

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

1771

Vragen van de leden **Omtzigt** (CDA), **Bruins** (CU), **Sienot** (D66) en **Lodders** (VVD) aan de Ministers van Financiën, van Economische Zaken en Klimaat en van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat de prijs van elektriciteit van snelladers wordt verhoogd naar 79 cent/kWh voor passanten* (ingezonden 21 januari 2020).

Antwoord van Minister **Van Veldhoven-van der Meer** (Milieu en Wonen), mede namens de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat (ingezonden 14 februari 2020).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het persbericht van Ionity, dat de prijs van elektriciteit van snelladers verhoogt naar 79 cent/kWh voor passanten, waardoor het volledig laden van een elektrische auto zeker drie tot vijf keer duurder wordt?^{1 2}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Tegen welke prijs koopt Ionity elektriciteit in (ongeveer) en tegen welke prijs verkoopt zij deze elektriciteit? Wat is de brutowinstmarge?

Antwoord 2

Voor welke prijs Ionity zijn elektriciteit inkoop valt niet precies te zeggen. De inkoopprijs van elektriciteit hangt af van de specifieke situatie en bestaat uit verschillende componenten waaronder de groothandelsprijs, energiebelasting en nettarieven.

Ionity heeft in de beginfase een introductietarief gehanteerd van € 8,- per laadsessie. Vanaf 31 januari 2020 gaan zij voor gast-laadsessies een prijs hanteren van € 0,79/kWh. Dit is dus het «gast»-tarief voor mensen zonder laadpas of speciaal abonnement. Voor mensen met een abonnement bij bepaalde aanbieders kunnen veel lagere tarieven per kWh gelden.

¹ Ionity, 16 januari 2020 (https://ionity.eu/_Resources/Persistent/a7c7cece094e15da7bfc2864a74e62b51c8d829a/_20200116_IONITY_PRICING_EN_.pdf)

² Tweakers, 17 januari 2020 (<https://tweakers.net/nieuws/162424/ionity-verhoogt-kosten-voor-elektrische-rijders-bij-gebruik-van-snelladers.html>)

Over de brutowinstmarge valt niets te zeggen. Zo zijn er kosten voor onder andere personeel, onderhoud, afschrijving, energiebelasting, huur aan het Rijksvastgoedbedrijf en kosten voor de (aanleg van) de snellaad infrastructuur. In deze opkomende markt van het snelladen zien we een groeiende groep aanbieders en toenemende concurrentie. Aanbieders moeten grote investeringen doen om tot de markt toe te treden.

Vraag 3

Is het u opgevallen dat de aanbieders van snelladers allemaal hun tarieven zeer fors verhoogd hebben de afgelopen maanden en jaren?

Antwoord 3

Het is mij niet opgevallen dat alle aanbieders van snelladers hun tarieven zeer fors hebben verhoogd in de afgelopen maanden en jaren. Gekeken naar de grootste aanbieders in Nederland zien we dat zij eind 2016 hogere tarieven hanteerde. Bij Allego kostte snelladen € 0,50 per minuut, en Fastned hanteerde € 0,79/kWh. Begin 2017 veranderde Allego de prijs voor snelladen in € 0,69/kWh en verlaagde Fastned het tarief naar € 0,59/kWh. Drie jaar later zijn dit nog steeds de tarieven voor gast-laadsessies. Voor mensen met een abonnement bij bepaalde aanbieders kunnen veel lagere tarieven per kWh gelden.

In deze jaren waarin de tarieven gelijk zijn gebleven is er juist een hoogwaardiger snellaadnetwerk ontstaan in Nederland. De netwerken zijn gegroeid en de snelheden en vermogens zijn verhoogd.

Vraag 4

Bent u bereid om in samenwerking met de Autoriteit Consument & Markt (ACM) een onderzoek te laten doen naar marktmacht en kartelvorming bij de aanbieders van snelladers?

Antwoord 4

De Autoriteit Consument en Markt (ACM) is een onafhankelijke toezichthouder. Zij gaat zelf over haar prioriteiten en heeft mij laten weten verscherpte aandacht te hebben voor de sector. De ACM doet geen uitspraken over eventuele specifieke onderzoeken die zij doet in het kader van marktmacht of kartelvorming.

Vraag 5

Gaat het zo zijn dat de overheid op allerlei manieren elektrisch rijden stimuleert en subsidieert (via de belasting op personenauto's en motorrijwiel (bpm), motorrijtuigenbelasting (mrb), bijtelling, etc.) en dat private partijen excessieve monopoliewinsten gaan maken?

Antwoord 5

Nee, dat is niet de bedoeling en daar lijkt in de markt van het snelladen ook geen sprake van te zijn. Zie ook de antwoorden vraag 2 en 3. Vanuit ACM wordt er op toegezien dat bedrijven eerlijk concurreren en worden consumentenbelangen beschermd.

Vraag 6, 7

Bent u bereid een maximumprijs voor snelladers en voor laadpalen in te voeren? Of ziet u andere manieren om ervoor te zorgen dat consumenten niet met extreem hoge prijzen geconfronteerd worden?

Bent u bereid om bij het veilen van nieuwe locaties langs snelwegen voor laadpalen een maximumprijs in te voeren, die aanbieders in rekening mogen brengen?

Antwoord 6, 7

Elektrisch rijden wordt het nieuwe normaal, en uiteindelijk moet het laden van je auto net zo makkelijk zijn als het laden van je mobiele telefoon. Daarbij hoort dat de tarieven helder en transparant moeten zijn.

Samen met regionale overheden, netbeheerders en het bedrijfsleven zetten we daarom in op een groei van de laadinfrastructuur in Nederland. Een uitgangspunt bij deze uitrol van laadinfrastructuur is om dit zoveel mogelijk aan de markt te laten, waarbij marktpartijen zich vanzelfsprekend dienen te houden aan de wettelijke kaders van bijvoorbeeld het mededingings- en

consumentenrecht. Een goede marktwerking is hierbij belangrijk. Voor de markt van het snelladen is er sprake van een open markt met concurrentie. Zie hiervoor ook de bovenstaande antwoorden. En zoals gezegd heeft de ACM verscherpte aandacht voor de sector. Het instellen van een maximumprijs voor laadpalen – al dan niet langs de snelweg – is dan ook (nog) niet aan de orde.