



**VRAAG OM INFORMATIE**

nr. 4

van **ROBRECHT BOTHUYNE**

datum: 30 november 2020

---

aan de **VREG**

VLAAMSE REGULATOR VAN DE ELEKTRICITEITS- EN GASMARKT

---

*Financiële impact nieuwe tariefstructuur - Uitbaters van laadinfrastructuur*

Deze vraag aan de VREG sluit aan op mijn vraag aan de VREG nr. 3 van 15 september 2020 over de financiële impact van de nieuwe tariefstructuur op specifieke klantengroepen.

De VREG liet op dat moment weten niet te beschikken over simulatieresultaten met betrekking tot de uitbaters van (openbare) snelladers.

Daarnaast zou de VREG ook contact opgenomen hebben met vertegenwoordigers van deze klantengroep om de financiële impact van de nieuwe tariefmethodologie beter in kaart te brengen.

1. Heeft de VREG in de tussentijd simulaties kunnen uitvoeren voor uitbaters van (openbare) (snel)laders?

Zo ja, wat zijn de resultaten van deze simulaties? Is er een onderscheid tussen snel- en andere laadinfrastructuur?

Zo niet, kan de VREG het parlement op de hoogte brengen zodra de resultaten beschikbaar zijn?

2. Heeft het overleg met vertegenwoordigers van deze klantengroep ondertussen plaatsgevonden? Wat waren de voornaamste conclusies? Acht de VREG remediërende maatregelen noodzakelijk?

3. Vanaf 2022 kunnen particulieren via een apart allocatiepunt een energiecontract sluiten voor het opladen van hun elektrische wagen.

- a) Zal dit toegangspunt enkel toegankelijk zijn voor elektrische wagens, of voor alle vormen van elektromobiliteit (elektrische fietsen, speedpedelecs, elektrische bakfietsen, elektrische steps,...)?

- b) Hoe staat de VREG tegenover gelijkaardige aparte energiecontracten voor elektrische warmtepompen?

- c) Hoe staat de VREG tegenover het aantrekkelijker maken van dergelijke toepassingen (elektromobiliteit/warmtepompen), door het - voor deze specifieke contracten - laten vallen van bepaalde componenten op de elektriciteitsfactuur (bv. de ecologische openbaredienstverplichtingen (ODV's)) om zo een aantrekkelijker tarief te krijgen?