



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

Utrecht, 24 april 2024

Betref: Zienswijze op zaaknummer ACM/23/187219

Geachte directie,

Op 13 maart 2024 heeft u het ontwerpbesluit over alternatieve transportrechten ter consultatie aan de markt voorgelegd. Als coalitie van de zes grootste ontwikkelaars van grootschalige systeembatterijen in Nederland (hierna: de "BatterijCoalitie")¹ hechten wij grote waarde aan het delen van onze zienswijze op het ontwerpbesluit. Doordat onze focus ligt op systeembatterijen aangesloten op het hoogspanningsniveau, richten wij ons in deze zienswijze vooral op het tijdsduurgebonden transportrecht (hierna: "TDTR"). Na zorgvuldige bestudering van het ontwerpbesluit hebben wij de volgende reactie.

Als BatterijCoalitie zijn wij allereerst dankbaar voor de inzet van de gezamenlijke netbeheerders en de ACM om dit ontwerpbesluit in relatief korte tijd tot stand te doen komen. Dit ontwerpbesluit volgt uit een langer traject waarbij is gezocht naar mogelijkheden om sneller meer netondersteunende flexibiliteit in het elektrisch systeem te krijgen². Wij als ontwikkelaars van grootschalige systeembatterijen hebben daarbij telkens opgeroepen om – in lijn met de ons omliggende landen - de grootste drempel hiervoor te beslechten: te weten een vrijstelling of het fors verlagen van de transporttarieven voor flexibiliteit. Dit ontwerpbesluit is een grote stap in de goede richting met een volledige korting op het tarief voor het gecontracteerd transportvermogen (*kWgecontracteerd*) bij het aangaan voor een TDTR contract. In combinatie met een toekomstige korting op het tijdsafhankelijke transporttarief (*kWmaxgewogen*) lijkt een business case voor grootschalige systeembatterijen binnen bereik waarmee een eerste deel van de uiteindelijk benodigde hoeveelheid netondersteunende flexibiliteit kan worden gerealiseerd. Echter, de uiteindelijke korting van maximaal 65% (met de combinatie van volledige vrijstelling van *kWgecontracteerd* en de maximale korting op *kWmaxgewogen*) zal niet toereikend genoeg zijn om te komen tot de benodigde 9GW aan netondersteunende flexibiliteit (systeembatterijen) in 2030.

Wij zijn de ACM erkentelijk dat zij de urgentie van een snelle implementatie inzien en streven naar een definitief codebesluit in april 2025. Voor de BatterijCoalitie is het essentieel dat deze implementatiedatum wordt vastgehouden en dat binnen deze termijn bezwaren zo veel mogelijk worden meegenomen.

¹ De BatterijCoalitie bestaat uit Lion Storage, GIGA Storage, NOVAR, Semper Power, Dispatch Grid Services en LC Energy.

² Dit traject is gestart met de conclusie uit de Monitor Leveringszekerheid van 2022 waarin Tennet beschrijft dat zij (met het wegvallen van de laatste kolencentrales) 9GW aan flexcapaciteit in het systeem in 2030 nodig heeft om te voorkomen dat het licht uitgaat voor 35 uur per jaar. Hiertoe heeft Tennet zelf een position paper opgesteld om marktpartijen te enthousiasmeren om meer systeembatterijen te gaan ontwikkelen en heeft er een provinciale roadshow plaatsgevonden om ook bij gemeenten en provincies de noodzaak voor meer netondersteunende flexibiliteit aan te geven.

Ondanks onze steun voor dit ontwerpbesluit willen wij benadrukken dat het onze voorkeur was geweest om in plaats hiervan toe te werken naar een meer marktgebaseerd mechanisme zoals ook aangegeven in de Europese Richtlijn³. Een biedplicht (met een vooraf vastgesteld prijsplafond) op GOPACS voor aangeslotenen, waarbij deelnemers aan de biedplicht (grotendeels) worden vrijgesteld van betaling van de transporttarieven, zou in onze optiek niet alleen meer flexibiliteit ontsluiten, maar dit ook realiseren tegen de laagste maatschappelijke kosten door marktwerking.

Meer inhoudelijk op het voorliggende ontwerpbesluit zouden wij onze kritiek graag op vier hoofdthema's willen toespitsen: (1) Markttoegang, (2) Transparantie en inzicht, (3) Right-to-Challenge en (4) Maximale benutting van de beschikbare capaciteit. Naast deze thema's hebben wij een aantal praktische vragen voor implementatie van TDTR.

Thema 1: Markttoegang

Bij de beoogde implementatie van TDTR (en TBTR) in april 2025 wordt het mogelijk gemaakt om pas voorafgaand aan de sluiting van de aFRR markt informatie te geven over de beschikbaarheid van transportcapaciteit. Daarbij is het nog niet mogelijk om de FCR markt te bedienen aangezien deze markt sluit voorafgaand aan het moment waarop de beschikbaarheid wordt afgegeven. Ook is de timing van het afroepen van beperkingen voor gebruikers dusdanig laat dat het in de praktijk (te) weinig ruimte over laat om op zorgvuldige wijze marktrisico's af te wegen voor aan de diverse markten deel te nemen.

Wij hebben begrip voor het feit dat de netbeheerders tijd nodig hebben om "operationele verbeteringen" door te voeren om "de beschikbaarheid van transportcapaciteit ook voorafgaand aan de FCR veiling reeds te verstrekken".

De huidige verwoording in bijlage 20 lid 1e sluit inderdaad niet uit dat er in de toekomst ook de mogelijkheid wordt geboden om de FCR markt te kunnen bedienen. Er wordt echter geen termijn genoemd waarop de "operationele verbeteringen" moeten zijn gerealiseerd en er is dus geen garantie dat er met een TDTR contract ook toegang komt tot de FCR markt.

Om meer netondersteunende flexibiliteit toegang te geven tot de markt en daarmee tegelijkertijd meer marktwerking te realiseren, is het essentieel dat netbeheerders op te leggen beperkingen eerder afroepen. Wij vragen de ACM dan ook een uiterlijke termijn (bijvoorbeeld binnen een jaar naar implementatie) te verankeren hiervoor zodat de markt weet waar zij aan toe is.

Thema 2: Transparantie en inzicht

Een noodzaak vanuit de markt is om meer transparantie te krijgen over de daadwerkelijk beschikbare transportcapaciteit (op elk moment) per onderstation. Zonder transparantie is het vrijwel onmogelijk om een investering te kunnen doen in batterij opslag. Deze transparantie is - in tijden dat Nederland rood kleurt op de congestiekaarten- nog steeds niet vrijelijk beschikbaar. Ook in het specifieke geval van TDTR is het zeer wenselijk om tijdig meer transparantie te bieden over de momenten waarop vermoedelijk zal worden afgeschakeld. Met meer inzicht, al tijdens de offerte fase, kunnen marktpartijen beter risico's in kaart brengen en een gedegen inschatting maken op welke momenten de netbeheerders (vermoedelijk) zullen overgaan tot verplichte afschakeling. Meer transparantie en inzicht is essentieel voor investeerders en financiers om systeembatterij projecten te kunnen financieren (bankability) zodat er daadwerkelijk meer netondersteunende flexibiliteit op de juiste plekken beschikbaar komt.

³ Zoals beschreven in artikel 32 van de Elektriciteitsrichtlijn

De netbeheerders zouden al in hun aanbieding van de alternatieve transportrechten (bij voorkeur jaarlijks geüpdatet) op z'n minst inzicht moeten kunnen geven in:

- De verwachtingen inzake het afroepen van beperkingen: in welke jaren, in welke richting (afname en/of invoeding), hoeveel beperkingsuren per jaar (mogelijk minder dan 15%), hoeveel capaciteit?
- Op welke (typische) momenten de aangeslotene waarschijnlijk wordt afgeschakeld?
- Welke variabelen ten grondslag liggen aan deze afschakelmomenten (i.e. het weer)?
- Hoe de duurlastkromme eruit ziet voor komend jaar (voor het specifieke onderstation)?
- Hoe het (geaccumuleerde) belastingprofiel eruit ziet voor komend jaar (voor het specifieke onderstation)?
- Hoe de duurlastkromme en/of belastingprofielen er naar verwachting uit ziet voor komende (tien) jaren?
- Verwachte hoogte van de transporttarieven per voltage niveau voor de aankomende 5 tot 10 jaar?

Wij vragen de ACM om hiertoe de lijst van Bijlage 20 Productvoorwaarden uit te breiden en mogelijk zelfs lid 1a en lid 1b meer te specificeren wat bedoeld wordt met “omstandigheden waarin de transportdienst beschikbaar is” en de “mate waarin de transportdienst beschikbaar is”.

Thema 3: Right-to-Challenge

In het voorliggende voorstel wordt veel vrijheid gegeven aan hoe de netbeheerders deze nieuwe alternatieve transportrechten mogen implementeren zolang zij zich houden aan de aangegeven contouren (zoals bijlage 20 lid 1b en 1c). Dit is vanuit een operationeel oogpunt weliswaar gunstig voor een snelle implementatie (wat ook voor ons als leden van de BatterijCoalitie wenselijk is) maar zou ook kunnen leiden tot onbedoelde gevolgen. De landelijke netbeheerder kan namelijk in het geval van TDTR bijvoorbeeld standaard om 15% afschakeling vragen terwijl in werkelijkheid in dat jaar maar (bijvoorbeeld) 5% nodig zou zijn geweest. Of de regionale netbeheerder kan elk jaar opnieuw het tijdsblokschema aanpassen en er lijkt geen limiet op het aantal tijdsblokken van afschakeling.

Wat zijn in dit voorstel de prikkels van de netbeheerders om slechts het minimale af te schakelen voor wat daadwerkelijk noodzakelijk is?

Wij vragen de ACM dan ook om een Right-to-Challenge mechanisme in te bouwen waarmee de gelimiteerde tijdsduur en de gekozen tijdsblokken door de aangeslotenen kunnen worden bevestigd en ook in het (uiterste) geval van “overvraging” juridische mogelijkheden kunnen komen om financiële compensatie af te dwingen.

Thema 4: Maximale benutting van de beschikbare capaciteit

Bij artikel 7.1c zijn een tweetal illustraties toegevoegd ter verduidelijking van de werking van TDTR. Echter deze twee figuren roepen meer vragen op dan ze beantwoorden. Het lijkt er nu namelijk op dat de landelijke netbeheerder altijd 15% van het jaar zal afschakelen (op piekmomenten) terwijl daar mogelijk geen noodzaak voor hoeft te zijn. In lijn met de gedachte achter TDTR zou er alleen af geschakeld moeten worden als daar noodzaak toe is, waarbij een maximum geldt van 15% van het aantal uren in het jaar.

Het is ons daarom niet duidelijk waarom zowel figuur 1 als figuur 2 op pagina 4 van het ontwerpbesluit niet gearceerd zijn boven de huidige belastingduurkromme maar onder de piek (of maximale capaciteit) binnen de eerste 1314 uren. Door onder de piek (of maximale capaciteit) te blijven kan een deel van de capaciteit onder TDTR alsnog ingezet worden. Er wordt in dit geval slechts gedeeltelijk afgeschakeld. Figuur 1 en figuur 2 in de bijlage van deze zienswijze zijn een tweetal lichte bewerkingen van de twee hierboven genoemde figuren opgenomen om dit punt te illustreren.

Naast een gedeeltelijke afschakeling voor binnen- en buitencongestiegebieden zou zelfs buiten congestiegebieden (nog meer) ruimte (kunnen) zijn om de volledige gecontracteerde transportcapaciteit onder TDTR voor meer dan 85% van het jaar in te kunnen zetten (tot aan de maximum capaciteit van het onderstation). Deze ruimte zou beschikbaar kunnen zijn voor zolang er geen andere aanvragers zijn voor deze beschikbare transportcapaciteit. Ook in dit geval zou er immers sprake zijn van restcapaciteit waarvoor geen netverzwaringen noodzakelijk zijn. Aanbieders van netondersteunende flexibiliteitsdiensten kunnen deze ruimte benutten om actief bij te dragen aan balancering van het net dan wel meer flexibiliteit te bieden aan de groothandelsmarkten. Het lijkt ons dan ook maatschappelijk wenselijk om de beschikbare ruimte te kunnen inzetten en beschikbare flexibiliteitscapaciteit niet onbenut te laten. Om dit punt te illustreren is een derde bewerking (ook van figuur 2 bij artikel 7.1c lid 3c (buiten congestie)) als figuur 3 opgenomen in de bijlage van deze zienswijze.

Wij vragen de ACM de illustraties bij artikel 7.1c te heroverwegen en in lijn te brengen met de doelstelling van TDTR.

Resterende vragen over de implementatie

Tenslotte roepen de huidige tekst van het ontwerpbesluit en de bijbehorende toelichting nog een aantal vragen over de gevolgen bij implementatie. Zo is het nog onduidelijk:

- i. waarop de 15% maximale beperking is gebaseerd, wellicht is 10% maximale beperking ook toereikend;
- ii. of de korting op het gecontracteerd vermogen gecombineerd kan worden met een korting een toekomstige tijdsafhankelijke transporttarief (zoals met de 65% maximale korting eerder is gesuggereerd);
- iii. of TDTR alleen geldt voor levering of (in de toekomst met een productentarief) ook gaat gelden voor teruglevering;
- iv. of TDTR gecombineerd kan worden met een deel firm (zoals ook bij non-firm transportrecht;
- v. of TDTR en TBTR ook alleen op (additioneel) import kan worden toegekend, in het geval er al een bestaand export ATO geldt met firm capaciteit (in geval van co-located batterijen);
- vi. of het genoemde percentage (in art 7.1c lid 3a: 85) het absolute minimum is én blijft;
- vii. of de belastingsduurkromme in de figuren in art 7.1c lid 3c een netto belasting bedraagt (som afname minus opwek capaciteit);
- viii. of het gearceerde TDTR oppervlak in de figuren in art 7.1c lid 3c zowel import als export capaciteit weergeeft;
- ix. of artikel 15.6 ook betekent dat de nu afgesloten contracten tenminste 15 jaar geldig blijven;
- x. wat er gebeurt als er meer partijen onder TDTR op hetzelfde onderstation worden aangesloten (worden deze pro rata beperkingen opgelegd en blijft het bij maximaal 15% afschakeltijd? Operationeel is het wellicht makkelijker voor een netbeheerder om een enkele partij beperkingen op te leggen in plaats van deze te verdelen over meerdere partijen, echter de financiële impact hiervan is groot).

Wij vragen hier de ACM of zij deze vragen zouden kunnen beantwoorden voordat er onbedoelde en onwenselijke praktische implicaties ontstaan.

Conclusie

Concluderend steunt de BatterijCoalitie deze ontwikkeling naar nieuwe vormen van transportrechten met bijbehorende korting op de transporttarieven omdat hiermee de business case voor aanbieders van de maatschappelijk wenselijke netondersteunende flexdiensten wordt verbeterd. Echter deze stap is naar onze verwachting op zichzelf staand nog ontoereikend om te komen tot de noodzakelijke



capaciteit aan netondersteunende flexibiliteit. In onze zienswijze stellen wij een aantal vragen over de voorgestelde implementatie en vragen wij meer aandacht voor het verkrijgen van meer inzicht in de beoogde afschakelmomenten, een versnelde (en verplichte) toegang voor FCR, meer prikkels voor netbeheerders om zo minimaal mogelijk af te schakelen en ten slotte of de beschikbare capaciteit tot het maximaal mogelijke op te rekken ten faveure van optimale inzet van systeembatterijen.

Bovenal vragen wij de ACM om vast te houden aan de beoogde implementie voor een definitief codebesluit in april 2025, dat binnen deze termijn zoveel mogelijk bezwaren kunnen worden meegenomen, maar dat deze bezwaren niet zorgen voor aanvullende vertraging. Tijdig duidelijkheid over transporttarieven is een randvoorwaarde voor investeringen in grootschalige batterijopslag waarmee de benodigde flexibiliteit (9GW) in 2030 kan worden bereikt.

Mochten er nog vragen zijn op bovenstaande reactie dan verzoeken wij u contact op te nemen met ondergetekenden, bereikbaar via [redacted]@lcenergy.nl en [redacted]@lcenergy.nl.

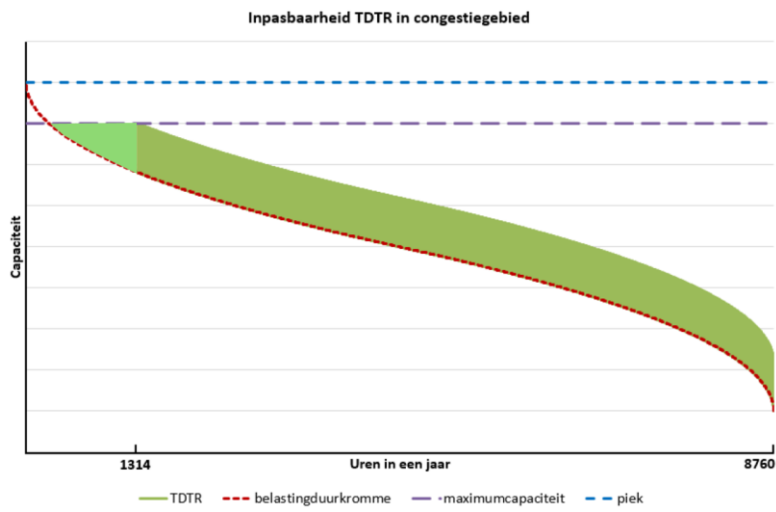
Met vriendelijke groet,
Namens de BatterijCoalitie,

[redacted] (Directeur van LC Energy)

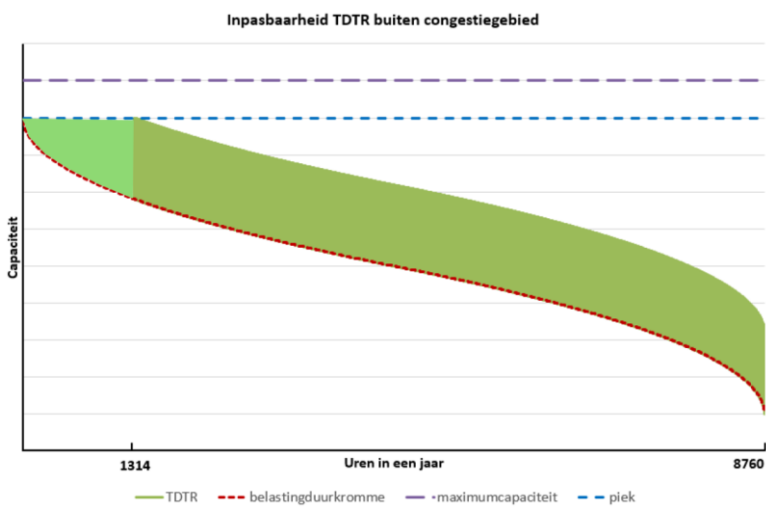
[redacted] (Grid specialist van LC Energy)

Bijlage bij zienswijze:

Figuur 1: Inpasbaarheid TDTR in congestiegebied met lichte arcering voor mogelijk gedeeltelijke inzet tot aan maximum capaciteit



Figuur 2: inpasbaarheid TDTR buiten congestiegebied met lichte arcering voor mogelijke gedeeltelijke inzet tot aan piekcapaciteit buiten congestiegebied



Figuur 3: inpasbaarheid TDTR buiten congestiegebied met lichte arcering voor mogelijke (gedeeltelijke) inzet tot aan maximumcapaciteit buiten congestiegebied (indien en zolang beschikbaar)

