

23 APR. 2008

E08084

Gas Transport Services B.V.

Postbus 181
9700 AD Groningen
Concourslaan 17

T (050) 521 22 50
F (050) 360 30 36
E info@gastransport.nl

BTW NL813262793B01

Handelsregister Groningen 02084889
www.gastransport-services.nl

VEMW

T.a.v. de heer Ir J.J.M. Van de Worp

Houttuinlaan 8
3447 GM WORDEEN

Datum 24 april 2008

Ons kenmerk LTM 08.0659

Onderwerp Balanceringsregime

Geachte heer Vand der Worp,

Op 7 maart jl. heeft Gas Transport Services B.V. (GTS) op hoofdlijnen het nieuwe balanceringsregime gepresenteerd. Deze hoofdlijnen waren de uitkomst van een door ons uitgevoerde analyse van een aantal alternatieven. Kort samengevat een keuze op basis van eliminatie van alternatieven. Voor de bijeenkomst van 16 mei bent u nadrukkelijk uitgenodigd om uw visie op deze analyse en daarop volgende keuze te geven. Van een aantal partijen is het verzoek gekomen om naast de presentatie ook een geschreven tekst te ontvangen. Wij zijn hier gaarne toe bereid.

Wij vragen uw begrip dat het hier gaat om een momentopname in een ontwerpproces dat nog niet is uitgekristalliseerd. Met de bijdrage van stakeholders verwachten wij nog veranderingen te moeten doorvoeren die mogelijk verstrekkend kunnen zijn. In de bijlage treft u een bondige beschrijving van de afweging uit vier alternatieven en wat uitgebreider de wijze waarop GTS zich een toekomstig balanceringsregime voorstelt.

Hoogachtend,
GAS TRANSPORT SERVICES B.V.

J.W. van Dijk
Market & Regulation

Bijlage

1 Inleiding

In deze bijlage heeft GTS op hoofdlijnen haar voorstellen voor een mogelijk nieuw balanceringsregime en de overwegingen die daar aan ten grondslag liggen samengevat. Het realiseren van de Europese doelstellingen van markttoegang en handel heeft als rode draad gefungeerd bij de gemaakte afwegingen.

GTS heeft deze hoofdlijnen in het eerste kwartaal van 2008 gepresenteerd aan vertegenwoordigers van representatieve organisaties, het Ministerie van Economische Zaken en de Dienst Toezicht Energie. Ook zijn deze hoofdlijnen gepresenteerd op de shippermeeting van 27 maart 2008. Uit overleg met de betrokken partijen zal moeten blijken in hoeverre deze voorstellen verder kunnen worden uitgewerkt. Het is bemoedigend te constateren dat de voorstellen in eerste aanleg positief zijn ontvangen.

2 Europa

Vanuit de Europese Gemeenschap wordt sterk de nadruk gelegd op het verbeteren van markttoegang en handel om te komen tot een goedwerkende interne Europese gasmarkt. Daarbij wordt dagbalancering als een belangrijk middel gezien om deze doelstelling te realiseren. Dit vindt zijn weerslag in het gegeven dat een groot aantal balanceringsregimes in West Europa een vorm van dagbalancering kent. Een gemeenschappelijk kenmerk van deze systemen is dat het voor nieuwkomers mogelijk wordt gemaakt om met baseload gas de sterk geprofileerde kleinverbruikersmarkt te bedienen. Daarbij blijkt dat ieder land de oplossing voor het probleem van de haperende markttoegang heeft gekozen die het meest aansluit bij de feitelijke omstandigheden in dat land. Onder de vlag dagbalancering wordt derhalve een groot aantal verschillende systemen gehanteerd.

Technische studies hebben de uitkomst bevestigd dat er bij hoge transportbelastingen geen buffer aanwezig is in het hoge druk- en regionale transportnet van GTS. Dit betekent dat er vanuit de buffer geen structurele bijdrage aan het realiseren van dagbalancering kan worden geleverd. Ook bij de ons omringende buitenlandse systemen is een dergelijke bijdrage vanuit het hoofdtransportnet van de TSO in de meeste gevallen niet mogelijk, met als uitzondering Denemarken.

In Nederland kan dagbalancering, of eigenlijk het realiseren van toegang tot de kleinverbruikersmarkt bij vlakke invoeding, dus niet gerealiseerd worden middels het transportnet van GTS.

3 Analyse van alternatieven (niet verkozen)

In deze paragraaf worden drie alternatieve routes geanalyseerd waarmee markttoegang via dagbalancering wel kan worden bereikt. Op het uiteindelijke voorstel wordt in de volgende paragraaf ingegaan.

Als eerste is nagegaan in hoeverre **investeren in middelen** de oplossing is om dagbalancering te realiseren. De benodigde hoeveelheid capaciteit bedraagt circa 5 mln m³/h (dit geldt voor zowel productie (meer gas) als injectie (minder gas), waarbij vooral fysieke injectie kostbaar is).

Het uitgebreide capaciteitsplan van GTS geeft aan dat er in Nederland en net over de Duitse grens voor de komende periode voldoende flexibiliteit beschikbaar zal zijn. Dit betreft deels flexibiliteit uit bestaande bronnen en daarnaast zullen er naar verwachting in de komende jaren hoeveelheden korturende flexibiliteit beschikbaar komen. Het investeren in middelen door GTS zou in dit geval waarschijnlijk betekenen dat sprake zal zijn van een overschot aan middelen. Dit is van een nieuw balanceringsregime, deze keuze niet voor de hand.

Als tweede is nagegaan in hoeverre dagbalancering kan worden gerealiseerd door het **contracteren van intraday-flex** door GTS bij externe partijen. Het voordeel van deze oplossing ten opzichte van de vorige optie is dat er geen overbodige nieuwe capaciteit wordt bijgebouwd. Het bezwaar is echter dat GTS op deze manier een groot beslag legt op de beschikbare flexibiliteit. Deze is dan niet langer beschikbaar is voor andere doeleinden. Dit leidt tot inefficiency omdat GTS de volledige capaciteit slecht gedurende een korte periode in het jaar nodig heeft. Om die reden is ook deze route niet wenselijk.

Als derde is nagegaan of GTS de benodigde capaciteit op een **onbalansmarkt** kan kopen. De nadelen van de vorige opties worden hiermee omzeild. De onbalansmarkt zou in dit geval een omvang hebben van de eerder genoemde 5 mln m³/h. Dit is een zeer aanzienlijke hoeveelheid (circa 25 % van de totale flexibiliteit) die bovendien zeer kort voordat de flexibiliteit benodigd is op een markt moet worden verkregen. Om de integriteit van de gasvoorziening niet in gevaar te brengen moet GTS voldoende zekerheid hebben dat dergelijke hoeveelheden ook daadwerkelijk door de markt geleverd gaan worden. Dit kan worden bereikt door het invoeren van een aanbestedingsplicht. Echter, een dergelijke verplichting kan alleen voor binnenlandse intraday-flex worden gerealiseerd, waardoor de gewenste zekerheid niet in voldoende mate kan worden verkregen. Een belangrijk tweede bezwaar is dat een dergelijke markt zich afspeelt enkele uren voordat de flexibiliteit benodigd is. Dit levert onnodige operationele risico's voor zowel shippers als GTS zonder dat hiervoor een noodzaak bestaat. Beide argumenten leiden ertoe dat ook deze route ongewenst is.

De uiteindelijk voorgestelde variant met een **profielmarkt** kent geen van bovengenoemde nadelen.

4 Voorgestelde/gekozen model

Zoals gesteld is het belangrijkste doel waarnaar vanuit Europa gestreefd wordt het realiseren van markttoegang. Hieraan wordt in het voorstel invulling gegeven door de introductie van een profielmarkt. Daarmee wordt het voor nieuwe toetreders mogelijk om met baseload gas de kleinverbruikersmarkt te betreden. Immers de benodigde flexibiliteit kan op de profielmarkt betrokken worden. Daarmee wordt effectief een specifieke vorm van dagbalancering voor Nederland gerealiseerd.

De hierna beschreven profielmarkt is een markt die zich voorafgaand aan de dag (day ahead) afspeelt. Daarnaast is een balansmarkt (intraday) noodzakelijk en een pakket noodvoorzieningen als terugvalpositie voor uitzonderlijke omstandigheden. Deze drie pijlers zijn in onderlinge samenhang in staat de balans en integriteit van het Nederlandse transportsysteem te handhaven terwijl tegelijkertijd effectief dagbalancering wordt gerealiseerd.

De **profielmarkt** stelt shippers in staat om aan entryzijde een pakket samen te stellen, waarmee aan de te verwachten exitstromen gedurende de dag kan worden voldaan (het profiel). Deze markt speelt zich af op day ahead-basis. Het doel van de profielmarkt is het wegnemen van de toegangsrempeel die intraday flex voor een aantal partijen vormt. Bij deze oplossing worden de de vorige paragraaf beschreven inefficiënties voorkomen. Bovendien zijn buitenlandse aanbidders van flexibiliteit beter in staat hun diensten in Nederland op day-ahead basis aan te bieden dan via een markt die zich op korte(re) termijn afspeelt. Dit verhoogt de concurrentie.

De (day ahead) profielmarkt zal een ieder die daar om verzoekt in staat stellen om afwijkingen van zijn profiel te kopen respectievelijk te verkopen. De prijs voor de aan te bieden flexibiliteit is vrij, waarbij toezicht van DTe waarborgt dat hiermee geen nieuwe toegangsdrampel wordt gecreëerd.

Het vooraf opstellen/structureren van het profiel geeft portfoliohouders de mogelijkheid alternatieven af te wegen wat ten goede komt aan de prijsvorming. Voor GTS past een profielmarkt goed in de wijze waarop zij met shippers afspraken wil maken omtrent de voeding van het net. Om shippers die van deze profielmarkt afhankelijk zijn voldoende vertrouwen te geven/zekerheid te bieden dat benodigde flexibiliteit ook beschikbaar is, is, in ieder geval de eerste jaren, een aanbiedingsplicht van ongebruikte flexibiliteit noodzakelijk. Tegen de achtergrond dat er voldoende flexibiliteit is, is de aanbiedingsplicht voldoende om markttoegang te bewerkstelligen. De combinatie van een vrije markt en een aanbiedingsplicht is een logische keuze gegeven de Nederlandse omstandigheden.

Via de **balansmarkt** wordt de balancering van het transportsysteem verzorgd rondom het tijdstip (uren) dat het gas stroomt. De balansmarkt zal bij een goed functionerende profielmarkt relatief klein van omvang zijn (residual balancing), hetgeen de financiële risico's voor shippers doet afnemen en de leveringszekerheid vergroot doordat het balanceren van het transportnet door GTS minder risico's met zich meebrengt.

Door middel van de balansmarkt wordt invulling gegeven aan de breed gedragen marktwijs om onbalansen op marktconforme wijze af te rekenen. Tevens maakt de gekozen invulling het mogelijk om partijen die het systeem ondersteunen te belonen – een tweede wens van marktpartijen – zonder dat dit de na te streven kostenneutraliteit van GTS ten aanzien van balanceren in de weg staat.

GTS is voor het handhaven van de balans alleen gebaat bij fysieke gasstromen. In het voorstel op hoofdlijnen is – naar voorbeeld van de balanshandhaving in elektriciteit – een biedladder voorgesteld. Op een dergelijke markt bieden marktpartijen aan om tegen een van tevoren vastgestelde prijs in een bepaalde periode gas te leveren of af te nemen, waarbij de netbeheerder optreedt als enige tegenpartij. De biedingen worden gerankt op basis van prijs. In principe betreft de netbeheerder in geval van onbalans gas van de partij met de laagste prijs. De biedladder geeft de mogelijkheid om partijen zich (ruim) van te voren te laten kwalificeren waardoor de noodzakelijke operationele afstemming tijdig kan plaatsvinden. GTS moet uitzicht hebben op voldoende aanbod om het transportsysteem gedurende de dag te kunnen balanceren. Het ligt in de rede dat middelen die niet op de profielmarkt worden verkocht via de biedladder alsnog zullen worden aangeboden. Bij twijfel omtrent voldoende aanbod zal de reservepositie middels noodvoorzieningen (zie hierna) zwaarder moeten worden ingericht.

De **noodvoorziening** bestaat uit formele bevoegdheden van GTS om in te kunnen grijpen in gasstromen indien de netintegriteit in gevaar komt. Hieronder valt ook het recht om bronnen meer gas te laten leveren. Op dit moment is daar in de relevante regelgeving onvoldoende invulling aan gegeven. Daarnaast moet GTS kunnen beschikken over één of meer fysieke middelen die het gehele jaar op korte termijn afroepbaar zijn. GTS heeft een dergelijk middel nodig om voldoende tijd ter beschikking te krijgen om op ordentelijke wijze maatregelen te effectueren.

5 Randvoorwaarden

Het transportnet balanceren op basis van een biedladder betekent voor GTS een grote uitdaging. Vanuit de taak tot het handhaven van de integriteit van het transportnet is het noodzakelijk dat met partijen per dag afspraken worden gemaakt (profielplannen) over de wijze van onttrekken en voeden. Op deze wijze kan van te voren worden nagegaan of de middelen op de biedladder in voldoende mate in staat zijn om onbalansen op te vangen. Naar verwachting leveren dergelijke afspraken een belangrijke bijdrage voor shippers om goed te kunnen acteren op de profielmarkt.

De profielplannen stellen zowel shippers als GTS in staat zo goed mogelijk te anticiperen op de verwachte gasafzet. Echter, er zullen altijd verschillen bestaan tussen verwachtingen en realisaties. Voor het opvangen van deze verschillen, voor zover dit de mogelijkheden van het transportnet overschrijdt (of dreigt te overschrijden), is de biedladder bestemd. Dit houdt in dat de biedladder moet bestaan uit voldoende en kwalitatief goede bronnen. Hieraan zal in de verdere uitwerking ruim aandacht moeten worden besteed.

Naast de profielplannen en de biedladder is er een zekere mate van direct beschikbare flexibiliteit voor GTS noodzakelijk om onvolkomenheden van de markt op te kunnen vangen of om in laatste instantie voldoende tijd te verkrijgen voor het effectueren van noodmaatregelen. Het effectueren van noodmaatregelen is één van de nader uit te werken onderwerpen van het nieuwe balanceringsregime. Hierbij wordt gedacht aan het recht van GTS om in te grijpen op gasstromen, waarbij het niet opvolgen van de aanwijzingen van GTS consequenties krijgt omtrent het deelnemen van betrokken shippers aan de gasvoorziening in Nederland (als uiterste sanctie zou hier het verlies van de shipper license op moeten komen te staan).

7 Vervolg

De eerstvolgende mijlpaal is vrijdag 16 mei aanstaande. Op die dag hebben de uitgenodigde partijen de mogelijkheid hun reactie te geven op de voorstellen op hoofdlijnen.