

Zienswijze Holland Solar op ontwerpbesluit prioriteringsruimte transportverzoeken

Holland Solar begrijpt de maatschappelijke wens om het prioriteren van transportverzoeken mogelijk te maken. Echter stellen wij vraagtekens bij de duidelijkheid en uitvoerbaarheid van het huidige ontwerp codebesluit prioriteringsruimte transportverzoeken van de ACM. Het mag absoluut niet leiden tot vertraging van het verzoeken en uitbreiding van het elektriciteitsnet, wat de enige structurele oplossing is voor de schaarste op het elektriciteitsnet. Holland Solar wil naar aanleiding hiervan drie punten inbrengen. Ten eerste, het is van belang om de discussie te voeren of het überhaupt wel wenselijk is om te prioriteren tussen transportverzoeken. Ten tweede, als de ACM toch besluit om te prioriteren tussen transportverzoeken, dan dient dit alleen voor afnemers van elektriciteit te gebeuren. Ten derde, als invoeders van elektriciteit ook worden betrokken bij de prioritering, dan is het maatschappelijk wenselijk om duurzame opwek voorrang te verlenen ten opzichte van fossiele opwek. Deze punten zullen hieronder verder worden toegelicht.

1. Prioriteren zorgt voor hoge administratieve lasten en (mogelijke) vertraging van energietransitie.

Holland Solar maakt zich zorgen over de uitvoerbaarheid van dit concept codebesluit. Het in behandeling nemen van alle aanvragen kost tijd, moeite en mankracht. Door de focus en aandacht te vestigen op het verwerken van de aanvragen, gaat dit ten koste van de aandacht die nodig is voor de uitbreiding van de elektriciteitsnetten. Daarmee komt inherent ook het gevaar dat de energietransitie vertraging oploopt en dat is maatschappelijk gezien zeer ongewenst. Mocht de ACM besluiten om het prioriteren door te zetten, dan is het essentieel om een zo objectief, helder en simpel prioriteringsproces vast te leggen. Een voorbeeld is de verduidelijking van de term 'congestieverzachter', want het is voor marktpartijen onduidelijk of zij hiertoe behoren.

Een manier om het administratieve proces te versnellen, is een kortere wachtrij. Wat hierbij kan helpen is dat netbeheerders meer data beschikbaar openstellen over de beschikbare transportcapaciteit op het lokale net. Partijen gaan namelijk dan minder transportcapaciteit aanvragen, als blijkt dat er zeer weinig tot geen transportcapaciteit is.

Daarnaast is het onduidelijk wanneer het prioriteren wordt toegepast. De netbeheerder is verplicht om partijen aan te sluiten tot de financiële en technische grens. Als er daadwerkelijk geen transportcapaciteit meer beschikbaar is, dus als met een congestieonderzoek is vastgesteld dat de technische en/of financiële grens is bereikt, dan

kunnen er geen verzoeken voor nieuwe transportcapaciteit worden gehonoreerd. Nieuwe verzoeken komen in de wachtrij en de enige remedie om deze wachtrij weg te werken, is netverzwaring. Als het goed is worden deze verzwaringen zo gerealiseerd, dat de wachtrij volledig verdwijnt, dus is prioriteren overbodig.

Het is daarom opvallend om te lezen dat de ACM de netbeheerders de mogelijkheid geeft om in zowel binnen als buiten congestiegebieden af te wijken van het FCFS-principe bij het toekennen van transportcapaciteit (Lid 10, pagina 9). In de vorige alinea hebben we beargumenteerd dat het al in congestiegebieden onduidelijk is wanneer de prioritering wordt toegepast. Een prioriteringskader is daarom al helemaal niet toepasselijk in gebieden waar geen congestie voorkomt, omdat er simpelweg geen wachtrij ontstaat.

2. Prioriteren tussen afnemers van elektriciteit is maatschappelijk en praktisch gezien meer wenselijk dan prioriteren tussen invoeders.

Vanuit maatschappelijk oogpunt is het te begrijpen dat een gemeente liever ziet dat een zorginstelling transportcapaciteit toegekend krijgt dan bijvoorbeeld een casino. Ook praktisch gezien is het een logische stap om te focussen op afnemers van elektriciteit bij het opstellen van prioriteringskaders, omdat er bij invoeders van elektriciteit momenteel een traject loopt ([verscherping van deelname verplichting congestiemanagement](#)) om meer transportcapaciteit vrij te krijgen door het verplicht stellen van een capaciteitsbeperkingscontract (CBC) en redispatch. Hierdoor kunnen veel meer partijen aangesloten worden en zou het niet uit moeten maken of het om een wind- of zonne-energieproducent gaat die transport aanvraagt, omdat invoedcongestie wordt voorkomen door het afregelen van de productie. Afnemers hebben deze flexibiliteit echter veel minder en het is daarom logischer dat als er een prioriteringskader komt, dat deze zich dan richt tot de afnemers van elektriciteit.

3. Prioriteren tussen invoeders van elektriciteit moet op basis van duurzaamheid worden vastgesteld en techniekneutraal ingestoken worden.

In het prioriteringskader wordt er geen onderscheid gemaakt tussen afnemers en invoeders van elektriciteit, terwijl in feite deze partijen elkaar ontlopen bij het toekennen van transportcapaciteit. Holland Solar juicht toe dat duurzame producenten voorrang krijgen op fossiele producenten. Het valt ons wel op dat binnen categorie 4 van het prioriteringskader (duurzame energie) er een onderscheid wordt gemaakt tussen wind en zon. Wind krijgt in het concept ontwerpbesluit voorrang op zon, met de redenering dat de netbelasting van wind lager is. Dit hangt echter af van de specifieke projectsituatie en mogelijke combinaties met bijvoorbeeld opslag. Ook haal je de pieken van invoeding, wat congestie veroorzaakt, eruit met de congestieproducten (CBC + redispatch) die verplicht worden gesteld. Dus in feite is het argument van netbelasting al achterhaald door de codewijziging van de verplichte deelname aan congestiemanagement. Het is wel van belang dat duurzame opwekkers voorrang krijgen op fossiele opwekkers, wat nu al is weergegeven in het ontwerpcodebesluit. Om de klimaatdoelen te halen, is dit van uiterst maatschappelijk belang.