

**ANTWOORD**

op vraag nr. 1 van 25 oktober 2021  
van **CHRIS JANSSENS**

---

## 1. a)

In de nieuwe tariefstructuur kan een onderscheid worden gemaakt in de structuur voor laagspanningsklanten (~ kleinverbruiksmeterinrichtingen KVM) en niet-laagspanningsklanten (~ grootverbruiksmeterinrichtingen GVM). Voor beide tariefstructuren organiseerden we in het verleden een uitgebreide consultatie (respectievelijk CONS-2019-02<sup>1</sup> en CONS-2019-01<sup>2</sup>), waarna de volledige tariefstructuur nogmaals werd geconsulteerd in de openbare consultatie van de tariefmethodologie 2021-2024 (CONS-2020-03<sup>3</sup>).

Inzake de bepaling van de tariefstructuur voor de laagspanningsklanten (KVM) wezen we in april 2017 een studie toe aan de onderzoeksinstelling VITO. Deze studie werd inhoudelijk opgevolgd door een stuurgroep<sup>4</sup> en de resultaten werden meerdere keren tussentijds besproken met een ruim belanghebbendenforum. Begin 2018 stelde VITO zijn eindrapport<sup>5</sup> voor en formuleerde hierin concrete aanbevelingen tot vaststelling van een toekomstbestendige tariefstructuur voor KVM klanten, hierbij een duidelijk onderscheid makend tussen klanten met enerzijds een digitale en anderzijds een klassieke meter. Sindsdien voerde Fluvius op onze vraag verschillende simulaties<sup>6</sup> en data-analyses uit, in navolging van én naar analogie met de simulaties die werden voorbereid ter ondersteuning van de discussies in de expertengroepen m.b.t. de tariefstructuur voor GVM klanten (zie verder) en de totstandkoming van de hieruit resulterende voorstellen in CONS-2019-01. Ook wisselden we informatie uit met collega-regulators in verschillende andere EU-landen over hun ervaringen met en/of plannen tot hervorming van de tariefstructuur voor gezinnen en kleine bedrijven.

Inzake de bepaling van de tariefstructuur voor de niet-laagspanningsklanten (GVM) richtten we een expertengroep op die van het voorjaar 2017 tot het najaar 2018 op regelmatige basis samenkwam. De discussies in deze expertengroep werden gevoed door uitvoerige simulaties en data-analyses aangeleverd door de distributienetbeheerders.<sup>7</sup>

---

<sup>1</sup> <https://www.vreg.be/nl/document/cons-2019-02>

<sup>2</sup> <https://www.vreg.be/nl/document/cons-2019-01>

<sup>3</sup> <https://www.vreg.be/nl/document/cons-2020-03>

<sup>4</sup> Tot deze stuurgroep behoorden ACV, Bond Beter Leefmilieu, ex-Eandis, FEBEG, Flux50, Gezinsbond, ex-Infrac, Levuur (als facilitator), ODE, Samenlevingsopbouw, Vlaams ABVV, VREG, VITO, Unizo en Zonstraal. Het kabinet van de Vlaamse minister van Energie was ook lid, maar nam geen standpunten in.

<sup>5</sup> <https://www.vreg.be/nl/nieuws/toekomstige-tariefstructuur-niet-piekgemeten-klanten>

<sup>6</sup> De hiertoe door Fluvius gebruikte dataset bevatte kwartierwaarden van ± 20.000 (vorige generatie) digitale elektriciteitsmeters, geplaatst in de context van de eerdere proefprojecten omtrent digitale meters, voor het jaar 2016.

<sup>7</sup> De hiertoe door de distributienetbeheerders gebruikte dataset bevatte kwartierwaarden van de ruim 21.000 toegangspunten met AMR meter aangesloten in het netgebied van de 7 distributienetbeheerders behorende tot

Hiernaast heeft het onderzoeksbureau Baringa in opdracht van Synergrid in 2019 een studie uitgevoerd over de impact van een grote toename van elektrische voertuigen op de Belgische distributienetten.<sup>8</sup> Hierbij werd rekening gehouden met verschillende oplaadscenario's. De studie toont aan dat een deel van de netelementen hierdoor overbelast zal worden. De studie toont echter ook dat veel afhangt van de wijze van opladen. Als het laden van voertuigen gespreid wordt in ruimte en tijd, daalt de overbelasting significant. In 2019 heeft Fluvius zelf ook simulaties uitgevoerd om een indicatie te geven van de impact van een stijgend aantal warmtepompen en elektrische voertuigen op de Vlaamse distributienetten. De resultaten waren gelijkaardig, namelijk dat een stijging van het aantal overbelaste netelementen te verwachten is.

Indicatieve berekeningen van Fluvius op basis van de bovenvermelde simulaties gaven aan dat bijkomende investeringen nodig zouden zijn met een totale kost van 800 tot ruim 1100 miljoen euro tussen 2020 en 2030, afhankelijk van het scenario.<sup>9</sup> Deze bijkomende kosten zouden via de tariefmethodologie verrekend worden en uiteindelijk tot een toename van de nettarieven leiden. Gelijkaardig aan de conclusies van de Baringa-studie, benadrukt Fluvius dat mitigerende maatregelen de hoeveelheid overbelaste netelementen, en dus de hoogte van de extra netkosten, kunnen verminderen.

Zoals toegelicht in het antwoord op een eerdere parlementaire vraag over het capaciteitstarief<sup>10</sup>, zijn bovenstaande bevindingen door de VREG meegenomen als kwalitatief element bij het vaststellen van de nieuwe tariefstructuur. Het capaciteitstarief zet netgebruikers aan om hun elektrische wagen aan een lager vermogen op te laden, waardoor dit meer gespreid wordt in de tijd. Zo kan een deel van de bijkomende investeringen vermeden worden. De kwantitatieve bevindingen zijn louter richtinggevend, omwille van de grote onzekerheid die gepaard gaat met dergelijke simulatie-oefeningen. Ten eerste is er grote onzekerheid of de beschouwde scenario's overeen zullen komen met de werkelijkheid, qua beschouwde aantallen, maar ook qua oplaadstrategieën. Onverwachte evoluties op het vlak van prijzen, of beleidsbeslissingen, kunnen leiden tot een versnelde/vertraagde uitrol van elektrische voertuigen, warmtepompen, etc. Ten tweede kunnen andere aspecten een impact hebben op de netbelasting en de bijhorende netkosten. We verwijzen hiervoor opnieuw naar het antwoord op een eerdere parlementaire vraag<sup>10</sup>, waarin bijvoorbeeld wordt aangehaald dat de levering van flexibiliteitsdiensten de piekbelasting op het net kan doen afnemen of toenemen, afhankelijk van het soort dienst. Ten slotte zal het capaciteitstarief niet alle bijkomende investeringen voorkomen. De precieze besparing die bereikt wordt, hangt onder andere af van de gedragswijziging bij netgebruikers.

Naast het capaciteitstarief blijven andere mitigerende maatregelen noodzakelijk, zoals het aanwenden van flexibiliteitsdiensten door de netbeheerder. Daarnaast kan de tariefstructuur verder ontwikkeld worden om de prikkels tot rationeel netgebruik

---

de ex-Eandis groep en de ruim 7.000 toegangspunten met AMR meter aangesloten in het netgebied van de 4 distributienetbeheerders behorende tot de ex-Infrac groep, op Trans HS, 26-1 kV dan wel Trans LS, voor het jaar 2017. Voor de specifieke simulaties ter ondersteuning van de discussies omtrent Time-of-Use (cf. infra), werd de dataset uitgebreid naar 3 jaren (2015-2016-2017) en werden eveneens kwartierwaarden van 148 koppelpunten toegevoegd.

<sup>8</sup> [http://www.synergrid.be/index.cfm?PageID=20914&language\\_code=NED](http://www.synergrid.be/index.cfm?PageID=20914&language_code=NED)

<sup>9</sup> Deze resultaten werden toegelicht in de begeleidende presentatie bij de consultatie van 04/05/2020 met betrekking tot het ontwerp van de tariefmethodologie voor de reguleringsperiode 2021-2024: <https://www.vreg.be/nl/document/cons-2020-03>

<sup>10</sup> [https://www.vreg.be/sites/default/files/Parlementaire\\_vragen/antwoord\\_3.pdf](https://www.vreg.be/sites/default/files/Parlementaire_vragen/antwoord_3.pdf)

verder te verfijnen, bijvoorbeeld door het invoeren van tijdsafhankelijke (zogenaamde Time-of-Use) tarieven en/of capaciteitsgebaseerde injectietarieven. Over deze laatste aspecten zal Fluvius ten laatste op 1 december 2023 twee studies opleveren, met het oog op de tariefmethodologie die zal ingaan vanaf 2025.

We benadrukken graag dat het aanzetten tot rationeel gebruik van het distributienet en de bijhorende besparingen niet de enige motivatie is voor de invoering van het capaciteitstarief. Minstens even belangrijk is het feit dat het capaciteitstarief de effectieve kostendrijvers van het distributienet beter reflecteert dan volumegebaseerde tarieven. Op deze manier garandeert het capaciteitstarief een evenwichtige en eerlijke bijdrage van elke netgebruiker voor de kosten van het net.

b)

In opdracht van Minister Demir is de VREG, in samenwerking met Fluvius en met betrokkenheid van het Vlaams Energie- en Klimaatagentschap, momenteel een studie aan het opstarten om verder inzicht te verschaffen in de huidige en toekomstige capaciteitsbehoefte van het laagspanningsdistributienet. De VREG wil hiervoor beroep doen op een onafhankelijke expert, waarvoor de selectieprocedure momenteel loopt. Eén van de hoofddoelstellingen van deze studie is het in kaart brengen van de toekomstige netbelasting onder verschillende scenario's wat betreft de penetratie en verdeling van PV-installaties, laadpunten voor elektrische voertuigen en warmtepompen. Op basis van de bekomen capaciteitsnood en de actueel beschikbare capaciteit, zullen ook de benodigde netinvesteringen gekwantificeerd worden. Naast scenario's die betrekking hebben op de uitrol van decentrale energietechnologieën, zullen ook scenario's met en zonder verschillende beleidsmaatregelen, zoals het capaciteitstarief, onderzocht worden.

Volledigheidshalve vermelden we dat de bovenvermelde studie ook tot doel heeft te leiden tot verbeteringen in de simulatiesoftware en modellen die door Fluvius gebruikt worden voor het bepalen van de netbelasting. Daarnaast zal de dienstverlener de VREG bijstaan in het beoordelen van de jaarlijkse investeringsplannen van Fluvius.

2. a) Het antwoord op deze vraag werd geïntegreerd in het antwoord op deelvraag 1 a).  
b) en c) De antwoorden op deze vragen werden geïntegreerd in het antwoord op deelvraag 1 b).
3. Fluvius dient jaarlijks een investeringsplan in dat de VREG toelaat de geplande netinvesteringen, telkens met een horizon van tien jaar, op te volgen. Daarnaast rapporteert Fluvius jaarlijks zijn endogene kosten, wat de VREG toelaat het werkelijke niveau van bijkomende investeringen op te volgen. Op deze manier kan de jaarlijkse evolutie van de netinvesteringen, alsook eventuele afwijkingen t.o.v. de investeringsplannen, bijgehouden worden. De evolutie van de werkelijke investeringen kunnen dan naast de simulatieresultaten van de studie vermeld in het antwoord op deelvraag 1 b), die ook rekening houden met een situatie zonder mitigerende maatregelen zoals het capaciteitstarief, gelegd worden. Dit zal, gelet op de eerder vermelde beperking van simulatieberekeningen, een indicatie geven van de impact van het capaciteitstarief op de netinvesteringen.
4. De tariefstructuur heeft normaliter een sterke signaalfunctie naar de netgebruikers toe. We verwachten dan ook dat afnemers op laagspanning in hun gedrag rekening zullen gaan houden met de invloed van het capaciteitstarief op hun elektriciteitsafrekening. Niettegenstaande dat het capaciteitstarief zorgt voor een sterk signaal, zal de gedragswijziging een geleidelijk proces zijn. Netgebruikers zullen steeds beter leren hoe ze hun piek kunnen verlagen om te besparen en er zullen steeds meer technologieën op de markt komen die dit vergemakkelijken. Het grootste

potentieel tot gedragswijziging zit bovendien bij netgebruikers die een elektrisch voertuig of warmtepomp hebben. Met het stijgende aantal van dergelijke netgebruikers zal dit potentieel dus stijgen. Het is hierbij essentieel dat er een stabiel kader is waarop zowel netgebruikers als marktpartijen kunnen inspelen. De invoering van het capaciteitstarief vooraleer de meeste netgebruikers een elektrisch voertuig en/of warmtepomp bezitten, is hierbij een groot voordeel. Dit kan er bijvoorbeeld voor zorgen dat er bij de installatie van laadpalen meteen rekening gehouden wordt met het capaciteitstarief, bijvoorbeeld door voor een lager vermogen of een slimme software te kiezen.

De VREG verwacht niet dat het capaciteitstarief alle bijkomende netinvesteringen onnodig maakt. De VREG verwacht dat het capaciteitstarief zorgt voor een kostenbesparing ten opzichte van een scenario zonder mitigerende maatregelen.

De uitrol van decentrale energietechnologieën zal geleidelijk plaatsvinden gedurende de komende decennia. De impact op het net zal daarbij steeds toenemen, zoals ook aangetoond in de eerder besproken simulaties. Zoals toegelicht in het antwoord op de vorige deelvraag zal de VREG doorlopend de netinvesteringen en de impact van het capaciteitstarief opvolgen.

5. De bevoegdheid tot het vaststellen van de tariefmethodologie behoort decretaal toe aan de VREG. De VREG kan evenwel een gemotiveerd verzoek tot uitstel van het capaciteitstarief beoordelen en in overweging nemen. Wij zien op dit moment echter geen redenen om de invoering van het capaciteitstarief uit te stellen. De VREG ondersteunt momenteel volop de netbeheerders en marktpartijen bij de implementatie van de nieuwe tariefstructuur. Verwijzend naar het antwoord op de vorige deelvraag benadrukken we dat een tijdige invoering van het capaciteitstarief voor de VREG essentieel is, teneinde een stabiel en toekomstgericht tarifair kader te creëren voor de verdere uitrol van decentrale energietechnologieën.