

Grote verschillen in de manieren waarop HTM en RET hun laadpleinen aansluiten

Gepubliceerd op 05-08-2024 om 08:30



Bovenleidingen van een tram, foto ter illustratie © Foto: Kenneth Steffers/ProMedia

RET en HTM sluiten allebei laadpleinen aan op hun energienetwerk, maar pakken dat elk op hun eigen manier aan. De stadsvervoerders gebruiken een andere bron, laden andere soorten voertuigen en kiezen voor verschillende juridische constructies. Dat betekent ook dat ze zich aan andere regels moeten houden. SpoorPro duikt in de materie en schetst een overzicht van de mogelijkheden.

Beide vervoersbedrijven spelen al langere tijd met het idee om overtollige energie te leveren aan laadpalen, om zo een bijdrage te leveren aan het verminderen van de netcongestie. “Het is toch heel mooi als een stedelijk vervoersbedrijf de handen ineen kan slaan met de gemeente?”, zegt bijvoorbeeld Leo Vliegthart, die zich bij RET al vijf jaar inzet om dit plan te verwezenlijken.

“Er zijn plekken waar netbeheerder Stedin niet kan komen of waar lange wachttijden zijn vanwege de netcongestie”, vervolgt de systeembeheerder. “En wij lopen daar al met ons netwerk. Waarom zouden wij het dan niet kunnen?” Ook bij het Haagse vervoersbedrijf speelt al langer het idee om de capaciteit van de bovenleidingen beter te benutten. “En dit is waar we op uitkwamen”, aldus woordvoerder Marijke Poppelier.

HTM heeft alles in eigen beheer

Maar de manier waarop beide vervoersbedrijven dat aanpakken, verschilt dus aanzienlijk. En dat begint bij de juridische constructie. HTM kiest er namelijk voor om het volledige systeem in eigen beheer te hebben, terwijl RET de mogelijkheid openhoudt om er een derde partij aan te verbinden. Volgens de energiewet heeft het Haagse systeem daardoor de kenmerken van een zogenaamde ‘installatie’, en het Rotterdamse van een ‘net’.

Wilko Wolbers, jurist bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM) en gespecialiseerd in de energiemarkt, legt uit wat beide vormen onderscheidt: “Het belangrijkste verschil is dat op een installatie maar één partij is aangesloten. Dus jouw huis is bijvoorbeeld een installatie als je er zelf in woont. En ook het netwerk van HTM voldoet daaraan.” De elektrische auto’s die het bedrijf wil opladen, gelden voor de wet namelijk ook niet als externe partij.

Dat betekent dus dat het vervoersbedrijf het gehele systeem in eigen beheer moet hebben. HTM Railinfra zal dan ook de eigenaar zijn van de laadpalen en HTM Personenvervoer zal deze exploiteren, net als het doet met de rest van de voorzieningen van het bedrijf. Wel zal het daarbij samenwerken met de gemeente Den Haag, en de laadpleinen vormgeven zoals alle andere publieke laadpleinen in de stad.

Deze constructie met een installatie is in zekere zin overzichtelijk omdat HTM daarvoor geen ontheffing nodig heeft van de ACM. “Dit is technisch en juridisch de eenvoudigste manier om de capaciteit van onze bovenleidingen beschikbaar te maken voor bijvoorbeeld de pilot met laadpalen die we samen met de gemeente Den Haag gaan doen”, aldus woordvoerder Poppelier.



HTM mag van de ACM laadpalen voeden met de overtollige energie van trams (foto: Rob Dammers)

RET heeft het juridisch dichtgetimmerd

Het Rotterdamse vervoersbedrijf heeft het anders aangepakt. Deze heeft namelijk bewust gekozen voor een netconstructie, waarin RET andere partijen mag aansluiten op het netwerk. “Daarvoor moet RET wel aan een aantal voorwaarden voldoen”, legt Wolbers uit. Zo moet de ACM een ontheffing verlenen en worden partijen die zich op het netwerk aansluiten beschermd. “Zodat RET geen misbruik kan maken van haar positie als beheerder”

Vliegenthart heeft bewust gekozen voor deze aanpak. Niet ondanks, maar juist vanwege de aanvullende regels. “Omdat ik het juridisch gewoon helemaal dicht wil hebben”, legt hij uit. Bovendien opent dit dus de mogelijkheid om andere partijen aan te sluiten op het net, bijvoorbeeld voor het exploiteren van de laadpalen. Maar of de vervoerder daar ook daadwerkelijk voor kiest, is nog de vraag. “Ik denk dat we dat zelf gaan doen”, aldus Vliegenthart.

Tram versus metro

De constructie is niet het enige verschil tussen de laadpaalplannen van de vervoerders. Het begint namelijk al bij de bron – waar anders. Want waar HTM enkel over trams beschikt om de laadpalen mee te voeden, heeft RET ervoor gekozen om de overtollige energie van de metro's te benutten. En dat heeft onder andere te maken met de gekozen constructie.

Voor RET zou het met trams namelijk moeilijker zijn om een ontheffing aan te vragen voor een eigen netwerk, omdat de stroomvoorziening voor trams deels in handen is van andere partijen. “Het metronet heeft gewoon het complete gebeuren”, aldus Vliegenthart. Voor HTM maakt dat dus niet uit, omdat die vervoerder geen ontheffing hoeft aan te vragen.



Een metro van RET, foto ter illustratie (foto: RET)

Auto versus vrachtwagen

De keuze voor een energiebron heeft vervolgens weer gevolgen voor het product dat de vervoersbedrijven kunnen leveren. Het Haagse vervoersbedrijf wil namelijk publieke laadpleinen voor personenwagens voeden, terwijl de Rotterdamse tegenhanger voor het zwaardere werk gaat. Vrachtwagens en bestelwagens bijvoorbeeld, “in ieder geval alles dat zwaarder is dan 1,75 mWh”, aldus Vliegenthart.

Voor netbeheerder Stedin is het namelijk makkelijker om laadpalen te plaatsen dan de zwaardere infrastructuur voor logistieke voertuigen, terwijl het metronetwerk van RET zich daar juist weer voor leent. “Ik zeg niet dat we nooit auto’s gaan opladen”, aldus de systeembeheerder van RET. “Maar waar Stedin niet in de buurt zit en er redelijk zwaar vermogen nodig is, daar kunnen wij energie leveren”.

Geen verdienenmodel

Het klinkt als een prachtig initiatief: het benutten van overtollige energie om uitstoot te verminderen en netcongestie te verminderen. Maar is het tegelijkertijd niet gewoon een mooi verdienenmodel? Volgens beide stadsvervoerders is daar geen sprake van. “Het gaat om de capaciteit van de bovenleidingen die we beter kunnen benutten”, zegt de woordvoerder van HTM. “De duurzaamheidsgedachte is het uitgangspunt.”

De Haagse maatschappij heeft vanwege de gekozen constructie relatief veel vrijheid om zelf afzetprijzen te bepalen voor de geleverde stroom. Maar het bedrijf lijkt daarin zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid te willen nemen. “HTM hanteert hetzelfde prijspeil als de publieke laadpalen elders in de stad”, aldus Poppelier.

De RET staat wat de afzetprijzen betreft onder strenger toezicht. Volgens Vliegenthart mag de vervoerder geen winst maken en geen verlies draaien met deze onderneming, en moet het onder de streep ongeveer op nul uitkomen. Het bedrijf wil trouwens ook helemaal geen winst maken, zo zegt de systeembeheerder. “We willen niet een concurrent van Stedin zijn. We zijn een maatschappelijk bedrijf en we proberen waar mogelijk te ondersteunen.”

Onder de kosten die uiteindelijk terugverdiend moeten worden vallen natuurlijk ook de aanlegkosten voor de laadpalen en de daarbij behorende infrastructuur. Wat dat gaat kosten, kunnen beide vervoerders echter nog niet zeggen. “Dat is afhankelijk van de locatie”, aldus Vliegenthart namens RET. Of de aansluitingen rendabel genoeg zijn om de investeringen terug te verdienen, verwacht hij over anderhalf jaar te kunnen zeggen.

Het verlossende woord

Op 19 juni 2024 kwam het [verlossende woord](#) voor RET. Het bedrijf wist al anderhalf jaar daarvoor dat de ACM achter het idee stond, maar op die datum kreeg het ook daadwerkelijk de langverwachte ontheffing. Daarmee mag RET nu officieel een netwerk opzetten, wat wettelijk bekendstaat als een Gesloten Distributie Systeem (GDS).

Daarmee staat RET juridisch gezien niets meer in de weg. De gemeente heeft inmiddels aanvragen ingediend voor laadpleinen twee locaties: bij de metrostations Meijersplein en Rotterdam Alexander. Daar begint dan ook het avontuur van RET. Maar Rotterdam is een stad met energiehonger en ook andere partijen melden zich al. “We hebben al een lijst met een stuk of tien aanvragen”, vertelt Vliegthart. “De lijst groeit gestaag.”

De vrijstelling maakt dat RET tot 49 procent van het totale vermogen op het netwerk mag verhandelen. “Dat gaan we natuurlijk niet doen, want we moeten zelf ook wat ruimte overhouden voor uitbreiding. Maar dat betekent dat wij enorm kunnen bijdragen in de congestie en de energietransitie”, zo vertelt Vliegthart. Hij geeft aan dat RET op de eerste twee locaties tussen de 5 en 8 procent gaat leveren.

Omdat HTM een installatie in eigen beheer opzet heeft het daarvoor geen vrijstelling nodig. Na de [goedkeuring](#) die de ACM afgelopen maand uitsprak, kan het dus in principe van start. Deze vervoerder kiest ervoor om eerst rustig aan een pilot op te zetten in samenwerking met de gemeente Den Haag. De woordvoerder laat weten dat de locatie inmiddels bekend is: dat wordt namelijk het Zwarte Pad in Schevening. De planning daarvoor wordt nog afgestemd.

Het ACM staat volgens Wolbers positief tegen de plannen van HTM en RET. “Het is natuurlijk mooi dat vervoerders op deze manier hun capaciteit beter benutten en een bijdrage willen leveren aan de energietransitie”, zegt hij. Nu is het aan de vervoersbedrijven om te laten zien wat ze hierin kunnen betekenen.