende CPO's en welke CPO de aanwezige laadpunten verzorgt.

Sommige oudere laadpunten beschikken niet over de mogelijkheid om een laadsessie op afstand te starten en stoppen. Op deze laadpunten is ad hoc laden niet mogelijk. Overigens zijn veruit de meeste gebruikers in het bezit van een laadpas en maken hier ook gebruik van omdat laden met laadpas veelal goedkoper is dan ad hoc laden.

VU-VUmc wordt geadviseerd in overleg te treden met haar CPO welke mogelijkheden er zijn voor ad hoc laden met de aanwezige laadpunten. Het is mogelijk dat ad hoc laden nu al mogelijk is.

4 Ontwikkeling richting pin betaling

De markt van elektrisch laden is een jonge markt en nog sterk in beweging. Eén van de knelpunten in de huidige markt is de veiligheid van data en betaalhandelingen. Het ligt in de verwachting dat steeds meer laadpunten uitgerust zullen gaan worden met de mogelijkheid om rechtstreeks bij het laadpunt te pinnen of een creditcard betaling te doen. Op deze manier wordt gebruikers een veiliger alternatief geboden voor betaling dan de huidige laadpassen. En hiermee wordt automatisch voorzien in de mogelijkheid van ad hoc laden.

5 Ook inzicht in de kosten is verplicht

Niet alleen de mogelijkheid om ad hoc te kunnen laden is verplicht. Ook is het verplicht inzicht te bieden in de kosten van laden. Consumenten moeten voordat ze hun elektrische auto opladen bij een laadpaal kunnen zien wat het laden gaat kosten. Dit betekent dat de kosten voor laden bij de laadpaal of online gecommuniceerd moeten worden.

De Autoriteit Consument & Markt (ACM) heeft eerder (1 december 2020) aangekondigd dat ze hier op gaan handhaven. Dit geldt ook voor ad hoc laden. Per 1 juli 2021 krijgt ACM de bevoegdheden om ook hier op te gaan handhaven.

VU-VUmc wordt geadviseerd te controleren of ze haar laadtarieven voldoende duidelijk publiceert.