

04-11-2022

**Consultatie Alternatieve transportrechten en use it or lose it**

Zaaknr. ACM/22/178980 / Documentnr. ACM/UIT/584485

Antwoorden: Essent Nederland N.V.

1) Denkt u dat alternatieve transportrechten en UIOLI kunnen bijdragen aan een efficiëntere benutting van het elektriciteitsnet? Kunt u uw antwoord toelichten?

De alternatieve transportrechten en UIOLI zal weinig bijdragen aan efficiëntere benutting van het elektriciteitsnet. Gezien de complexiteit die mn de flexibele transportaansluiting in het systeem oproept en er geen communicatie hierover is tussen de afnemers onderling gaat de voorkeur uit naar een vaste aansluiting aangevuld met congestiemanagement. Dit is net zo effectief.

Het huidige gecontracteerd vermogen drukt nu ook als een kostenpost op de transportkosten van de aansluiting als deze niet wordt gebruikt en de aangeslotene heeft altijd ism de netbeheerder de mogelijkheid om deze bij te stellen. Wellicht kan de netbeheerder pro-actief in contact treden met de aangeslotene om de toekomstige transportbehoefte in kaart te brengen.

Daarbij is het ons niet geheel duidelijk of de alternatieve transportrechten en UIOLI er nog een verder onderscheid gemaakt wordt in aansluitingen van aangeslotene/afnemer of producenten.

2) Vindt u deze beschrijving van vaste transportrechten toereikend? Zo nee, kunt u uw reactie toelichten?

De beschrijving van vaste transportrechten zoals opgenomen in het consultatiedocument is toereikend. Wel hebben wij vragen welke effect dit nieuwe alternatief heeft op de vaste transportrechten en de overige aansluitingen binnen een netgebied c.q netvlak. Verder zou niet afgeweken mogen worden van de basis. Elke inperking van de vrijheid van dispatch zou gecompenseerd moeten worden aan de aangeslotene of verantwoordelijke marktpartij.

3) Mist u vormen van alternatieve transportrechten? Zo ja, welke?

Een andere vorm kan zijn om de transportrechten onder te verdelen in technische categorieën en deze dan te beprijzen in de mate ze de koperen plaat in balans houden.

Bijvoorbeeld het laten vervallen van transportkosten voor opslagfaciliteiten.

4) Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van flexibele transportrechten? Kunt u uw antwoord toelichten?

De beschrijving van flexibele transportrechten roepen bij ons nog wel enkele vragen op namelijk:

Hoe gaan netbeheerders om met verschillende vermogenscomponenten van individuele aansluitingen in relatie tot de flexibele transportrechten? Wordt de beschikbare netcapaciteit gelijk verdeeld over het aantal aansluitingen welke een transportbehoefte heeft, of wordt de beschikbare capaciteit verdeeld op basis van maximum vermogen van 1 aansluiting ?

EN op welke wijze bepaalt de netbeheerder hoeveel vrije capaciteit er nog is, wat zijn de uitgangsprincipes van de capaciteitsberekeningen ?

Hoe wordt de beschikbare capaciteit met de aangeslotene gecommuniceerd want onderling is er geen communicatie tussen aangeslotene.

Hoe controleert de netbeheerder dat de aangeslotene zich inderdaad aan de toebedeelde maximum vermogen houdt.

Wat zijn de tijdintervallen van de piekmomenten? En hoe worden deze bepaald als de flexibele transportrechten voor 100% binnen het energiesysteem operationeel zijn ingevoerd, worden de piekmomenten dan anders ingedeeld wellicht?

Gezien de complexiteit die dit systeem oproept en er geen communicatie hierover is tussen de afnemers onderling gaat de voorkeur uit naar een vaste aansluiting aangevuld met congestiemanagement. Dit is net zo effectief.

5) Wat vindt u van de twee beschreven opties om de beschikbare transportcapaciteit voor flexibele transportrechten te bepalen? Ziet u nog andere opties?

De twee beschreven opties voor flexibele transportrechten zijn onduidelijk.

De netto beschikbare capaciteit wordt bepaald op basis van totale netcapaciteit per dag. Zit hier in deze situatie nog variatie in gedurende de dag? Zo ja, welk tijdsinterval wordt toegepast en hoe vaak per dag bepaalt de netbeheerder de beschikbare capaciteit en hoe wordt dit dan intraday aan de aangeslotene gecommuniceerd?

Voor de feitelijke netbelasting gelden dezelfde vragen.

6) Zouden flexibele transportrechten aantrekkelijk voor u zijn? Zo ja, waarom en in welke gevallen? Zo nee, waarom niet?

Gezien de complexiteit die dit systeem oproept en er geen communicatie hierover is tussen de afnemers onderling gaat de voorkeur uit naar een vaste aansluiting aangevuld met congestiemanagement. Dit is net zo effectief.

7) Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van tijdsgebonden vaste transportrechten? Kunt u uw antwoord toelichten?

De beschrijving van tijdsgebonden vaste transportrechten is duidelijk. Enige vragen die we nog hebben:

- welk tijdsinterval wordt voorgesteld?
- bepaalt de netbeheerder dagelijks vooraf of er in het tijdsvak ruimte is, of wordt dit langer van tevoren vastgesteld? Wat zijn de tijdslijnen van vaststelling, communicatie richting aangeslotene en uiteindelijke operationalisering?

8) Zouden tijdsgebonden vaste transportrechten aantrekkelijk voor u kunnen zijn en zo ja, onder welke voorwaarden?

Dit is alleen aantrekkelijk als er duidelijkheid is over welke periode er transportcapaciteit beschikbaar is. Op welke manier wordt er gedacht te handhaven op de tijdsgebonden vaste transportrechten als iemand buiten het tijdvak er toch gebruik van maakt.

En wordt er op enerlei wijze nog een onderscheid gemaakt tussen afnemers en producenten?

9) Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van gecombineerde transportrechten? Kunt u uw antwoord toelichten?

De beschrijving van gecombineerde transportrechten is duidelijk. Zie verder antwoord op vragen 4) en 7)

10) Zouden gecombineerde transportrechten aantrekkelijk voor u kunnen zijn? Zo ja, waarom en welke combinatie? Zo nee, waarom niet?

Zie antwoord op vragen 6) en 8)

11) Kunt u zich vinden in de interpretatie van de ACM van het non-discriminatie beginsel? Kunt u

uw antwoord toelichten?

Zoals bij vraag 3 aangegeven. Het non-discriminatie beginsel is duidelijk. Een andere vorm kan zijn om de transportrechten onder te verdelen in technische categorieën en deze dan te beprizen in de mate ze de koperen plaat in balans houden.

12) Voor welke partijen kunnen alternatieve transportrechten volgens u interessant zijn en waarom?

Het kan een alternatief zijn om op korte termijn transportcapaciteitsproblemen op te lossen. Wel zal er zorggedragen moeten worden dat alternatieve transportrechten complementair zijn aan de huidige marktmodellen. Er dienen de juiste prikkels in het systeem te worden gebracht zodat alternatieve transportrechten niet tegengesteld aan de markt gaan werken. Zie ook vraag 17

13) Deelt u de opvatting dat alternatieve transportrechten interessant kunnen zijn binnen en buiten gebieden met (dreigende) congestie? Waarom wel/niet?

We zijn het eens dat het binnen en buiten het congestiegebied toegepast moet worden omdat congestie een tijdelijk karakter heeft en omdat het congestie kan voorkomen.

Wij vragen op welke wijze de alternatieve transportrechten worden meegenomen in de toekomstige investeringsplannen van de netbeheerders. Het lijkt namelijk een complexe ingreep voor de korte termijn om een tijdelijke oplossing te bieden in de schaarste van transportcapaciteit. Wat ons betreft blijft het belangrijk dat bepaalde transportrechten verzekerd worden voor een bepaalde periode in de toekomst, het mag namelijk niet zo zijn dat er door de nieuwe methodiek netinvesteringen worden uitgesteld cq afgesteld.

14) Deelt u bovenstaande uitgangspunten over afnemersbescherming? Waarom wel/niet?

Het is voor afnemers van belang duidelijk te hebben wat de verschillende opties zijn (vast transportrecht, capaciteitsbeperkingscontract, alternatieve transportrechten)

Er moet voorkomen worden dat netbeheerders alternatieve transportrechten als standaard instrumentarium inzetten. En zijn bijvoorbeeld voorstellen om batterijen alleen aan te sluiten in combinatie met een alternatief transporttarief indien deze congestie helpt op te lossen. De keuze hiervoor moet altijd bij de aangeslotenen liggen. Over het algemeen geniet het onze voorkeur om in te zetten op vaste transportrechten i.c.m. capaciteitsbeperkingscontract. We leven nu in een wereld waar congestie de norm is maar op de lange termijn zou dat niet zo moeten zijn. Richt de regelgeving zo in dat dit tijdelijke maatregelen zijn om de congestie op te lossen en niet om het als uitgangspunt te nemen. Een vast transportrecht moet het uitgangspunt blijven.

15) Zijn er andere gronden denkbaar dan netveiligheid op basis waarvan de netbeheerder een verzoek om een alternatief transportrecht kan weigeren?

NVT

16) Deelt u de uitgangspunten van de ACM over transportzekerheid van alternatieve transportrechten? Waarom wel/ niet?

Wij delen de uitgangspunten van de ACM over transportzekerheid. Met name de informatievoorziening vanuit de netbeheerder is een belangrijk aandachtspunt. Daarnaast is het van belang dat een afnemer/aangeslotene – vooral bij flexibel transportrecht – duidelijkheid heeft wanneer hij wel en niet hoeveel vermogen kan gebruiken en binnen welke tijd wordt afgeroepen.

17) Deelt u de uitgangspunten van de ACM over de tarifiering van alternatieve transportrechten? Waarom wel/niet?

Er wordt nu steeds gekeken naar de tarifiering op korte termijn, hoe kunnen we de congestie voorkomen en welke noodgrepen kunnen we hiervoor in het systeem brengen. Zou het niet eens goed zijn om met een hele nieuwe blik naar het veranderende elektriciteitssysteem te kijken. Er komt meer wind en zon, dat is volatiel. Hoe kunnen we dat beter oplossen. hoe kunnen we batterijen en elektrolyzers hierin meenemen. Welke prikkels zijn er nodig om balanshandhaving meer lokaal te houden? etc Hoe kunnen we de tarifiering gebruiken om op lange termijn een duurzaam elektriciteitsnet te garanderen ipv steeds uit te gaan van de korte termijn waar congestie het probleem is.

18) Hoe kan volgens u het risico op opportunistisch gebruik van flexibele transportrechten of combinatievormen met aanvullende flexibele transportrechten worden voorkomen?

Wij zien hier geen verschil met de vaste transportrechten zoals ze er nu al zijn. Zolang de communicatie transparant is, kan er minder snel sprake zijn van opportunistisch gebruik.

19) Wat vindt u van de suggesties van de ACM voor de wijze waarop de tarieven voor flexibele transportrechten, tijdgebonden vaste transportrechten en gecombineerde transportrechten berekend zouden kunnen worden? Heeft u nog suggesties voor verdere uitwerking?

We hebben geen directe input voor dit onderdeel maar we zouden graag betrokken worden bij de ontwerp-ideeën.

20) Is het bestaande 600 uurstarief nog nodig indien alternatieve transportrechten worden geïntroduceerd?

geen mening

21) Is de invoering van een producententarief volgens u wenselijk met het oog op de eventuele invoering van alternatieve transportrechten? Waarom wel/niet?

zie vraag 17

22) Hoe kijkt u naar de wisselwerking tussen alternatieve transportrechten, congestiemanagement en de beslissing van een netbeheerder over zijn netplanning en verzwaring?

Wij delen de mening dat het belangrijk is dat het voor afnemers duidelijk is welke mogelijkheden zij in een congestiegebied hebben. Ons inziens genieten vaste transportrechten i.c.m. congestiemanagement altijd de voorkeur boven alternatieve transportrechten, omdat de keuze voor inzet van flexibiliteit (afhankelijk van de waarde van die flex) door de afnemer wordt gemaakt en niet door de netbeheerder.

Er moet te allen tijde voorkomen worden dat de netbeheerder alternatieve transportrechten als middel inzet om partijen aan te kunnen sluiten. Snellere nettoegang is prima, maar uitsluitend nettoegang indien gebruik gemaakt wordt van alternatieve transportrechten is onwenselijk. Snellere toegang zou ook geboden moeten worden voor afnemers met capaciteitsbeperkingscontracten.

Wij delen de mening dat alternatieve transportrechten door netbeheerders niet mag worden ingezet als alternatieve en goedkope vorm van congestiemanagement.

23) Verwacht u dat er minder congestiemanagementmaatregelen worden ingezet als gevolg van alternatieve transportrechten?

Bij alternatieve transportrechten zal er iets minder congestie optreden omdat de niet-gebruikte capaciteit (buiten de piekuren) ook gebruikt kan worden. Maar de flexibele transportrechten blijft een zeer complexe oplossing voor de korte termijn. Zie vraag 17.

24) Hoe kijkt u aan tegen de wenselijkheid, noodzaak en haalbaarheid van de invoering van een verhoogd transporttarief voor afnemers die het net op piekmomenten belasten in (dreigende) congestiegebieden?

Wij delen dat mening dat congestieproblemen primair zouden moeten worden voorkomen door netten op tijd te verzwaren. Invoering van een verhoogd tarief voor afnemers die het net op piekmomenten belasten heeft niet onze voorkeur. Liever kiezen wij voor een systeem waarin afnemers die pieken kunnen reduceren worden beloond (via CBC) dan een systeem waarin afnemers die pieken creëren worden bestraft (via hogere tarieven). zie ook vraag 17. Er moet gekeken worden naar een ander systeem met prikkels voor de nieuwe situatie met meer (andere volatiele) technieken en manieren om de balanshandhaving lokaler te laten plaatsvinden.

25) Wat vindt u van de hierboven geschetste mogelijkheden om de netveiligheid te waarborgen bij het afsluiten van alternatieve transportrechten?

Netveiligheid is een grens die op technische specificaties bepaald wordt. De vraag is wel hoe wordt er omgegaan met calamiteiten of uitzonderlijke situaties . Daarnaast is het nog onduidelijk hoe de alternatieve transportrechten in de technische berekeningen worden opgenomen.

26) Ziet u nog andere mogelijkheden om dat te doen? Kunt u uw antwoord toelichten?

Geen mening

27) Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van UIOLI? Kunt u uw antwoord toelichten?

geen mening

28) Vindt u dat UIOLI een zinvolle bijdrage kan leveren aan een betere benutting van de bestaande netcapaciteit? Kunt u uw antwoord toelichten?

Er is een verschil in UIOLI voor producenten en afnemers/aangeslotene. Het draagt niet bij aan de netcapaciteit. UIOLI kan hoogstens bijdragen aan de transportcapaciteitsruimte waarbij aansluitcapaciteit gecreëerd zal worden. Daarnaast reserveren aansluitingen momenteel geen capaciteiten .

29) Vindt u dat UIOLI toegepast moet worden voor bestaande en nieuwe grootverbruikers en los van de vraag of sprake is van (dreigende) congestie? Waarom wel/niet?

UIOLI is een middel om congestie te verminderen en geen doel op zich. Zie vraag 17  
In de prikkels van lange termijn zou dit niet terugkomen.

30) Wat vindt u van de hierboven geschetste randvoorwaarden voor de toepassing van UIOLI? Mist u aandachtspunten?

Het onderscheid tussen producenten en afnemers.