

VEMW Position Paper “Geclausuleerd transportrecht”

Introductie

Door toenemende schaarste op het elektriciteitsnet, is in toenemende mate behoefte aan flexibel gebruik van het net. Door het netcapaciteitstekort staat het recht op derdentoeegang voor aangeslotenen (zowel producenten als verbruikers) onder druk. In het laatste kwartaal van 2022 heeft de Autoriteit Consument en Markt (de ACM) een consultatie gehouden over alternatieve transportrechten en UIOLI.¹ Dit paper is een aanvulling op onze inbreng op deze consultatie².

Volgens minister Jetten zijn naast uitbreiding van het elektriciteitsnet, ook een betere benutting van het net en het vergroten van flexibel vermogen onmisbare bouwstenen voor de realisatie van het duurzame energiesysteem. In het Landelijk Actieprogramma Netcongestie (LAN), dat VEMW onderschrijft, worden deze doelen verder omschreven. De minister stelt daarbij in zijn recente Kamerbrief dat bedrijven en industrie investeren in verduurzaming om de klimaatdoelen te behalen maar dat zij daarbij op sommige locaties gehinderd worden door een tekort aan transportcapaciteit.³

Nieuwe vormen van een transportrecht zouden netbeheerders in staat stellen, door toegenomen zekerheid over de mate van de benutting van het systeem, om meer transportcapaciteit aan marktpartijen beschikbaar te stellen. Onderstaand doet VEMW een voorstel hiervoor in de vorm van een geclausuleerd transportrecht (GTR). Dit voorstel omvat naast een alternatieve invulling van het transportrecht ook een herziening van de nettarievenstructuur.

Uitgangspunt voor VEMW is en blijft dat aangeslotenen het recht hebben om firm transportvermogen te contracteren, waarbij de aangeslotene ten allen tijde recht heeft op 100% van het gecontracteerde vermogen. Daarnaast dienen aangeslotenen de mogelijkheid te krijgen om op vrijwillige basis GTR te contracteren. Voor alle transportrechten – dus ook alternatieve transportrechten – geldt onverminderd het beginsel dat deze **kostenreflectief**⁴ en **non-discriminatoir** dienen te zijn. Dit houdt dus ook in dat alle aangeslotenen er gebruik van moeten kunnen maken. Daarnaast moeten alternatieve transportrechten als doel hebben het elektriciteitsnet beter te benutten, de systeemkosten te beperken en tegelijkertijd aangeslotenen te belonen voor hun bijdrage aan het verlagen van kosten van het elektriciteitssysteem. Betere benutting en lagere systeemkosten zijn immers waardevol voor alle aangeslotenen. In dit Position Paper wordt toegelicht hoe dit bereikt kan worden.

Geclausuleerd transportrecht (GTR)

Onder huidige wetgeving is het voor aangeslotenen enkel mogelijk om transportvermogen firm te contracteren. Volgens ons voorstel kan elke aangeslotene ervoor kiezen een deel van zijn GTV flexibel te

¹ <https://www.acm.nl/nl/publicaties/consultatie-alternatieve-transportrechten-en-use-it-or-lose-it>

² <https://www.acm.nl/nl/publicaties/publicatie-consultatiereacties-alternatieve-transportrechten-en-use-it-or-lose-it>

³ [Link](#)

⁴ Conform artikel 18 van Europese Verordening 2019/943.

maken. De aangeslotene contracteert GTV, maar geeft de netbeheerder daarnaast de mogelijkheid om een deel van zijn vermogen naar behoefte af te schakelen. Dit geclausuleerd transportrecht (GTR) kan de netbeheerder, in tegenstelling tot de nu gehanteerde GTV, afschakelen. Wanneer een aangeslotene dit GTR contracteert, geldt deze afspraak voor zijn aansluiting voor een minimale periode, van bijvoorbeeld 5 jaar. Een einddatum is niet noodzakelijk. De minimale duur van het GTR geeft aangeslotenen de mogelijkheid om in flexibiliteit te investeren door het bieden van voldoende zekerheid voor een positieve businesscase. Tegelijkertijd biedt het GTR netbeheerders zekerheid over de langdurige beschikbaarheid van flexibel vermogen, in tegenstelling tot bijvoorbeeld congestiediensten. De mogelijkheid van GTR stelt aangeslotenen in staat hun flexibel vermogen significant te vergroten.

Het contracteren van GTR door een aangeslotene geeft de netbeheerder de optie om gedurende een maximaal aantal uren per tijdsperiode de aangeslotene (een gedeelte van) de GTV te ontzeggen tot een maximum van de GTR. Een minimum aantal uren afschakeling is te overwegen uit oogpunt van uitvoerbaarheid en significantie voor het systeem. Met een toename van de tijd van het gebruik van het GTR, neemt de kostenverlaging voor het elektriciteitssysteem toe. De beloning voor de aangeslotene dient gerelateerd te zijn aan de kostenverlaging voor het systeem.

Het ontzeggen van het recht op (een gedeelte van) de capaciteit moet de netbeheerder uiterlijk een bepaalde periode voor de start van de beperking kenbaar maken, doch uiterlijk 10:00 uur voor de dag waarop van de dienst gebruik gemaakt wordt. Dit stelt aangeslotenen in staat om hun energieprogramma's tijdig aan te passen; hierdoor is geen redispatch voor het systeem noodzakelijk en worden vermijdbare kosten voorkomen.

Voor het gecontracteerde GTR betaalt de aangeslotene een gereduceerd tarief ten opzichte van het reguliere tarief (bijvoorbeeld een percentage van de tariefdrager(s)). De hoogte van de tariefreductie is mede bepalend voor het volume aan GTR dat zal worden afgesproken tussen netbeheerders en aangeslotenen.

Randvoorwaarden, doelen en kenmerken

Het GTR is kostenreflectief:

- de voorgestelde korting op de nettarieven heeft een direct, proportioneel verband met het verminderen van de systeemkosten;

Het GTR is non-discriminatoir:

- Elke aangeslotene kan er vrijwillig voor kiezen hieraan deel te nemen.
- GTR is beschikbaar voor zowel invoeders als onttrekkers

Het GTR heeft tot doel om netbeheerders de ruimte te geven om meer aangeslotenen transportcapaciteit te bieden, een groter volume te transporteren, en daardoor de systeemkosten per eenheid getransporteerd vermogen te verlagen:

- De gecontracteerde GTR wordt ingezet om voorziene congesties in het energiesysteem op te lossen (en daarmee fysieke congesties te voorkomen). De GTR moet daarmee navolgbaar leiden tot een verhoging van de rekenvolumina.

Een goed vormgegeven GTR biedt zekerheid aan partijen:

- Aangeslotenen worden in staat gesteld te investeren in flexibel vermogen met een langere terugverdiensijd;
- Netbeheerders krijgen naast firm transportrechten de beschikking over de mogelijkheid tot het afsluiten van flexibele transportrechten (non-firm) met aangeslotenen.

Rekenvoorbeeld

De netbeheerder kan een aangesloten voor het gedeelte van zijn GTV wat onder het GTR valt, 450 of 900 uur per jaar afroepen. Hierbij kan worden gedacht aan een afroep van een maximaal aantal uren per dag, of zonder begrenzing.

Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan:

- 70% korting op de nettarieven voor maximaal 450 uur afschakeling per jaar, maximaal vier uur per dag.
- 90% korting op de nettarieven voor maximaal 900 uur afschakeling per jaar, niet beperkt tot een aantal uren per dag.

De hierboven genoemde kortingen en mogelijk afschakeluren zijn slechts een voorbeeld. De juiste korting bij de hoeveelheden uren zal moeten samenhangen met de kostenverlaging voor het systeem.

Belangrijke kenmerken

- Het GTR is voor elke aangeslotene beschikbaar waardoor geen sprake is van discriminatoire behandeling. Dit omvat zowel producenten als verbruikers.
- Er is sprake van een gelijk speelveld voor vergelijkbare installaties (er is geen verschil in toegang tot het GTR tussen partijen die zich wel of niet in een congestiegebied bevinden).
- Aangeslotenen kunnen vrijwillig een GTR contracteren, maar zijn hier niet toe verplicht.
- Het GTR doet geen afbreuk aan bestaande transportrechten. Dat wil zeggen: een aangeslotene die reeds over GTV beschikt, verliest deze rechten niet doordat het GTR een beschikbaar product wordt. De aangeslotene kan vrijwillig kiezen het GTR te contracteren.
- Wanneer een aangeslotene GTR heeft gecontracteerd en deze wil laten vervallen en vervangen door GTV, zal hij op het moment van de aanvraag van het GTV achteraan in de wachtrij aansluiten indien er sprake is van een wachtrij, volgens de huidige verdeelmethode van first-come-first-served.

- Om investeringen in flexibiliteit mogelijk te maken, wordt het voorgestelde GTR voor een lange periode afgesloten. Het bijbehorende kortingspercentage moet daarbij ook langdurig worden vastgesteld.
- De duur van het geclausuleerd transportrecht stelt netbeheerders in staat om meer GTV te vergeven aan aangeslotenen. Momenteel bestaat er onzekerheid over de doorlopende beschikbaarheid van hoeveelheden afschakelbaar vermogen in het kader van congestiemanagement.
- Het voorstel biedt een prikkel die beter stuurbaar is dan bijvoorbeeld een wijziging in de grootverbruikstarieven; de netbeheerder kan naar eigen inschatting op momenten van de systeempiek de dienst activeren. Daarmee kan de netbeheerder specifieke transportbeperkingen oplossen.

Effecten van het voorstel

- Alle MW's die via het GTR worden vastgelegd bieden ruimte aan netbeheerders om meer GTV te contracteren en zo meer vermogen te transporteren. Dit leidt tot een toename van de rekenvolumina en draagt daardoor bij aan lagere nettarieven.
- De oplossing leidt tot minder congestiemanagementkosten.
- Congesties worden vermeden doordat netbeheerders het GTR kunnen inzetten om de piekbelasting van het lokale netwerk te beperken.
- Het geclausuleerde transportrecht zal een significante financiële prikkel vormen voor aangeslotenen om flexibel te verbruiken en hen tegelijkertijd in staat stellen om in meer flexibel vermogen te investeren.
- Er zal een driedig effect plaatsvinden m.b.t. de totale kosten en inkomsten van netbeheerders. Door toegenomen rekenvolumina over dezelfde asset base volgt een daling van de nettarieven. Door de verminderde contributie aan de nettarieven door aangeslotenen die van de regeling gebruik maken, volgt een herverdelingseffect met als gevolg hogere nettarieven voor aangeslotenen die hiervan geen gebruik maken. Door toepassing van deze regeling zullen kosten voor congestiediensten worden vermeden, wat *ceteris paribus* leidt tot lagere nettarieven. Naar onze inschatting zal effect netto tariefverlagend zijn.

Nader uit te werken details

- Flexibele transportrechten kunnen binair (ja/nee), stapsgewijs (verschillende categorieën) of gradueel (percentagegewijs) ingevoerd worden, waarbij de laatste twee opties meer prikkels bevatten om meer flexibele capaciteit te ontsluiten.
- Voor de uitvoerbaarheid kunnen er afspraken worden gemaakt over minimum capaciteiten om flexibele transportrechten te mogen contracteren, alhoewel het vanuit kostenreflectiviteit de voorkeur geniet om het alomvattend te formuleren.
- In het kader van de voorgestelde flexibele transportrechten kan ook de vraag gesteld worden welke tariefdrager(s) nog relevant zijn. De feitelijk geproduceerde / ingetrokken kW_{max} is minder relevant indien de netbeheerder deze kW_{max} op kritieke momenten kan voorkomen door een

beperking op te leggen. Daarmee lijkt de kW_{contract} het meest relevant als waarde waarop het netwerk ontworpen blijft worden.

- Er dienen afspraken gemaakt te worden over de uitvoering en handhaving. Netbeheerders dienen er vanuit te kunnen gaan dat aangeslotenen zich houden aan de beperking die hen wordt opgelegd, terwijl aangeslotenen er voor hun bedrijfsvoering vanuit moeten kunnen gaan dat ze tijdig geïnformeerd worden over eventuele beperking in het transportvermogen wat zij mogen gebruiken.
- Wanneer flexibele transportrechten ook worden toegepast op producenten, dan draagt dat significant bij aan een verdere, optimale benutting van het elektriciteitssysteem.
- De relatie tussen het GTR en congestiemanagement moet duidelijk worden uitgewerkt. Congestiemanagement dient aanvullend op het GTR te worden gezien, omdat het GTR eerder in de tijd wordt uitgevoerd.
- Het GTR moet voor zover mogelijk, door rekening te houden met de tijd van afroep van het GTR en de gate-sluitingstijd voor het aanbieden van balanceringsenergie, het aanbieden van balanceringsenergie niet belemmeren.
- Er zal een kader moeten worden ontwikkeld hoe de netbeheerder kiest tussen de afroep van verschillende aanbieders. Dit kan bijvoorbeeld locatie-afhankelijk gebeuren (effectiviteit t.b.v. oplossen van congesties), of op basis van welke afroep leidt tot verhoudingsgewijs de hoogste meerwaarde voor het systeem tegen de laagste kosten voor de aangeslotene.

Conclusie

VEMW is van mening dat de hiervoor uiteengezette systematiek een bijdrage levert aan een betere benutting van de netcapaciteit. VEMW gaat graag verder in gesprek met de ACM (en andere betrokkenen) om de details verder uit te werken zodat het op korte termijn mogelijk wordt te komen tot alternatieve, flexibele transportrechten die gebaseerd zijn op kostenreflectiviteit. In het licht van de grote investeringen die de komende jaren gepland worden in het kader van de energietransitie, is het ook van belang dat wijzigingen toekomstvast zijn en langjarig worden toegepast om afname- en investeringszekerheid te bieden. VEMW is van mening dat het voorstel in dit Position Paper aan al deze voorwaarden voldoet en denkt graag mee met de nadere invulling en uitwerking van de regels.

VEMW roept het ministerie van Economische Zaken & Klimaat en de ACM op om zich (in Europees verband) in te spannen zodat er een tariefstelsel komt dat werkelijk kostenreflectief is. Dit houdt in dat zowel producenten als verbruikers naar rato bijdragen aan de noodzakelijke kosten die netbeheerders maken.