

Autoriteit Consument en Markt
t.a.v. Directie Energie
Postbus 16326
2500 BH Den Haag

Wageningen, 4 november 2022

Betreft: Zienswijze op zaaknummer ACM/22/178980

Geachte directie,

Op 6 oktober jl. heeft u de mogelijke inzet van alternatieve transportrechten en het gebruik van 'use-it-or-lose-it' (hierna: UIOLI) ter consultatie aan de markt voorgelegd. Als ontwikkelaar van zonneweiden en batterij opslagsystemen hechten wij grote waarde aan het delen van onze zienswijze op uw consultatiedocument. Na zorgvuldige bestudering van de opties voor alternatieve transportrechten hebben wij de volgende reactie.

In het algemeen willen wij benadrukken dat de zekerheid van transport een absolute noodzakelijkheid is voor het verkrijgen van financiering van onze projecten. De alternatieve transportrechten zoals voorgesteld bieden niet dezelfde zekerheid. Indien er toch alternatieve transportrechten beschikbaar komen stellen wij nadrukkelijk voor om hier een volgordelijkheid in aan te brengen, namelijk dat eerst transportcapaciteit op basis van vaste transportrechten wordt verdeeld totdat er congestie dreigt, dat er daarna congestiemanagement wordt toegepast met de mogelijke inzet van capaciteitsbeperkingscontracten, daarna de hieronder voorgestelde optie van Alternative Network Management met een LIFO clause en tenslotte pas de voorgestelde alternatieve transportrechten opties. Op deze manier wordt er zoveel mogelijk zekerheid gegeven waarmee projecten financiering kunnen verkrijgen. Alternatieve transportrechten zouden daarnaast altijd vrijwillig moeten zijn en niet opgedwongen door de netbeheerders. Tegen deze achtergrond dient u onze reacties hieronder te lezen.

Onze reactie op vragen 1, 3, 5, 6 en 13:

Alternatieve transportrechten buiten congestie gebieden

LC Energy ziet geen noodzaak voor de inzet van alternatieve transportrechten in het geval er geen congestie is of dreigt en er voldoende (vaste) transportcapaciteit beschikbaar is. Het verkrijgen van transportzekerheid is voor ons als ontwikkelaar een strikte voorwaarde voor het verkrijgen van financiering om onze duurzame opwek projecten te realiseren. Alternatieve transportrechten zoals voorgesteld geven het recht te leveren in een bandbreedte van 0% tot 100%. Dit geeft ons onvoldoende transportzekerheid. Door het vaste transportrecht los te laten verwacht LC Energy ook dat de prikkel voor het uitvoeren van netverzwaringen door netbeheerders onvoldoende wordt.

Alternatieve transportrechten binnen congestie gebieden

In het geval van dreigende (geprojecteerde) fysieke congestie ziet LC Energy wel een nut voor niet-vaste transportrechten, echter pas nadat congestiemanagement is uitgeput. Naar onze ervaring is in gevallen van 'dreigende' congestie vaak slechts sprake van gecontracteerde congestie waarbij op termijn mogelijk fysieke congestie is geprojecteerd. Dat betekent dat er in de praktijk vaak voldoende capaciteit beschikbaar is om meer partijen aan te sluiten. Met de invoering van de nieuwe congestiemanagement methodiek wordt het mogelijk om meer aanvragers aan te kunnen sluiten en meer transportcapaciteit toe te kennen door afspraken te maken voor afschakeling (tegen vergoeding) en door bilaterale capaciteitsbeperkingscontracten (hierna: CBC) aan te bieden.

Transportrecht in geval van CBC vrijwillig, tijdelijk en tegen betaling beperkt. Dit is een uitstekend voorbeeld van de juiste inzet van alternatieve transportrechten. Deze vorm van alternatieve transportrechten is nu al mogelijk. Er blijft in dit geval ook een sterke prikkel om alsnog te investeren in netuitbreidingen. Pas nadat congestiemanagement is toegepast stellen wij voor de inzet van de resterende transportcapaciteit de volgende methodiek voor.

Werkbare optie voor alternatieve transportrechten binnen congestie gebieden

Zoals gezegd hechten wij het hoogste belang aan transportzekerheid om hiermee de financierbaarheid van een project veilig te stellen. Het gebruik van een CBC is een goed alternatief voor een vast transportrecht waarbij vrijwillig afstand wordt gedaan van transportzekerheid op tijdstipmomenten en tegen een vergoeding. Als congestiemanagement/CBC is uitgeput zien wij - als minst aantrekkelijke optie - wel een mogelijkheid voor alternatieve transportrechten, namelijk: flexibele transportrechten op basis van feitelijke netbelasting gecombineerd met het zogenaamde 'Last In First Off' principe (hierna: LIFO). De zekerheid die hiermee wordt geboden is wel voldoende om financiering op te kunnen halen. Dit zullen wij hieronder verder toelichten.

Het LIFO principe is in het Verenigd Koninkrijk gepioneerd door Western Power en is inmiddels landelijk ingevoerd met het zogenaamde 'Active Network Management' (hierna: ANM). In het Verenigd Koninkrijk is al voor duizenden MW's aan projecten succesvol externe financiering opgehaald. Bij ANM wordt bij dreigende congestie - en als het net contractueel vol zit met vaste transportcontracten - contracten aangeboden met een LIFO clausule. Aanvragers bij dreigende congestie krijgen een contract waarbij zij een deel van de tijd worden afgeschakeld door de netbeheerder. Een volgende aanvrager wordt vaker afgeschakeld. Bij de offerte uitgifte wordt de afschakeltijd aangegeven in de vorm van een percentage (per jaar en per maand). Een volgende aanvrager wordt naast de afschakeltijd van de eerste aanvrager nog weer een percentage van de tijd vaker afgeschakeld. Dit gaat door totdat alle beschikbare fysieke capaciteit is vergeven. De eerste aanvrager wordt bijvoorbeeld 3% van de tijd afgeschakeld, de tweede aanvrager met 5%, de derde aanvrager met 10%, etc. De eerste aanvrager heeft met dit afschakelpercentage (per jaar en per maand) genoeg zekerheid van vast transport om externe financiering op te kunnen halen. De derde aanvrager kan (met een afschakeltijd van 10%) besluiten om af te zien van de aanvraag als blijkt dat business case niet meer haalbaar is. Met dit LIFO principe is het moment van aanvragen cruciaal en voor iedereen op dat moment gelijk (non-discriminatoire). De afschakelmomenten staan hierin niet vast maar zijn afhankelijk van de lokale vraag en aanbod. Het net wordt actief gemonitord en de beschikbare capaciteit wordt verdeeld over de deelnemers volgens de LIFO hiërarchie.

Wat LIFO voorkomt in tegenstelling tot de voorgestelde optie van flexibele transportrechten (0% tot 100% transportrechten) is mogelijke kannibalisatie van de capaciteit door latere (vergelijkbare) aanvragers. Een latere (vergelijkbare) aanvragers kan in het geval van toekomstige prijsverlagingen een haalbare business case krijgen met een lagere leveringszekerheid. Door dat de flexibele transportrechten (opnieuw) worden verdeeld kunnen zij hiermee de eerdere aangeslotenen uit de markt duwen. Voorbeeld: een producent heeft een flexibel transportrecht van 10 MW en een leveringsverwachting van 98% gecontracteerd. Twee jaar later komt er een aanvrager met een vraag naar flexibel transportrecht van 140MW. Deze latere aanvrager zal de leveringsverwachting van de eerdere producent wegdrücken naar bijvoorbeeld 85%. Met de lagere leveringsverwachting komt de financierbaarheid van de eerdere aangesloten onder druk te staan en gaat hierdoor mogelijk failliet.

In het geval van Western Power wordt er als bewijsvoering voor het afschakelpercentage een afschakelprognose toegevoegd bij de offerte-uitgifte. Deze prognoses worden gegeven in de vorm van een heatmap met afschakelpercentages per moment van de dag en per dag in het jaar. Hiermee wordt het inzichtelijk gemaakt wat de afweging was van de netbeheerder en is het mogelijk om het werk te kunnen controleren (controleerbaarheid). Deze aanpak vraagt wel om meer proactievare

houding van de netbeheerders. De netbeheerder zal – op basis van de bij hun bestaande of verwachte belastingprofielen – een afschakelprognose moeten opstellen. Dit is in tegenstelling tot de in lid 21 gesuggereerde methodiek waarbij de aanvrager zelf haar belastingprofiel vastlegt en overhandigt aan de netbeheerder. De netbeheerders zijn vaak beter in staat deze belastingprofielen op te stellen dan de aanvrager/ontwikkelaar. In de bijlage een (vertrouwelijk) voorbeeld van een offerte-uitgifte met alternatief transportrecht ('Alternative Connection Offer') van Western Power. Bij deze offerte hoort ook een afschakelprognose ('Curtaiment Assessment Report'). Deze offerte is niet geaccepteerd en de aanvraag is ingetrokken op basis van deze afschakelprognose.

Samenvattend, je schakelt achteraf af tegen betaling (CBC/CM) of je schakelt vooraf af zonder betaling maar mét voorspelbaarheid (ANM-LIFO).

Onze reactie op vragen 6, 8, 10 en 17:

Verlaagde transporttarieven voor alternatieve transportrechten

Voor producenten is een mogelijk verlaagd transporttarief irrelevant. Voor batterij opslagsystemen is ons standpunt dat het huidige transporttariefregime in Nederland een grote barrière vormt voor de inzet van elektrische energieopslag en dat dergelijke transporttarieven geheel moeten worden weggenomen voor batterij opslagsystemen. In het Verenigd Koninkrijk wordt opslag niet als eindverbruiker gezien maar als onderdeel van de producenten categorie¹. Dit betekent dat productie en opslag als gelijkwaardig worden beschouwd en dat er een level playing field is tussen opslag- en productiesystemen. Opslag is - per definitie - geen eindgebruiker van de stroom omdat het de stroom later weer exporteert. Opslag zou daarom beschouwd moeten worden als 'tussentijdse' of 'intermediate' levering en op dezelfde manier als productie nu worden getarifeerd. In de EU zijn landen zoals Polen, Duitsland en België ook bezig dit voorbeeld te volgen. In Nederland is daarbij al een precedent geschied met de afschaffing van de dubbele energiebelasting voor opslag als dit wordt ingezet voor netbalansering. Volwassen markten voor batterij opslagsystemen (Verenigde Staten, Verenigd Koninkrijk en Australië) tonen daarnaast aan dat de vermeden inkomsten van de transporttarieven ruimschoots gecompenseerd worden doordat er lagere kosten zijn voor netbalansering.

Onze reactie op vragen 27, 28, 29 en 30:

Use-it-or-lose-it

LC Energy is niet principieel tegen een vorm van UIOLI om speculatie te voorkomen maar verwacht niet dat dit zal leiden tot efficiënter netgebruik. UIOLI gaat per definitie namelijk over niet-gebruikte transportcapaciteit en dus is altijd er sprake van contractuele congestie en geen fysieke congestie. Contractuele congestie is nu al geen weigeringsgrond voor transportrechten en UIOLI zal daarom niet leiden tot efficiënter netgebruik. Daarentegen betekent het ontnemen van transportcapaciteit wel het einde van een project. Wij maken ons daarom zorgen over een mogelijk onwerkbaar uitvoering zonder redelijke termijnen en ruimte voor onvoorziene ontwikkelingen.


Zoals bepleit tijdens ons geschil met Enexis in de zaak Zonnepark Bergweg Mariahoop (ACM/UIT/572381) is de behoefte van UIOLI een reactie van de netbeheerders op de ontstane schaarste aan transportcapaciteit waarvan. De netbeheerders verdelen namelijk de transportcapaciteit op basis van First Come First Service (hierna: FCFS) en door met het FCFS-principe te werken forceren zij projectontwikkelaars om in een vroeg stadium transportcapaciteit te contracteren. Dit heeft geleid tot een wachtlijst van projecten waarvan een deel niet tijdig gerealiseerd zal worden. Er is dus sprake van gecontracteerde congestie met geen dreiging van

¹ https://www.ofgem.gov.uk/sites/default/files/docs/2020/05/cmp281_d.pdf

fysieke congestie omdat de transportcapaciteit binnen afzienbare termijn niet gaat worden gebruikt. Het verdelen van transportcapaciteit op basis van FCFS bevordert daarmee eigenlijk ondoelmatig en inefficiënt netbeheer.

Om toch speculatie te voorkomen kan een vorm van UIOLI wel nuttig zijn. LC Energy zou hier willen pleiten om toe te werken naar een mijlpalen aanpak. Voor zonneweiden zou bijvoorbeeld een mijlpalen aanpak van 2+2+2(+2) jaar kunnen worden gehanteerd. Elke mijlpaal dient dan in beginsel binnen twee jaar te worden gehaald. De eerste mijlpaal zou bijvoorbeeld het indienen van een omgevingsvergunning kunnen zijn, de tweede mijlpaal het behalen van een onherroepelijke omgevingsvergunning zijn en de derde mijlpaal de daadwerkelijke realisatie. Als er onvoorziene omstandigheden plaatsvinden (Raad van State procedure) dan kan bijvoorbeeld eenmalig uitstel van max 2 jaar worden verleend. Hiermee wordt een balans gevonden tussen vroegtijdige zekerheid en vastlegging transportrechten en het vrijkomen van niet gebruikte maar wel geclaimde transportcapaciteit.

Het uitgangspunt hierbij is dat er zolang er aantoonbare voortgang wordt geboden aan de netbeheerder het transportrecht niet komt te vervallen. Dit zou dan ook op basis van objectieve criteria moeten gebeuren. De netbeheerder dient ook een beslissing tot intrekking aan te kondigen met de mogelijkheid om zich hiertegen verweer te voeren. De beslissing dient ook gemotiveerd te worden zodat deze toetsbaar kan zijn. In het geval van geschillen zou de ACM ook hier in een geschillenprocedure uitsluitsel geven. De bovenstaande uitwerking zou voor ons haalbaar zijn in het ontwikkelen van zonneweiden. Het kan echter zo zijn dat deze termijnen niet voor andere technologieën hanteerbaar zijn en dat er andere objectieve criteria gehanteerd dienen te worden.

Mochten er nog vragen zijn op bovenstaande reactie dan verzoeken wij u contact op te nemen met ondergetekende, bereikbaar via @lccenergy.nl.

Met vriendelijke groet,
Namens LC Energy B.V.,


Grid specialist