

Consultatie Alternatieve transportrechten en “use it or lose it”

Autoriteit Consument en markt

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

Reactie Solarfields Nederland B.V.

04-11-2022

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

- Solarfields verwacht dat voor enkel productie entiteiten dat alternatieve transportrechten en UIOLI geen grote bijdrage aan een betere benutting van het net zullen hebben. Het concept alternatieve transportrechten, maar dan wel met een tijdsgebonden karakter, zou wellicht kunnen bijdragen als een inzetbare toepassing na het volledig inzetten van congestiemanagement en voor het toepassen of beter/efficiënter toepassen van batterijen. UIOLI of GOTORK, zoals nu geïntroduceerd door de netbeheerders, zou speculeren kunnen voorkomen en gecontracteerde capaciteit vrij kunnen maken mits de voorwaarden voor het toepassen hiervan, zoals hieronder worden benoemd, worden gevolgd..
- UIOLI kan niet bedragen aan de efficiëntere benutting van het net omdat gecontracteerde, maar niet gebruikte transportcapaciteit geen reden kan zijn om congestie af te roepen en bijvoorbeeld nieuwe aansluitingen af te wijzen, omdat dan sprake zou zijn van “contractuele congestie”. Netbeheerders moeten uitgaan van te verwachten fysieke belasting van het net, op basis van inschattingen qua invoeding en afname. Als een netbeheerder constateert dat een netgebruiker zijn gecontracteerde capaciteit niet gebruikt, kan de netbeheerder uiteraard altijd in gesprek gaan met deze netgebruiker om beter inzicht te krijgen in mogelijk toekomstig netgebruik. Het recht om het net te gebruiken tot aan de gecontracteerde capaciteit, moet niet vertaald worden als een plicht voor de netbeheerder om transportcapaciteit tot die gecontracteerde waarde te reserveren. Om speculatie tegen te gaan zou een gecontracteerd transportvermogen wel, bijvoorbeeld tijdelijk, kunnen worden geblokkeerd, mits een redelijke termijn is verstreken, het niet aannemelijk gemaakt kan worden dat die in de toekomst wordt gebruikt en rekening wordt gehouden met overmacht en planologische procedures.
- Ook de toegevoegde waarde van “alternatieve transportrechten” is twijfelachtig, voor productie entiteiten zoals hierboven genoemd, omdat het standaard alternatief, namelijk, een firm aansluiting aangevuld met afspraken voor congestiemanagement dan ook altijd ingezet kan worden en even effectief is. Uiteraard geldt nu weliswaar een technische en financiële grens voor het aansluiten van nieuwe netgebruikers in geval van een congestiegebied, maar als in zo’n geval wel aangesloten kan worden met een non-firm aansluiting, dan zou moeten worden geconstateerd dat de technische en financiële grens verruimd kunnen worden.

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

- Grotendeels wel, hier hebben wij echter wel een kleine opmerking bij:
- Indien de productie entiteit bekend is en dus ook de maximale vermogens daaromtrent zou in dit soort gevallen niet ook de gecontracteerde capaciteit meegenomen dienen te worden.

- Eventuele uitbreidingen aan productie capaciteit of het toepassen van cable-pooling dienen vermeld te worden en daarvoor dient ook een nieuw PGMD formulier ingediend te worden waaruit de Netbeheerder weer de nieuwe verwachte profielen zou kunnen opmaken.
- Indien het afname betreft is dit natuurlijk een andere casus.
- Er dient dus gerekend te worden met de verwachte invoeding/afname en indien toepasbaar gelijktijdigheid van verschillende productie/afname types.
- Ook nog voetnoot 4 aanhalend: hierin wordt de verwijzing gemaakt naar de uitzondering bij een marktrestrictie waarbij geen vergoeding wordt betaald. Het aparte hiervan is dat en marktrestrictie day-ahead mogelijk juist, door de veranderde werkelijkheid intra-day, een negatief effect kan hebben waarbij je juist zou willen dat er wel 'tegen' de originele marktrestrictie in, gehandeld wordt.
- Ten slotte wordt er ook ingegaan op niet-redundante aansluitingen waarbij geen duidelijkheid wordt gegeven met betrekking tot het recht tot vergoeding bij onderhoud waarbij dit ook gezien kan worden als een vorm van tijdelijke congestie en dus waarbij congestie management toegepast zou kunnen worden.

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

- De brede beschrijvingen zoals hier benoemd lijken toereikend voor het combineren van verschillende mogelijkheden.

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

- Het is onduidelijk wat met "opportunistisch gebruik van flexibele transportrechten" wordt bedoeld en waarom dat voorkomen zou moeten worden?
- Een mogelijk completere vorm zou een combinatie of stapeling zijn van mogelijkheden. Zoals een tijdsgebonden recht, zoals beschreven 'buiten de piekmomenten' gecombineerd met een nog flexibelere schil die enkel beschikbaar/vrij wordt gegeven door de netbeheerder, dit zoals beschreven in randnummer 15.

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

- De bepaling door netbeheerders of ruimte beschikbaar is voor aangeslotenen met alternatieve rechten, moet dezelfde zijn als de bepaling of aansluiting mogelijk is met gebruikmaking van congestiemanagement, waarbij dan de financiële en technische grens wel zou worden losgelaten. Daarbij zal de netbeheerder altijd aannames moeten maken over te verwachten fysieke invoeding en afname.

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

- Flexibele transportrechten (in vergelijking met een firm aansluiting eventueel aangevuld met congestiemanagement) kunnen aantrekkelijk zijn als daarmee bespaard wordt op het transporttarief. Het hangt van de vorm van het flexibele transportrecht af, of de aangeslotene voldoende kan inschatten in welke mate het gebruik van het net wordt ingeperkt. Bij een volledig, dus niet tijds/piek gebonden, non-firm transportrecht bestaat in theorie het risico dat nooit van het net gebruik kan worden gemaakt. Die onzekerheid zal de financiering van veel projecten onmogelijk, of in ieder geval veel duurder maken.

- Productie betaalt geen transporttarief, daarom kan een flexibel transportrecht alleen voordelen hebben als daarmee eerder een aansluiting op het net kan worden gekregen. Maar eigenlijk zou een firm-aansluiting met afspraken voor congestiemanagement dan ook mogelijk moeten zijn, en die optie is dan altijd aantrekkelijker. Alternatieve transportrechten zouden dus pas een interessante optie kunnen zijn als de financiële en technische grenzen zijn bereikt maar waar daarmee nog steeds 'ruimte' is. Dit wordt idealiter bij een eventuele herziening van Congestie Management aangepast mocht dit de realiteit blijken te zijn. Let wel dat dit in zo'n geval, of in het geval van cable pool projecten met opslag, alleen in gestapelde vorm interessant is, waarbij je een bepaalde firm capaciteit hebt met daarbovenop een tijdsgebonden of alternatief transportrecht.
- Voor enkel opslag entiteiten is mogelijk wel rekening te houden met een volledig flexibel transportrecht waarbij wel een deel hiervan tijdsgebonden of buiten de pieken plaats vind met een bepaalde vorm van zekerheid eventueel gecombineerd met nog additioneel, door de netbeheerder aan te geven vrije ruimte zoals benoemd onder de 2^{de} bullet, hierboven, bij de beantwoording van vraag 4. Het hiervoor genoemde creëert een limitering van de mogelijke inzet op de vele markten waarop opslag entiteiten zich begeven maar resulteert dan wel in een verlaging van de operationele kosten.

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

- In de antwoorden op vragen 4, 5 en 6 is al ingegaan op de combinatie en de mogelijke toegevoegde waarde van het combineren van tijdsgebonden vaste transportrechten met flexibele transportrechten voor verschillende vormen van entiteiten (puur productie, cable-pool projecten of puur opslag).
- In randnummer 20 staat: "uitgangspunt bij afnemers met vaste transportrechten is namelijk dat zij altijd aanspraak kunnen maken op hun gecontracteerde transportcapaciteit".. Deelname aan congestiemanagement kan verplicht worden door de grens van de capaciteit van verplichte biedingen bij te stellen naar beneden. Indien dan alsnog markt gebaseerd congestiemanagement geen oplossing biedt wordt er over gegaan op niet markt gebaseerd congestiemanagement waarbij de financiële of technische grens dan bereikt dient te worden.
- In randnummer 21 wordt geschreven dat onzekerheid over het netgebruik grotendeels wordt weggenomen. Daarbij moeten kanttekeningen worden geplaatst. De netbeheerder kan met capaciteitsbeperkingscontracten (onderdeel van congestiemanagement) dezelfde zekerheid verkrijgen.
- In randnummer 22 wordt tijdsgebonden vaste transportrechten als een optie vooraf aan congestiemanagement gepresenteerd. Voor producenten is een tijdsgebonden contract pas interessant als alle mogelijkheden voor congestiemanagement zijn benut. Dus voor producenten is het pas aantrekkelijk als een optie ná congestiemanagement wanneer de financiële en technische grens zijn bereikt.

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

- Zie antwoorden, vraag 6 en 7

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

- Deze optie moet ten alle tijde mogelijk zijn, zoals ook al eerder in de reactie meermaals beschreven. Zoals in het antwoord op vraag 6 en 7 is het verkrijgen van financiering voor een project zonder enige vorm van zekerheid, voor het

afzetten van elektriciteit, nauwelijks haalbaar. Partijen zullen daarom eerder naar een gecombineerde versie afwijken.

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

- Zie antwoord vraag 8.
- Als congestiemanagement zoals in het antwoord van vraag 6 niet meer mogelijk is voor producenten dan kan een non-firm ATO pas interessant worden als een tijdelijke optie. De situatie dat tijdelijk non-firm capaciteit wordt afgegeven terwijl de aanvraag voor firm capaciteit loopt in afwachting van netverzwaringen moet mogelijk zijn. Voor producenten zal dit immers vaker toegepast worden. Als voor een partij namelijk een deel van haar transportaanvraag gehonoreerd kan worden en een deel niet, dan zou in de huidige situatie deze partij een deel van de capaciteitsbehoefte wel toegewezen kunnen krijgen en voor het andere deel moeten wachten op de netuitbreiding. Met een tijdelijke non-firm contract kan deze partij voor het gehonoreerde deel een firm capaciteit en voor het niet gehonoreerde deel een tijdelijke non-firm capaciteit toegewezen krijgen totdat de netuitbreiding is gerealiseerd.

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

- Randnummer 28: Zou het niet zo moeten geschreven zijn dat ongelijke gevallen ongelijk behandeld mogen worden?
- Randnummer 31: Het onderscheid tussen invoeding en afname en daarmee het verschil in behandeling ervan is uiteraard logisch. Meer duidelijkheid specifiek gericht op opslag en/of conversie zou wel verschaft mogen worden.
- Partijen zonder flexibiliteit gaan in congestiegebieden moeten wachten op de netverzwaring. Als de partij met flexibiliteit eerder aansluit zal het niet ten kosten moeten gaan van de wachtrij van de partij zonder flexibiliteit die op een netverzwaring wacht. Dit is een mogelijk risico bij het toepassen van tijdsgebonden vaste transportrechten wat de mogelijkheid tot volledig vast transportrecht mogelijk verkleint. Hier zou dan mogelijk ook weer een maximum percentage van de totale capaciteit, op het specifiek netstation, op deze manier aangeboden 'mogen' worden om volledig blokkeren van aangaan van contracten met volledig vast transportrecht in de toekomst te voorkomen. Op deze manier zou je het non-discriminatiebeginsel niet hoeven te schaden.

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

- Alternatieve transportrechten kunnen met name interessant zijn voor afnemers en verschillende vormen van opslag indien het daarmee gekoppelde lagere transporttarief aantrekkelijk is, en er wel een vorm van garantie is ingebouwd.
- Alternatieve transportrechten zijn alleen interessant als de aangeslotene flexibel is. In dat geval is deelname aan congestiemanagement (evt. met capaciteitsbeperkingscontract) ook mogelijk.
- Eens met stelling dat als alternatieve transportrechten gebruikt worden, deze zowel aan bestaande als aan nieuwe aangeslotenen aangeboden dienen te worden. Waarschijnlijk moet daarbij ook geen onderscheid worden gemaakt in netgebieden met en zonder congestie wat mogelijkheid weer een nieuwe tegenstrijdigheid creëert. Wel zou congestiemanagement het eerste middel moeten zijn waar netbeheerders gebruik van maken eer de vervolgstap naar alternatieve transportrechten te maken.

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

- Uit oogpunt van eenvoud lijkt het goed om alternatieve transportrechten ook aan te bieden in gebieden zonder congestie. Bovendien blijft transportschaarste naar verwachting de komende jaren een groot probleem, en is het mogelijk dat congesties snel kunnen ontstaan in netten waar nu, nog, geen schaarste is.
- Het argument zoals genoemd in randnummer 40, namelijk dat er voordelen zijn voor netplanning, delen wij niet. Netbeheerders moeten op basis van scenario's inschatten wat de toekomstige vraag naar transport zal zijn en moeten daar hun investeringsplannen op baseren. Bovendien moet altijd een optie voor tijdelijke non-firm ATO, zoals beschreven in het antwoord 10, mogelijk zijn.
- Om een project financieerbaar te krijgen is zekerheid van transport essentieel. Flexibele transportrechten bieden dat niet en tijdsgebonden vaste transportrechten bieden dat ook niet met zekerheid omdat de tijdsblokken ongunstig kunnen uitvallen (dit vergt dus nog uitwerking). Voor producenten moet daarom de volgende volgorde gehanteerd worden eerst firm, dan congestiemanagement en als laatste optie de eerder benoemde 'realistische' vormen van alternatieve transportrechten.

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

- Eens met stelling dat netbeheerder altijd een aanbod moet doen voor vast transportrecht (al dan niet met een CBC).
- Ook moet een vast transportrecht altijd de standaard optie zijn, waar op verzoek van de aangeslotene, of aanvrager, van afgeweken kan worden of met de nodige onderbouwing vanuit de netbeheerder een alternatief voor aangeboden mag worden.
- Ons voorkeur zou in lijn zijn met het tijdelijk aanbieden van alternatieve transportrechten tenzij de aangeslotene expliciet aangeeft dit niet te willen. Zoals ook in de consultatietekst beschreven zullen producenten met name vaste transportrechten willen maar een alternatief transportrecht kiezen omdat zij daardoor eerder toegang krijgen tot het net indien nodig.
- Bovenstaande zou voor opslag entiteiten anders kunnen zijn
- Het is onduidelijk wanneer en waarom het criterium "netveiligheid" een rol speelt voor het weigeren van een alternatief transportrecht. Dit zou geen belemmering moeten zijn, zoals eventueel ook mogelijk bij congestiemanagement 2.0 en wat zeker wel het geval was bij congestiemanagement 1.0. Hier valt een mogelijk 'fallback' scenario in te bouwen waarbij de netbeheerder kan ingrijpen indien de gemaakte afspraken niet gevolgd worden.

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

- Op dit moment geen andere gronden te bedenken.

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

- Eens met de stelling (randnummer 51) dat partijen goed moeten worden geïnformeerd over flexibele transportrechten met name over de hoeveelheid capaciteit die naar verwachting wel of niet beschikbaar komt. Netbeheerders moeten verplicht worden relevante informatie te geven.
- Ook eens met het idee om te voorkomen dat netgebruik op basis van flexibele rechten uitgehouden wordt als steeds meer partijen gebruik

gaan maken van flexibele rechten.

- Moet beschikbare flexibele netcapaciteit niet op non-discriminatoire wijze worden toegeedeeld? Wat zijn de criteria daarvoor?

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

- Solarfields kan erin mee dat een lager transport tarief op zijn plaats zou zijn bij het toepassen van eenieder vorm van alternatieve transportrechten. Helemaal de eerdere antwoorden in ogenschouw nemend waarbij dit vooral zal gaan plaatsvinden bij opslag entiteiten of cable-pool projecten.
- Ook kunnen wij de stelling van de ACM volgen dat aanpassing/specifieke regels toegepast dienen te worden indien alternatieve transportrechten toegepast worden in gebieden waar geen congestie heerst om 'gaming' te voorkomen.
- Additioneel onderstrepen wij dat een brede herziening van de nettariestructuren noodzakelijk en dringend is. Daarbij moet in ieder geval gekeken worden naar afschaffing van de VCF-korting, naar het nettatarief voor opslag en naar een "time of use" nettatarief voor afname. Daarnaast kan aandacht gegeven worden aan andere, maar minder urgente ideeën, zoals een aansluittarief op basis van indirecte kosten, een mogelijk congestie-tarief, de impact van kosten voor het net op zee etc. Belangrijk is dat bij de beoordeling van de diverse tariefopties ook gekeken wordt naar de mate van marktverstoring als gevolg van nettarieven. De theorie zegt dat tarieven laag in de waardeketen moeten worden gelegd, dus bij netgebruikers waarvan het gedrag weinig prijselastisch is.

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

- Hier kan een duidelijk kader voorkomen dat er 'misbruik' van gemaakt wordt en zoals al regelmatig in de eerdere beantwoording van de vragen is aangegeven dient mogelijk tegenover een vorm van korting/verlaging van de tarieven een bepaalde boete of zekerheid (mogelijkheid tot ingrijpen bij niet volgen van de afspraken zonder reden) te staan waarbij 'opportunistisch gedrag' niet loont.

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?

- De mogelijkheden rond het aanpassen van de tarieven of het invoeren van een huidig, niet bestaand, tarief is op dit moment heel lastig door te rekenen. Wel zijn wij met partners aan het doorrekenen wat het effect hiervan is en hoe dit de keuze voor het inzetten van flex diensten en/of opslag zou kunnen beïnvloeden.
- Wij denken hier dan ook graag in mee.

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

- Om die vraag goed te kunnen beantwoorden, moet een omvattende analyse worden gemaakt naar een mogelijke herziening van nettariestructuren. (Zie antwoord op vraag 17.)

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

- De mogelijke herziening van een producententarief moet onderdeel zijn van een omvattende analyse naar een mogelijke herziening van nettatariefstructuren. (Zie antwoord op vraag 17.) Dit moet zeker niet alleen bekeken worden vanuit het idee om alternatieve transportrechten in te voeren, daar dit het behalen van de klimaat doelen mogelijk zou kunnen vertragen of averechts kan werken op andere prijs verlagende prikkels, zie hieronder
- Een los producententarief kan namelijk ook tot averechtse effecten en onzekerheden leiden, wat gaat er bv. gebeuren met bestaande parken, wat zal het effect zijn op de financierbaarheid van nieuwe projecten en wat zijn de effecten op marktwerking. Waarschijnlijk zal het producententarief en/of de extra onzekerheid afgewenteld worden in de prijs van een kWh waardoor het ook tot hogere kosten voor aangeslotenen zal leiden. Producententarief is door de EU-regels gemaximaliseerd op hoogte, dus dat leidt tot de vraag of het überhaupt zin heeft. Bovendien zal een eventueel (hoger) producententarief dat enkel in Nederland geldt een concurrentienadeel creëren ten opzichte van het buitenland.

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

- Solarfields steunt hierin de brancheorganisaties die grote overeenkomsten zien tussen congestiemanagement en alternatieve transportrechten. Het idee dat het twee verschillende instrumenten zijn omdat congestiemanagement wordt gebruikt om pieken af te vlakken en alternatieve transportrechten om dalen op te vullen, is betekenisloos. In beide gevallen wordt het fysiek gebruik van het net ingeperkt. Solarfields is voorstander van bepaalde vormen van alternatieve transportrechten, vooral voor opslag entiteiten, maar blijft de uitrol van congestiemanagement als hoogste prioriteit zien. Als een afnemer flexibel is en in staat is om met een non-firm aansluiting te werken, dan is die afnemer ook in staat om afspraken met de netbeheerder te maken voor congestiemanagement (bijvoorbeeld met een capaciteitsbeperkingscontract). Weliswaar geldt nu een technische en financiële grens voor het aansluiten van nieuwe netgebruikers in geval van een congestiegebied, maar als in zo'n geval wel aangesloten kan worden met een non-firm aansluiting, dan moet worden geconstateerd dat de technische en financiële grens blijkbaar verruimd kan worden zoals ook al in eerdere antwoorden aangegeven
- De wisselwerking met netspanning en netverzwaring is zeer beperkt. Netbeheerders moeten voor netplanning gebruik maken van scenario's en inschattingen over toekomstig netgebruik. Daarbij is het gedrag van bestaande afnemers maar beperkt relevant. Hierbij zijn juist de toekomstige nieuwe partijen van belang die gebruik willen maken van het net.
- Wij onderschrijven de stelling in randnummer 74 dat individuele aangeslotenen niet de oorzaak zijn van congestie, maar dat de oorzaak daarvan een gebrek aan netcapaciteit is.

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

- Dat zal waarschijnlijk het geval zijn. Gezien het feit dat congestiemanagementmaatregelen nu op beperkte mate wordt ingezet is dit daarom ook een enorm zorgpunt. Het risico bestaat dat aan minder goed geïnformeerde producerende netgebruikers een alternatief transportrecht als enige mogelijkheid wordt aangeboden.

- [REDACTED]
- Dat betekent ook dat de netbeheerder minder kosten voor congestiemanagement zal hebben (minder kosten voor redispatch). Ook bij het gebruik van alternatieve transportrechten ontstaan echter kosten, die kosten blijven bij de afnemer. In zijn algemeenheid is het juist gunstig als de netbeheerder in eerste instantie de kosten draagt voor het verzorgen van de transportdienst. (De netbeheerder moet uiteraard wel in staat zijn om efficiënte kosten terug te verdienen.) In dat geval kan de netbeheerder immers ook beter geprikkeld worden om totale kosten laag te houden, waardoor uiteindelijk de totale netkosten lager zullen zijn.

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?

- Dit moet onderdeel zijn van een herziening van de nettariëfstructuren op basis van een brede analyse. Zie antwoord op vraag 17.

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

- Belangrijk is dat in deze discussie congestiemanagement en alternatieve transportrechten op een gelijke manier worden bekeken. Dus als wordt gesproken over een technische voorziening bij afnemers met een non-firm aansluiting, dan kan zo'n technische voorziening ook onderdeel zijn van een afspraak over het toepassen van congestiemanagement. Denk hier bijvoorbeeld aan het gebruiken van de al in te richten voorziening rond de RfG, zoals in Nederland het Real Time Interface, dat een vorm van communicatie en mogelijk aansturing/limitering zou kunnen zijn.
- Een belangrijk discussiepunt is dan ook wie deze technische voorziening financiert, specifiek mocht dit ook nodig geacht worden voor installaties die kleiner zijn dan 1.75 MVA (dus op de ring zijn aangesloten)
- Voor wat betreft de technische grens is dan de vraag waarom het niet verruimd zou kunnen worden als deze technische voorziening en dus de mogelijkheid tot direct ingrijpen bij overschrijding van de afspraken mogelijk gaat zijn door de netbeheerder. Wij zouden hier voorstander van zijn mocht dit de netbeheerders comfort bieden om de technische grens te verhogen.
- Financiële consequenties zoals benoemd in randnummer 78 verliezen juist vaak hun effect in extreme situaties waarbij de vrije markt mogelijk de prijzen zover beïnvloedt dat dit niet meer voldoende ontmoedigend werkt.
- Ten slotte moet niet worden vergeten dat er altijd fysieke problemen in het net kunnen ontstaan door storingen, uitval van netcomponenten en ook door onverwacht gelijktijdig gebruik van het net door afnemers. Daarvoor zijn de normale beveiligingen geïnstalleerd, die moeten voorkomen dat schade ontstaat en de storing zich uitbreidt.

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

- Hier zou nog een mogelijkheid kunnen bestaan van ontzegging tot het alternatieve transportrecht na meerdere overschrijdingen, indien niet

verdedigbaar/uitlegbaar? Dit zou voorkomen kunnen worden door het toepassen van de technische voorziening.

- De prikkels moeten wel tweeledig zijn. Als de netbeheerder een partij onnodig heeft afgeregeld dan zouden daar ook consequenties aan verbonden dienen te zijn.

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

- Het belangrijkste aspect van UIOLI is dat het speculatie moet voorkomen in gevallen dat partijen geen specifieke voornemens hebben om gereserveerde transportvermogen te benutten, maar wel alvast een 'plekje' willen reserveren.
- Met een kleine aanvulling dat bovenstaande zelfs in specifieke situaties door gemeentes 'afgedwongen' wordt als onderdeel van het vergunning proces.
- In zekere zin kunnen wij ons vinden in de beschrijving en ondersteunen wij de wens tot het, onder de juiste/correcte voorwaarden, toepassen van UIOLI/GOTORK zoals ook al aangegeven in de reactie op vraag 1.
- Dit is natuurlijk wel afhankelijk van de voorwaarden die hiermee gepaard gaan waarbij de netbeheerder niet de vrije hand dient te krijgen, daar dit de financiering van duurzame projecten zwaar negatief kan raken en/of onmogelijk kan maken, in het 1-zijdig afnemen/verzoeken tot afnemen van gecontracteerde capaciteit als dit door velerlei mogelijke omstandigheden nog niet optimaal benut is.

- [REDACTED]

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

- Nee, we verwachten geen bijdrage aan een betere benutting van het net. We verwachten wel dat het speculeren kan tegengaan en mogelijk additionele ruimte op het net kan vrijmaken die anders bij het correct analyseren van fysieke congestie ook vrijgegeven had dienen te worden
- Belangrijkste punt is dat afnemers geen capaciteit reserveren. Netbeheerders moeten bij de beoordeling of nieuwe afnemers kunnen worden aangesloten, rekening houden met te verwachten gelijktijdige invoeding en afname. Dit is niet de optelsom van individueel gecontracteerde transportcapaciteit maar juist van de profielen
- Er is ook een alternatief. Uiteraard is het van belang dat een netbeheerder inzicht heeft in het toekomstige gedrag van aangeslotenen. Als een aangeslotene bijvoorbeeld duidelijk onder zijn gecontracteerde capaciteit blijft, kan dat aanleiding zijn voor de netbeheerder om navraag te doen bij deze aangeslotene. Als die aangeslotene dan bijvoorbeeld duidelijk maakt dat hij pas over twee jaar verwacht te groeien en zijn gecontracteerde capaciteit maximaal gaat benutten, dan kan de netbeheerder die informatie gebruiken voor zijn netberekeningen bij het bepalen van verwachte fysieke congesties. Als de aangeslotene het niet kan aantonen dat die de capaciteit zal benutten, dan kan het ontnomen worden.
- Het is verder eigenlijk, vanwege het toepassen van het gelijkheidsbeginsel, niet aan de netbeheerder, te bepalen wat een eerlijke verdeling van schaarse netcapaciteit is. De netbeheerders hebben de wettelijke taak om aan de behoefte aan transport te voldoen. Dit betekent dat bij schaarste aan netcapaciteit, de netbeheerder de wettelijke taak heeft om ervoor te zorgen dat die schaarste wordt opgelost.

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?

- Toepassing van UIOLI moet uitsluitend mogelijk gemaakt worden als partijen onnodig capaciteit reserveren, dus met als doel het tegengaan van speculatie/oneigenlijk gebruik onder stringente voorwaarden.
- Ons inziens dient hier ook (dreigende) congestie aan ten grondslag te liggen daar enkel in die situaties er een 'nood' bestaat tot deze stap

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

- Wij willen hierbij een aantal van de randvoorwaarden benadrukken en of aanvullen:
- Het moet gaan om een redelijke termijn en een redelijke hoeveelheid aan, relatieve, capaciteit voor de specifieke aangeslotene.
- Als de partij aan kan tonen dat de capaciteit in de toekomst zal worden gebruikt (hier moet geen termijn aan gebonden zijn), bv. zonnepanelen of windturbines zijn besteld, engineering is begonnen, er ligt een concreet ontwerpplan etc.. Dan mag UIOLI niet worden ingezet.
- De periode dient in ieder geval verlengd te worden als zich omstandigheden voordoen buiten de invloedssfeer van de aangeslotene. Daartoe dient aan relevante artikelen de duiding "...,tenzij er sprake is van overmacht." toegevoegd te worden.
- Daarnaast treden er in de praktijk vertragingen op die niet onder overmacht vallen, zoals Raad van State procedures, financieringsprocedures en vergunning situaties. Voor projecten waar wel planologische medewerking voor is, maar die om deze redenen in de vertraging zijn geschoten, dient de UIOLI teller stil gezet te worden daar hiermee wel aannemelijk gemaakt kan worden dat de capaciteit op enig moment benut gaat worden.
- Hoe wordt er specifiek omgegaan met cable-pooling situaties (waarbij twee productie-installaties zich achter dezelfde aansluiting bevinden) als een deel van de transportcapaciteit onbenut blijft omdat de 'andere' partij vertraagd is?
- Hoe wordt er omgegaan met MLOEA aansluitingen waarbij door gelijktijdigheid de transportcapaciteit van de verbruiker niet gehaald wordt maar bij uitval van de opwek wel benodigd is voor de continuïteit van de bedrijfsvoering?
- Mocht de randvoorwaarde (dreigende) congestie losgelaten worden dan dient de capaciteit niet afgenomen te kunnen worden zonder het resultaat van een mogelijke geschilprocedure, zoals beschreven in randnummer 87, te hebben doorlopen.
- Eens met de randvoorwaarden beschreven onder randnummer 88 daar het hier juist om flexibele/alternatieve transportrechten gaat.