

## **Elektrificeren van wegvervoer door gebruik van DC-lader**

Willen we RED II een succes maken en de verduurzamingsdoelstellingen in vervoer halen, dan is het zaak dat zoveel mogelijk bedrijven (en non-profit organisaties) meedoen. Transporteurs moeten de overstap van fossiele brandstof naar hernieuwbare brandstof zoals elektriciteit maken.

Gezien de grote energiebehoefte van de elektrische vrachtwagens en de beperkte tijd voor elektrisch laden, zullen elektrische vrachtwagens voornamelijk geladen gaan worden via DC-laders (gelijkstroomladers, in de volksmond snelladers). Deze hebben geen geïntegreerde verkoopmeter. Een dergelijke meter wordt in de regelgeving wel geëist als men de geladen elektriciteit wil opvoeren in het REV.

Ook is het vooralsnog niet mogelijk om eindmeters te plaatsen bij de laadpunten. De meters die wel mogelijk zijn, voldoen niet aan de wettelijke eisen ten aanzien van die meters. (Zie metrologiewet.)

Naar verwachting gaat het overgrote deel van de elektrische energie geleverd worden aan vervoer via snelladers. Om deze energie op te kunnen voeren in het REV en vervolgens als HBE's te kunnen verhandelen is een oplossing nodig.

Een mogelijk oplossing is dat er een AC-tussenmeter (conform de reeds bestaande wettelijke kwaliteitseisen) wordt geplaatst. Via deze tussenmeter worden één of meerdere DC-laders van elektriciteit voorzien. De elektriciteit via deze tussenmeter behoort exclusief voor de laadinfra bedoeld te zijn. Het is vervolgens aan de verificateur om vast te stellen of dat ook daadwerkelijk zo is. (Dit is geen proceswijziging.)

Mocht de laadinfra direct gekoppeld zitten aan een hoofdaansluiting die al exclusief de laadinfra voedt, dan is een tussenmeter natuurlijk niet zinvol en zou het verbruik van de hoofdaansluiting aangemerkt moeten mogen worden als levering aan wegvervoer.

Desgewenst kan het systeem worden verfijnd door ervoor te opteren om eventuele energieverliezen via een percentage conversieverlies in mindering te brengen op de elektriciteit geleverd aan wegvervoer via de hiervoor bedoelde tussenmeter (of exclusieve hoofdaansluiting). Het is aan u of dit percentage de resultante moet zijn van een situatiespecifieke berekening of dat uit oogpunt van eenvoud en handhaafbaarheid wordt gekozen voor een gestandaardiseerd percentage.

Op deze wijze rapporteren in het REV is nu niet toegestaan (behoudens enkele uitzonderingen die gemaakt zijn voor openbaarvervoerbedrijven). Het zou goed zijn als de regelgeving hierop wordt aangepast.

De transportmarkt zit verlegen om een succesvolle werking van RED II. Met de hierboven aangedragen oplossing komt dit succes een stuk dichterbij. Meer transporteurs kunnen hierdoor deelnemen aan de HBE-handel in de categorie HBE-O Elektriciteit en met die financiële dekking overgaan tot de gewenste energietransitie in vervoer.