

Actieplan prijstransparantie

Mei 2024

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Prijstransparantie binnen de NAL	3
1.2 Huidige staat van prijstransparantie	3
1.3 Nieuwe ontwikkelingen	4
1.4 Leeswijzer	4
2. Definitie en scope	5
2.1 Prijstransparantie	5
2.2 Eenvoud en voorspelbaarheid	5
2.3 Vooraf, tijdens en na	5
3. Context en juridisch kader	6
3.1 Nederlandse en Europese regelgeving	6
3.2 Interoperabiliteit	7
3.3 Laaddienstverleners	7
3.4 Laden zonder abonnement	7
3.5 Publiek opdrachtgeverschap	8
3.6 Publieke, private en semi-publieke laadpalen	8
3.6 Slim laden voor iedereen	9
4. Ambitie en verantwoordelijkheid	10
4.1 Geen keuze voor een betaalmethode	10
4.2 Verantwoordelijkheden	10
4.3 Gewenste niveau van prijstransparantie	10
4.4 Inzicht in het geleverde vermogen	11
5. Actielijnen	12
6. Organisatie	17
6.1 Binnen de NAL structuur	17
6.2 Rapportage	18

1. Inleiding

1.1 Prijstransparantie binnen de NAL

In de NAL hebben overheden, netbeheerders en marktpartijen afspraken gemaakt om ervoor te zorgen dat het aantal laadpunten meegroeit met de toenemende vraag. Elektrische rijders moeten ervan op aan kunnen dat zij altijd en overal eenvoudig kunnen laden en tegen een tarief dat elektrisch rijden stimuleert.

Bij eenvoudig laden en laden tegen een tarief dat elektrisch rijden stimuleert, is prijstransparantie fundamenteel. Prijstransparantie bevordert concurrentie, geeft vertrouwen aan elektrische rijders en maakt een afweging tussen laadoplossingen mogelijk. De elektrische rijder wordt in staat gesteld om de kosten van elektrisch rijden te beperken en de kosten af te zetten tegen de geboden kwaliteit. In de [motie](#) van Koerhuis en Van Ginniken van 6 april 2023 is de Staatssecretaris van IenW in samenwerking met de sector opgeroepen om werk te maken van prijstransparantie.

1.2 Huidige staat van prijstransparantie

Een elektrische rijder weet vooraf of direct na het laden vaak niet wat hij of zij gaat betalen. De [Benchmark Prijstransparantie Laadpalen 2023](#) laat zien dat de ontwikkeling hierop stagneert:

‘De gemiddelde score van de laadsessies was een 6,0 waarbij dit in 2021 nog een 6,3 bedroeg. De prijstransparantie lijkt hiermee de afgelopen jaren licht te zijn afgenomen. Het aantal combinaties van marktpartijen dat niet voldoet aan de wettelijke eisen rondom prijstransparantie vooraf aan het laden, is gestegen van 19% in 2021 naar 26% dit jaar. Deze partijen haalden niet de maximale score. In 18,9% van de gevallen was het voor de testers zelfs helemaal niet mogelijk om een prijs vooraf vast te stellen.’

Het [Laadonderzoek 2023](#) laat ook zien dat elektrische rijders vaak niet weten wat ze gaan betalen.

‘Ongeveer de helft <van de respondenten> weet ‘vaak niet’ of ‘nooit’ de prijs bij de openbare laadpaal.’

Tezamen bevestigen de Benchmark 2023 en het Laadonderzoek 2023 de urgentie om serieuze te stappen te maken op het gebied van prijstransparantie.

In dit plan houden we een duidelijk onderscheid tussen verplichtingen en ambities. De wettelijke verplichting vormt de basis en daarbovenop bepalen we de ambities om het laden van een voertuig transparanter te maken. Zowel in het geval van bestaande verplichtingen als bij aanvullende ambities formuleren we gezamenlijke acties of afspraken.

1.3 Nieuwe ontwikkelingen

We willen in hoog tempo over naar elektrisch rijden. In de afgelopen jaren is extra urgentie ontstaan voor prijstransparantie doordat prijsverschillen en volatiliteit opgelopen zijn onder invloed van de energiecrisis en in het algemeen het toenemende aandeel van duurzame energie in de energiemix. Hier komt bij dat we in de komende jaren steeds vaker vormen van slim laden gaan toepassen waarbij de laadprijs beweegt en grote prijsverschillen gebruikelijker worden. De NAL wil daarom versneld werk maken van prijstransparantie en heeft daartoe onderstaand actieplan opgesteld.

1.4 Leeswijzer

Na deze inleiding vervolgen we het plan in **Definitie en scope** met een nadere invulling van het begrip prijstransparantie en het bepalen van de reikwijdte van dit plan. Hoofdstuk 3 bevat een weergave van de belangrijkste **Context en juridisch kader**. Hoofdstuk 4 geeft een samenvatting van de **Verantwoordelijkheden** van de betrokken partijen en het **ambitieniveau** dat we binnen de NAL hebben. De **afspraken** en **acties** die tot verbetering van prijstransparantie moeten leiden staan in Hoofdstuk 5. We sluiten af met een beschrijving van de **organisatie** waarbinnen dit plan uitgevoerd wordt.

Dit document bevat geen probleemanalyse of stakeholderanalyse. We bouwen voort op wat hier al in gedaan is in de Benchmark [2021](#) en [2023](#) en het [Onderzoek & implementatieplan prijstransparantie](#) (NKL 2020)

2. Definitie en scope

2.1 Prijstransparantie

In dit plan van aanpak hebben we tot doel prijstransparantie verbeteren. Prijstransparantie gaat over de mate waarin prijzen inzichtelijk zijn. Uiteindelijk moet dit er toe leiden dat elektrisch rijders in staat gesteld worden om op basis van prijs een keuze te maken voor de laadpaal die gebruikt wordt en om af te rekenen met een bepaalde laadpas of om te laden zonder abonnement.

Prijstransparantie gaat dus niet over de prijs zelf en dit plan beoogt dan ook niet om de hoogte van prijzen te sturen.

2.2 Eenvoud en voorspelbaarheid

Naast prijstransparantie dragen voorspelbare en eenvoudige prijzen ook bij aan een aangename ervaring voor de elektrisch rijder. Wanneer de eindgebruiker vertrouwen kan hebben in een stabiele en eenvoudige samengestelde prijs van laden in een bepaalde regio, bij een bepaalde laadpaalexploitant of een bepaalde laaddienstverlener geeft dit - zonder dat de exacte prijs vooraf bekeken te hebben - toch vertrouwen in het laadproces. Een gebrek aan voorspelbaarheid en eenvoud in de prijsvorming maakt het bieden van prijstransparantie van groter belang én complexer. Het plan van aanpak neemt daarom *wel* acties mee die tot doel hebben prijzen eenvoudiger en beter voorspelbaar te maken.

2.3 Vooraf, tijdens en na

Prijstransparantie wordt geboden door inzicht in de prijs van laden. Dit gebeurt vooraf, tijdens en na de laadsessie. Deze keuze voor een afrekenmethode en de laadpaal wordt *vooraf* gemaakt, maar ook *tijdens* en *na* de laadsessie wil de eindgebruiker inzicht houden. Dit stelt de eindgebruiker in staat om indien gewenst de laadsessie af te kunnen breken, de afrekening te kunnen controleren en om goed geïnformeerd de volgende keer een andere afrekenmethode of laadpaal te kunnen kiezen. Acties om prijstransparantie te verbeteren kunnen zich op alle drie de fases richten. De NAL-partners zien het bieden van prijstransparantie *vooraf* wel als het meest urgent, omdat dit de grootste impact heeft op de keuzes en beleving van de eindgebruiker.

3. Context en juridisch kader

3.1 Nederlandse en Europese regelgeving

Op 13 september is de [AFIR](#) (verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen) gepubliceerd door de Europese Commissie. De AFIR bevat verschillende artikelen die een bijdrage leveren aan prijstransparantie. Omdat de AFIR direct in Nederland van toepassing is vormt het samen met reeds geldende Nederlandse regelgeving het fundament van het niveau van prijstransparantie waar we aan moeten voldoen. Dit plan van aanpak neemt verplichtingen uit de AFIR mee, maar vult daar ook op aan waar nodig en effectief.

De AFIR bepaalt dat in artikel 5.3 en 5.5 voor openbaar toegankelijk laadpunten dat:

- De prijzen die exploitanten in rekening brengen zijn redelijk, gemakkelijk en duidelijk vergelijkbaar, transparant en niet-discriminerend.
 - o Exploitanten geen onderscheid tussen eindgebruikers en aanbieders van mobiliteitsdiensten of tussen verschillende aanbieders van mobiliteitsdiensten maken.
 - o Prijsdifferentiatie mag wel voor zover dat op evenredige wijze gebeurt en objectief gerechtvaardigd is.
- De prijzen die laaddienstverleners in rekening brengen redelijk, transparant en niet-discriminerend zijn.
 - o Laaddienstverleners stellen eindgebruikers vóór het begin van een geplande laadsessie via vrij toegankelijke, breed ondersteunde elektronische middelen alle prijsinformatie ter beschikking, inclusief een specificatie van prijscomponenten.

In Nederland is het [Besluit prijsaanduidingen producten](#), het Burgerlijk Wetboek en voorlopig ook nog het [Besluit Infrastructuur Alternatieve Brandstoffen](#) (BIAB) van belang.

- In het [BIAB](#) is het aanbieden van ad hoc laden voorgeschreven. De BIAB zal waarschijnlijk in 2024 worden vervangen door wetgeving die de AFIR implementeert.
- Het [Besluit prijsaanduidingen producten](#) bepaalt in artikel 3 en 4 dat een product of dienst alleen mag worden aangeboden als het voorzien is van een prijsaanduiding op of nabij het product.
- In het Burgerlijk Wetboek, Boek 6, is onder Afdeling 3A beschreven wat Oneerlijke Handelspraktijken zijn. Hier is bepaald in [artikel 193d](#) dat een handelspraktijk misleidend is als de consument door het weglaten van essentiële informatie geen geïnformeerd besluit kan nemen. Ook onduidelijke informatie valt hieronder.

Tot slot is de Mededingingswet een belangrijk kader. De afspraken die we met elkaar willen maken mogen niet concurrentie in de weg staan. Het [Ondernemersplein](#) biedt inzicht in de regels.

3.2 Interoperabiliteit

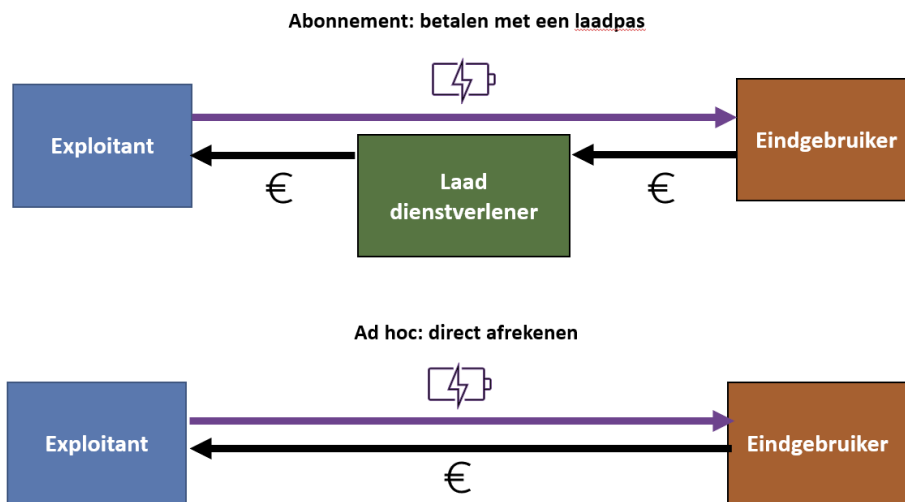
De ontoereikende prijstransparantie in de ev-sector komt deels voort uit het goed functionerende en interoperabele systeem met laadpassen dat in Nederland gangbaar is. In Nederland worden circa 99% van de laadsessies gestart en afgerekend door middel van een laadpas. Bij het afrekenen met een laadpas identificeert de eindgebruiker zich met de laadpas van een laaddienstverlener bij de laadpaal in beheer van een laadexploitant. De laadpaalexploitant brengt de laadkosten in rekening bij de laaddienstverlener en de laaddienstverlener belast de kosten door aan de eindgebruiker.

3.3 Laaddienstverleners

Laaddienstverleners rekenen de laadsessies af bij de eindgebruiker. Ze bieden daarvoor diverse abonnementsvormen aan. De meeste abonnementen die eindgebruikers kunnen afnemen bij laaddienstverleners nemen een kWh-tarief als basis. Dit kan het CPO-tarief zijn of een eigen kWh-tarief. Als het CPO-tarief wordt overgenomen wordt het aangevuld met een maandelijkse abonnementsprijs, een opslag per laadsessie, of een opslag per kWh. De prijsafspraken die de laaddienstverlener maakt met de eindgebruiker hebben soms dus alleen een indirect verband met de afspraken die laaddienstverlener heeft met de laadpaalexploitant. Overigens kan dit ook juist tot prijstransparantie leiden: de laaddienstverlener biedt dan de eindgebruiker een vast laadtarief voor alle laadpalen in Nederland, ongeacht de prijs die de CPO bij de laaddienstverlener in rekening brengt.

3.4 Laden zonder abonnement

Een tweede methode is direct afrekenen bij de laadpaalexploitant. Dit ad hoc betalen kan bijvoorbeeld worden uitgevoerd door de betaalpas in te voeren in een betaalterminal of door betaalpasgegevens in te voeren op een website of app. Bij deze opzet wordt een kWh-tarief van de laadpaalexploitant in rekening gebracht, meestal aangevuld met een opslag per laadsessie. Het bepalen en publiceren van de prijs voor de eindgebruiker wordt zo vereenvoudigd: er is maar één informatiebron nodig voor een specifieke laadpaal, namelijk de laadpaalexploitant. Het lijkt daarmee een snelle route naar prijstransparantie, maar ook hier zijn beperkingen. Laden zonder abonnement (ad hoc laden) wordt nog weinig toegepast en is vaak ook nog omslachtig voor de eindgebruiker.



Figuur 1 opties voor betaling

3.5 Publiek opdrachtgeverschap

Naast de laadpaalexploitant en de laaddienstverlener speelt de laadpaaleigenaar een rol. In de openbare ruimte is dit vaak een overheid. Publieke opdrachtgevers hebben meestal uitgebreide eisen voor laadpaalexploitanten die actief zijn in een gebied. Zij stellen bijvoorbeeld voorwaarden voorschrijven aan de laadpaalexploitant over het (maximum) laadtarief of over het aantal en type tariefcomponenten. Maar ook de functionaliteiten van een laadpaal zoals het display kan worden voorgeschreven door de publiek opdrachtgever.

In de eisen die zij stellen kunnen publieke opdrachtgevers dus een positieve of negatieve bijdrage leveren aan prijstransparantie. Daarnaast ontstaan binnen een regio en tussen regio's prijsverschillen. Omdat publieke opdrachtgevers doorlopend onder concurrentie en onder diverse omstandigheden langdurige contracten sluiten met laadpaalexploitanten, kunnen de prijzen per paal tussen regio's en binnen een regio soms sterk uit elkaar lopen.

3.6 Publieke, private en semi-publieke laadpalen

Laadpunten worden in Nederland gecategoriseerd op basis het eigendom van het gebouw of de grond waar het laadpunt op geplaatst is en de mate waarin het openbaar toegankelijk is.

- Een laadpunt dat geplaatst is aan een gebouw of op grond van een overheid en dat openbaar toegankelijk is noemen we een publiek laadpunt.
- Een laadpunt dat geplaatst is aan een gebouw of op grond van een andere partij en die openbaar toegankelijk is noemen we een semi-publiek laadpunt.
- Een laadpunt dat niet voor iedereen toegankelijk is noemen we een privaat laadpunt.

Deze indeling is om twee redenen relevant in het kader van prijstransparantie.

1. Laadpalen die op grond van overheden zijn geplaatst geven de betreffende overheden aanvullende instrumenten om prijstransparantie te borgen.
2. Laadpalen die openbaar toegankelijk zijn, dus zowel publiek als semi-publiek, vallen binnen de Europese AFIR verordening.

De scope van het actieplan is weergegeven in tabel:

In scope	Openbaar toegankelijk	Besloten
Grond is publiek eigendom	<ul style="list-style-type: none"> • AFIR <u>volledig</u> van toepassing • <u>Aanvullende instrumenten</u> overheden beschikbaar 	<ul style="list-style-type: none"> • AFIR <u>deels</u> van toepassing • <u>Aanvullende instrumenten</u> overheden beschikbaar
Grond is privaat eigendom	<ul style="list-style-type: none"> • AFIR <u>volledig</u> van toepassing 	<ul style="list-style-type: none"> • AFIR <u>deels</u> van toepassing

Tabel 1

3.6 Slim laden voor iedereen

Door het toepassen van slim laden op grote schaal zal de prijs van laden steeds vaker gaan wijzigen. Prijzen bij een specifieke laadpaal of een groep laadpalen kunnen gaan fluctueren per dag of per uur en soms zelfs gedurende een laadsessie. Slim laden werkt op twee manieren door in het Actieplan:

- Het belang van prijstransparantie neemt toe en er wordt meer gevraagd van partijen die prijzen communiceren aan de eindgebruiker.
- Landelijke afspraken over de manier waarop slim laden wordt aangeboden kunnen de complexiteit verder verhogen of juist verlagen.

In het actieplan moet daarom enerzijds rekening worden gehouden met variabele laadprijzen en oplopende transparantie die dit vraagt en anderzijds is er een belang om te borgen dat er in het Programma Slim Laden voor Iedereen oog is voor de gevolgen voor prijstransparantie.

4. Ambitie en verantwoordelijkheid

In dit deel zetten we de verantwoordelijkheden van de betrokken partijen op een rij zetten en bepalen we het ambitieniveau van de NAL-partners.

4.1 Geen keuze voor een betaalmethode

Een transparante prijs van laden moet geborgd worden wanneer de eindgebruiker direct bij de laadpaalexploitant afrekenen en bij het gebruik van een laadpas. Beide vormen van afrekenen kennen specifieke uitdagingen voor het bereiken van verbeterde prijstransparantie. We geven in het kader van prijstransparantie geen voorkeur voor een bepaalde afrekenmethode. De eindgebruiker kiest zelf de betaalmethode die het beste past en daarbij kan ook de geboden mate van prijstransparantie een afweging zijn.

4.2 Verantwoordelijkheden

De partij die de laaddienst aanbiedt, is verantwoordelijk voor het bieden van transparante prijzen. Wanneer een eindgebruiker met een laadpas zich aanmeldt, is dit de laaddienstverlener. Wil de eindgebruiker de laadsessie starten zonder abonnement, dan is dit de laadpaalexploitant. Omdat er interactie is tussen de CPO-prijs en de prijs voor de eindgebruiker zijn er ook afhankelijkheden tussen de twee partijen.

Overheden dienen toezicht te houden op prijstransparantie en kunnen de elektrisch rijder van algemene informatie voorzien. Bovendien kunnen ze wet- en regelgeving maken om zo bij te dragen aan de omstandigheden waarbinnen de markt transparant is. Toezichthouders hebben een belangrijke rol in de handhaving van wet- en regelgeving.

4.3 Gewenste niveau van prijstransparantie

De eindgebruiker kan in verschillende situaties een behoefte hebben aan prijstransparantie. Allereerst is dit de situatie waarbij een elektrisch rijder op zoek is naar een laadpunt met het juiste vermogen en een passende prijs op zijn route of bij de bestemming. Volledige inzicht vooraf in de actuele prijs met een specifiek laadpas of bij ad-hoc betalen is hier de norm.

In sommige situaties is volledige prijstransparantie niet vereist of realistisch. Een belangrijk voorbeeld is de eindgebruiker die meerdere laadpassen heeft en voor al die laadpassen doorlopend wil weten welke laadpaal-laadpas combinatie de laagste prijs geeft. De eindgebruiker kiest door het nemen voor meerdere laadpassen bewust voor een bepaalde mate van complexiteit. Het gevraagde inzicht is dan wenselijk, maar niet vereist en ook niet altijd haalbaar.

De NAL-partners streven de volgende mate van prijstransparantie na:

Omschrijving	Volledige prijstransparantie	Verantwoordelijkheid
1. <u>Ad hoc</u> laden bij een specifieke laadpaal	Vereist	Laadpaal exploitant
2. <u>Laadpas</u> laden bij een specifieke laadpaal	Vereist	Laaddienst verlener
3. Vergelijken prijzen <u>ad hoc</u> laden diverse laadpalen	Gewenst	Informatie dienstverlener
4. Vergelijken prijzen tussen diverse <u>laadpas-laadpaal</u> combinaties	Gewenst	Informatie dienstverlener
5. Vergelijken prijzen tussen <u>laadpassen</u>	Gewenst	Informatie dienstverlener

Tabel 2 – Ambitie prijstransparantie

Van laadpaalexploitanten en laaddienstverleners wordt verwacht dat de prijzen die ze hanteren duidelijk, vergelijkbaar en eenvoudig te vinden zijn. Het vergelijken van de prijzen en de geboden dienstverlening (zoals laadvermogen) is een activiteit die derden kunnen invullen.

4.4 Inzicht in het geleverde vermogen

De prijs die we voor een dienst betalen kan alleen goed vergeleken worden met andere diensten als er goed inzicht is in de type diensten die worden geboden. Bij het opladen van een voertuig is het belangrijkste verschil in dienstverlening het geboden vermogen. In de diverse actielijnen nemen we in de uitwerking daarom waar relevant ook ‘vermogenstransparantie’ mee.

5. Actielijnen

Binnen de NAL werken overheid, markt en andere betrokkenen samen om elektrisch rijden tot een succes te maken. Ondanks dat de verantwoordelijkheid voor prijstransparantie primair bij de markt ligt, willen NAL-partners ook gezamenlijk een bijdrage leveren aan prijstransparantie. De insteek daarbij is om in twee jaar een impuls te geven aan het komen tot een volwassen markt. Bij het bereiken van een volwassen markt volstaat voor de overheid de invulling van haar rol als toezichthouder en als bron voor algemene informatie en open data.

De Actielijnen worden uitgewerkt in de taakgroep Prijstransparantie van de NAL-werkgroep OPMD. Bij de uitwerking werken we met ambitie aan de doelstellingen van het plan. Tegelijkertijd is er oog voor de effectiviteit en doelmatigheid van afspraken en acties.

De NAL-partners werken aan de volgende actielijnen om de prijstransparantie te verhogen. Per actielijn geven we enkele voorbeelden van te nemen acties inclusief actiehouder.

1. Informeren en bewustwording

Elektrisch rijden en laden is nieuw en complex. We willen meer en beter toegankelijke informatie beschikbaar stellen over de totstandkoming van de prijs en de keuzes die een eindgebruiker kan maken.

Actie 1a) Coördinatie campagnes

Bepalen en afstemmen welke boodschap(en) de verschillende partijen gaan brengen in de informatie campagnes, incl. afstemmen van tijdslijnen, media en doelgroep.

Trekker: IenW

Betrokken partijen: VER, DOET, NVDE

Actie 1b) Campagne rijksoverheid

Informatiecampagne richting (potentiële) EV rijders via de rijkswebsites en andere aanverwante websites, bijv. zetookdeknopom.nl en mileucentraal.nl.

Product: websites, artikelen

Trekker: IenW

Betrokken partijen: -

Actie 1c) Campagne VER

Campagne vanuit VER richting EV rijders

Product: websites, artikelen

Trekker: VER

Betrokken partijen: -

Actie 1d) Voorlichting klanten CPO's en MSP's

Verbeteren van de productinformatie van CPO's en MSP's met meer voorlichting over wanneer welke prijzen worden gerekend.

Product: verbeterde productinformatie

Trekker: DOET

Betrokken partijen: -

Actie 1e) Prijstransparantie tool

Tool waarin de spreiding van de laadprijzen overzichtelijk is. Bij een grote spreiding van de laadprijzen is prijstransparantie nog meer van belang.

Product: dashboard

Trekker: lenW

Betrokken partijen: -

2. Open data

Door data eenvoudig toegankelijk te maken geven we innovatieve diensten de mogelijkheid om informatie over prijzen en diensten bij de eindgebruiker aan te bieden.

Actie 2) Nationaal Toegangspunt (NAP)

Een platform dat basisinformatie geeft over laadpunten, inclusief de ad-hoc prijzen.

Product: platform

Trekker: lenW

Betrokken partijen: -

3. Prijsvermelding ter plekke

De eindgebruiker mag ook rekenen op accurate prijsvermelding ter plekke.

Actie 3a) Inventarisatie prijsvermelding ter plekke

Inventarisatie naar de kosten en technische mogelijkheden van prijsvermelding aan de laadpaal, waaronder een display.

Product: memo

Trekker: lenW

Betrokken partijen: NAL regio's, DOET, NVDE, eViolin

Actie 3b) Prijsaanduiding hoofdwegenet

lenW borgt dat aanduiding van prijzen voor laden langs het hoofdwegenet onderdeel is van het programma Verzorgingsplaats van de toekomst. Opstellen van criteria i.o.m. de taakgroep.

Product: Opname in verzorgingsplaats van de toekomst

Trekker: lenW

Betrokken partijen: alle leden

4. Ad hoc laden

Door direct afrekenen bij de laadpaalexploitant makkelijker te maken bieden we de eindgebruiker een concurrerende afrekenmethode met eenvoudige prijsvorming.

4) Inventarisatie betaalmethoden ad-hoc

Inventarisatie naar het gebruiksgemak, baten en kosten van afrekenen met verschillende betaalmethoden en dynamische QR-codes. Er zal onder andere gekeken worden naar huidige ad-hoc betaalmethoden in concessies en bij andere aanbiedingen van ad-hoc laden.

Product: memo

Trekker: lenW

Betrokken partijen: NAL regio's, DOET, NVDE, eViolin, VER

5. Laden met abonnement

De samenwerking tussen laadpaalexploitanten en laaddienstverleners moet beter, met meer garantie op een correct en tijdig inzicht in de prijs. Dit vergt een verbetering in de onderlinge contracten en informatie-uitwisseling.

Actie 5a) Uitwisselen gebruikerservaringen

Presentatie vanuit de VER aan de achterban van DOET over de gebruikerservaringen van EV rijders welke gebruikt kan worden om verbeteringen door te voeren in de dienstverlening.

Product: workshops

Trekker: DOET

Betrokken partijen: VER

Actie 5b) Informatie uitwisseling CPO's en MSP's

Workshops met CPO's en MSP's waarin wordt besproken hoe het OCPI protocol het beste kan worden gebruikt om de tarief informatie technisch zo goed mogelijk uit te wisselen en up te daten. Als input kan hiervoor de tarief whitepaper van de EVRoaming Foundation worden gebruikt. Daarnaast zal bekeken worden hoe de afspraken geborgd kunnen worden bijv. middels vrijwillige Letters of Intent (LOI) of een keurmerk.

Product: workshops

Trekker: DOET

Betrokken partijen: eViolin, EVRoaming Foundation, VER

6. Harmoniseren tarieven en prijsopbouw

Door het terugbrengen van het prijsverschil bij laden op publieke laadpalen kan de eindgebruiker vertrouwen op een redelijke prijs, zonder zich te hoeven verdiepen in de lokale prijzen. Ook kunnen de partijen in de keten zich inzetten om de prijsopbouw te vereenvoudigen.

6a) Inventarisatie opkomende concessies en opdrachten

Overzicht welke concessies en opdrachten in de komende 1 a 2 jaar gaan spelen, inclusief tijdslijnen, zodat eventuele nieuwe of aangepast eisen vanuit het actieplan tijdig ingebracht kunnen worden.

Product: memo

Trekker: NAL regio's

Betrokken partijen: -

6b) Harmoniseren tariefopbouw

Onderzoek of er mogelijkheden zijn om de tariefopbouw zodanig aan te passen dat de prijscomponenten voor eindgebruikers makkelijker te begrijpen en te vergelijken zijn. Er zal met name worden bekeken hoe er tot meer uniformiteit in het indexeren kan worden gekomen, zodat prijswijzingen eenvoudiger te begrijpen zijn voor de EV rijder.

Product: memo

Trekker: NAL regio's

Betrokken partijen: I&W, DOET, EVRoaming Foundation

6c) AFIR eisen

Inventarisatie van de AFIR eisen met betrekking tot prijstransparantie en voorstel hoe deze op te nemen in de basisset.

Product: memo

Trekker: NKL

Betrokken partijen: I&W, NAL regio's

6d) Bijwerken basisset

Aanpassen van de basisset zodat deze up-to-date is met voorgestelde verbeteringen. Hierin zullen worden meegenomen eventuele voorgestelde eisen uit de andere activiteiten i) plaatsvermelding ter plekke, ii) ad-hoc betaalmethoden iii) informatie uitwisseling CPO's en MSP's iv) harmoniseren tariefopbouw v) AFIR eisen en vi) contract toezicht.

Product: bijgewerkte basisset

Trekker: NKL

Betrokken partijen: I&W, NAL regio's

7. Monitoring en contractmanagement

Het meten van het actuele niveau van prijstransparantie om de voortgang te bepalen en eventuele acties om verder bij te sturen.

7a) Benchmark prijstransparantie

Benchmark prijstransparantie waarin de ontwikkeling in positieve en negatieve zin in beeld worden gebracht.

Product: benchmark

Trekker: NKL

Betrokken partijen:

7b) Laadonderzoek 2024

Laadonderzoek 2024 waarin prijstransparantie aanbod komt.

Product: laadonderzoek

Trekker: RVO

Betrokken partijen: VER

7c) Toezicht contract afspraken

Uitgewerkt proces hoe middels contract management toezicht kan worden gehouden op de gemaakte afspraken in de contracten (concessies en opdrachten).

Product: beschreven proces

Trekker: NAL regio's

Betrokken partijen: -

8. Toezicht

Voldoen aan wet- en regelgeving vormt de basis van adequate prijstransparantie. De bestaande wetgeving biedt de houvast om marktpartijen te controleren, aan te spreken op hun verantwoordelijkheden en waar nodig sancties op te leggen. Daarnaast kan toezicht helpen om te verduidelijken aan de markt hoe de wet- en regelgeving geïnterpreteerd moet worden in specifiek gevallen.

8) Informeren toezichthouder

IenW informeert de ACM over de status van de markt en koppelt mogelijke aanbevelingen vanuit de toezichthouder terug naar de taakgroep.

Product: intern overleg

Trekker: IenW

Betrokken partijen: -

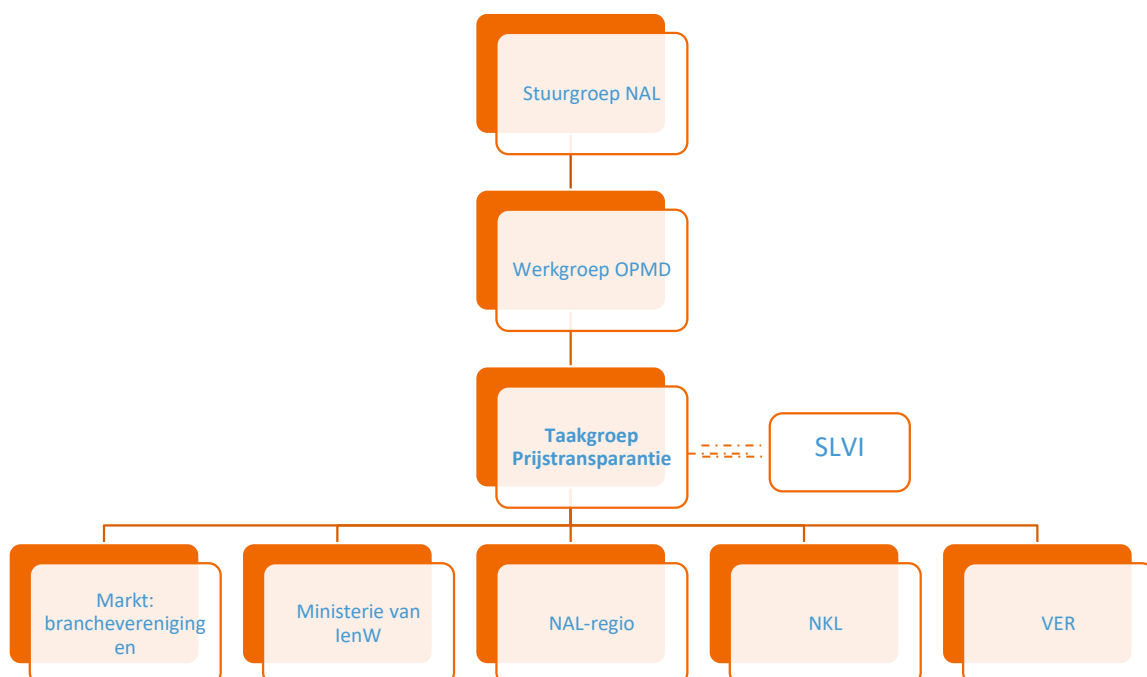
6. Organisatie

6.1 Binnen de NAL structuur

Acties en afspraken die binnen het actieplan worden gemaakt vermelden altijd één of enkele partijen die verantwoordelijk zijn. Daarnaast is er een organisatievorm nodig waarbinnen de partijen acties gezamenlijk uitwerken en afstemmen.

Prijstransparantie raakt aan het werk van diverse groepen: de werkgroep Slim Laden, de werkgroep Versnellen proces, de werkgroep Open Protocollen, Markt en Data (OPMD), de regiegroep Contractering (i.o.) en het NAL regio-overleg. Gezien de diversiteit aan afspraken en acties en de specialistische kennis in de werkgroep is een koppeling aan de werkgroep Open Protocollen, Markt en Data het meest passend. De verschillende facetten van prijstransparantie passen binnen de scope *Open markt* en daarnaast is open data een belangrijk instrument in het bereiken van prijstransparantie.

Nadat het actieplan is vastgesteld in de stuurgroep NAL wordt dit overgedragen aan de werkgroep OPMD. De werkgroep richt een kleine taakgroep Prijstransparantie in met vertegenwoordigers van de markt, NAL-regio's, Ministerie van IenW, VER, het NKL. De taakgroep heeft veel werk om te verrichten en daarom is het van belang dat er heldere afspraken gemaakt worden over de capaciteit die deelnemers leveren. De taakgroep werkt acties en afspraken uit, initieert projecten en ziet toe op voortgang. Ook verzorgen zij de afstemming met het programma Slim laden voor Iedereen.



Figuur 2 – schematische weergave organisatie van de Taakgroep

6.2 Rapportage

Het onderwerp draait mee in de reguliere rapportages zoals overeengekomen binnen de NAL. Daarnaast wordt prijstransparantie een vast onderdeel op de agenda van de NAL werkgroep OPMD. Hier bespreekt de taakgroep voortgang met de bredere werkgroep en wordt bepaald of een tussentijdse update aan de NAL stuurgroep benodigd is.

Een belangrijk startpunt van de rapportagecyclus is het vaststellen van het beoogde niveau van prijstransparantie. Dit niveau kan zowel een objectief meetbaar element bevatten als een meting van de perceptie van prijstransparantie bij de eindgebruiker.

Dit is een uitgave van Nationale Agenda Laadinfrastructuur
www.agendalaadinfrastructuur.nl/

10 juni 2024