

Utrecht, 28 juni 2021

Geachte heer/mevrouw ...,

Vereniging DOET (Dutch Organisation for Electric Transport) richt zich met dit schrijven o.a. tot de centrale overheid aangezien er onder onze leden (DOET vertegenwoordigt bijna 80 procent van de Nederlandse laadinfra bedrijven) grote zorgen bestaan over een recente trend die wij waarnemen in de uitvraag van openbare laadvoorzieningen voor elektrische mobiliteit zoals die recent zijn gepubliceerd door regionale, provinciale en lokale overheden.

Onlangs hebben wij in 6 grote aanbestedingen (tenders) waargenomen dat lokale overheden een maximale laadprijs wensen voor te schrijven in hun aanbestedingsprocedures. Ook zien we dat de prijscomponent in tenders – naar onze mening – een te groot onderdeel in de weging van de punten vormt.<sup>1</sup> Dit druist naar ons idee in tegen het open marktmodel waar onze vereniging voor staat. Nederland en de liberalisering van de Nederlandse elektriciteitssector staan wereldwijd bekend om haar succesvolle open markt benadering die reeds veel investeringen in de aanleg, uitrol en exploitatie van openbaar laadinfrastructuur heeft aangetrokken. Juist deze open markt benadering zorgt ervoor dat klanten de beste laadervaring hebben. Voor die laadervaring is niet alleen prijs van belang, maar ook betrouwbaarheid van de laders en klantenservice op momenten dat laders niet naar behoren werken. Weinig is vervelender dan met een bijna lege accu bij een niet werkende lader aankomen en geen gehoor krijgen bij een klantenservice. De prijs is op dat moment weinig relevant.

Onze vereniging stelt zich op het standpunt dat condities en eisen die in de huidige concessies worden gesteld, zorgen voor onredelijke en ongebalanceerde verhoudingen tussen concessieverlener en -houder. Vrijwel alle risico's worden bij de concessiehouder neergelegd waarbij er geen of onduidelijke beweegruimte is om kostenstijgingen en marktontwikkelingen in een lange exploitatieperiode op te kunnen vangen. Lokale en regionale overheden bieden in recente tenders geen of zeer weinig ruimte om externe factoren - die een prijseffect hebben - te kunnen verwerken, tenzij de gemeente of provincie daar toestemming toe verleent.

Beïnvloed door externe partijen worden tenders bovendien ook meer en meer als platform gebruikt om tijdrovende innovatieprogramma's te introduceren die een kostenverhogend effect hebben. Recent kreeg een netbeheerder bijvoorbeeld de ruimte om direct de inkomsten van de concessiehouder te beïnvloeden door te bepalen hoeveel kWh er op een moment geleverd mag worden.

Wanneer gemeenten een gemaximaliseerde commerciële laadprijs en vaste inkomsten per geladen kWh eisen, is er wat ons betreft sprake van disproportionele risico's en condities, met als gevolg dat de animo vanuit de markt sterk afneemt om überhaupt nog aanbiedingen te doen. Voor partijen die nog wél aanbiedingen doen, zal het zeer lastig zijn om goede en betrouwbare laders te leveren, deze te onderhouden en daarbij een goede klantenservice te verlenen.

---

<sup>1</sup> Utrecht AC & DC, Noord Brabant Limburg, Regio Zuid Rotterdam AC & DC, Concessie openbare laadinfrastructuur provincie Fryslân

Het level playing field c.q. het aanbod en de kwaliteit van het aanbod wordt daardoor dermate pover dat door ons gevreesd wordt dat de forse ambities vanuit het Klimaatakkoord en de NAL (Nationale Agenda Laadinfrastructuur) ernstig onder druk komen te staan.

Vereniging DOET is van mening dat lokale en regionale overheid een oneigenlijke rol innemen door een prijs van een commerciële dienst te willen voorschrijven, waarbij ze die zelf niet inkoopt en dus geen investeringsrisico heeft.

Wij zien bovendien dat de nationale overheid dat bij laadinfra concessies langs snelwegen juist géén eisen oplegt. Indien dit de norm is, verwachten wij een consistent beleid t.a.v. prijsbepaling van andere brandstoffen voor mobiliteit, op nationaal, provinciaal en lokaal niveau. Het zou gek zijn als het prijsbeleid voor benzine langs de snelweg door de markt wordt bepaald terwijl de prijs voor benzine in de stad door de overheid wordt gereguleerd.

Wij begrijpen dat lokale overheden via 't opleggen van maximale laadprijs een socialiseringsaanpak willen implementeren om mogelijke prijsverschillen in laden op straat en op een privé parkeerplaats te nivelleren. Echter, hiermee wordt elektrische mobiliteit misbruikt. Elektriciteitsbedrijven worden immers ook niet gedwongen lagere stroomprijzen te bieden aan huurwoningen omdat een woningbezitter lagere kosten heeft doordat hij of zij over zonnepanelen beschikt.

Daaropvolgend; de EV markt wordt volwassen en daarmee ontstaat er ook veel meer keuzevrijheid in waar men kan laden: op het werk, bij de supermarkt, bij snellaadstations, bij pompstations, etc. Marktpartijen bewegen mee als blijkt dat de EV rijder elders gaat laden. Die normale marktwerking moet zijn ruimte krijgen, zonder dat overheden dat willen inperken.

Onze vereniging is van mening dat vaste prijzen niet de toekomst hebben op openbare laadinfrastructuur, maar dat juist variabele prijzen (piek en dal) de norm zouden moeten worden. Nederlandse netbeheerders staan de komende jaren voor hele grote uitdagingen waarin prijsverhogingen (per aansluiting) aannemelijk zijn. De mate van verhoging is onduidelijk, maar is ongetwijfeld significant bij langlopende concessies. De afspraken met onderaannemers zitten in de invloedsfeer van de concessiehouder, de impact van kosten vanuit netbeheerders ligt buiten deze invloedsfeer. Netbeheerders leggen dit soort prijsverhogingen eenzijdig op aan marktpartijen; dit moet een proportioneel kader krijgen. Een maximale prijs zal bij toenemende kosten slechts zorgen voor contractmanagement dat gericht is op kostenoptimalisatie en niet op innovatie waar de energiemarkt juist op zit te wachten.

Wij zouden daarom graag zien dat de centrale overheid als marktmeester de regie oppakt en de lokale overheid hierin meeneemt om toekomstige uitvragen te formuleren op basis van kwaliteit van dienstverleningsvoorwaarden, zonder invloed op de eindprijs. Vereniging DOET gelooft dat via een open markt de EV-rijder in Nederland het best gediend is bij concurrentie tussen de verschillende aanbieders. Graag gaan we als sector hierover met u in gesprek.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met hartelijke groet,

Michel van Lindert (MD, Vereniging DOET)