

ANTWOORD

op vraag nr. 4 van 30 november 2020
van **ROBRECHT BOTHUYNE**

1.

De VREG heeft nog geen bijkomende simulaties uitgevoerd ten opzichte van de simulaties waarover we in het voorbije jaar communiceerden. We willen in de loop van 2021 indicatieve eenheidstarieven voor 2022 op onze website publiceren. Alvorens we dit doen, willen we de tot nu toe gebruikte inschattingen grondig updaten. Aan Fluvius hebben we in dit kader gevraagd om ons meer input te bezorgen voor de rekenvolumes die we gebruiken bij de berekening van de capaciteitsgebaseerde tarieven én de standaardwaarden voor de gemiddelde maandpiek voor verschillende typische gebruiksprofielen. Op basis van de meetgegevens waarover Fluvius beschikt – waaronder méér informatie uit digitale meters – moet dit tot een accurater beeld leiden dan wat eerder mogelijk was. Voor onze verdere planning zijn we dus onder meer afhankelijk van het moment waarop Fluvius ons de gevraagde informatie kan overmaken.

De VREG zal het parlement op de hoogte brengen van zodra nieuwe resultaten beschikbaar zijn.

2.

De VREG pleegde overleg met Allego, partner van Fluvius voor de plaatsing van publieke laadpalen. Volgens Allego zal de impact van de invoering van het capaciteitstarief op de rendabiliteit van hun activiteiten in belangrijke mate afhankelijk zijn van de gebruiksfrequentie van de laadpalen. Voor publieke laadpalen die regelmatig worden gebruikt, kan het capaciteitstarief voordeliger zijn dan het huidige kWh-gebaseerde tarief: het verbruik is in dat geval relatief groot in verhouding tot het piekvermogen dat de laadpalen benutten. Voor publieke laadpalen die slechts sporadisch of zelfs nooit worden gebruikt zal het capaciteitstarief – met inherente minimale bijdrage ter hoogte van 2,5 kW – eerder een meerkost betekenen.

Volgens Allego is de gemiddelde bezettingsgraad van de geplaatste laadpalen momenteel ruim lager dan initieel door hen verwacht. Dit heeft een invloed op de rendabiliteit, ook zonder de invoering van het capaciteitstarief. De wenselijkheid van eventuele remediërende maatregelen moet dan ook in een ruimere context onderzocht worden.

We pleegden ook overleg met de automobiellindustrie (Febiac en Avere) voor de opmaak van realistische use cases voor thuisladen. Van zodra we alle noodzakelijke gegevens van Fluvius hebben ontvangen (cf. supra), zullen we simulaties uitvoeren voor deze use cases en de resultaten publiek maken. Zoals al eerder gecommuniceerd, verwachten we dat de invoering van het capaciteitstarief typisch voordelig zal zijn voor gezinnen met een elektrische wagen.

3.

Algemeen:

In de herziening van het Technisch Reglement voor de Distributie van Elektriciteit in het Vlaamse Gewest (TRDE) die afgerond werd op 20 september 2019 voorzagen we in een omzetting van de Clean Power for Transport verordening. Die legt op dat een ander contract moet kunnen gekozen worden voor het opladen van een elektrisch voertuig dan voor het huishouden of de ruimte waarin de oplaadpunten zich bevinden. Aan die

verplichting gaven we voor 2021 invulling met een voorlopige bepaling, die inhoudt dat er meerdere toegangspunten kunnen worden aangevraagd in dergelijke gevallen. Om enkele nadelen van de oplossing met meerdere toegangspunten weg te werken, hadden we al aangegeven dat hiervoor een oplossing met meerdere allocatiepunten moet toegepast worden vanaf 1 januari 2022. De concrete uitwerking hiervan is momenteel aan de gang.

Ondertussen heeft de Electricity market directive een bredere verplichting opgelegd, namelijk dat afnemers op hetzelfde moment meer dan één elektriciteitsleveringscontract moeten kunnen sluiten mits de vereiste aansluit- en meetpunten werden aangelegd. Bij de aanpassing van het Energiedecreet is voorzien in een omzetting van deze bepaling uit de richtlijn. Deze moet (op het moment van dit antwoord) nog in het Vlaamse Parlement gestemd worden. In het nieuwe herzieningstraject van het TRDE gaan we in ieder geval uit van deze bredere bepaling.

a) & b)

Voorlopig is de bepaling in het TRDE beperkt tot elektrische voertuigen. Gezien de bredere bepaling in decreet, hebben we in onze voorstellen in het nieuwe herzieningstraject van het TRDE geen onderscheid meer gemaakt tussen mogelijke apart gemeten toepassingen. Alle voorstellen en meer informatie over het herzieningstraject zijn te raadplegen via <https://www.vreg.be/nl/overleg-herziening-technische-reglementen-distributie>

c)

De VREG is als regulator technologie-neutraal. Rechtstreekse incentives voor het promoten van elektromobiliteit of warmtepompen zijn o.i. een beleidskeuze. Anderzijds hebben we al meermaals gewezen op de zware verplichtingen die rusten op de elektriciteitsfactuur, in vergelijking met alternatieven voor zowel mobiliteit als verwarming (brandstoffen, aardgas, stookolie, pellets, ...). Eerder dan het verschuiven van de lasten van één elektriciteitsgebruiker (met elektrisch voertuig of warmtepomp) naar een andere elektriciteitsgebruiker (met andere elektrische toepassingen), blijven we ervoor pleiten om het speelveld tussen de verschillende brandstoffen onderling gelijk te trekken door belangrijke openbaredienstverplichtingen niet langer te financieren via de elektriciteitsfactuur.