

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2363

Vragen van de leden **Sienot** en **Schonis** (beiden D66) aan de Ministers voor Milieu en Wonen en van Economische Zaken en Klimaat over *onduidelijke tarieven bij laadpalen voor elektrische auto's* (ingezonden 18 februari 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 6 april 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met de Kassa-uitzending over onduidelijke tarieven bij laadpalen voor elektrische auto's?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 en 3

Herkent u het beeld dat wordt geschetst in de uitzending over het gebrek aan transparantie van de tarieven bij publieke laadpalen? Zo nee, waarom niet? Hoe verklaart u dat bij eenzelfde publieke laadpaal verschillende tarieven gehanteerd kunnen worden?

Antwoord 2 en 3

Ik wil benadrukken dat het belangrijk is dat tarieven transparant en duidelijk gecommuniceerd worden. Verschillende partijen en factoren bepalen de prijs bij publieke laadpalen. Laadpunten worden beheerd door een exploitant die in ruil voor dit beheer en het leveren van stroom een tarief per kWh elektriciteit rekent. Op basis van (concessie)afspraken met gemeenten kunnen piek- en dal tarieven per kWh gelden. Ook gelden in sommige gemeenten lagere kWh-tarieven voor «slim laden» op momenten dat veel groene stroom beschikbaar is en gelden in enkele gemeenten tijdsgebonden connectietarieven om «laadpaalkleven» te voorkomen.

Daarnaast maken vrijwel alle consumenten gebruik van een pasje of app van een serviceprovider om eenvoudig laadsessies te starten en per factuur te betalen. De consument bepaalt zelf of hij gebruik maakt van een serviceprovider en welk contract hij hiermee afsluit. Voorbeelden van prijsmodellen van serviceproviders zijn een vast bedrag per maand voor onbeperkt laden, een

¹ Website BNNVARA, 15 februari 2020 (<https://www.bnnvara.nl/kassa/artikelen/onduidelijke-tarieven-bij-laadpalen-voor-elektrische-autos>)

standaard kWh-tarief voor elke laadsessie of een opslag op het kWh-tarief van de exploitant.

Consumenten hoeven geen gebruik te maken van een serviceprovider. Zij kunnen ook kiezen voor «ad-hoc» laden. Daarbij wordt een laadsessie rechtstreeks aan de exploitant betaald, zonder tussenkomst van een serviceprovider. Bij elk publiek laadpunt dient zo'n ad-hoc betaaloptie te zijn. Afhankelijk van de keuze voor ad-hoc laden of laden via een serviceprovider, het contract van de consument met zijn serviceprovider en de kWh-prijs op het uur van de dag, kan de prijs voor een laadsessie bij een laadpaal verschillen. Het is op basis van wetgeving over prijstransparantie aan de exploitanten en serviceproviders om hierover helder te communiceren. Dat doen zij vooraf via hun websites en apps en achteraf op de facturen voor laadsessies. Toch kan het door de combinatie van prijzen en spelers lastig zijn voor consumenten om het tarief voor een specifieke laadsessie te weten te komen.

Vraag 4 en 5

Bent u het ermee eens dat het wenselijk is dat er vooraf duidelijkheid is over de transparantie van prijzen? Zo nee, waarom niet?

Bent u het ermee eens dat, zeker nu elektrisch rijden ook voor particulieren steeds aantrekkelijker wordt, het een vereiste is dat elektrisch laden makkelijk, transparant en betaalbaar voor iedereen wordt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4 en 5

Ja, er gelden wetten voor prijstransparantie, die ervoor zorgen dat consumenten goed geïnformeerde keuzes kunnen maken. Prijstransparantie is belangrijk voor de verdere groei van elektrisch rijden. Ik heb met de brancheverenigingen van exploitanten en serviceproviders in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) nadere afspraken gemaakt over prijstransparantie. Die afspraken zijn eind 2019 door eViolin (branchevereniging van exploitanten en serviceproviders) vertaald in een gedragscode met afspraken over onderlinge verantwoordelijkheden en data-uitwisseling voor prijstransparantie. Daarnaast hebben enkele decentrale overheden in concessies stevige afspraken met exploitanten over prijstransparantie, waarbij de optie bestaat om serviceproviders die geen transparantie bieden tijdelijk de toegang tot laadpalen te ontzeggen. Ten slotte heeft prijstransparantie inzake laadpalen de komende jaren ook de verscherpte aandacht van toezichthouder ACM, getuige haar ACM-Agenda 2020–2021.

Vraag 6

Hoe staat het met de afspraak met de sector om voor 2020 de prijzen aan de laadpaal op een transparante wijze weer te geven? Indien de uitvoering van deze afspraak is vertraagd, wat is hiervoor de reden?

Antwoord 6

Ik heb begin dit jaar samen met de brancheorganisaties geconstateerd dat verbetering nodig is. Exploitanten en serviceproviders hebben daarop als eerste stap op hun websites en apps de statische prijslijsten en beschrijvingen van de opbouw van hun prijzen op orde gebracht. eViolin blijft dit monitoren. Echter, doordat prijzen kunnen wisselen per gebied of tijdstip kan het met enkel zo'n statische prijslijst of beschrijving voor de consument nog steeds lastig zijn om uit te vinden welk tarief op een bepaald moment geldt bij een specifieke laadpaal.

Er zijn exploitanten en serviceproviders die daarom op hun website of app dynamische overzichtskaarten bieden, waarop per paal de tarieven voor het laden worden getoond. Dit doen echter nog niet alle aanbieders en op de bestaande kaarten zijn nog niet voor alle laadpunten de prijzen te zien. Om de actuele prijzen per paal te tonen is koppeling van de systemen en frequente uitwisseling van prijsdata door alle exploitanten en providers nodig. Zij zijn daar nog niet volledig in geslaagd, mede door de (financiële) investeringen die hiervoor nodig zijn. Ook spelen er discussies over data-eigendom en bedrijfsgevoeligheid van data in deze relatief nieuwe markt.

eViolin heeft toegezegd dat haar leden per 1 juni 2020 hun systemen gereed hebben gemaakt voor het onderling uitwisselen van de actuele laadprijzen. Hierdoor kunnen providers voor elke specifieke paal de actuele laadprijzen weergeven, die ontstaat door de combinatie van het exploitantentarief en het

eigen providertarief. Leden die dit niet doen zal eViolin schorsen. Daarnaast wordt door het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur, de vereniging DOET en eViolin in afstemming met eigenaren van publieke laadpunten en de Vereniging Elektrisch Rijders (VER) voor de zomer een onafhankelijke testmethode voor prijstransparantie ontwikkeld. Tot slot zal in het kader van de NAL met decentrale overheden worden samengewerkt om tot concessies te komen waarin nauwkeurige afspraken over prijstransparantie worden gemaakt.

Vraag 7

Bent u bereid om met de sector in gesprek te gaan over de mogelijkheid en wenselijkheid van een standaardlaadtarief? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Er bestaat al een soort standaardtarief, namelijk de «ad-hoc» prijs voor laden zonder tussenkomst van een provider. Consument kunnen kiezen voor deze ad-hoc prijs van de exploitant of voor betalen met de pas van een serviceprovider met de bijbehorende prijs. Daarnaast kunnen consumenten die de zekerheid van een vaste laadprijs willen daarvoor bij diverse providers abonnementen afsluiten.

Het opleggen van een vast laadtarief waarmee alle tariefdifferentiatie uit de markt verdwijnt acht ik niet wenselijk. Voor de ontwikkeling van de laadmarkt is prijsconcurrentie nodig. Zo komen nieuwe diensten en producten tot stand, zoals de mogelijkheid om tegen lagere tarieven te laden als de consument bereid is te laden op momenten dat er veel groene stroom beschikbaar is. Een standaardtarief zou deze prijsconcurrentie beperken. Zoals aangegeven ben ik wel met de sector in gesprek om de prijstransparantie te vergroten.

Vraag 8

Bent u bekend met de voorstellen van de Vereniging Elektrische Rijders?²

Antwoord 8

Ja. Ook de ACM is bekend met de voorstellen van de VER.

Vraag 9

Ziet u kansen om aan de slag te gaan met deze voorstellen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

De aanbevelingen liggen in lijn met de hierboven beschreven acties en afspraken. Over ad-hoc betalen heeft eViolin toegezegd dat alle exploitanten voor 1 juni 2020 een ad-hoc betaaloctie bieden op alle publieke toegankelijke palen en een manier om het ad-hoc tarief te raadplegen. Dat kan bijvoorbeeld een QR-code op de paal zijn die de klant naar een betaalwebsite doorstuurt. Ook gaan zij voor die datum online en of bij de paal communiceren dat de prijs voor laden met een pas of app van een serviceprovider kan afwijken van de «ad-hoc laadprijs». Daarnaast stellen veel decentrale overheden in concessies expliciete eisen over ad-hoc betaalocties. Aanvullend werk ik aan een wetwijziging waarmee wordt geregeld dat voor alle publieke laadpunten in Nederland via een nationaal toegangspunt voor laadpuntendata het ad-hoc tarief te vinden is. Deze wetwijziging gaat naar verwachting in de eerste helft van 2020 in consultatie.

Vraag 10

Bent u bereid om de Autoriteit Consument & Markt op te roepen om strenger toe te zien op de transparantie en de hoogte van de prijzen bij de laadpaal? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

Ik ben in contact met de ACM over hun toezicht op prijstransparantie. De ACM heeft in de afgelopen periode al gesprekken gevoerd met de brancheverenigingen van exploitanten en serviceproviders over de regels rond

² Website VER, 15 februari 2020 (<https://www.evrijders.nl/2020/02/15/ver-en-laadpastop10-helder-voorstel-voor-duidelijke-laadtarieven/>)

prijstransparantie. In haar ACM-Agenda 2020–2021 heeft de ACM verscherpte aandacht voor transparantie van laadtarieven aangekondigd en geeft zij aan op te kunnen treden bij misstanden. De ACM maakt daarin als onafhankelijke toezichthouder haar eigen afweging.

Vraag 11

Bent u in de gelegenheid om deze vragen te beantwoorden voor het algemeen overleg Duurzaam Vervoer van 22 april 2020?

Antwoord 11

Ja.