

Reactie Vattenfall op het ontwerpbesluit alternatieve transportrechten

Vattenfall waardeert het ontwerpbesluit van de ACM over alternatieve transportrechten (ATR's). Dit is een belangrijke stap in de richting van een meer efficiënt en flexibel elektriciteitsnet, dat helpt de energietransitie, waar elektrificatie een belangrijke rol in speelt, verder te versnellen. In deze reactie stellen wij vier aanbevelingen voor om het ontwerpbesluit te versterken.

1. Maak versnelde invoering van ATR mogelijk

Wij pleiten voor een versnelde invoering van ATRs door deze al toe te staan vanaf de publicatie van het codebesluit en vanaf 1 april 2025 verplicht aan te bieden. Er kunnen situaties voorkomen dat een ATR wat betreft de netbeheerder en netgebruiker al toegepast zou kunnen worden en vanaf de ingangsdatum 1 april 2025, ook al toegepast zullen worden. Het expliciet mogelijk maken om dit al voor die datum toe te staan indien betrokkenen het daarover eens zijn kan bijdragen aan de optimale benutting van het net en het integreren van flexibele capaciteit in het net.

2. Aanscherping van ATR-varianten en beloning van flexibiliteit

Om flexibiliteit verder aan te moedigen stellen wij voor de ATR-varianten verder aan te scherpen door substantieel hogere kortingen te geven naarmate meer flexibiliteit kan worden geboden. Dit kan door bijvoorbeeld door meer flexibiliteitsopties te introduceren, zoals het toestaan van de ATR85 op regionale netvlakken.

Een ander belangrijk voorbeeld voor de ontwikkeling van flexibele assets is een ATR waarbij geen enkele garantie wordt gegeven op het beschikbaar zijn van het net voor een bepaald percentage van de tijd (zoals de 85% bij de ATR85), maar waarbij wel een significant hogere korting wordt gegeven op de kWmax, naast het op 0 zetten van kWcontract zoals de ATR1.0 nu al toestaat. Een dergelijke variant zouden wij op zo kort mogelijke termijn zowel op de Tennet-netvlakken als op de regionale netvlakken willen zien (zeker omdat vanaf netvlakken onder de 2MW de

kWh component een veel groter deel van de nettarieven beslaat). Omdat een dergelijke variant op geen enkele wijze tot additionele investeringen door netbeheerders kan leiden en wel het net ondersteunt, lijkt ons een tarief richting een overall nultarief hiervoor gerechtvaardigd, te meer daar dit soort flexibele assets juist maatschappelijke waarde toevoegen door de netstabiliteit te verhogen en ongewenste curtailment op duurzame productiemiddelen zoals wind en zon te verminderen.

Voor het laden van elektrische auto's zouden ATRs ook een aantrekkelijk alternatief kunnen zijn, zeker op geaggregeerd niveau. Hier zou, ook op vrijwillige basis, een verdere uitwerking van ATRs baat bij hebben.

3. Afroepen D-1 7:30 i.p.v. D-1 8:30

Door de ATR af te roepen op D-1 8:30 wordt de flexibele asset, zoals een batterij, beperkt in te bieden op de FCR-markt, waarvan de gate sluit om 8:00. Het voorstel is om de afroep een half uur voor de sluiting van de FCR-markt te doen, namelijk D-1 7:30. Dit is in lijn met een eerder voorstel van Netbeheer Nederland.

4. Belonen van flexibele assets

Buiten de introductie van ATRs blijft het van belang te investeren in andere manieren om flexibele assets te belonen. Dit kan bijvoorbeeld door een apart, lager, tarief voor opslag en conversie naar andere energiedragers in te voeren. Op deze manier worden door de ontsloten flexibiliteit ook de kosten van het netbeheer lager.

Vattenfall ziet de invoering van ATR's als een belangrijke stap is in de richting van een meer efficiënt en flexibel elektriciteitsnet. De bovenstaande aanbevelingen zullen deze ontwikkeling verder bevorderen en de energietransitie maximaliseren. Uiteraard zijn wij graag bereid deze zienswijze verder toe te lichten.