

Zienswijze NVDE op Non-firm ATO's

Op 28 september 2023 publiceerde de Autoriteit Consument en Markt haar [ontwerp codebesluit non-firm aansluit- en transportovereenkomst \(ATO\)](#). Het betreft hier een eerste versie van een flexibel recht op transport. Een partij die een non-firm ATO afsluit heeft geen vast recht op transport en kan het elektriciteitsnet alleen gebruiken op die momenten dat de netbeheerder dat mogelijk acht gezien de beschikbare ruimte op het net. Daar tegenover staat een korting op de transporttarieven: KW-gecontracteerd wordt op nul gesteld. Vervolgstappen in het uitbreiden van een flexibel recht op transport zijn mogelijkheden om partijen gedurende bepaalde uren per dag of een aantal kWh per dag recht op transport te bieden in plaats van 24/7 vast recht wat nu het geval is. De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) deelt in dit paper haar zienswijze op het non-firm ATO (NFA) voorstel en gaat daarbij ook in op de ingezette vervolgstappen.

NFA eerste stap voor flexibele transportcontracten maar maakt projecten niet-financierbaar

De NVDE ziet dit codebesluit voor non-firm ATO's (NFA) een stap in de richting naar meer flexibele transportcontracten. Tegelijkertijd denkt de NVDE dat de NFA contractvorm nauwelijks zal leiden tot het afsluiten van dergelijke contracten omdat een partij die een NFA afsluit geen enkele zekerheid heeft over hoe vaak hij gebruik kan maken van transport over de elektriciteitsnetten. Dit maakt projecten niet financierbaar, je zult als afnemer of producent minstens enige mate van zekerheid moeten hebben over transport. Een combinatie van een vast contract met een deel non-firm kan voor enkele partijen wel interessant zijn om nu alvast deels op te kunnen schalen.

Flexibele transportcontracten die meer zekerheid bieden zijn nodig

Netgebruikers hebben een bepaalde mate van zekerheid nodig over wanneer of hoe vaak zij het net kunnen gebruiken om projecten van de grond te krijgen. Daarom ziet de NVDE meer in de andere opties die door Netbeheer Nederland genoemd worden in hun [position paper](#) over 'alternatieve transportrechten', namelijk: tijdsgebonden transportvermogen, flexibel transportvermogen met kWh afspraken en gelimiteerde beschikbaarheid. Deze voorstellen bieden de netbeheerder mogelijkheden om, naast het wijzen van aangeslotenen op de mogelijkheid voor vastrecht inclusief congestiemanagement, het net nog efficiënter te benutten waardoor partijen verder kunnen elektrificeren. Dit soort contracten zijn erg interessant voor flexibele assets zoals grootschalige warmtepompen, e-boilers, opslag maar ook voor elektrisch vervoer zoals bussen en vrachtwagens. Al deze assets zijn flexibel in hun elektriciteitsgebruik en hoeven dus niet persé 24/7 recht op transport te hebben. Zij hebben wel behoefte aan een bepaalde mate van zekerheid in tijdsblokken of kilowatturen, die in bovengenoemde contractvormen wordt gegarandeerd. Zeker als daar tegenover staat dat zij minder transportkosten hoeven te betalen.

Bovendien ligt er al een uitwerking van 'gelimiteerde transportvermogen' voor HS- en EHS al een concept codevoorstel voor een NFA85, die net als bij het NFA-voorstel de tariefdrager kW-gecontracteerd op nul willen zetten. Daarvoor weet je als aangeslotene dat je in 85% van het totaal aantal uren per jaar recht hebt op transport. Dit biedt een stuk meer zekerheid onder andere voor opslag of e-boilers.

Schep heldere spelregels voor NFA en flexibele transportcontracten

Bij het realiseren van een NFA en andere flexibele transportvormen moet er goed nagedacht worden over de spelregels omwille van de praktische implementeerbaarheid. In het geval van een NFA moet een aangeslotene duidelijk geïnformeerd worden over de actuele netsituatie en over het real-time transportvermogen wat op dat moment beschikbaar is. Ook bij flexibele transportcontracten die enige mate van zekerheid bieden moet duidelijk zijn wat de status is van jouw transportvermogen: op hoeveel kWh heb ik vandaag nog recht? Welke tijdsblokken zijn nu van toepassing?

Daarnaast moet ook real-time gemeten of gecontroleerd kunnen worden dat een aangeslotene zich houdt aan de gemaakte afspraken in een flexibel transportcontract. Kortom, het is noodzaak om te beschrijven wat de wederzijdse rechten en plichten zijn van netbeheerders en aangeslotenen bij het borgen van de afspraken uit de flexibele contracten. Dit is essentieel om de uitvoerbaarheid van dergelijke contracten te borgen.

Een flexibel transportrecht interessant voor flexibele afnemers, momenteel niet voor productie

Een flexibel transportrecht wordt interessant als het voldoende zekerheid biedt aan de afgeslotene en tegelijkertijd ook leidt tot stevige kostenreductie door een korting in de transporttarieven. Vanwege dat laatste is een flexibel transportrecht onaantrekkelijk voor invoeders. Er bestaat immers geen invoedingstarief waar zij korting over kunnen krijgen. Voor invoeders lijkt het dan ook veel logischer om te allen tijde mee te doen aan congestiemanagement.

Voor flexibele afnemers kunnen flexibele contracten wel degelijk interessant zijn. Dit wordt versterkt door het feit dat de nettarieven een steeds grotere kostenpost worden zoals blijkt uit de [tariefvoorstellen](#) van de regionale netbeheerders en TenneT. Een logistiek ondernemer die zijn wagens alleen 's nachts op depot wil laden zal er bijvoorbeeld bij gebaat zijn om een tijdsgebonden transportvermogencontract af te sluiten waarmee hij bijvoorbeeld alleen recht heeft op transport van acht uur 's avonds tot acht uur 's ochtends. Hij betaalt dan immers alleen voor die uren dat hij het transportvermogen ook daadwerkelijk nodig denkt te hebben. Hetzelfde geldt voor bijvoorbeeld een opslagsysteem of e-boiler die bijvoorbeeld goed uit zouden kunnen met een contract dat zekerheid biedt voor transport van een bepaald aantal kWh per dag.

Dergelijke contracten worden voor aangeslotenen extra interessant omdat de nettarieven een steeds hogere kostenpost worden.

Zorg voor versnelde invoering flexibel recht op transport met zekerheid voor afnemer

Het codevoorstel geeft aan dat de netbeheerders bezig zijn om de in hun position paper genoemde opties die meer zekerheid bieden aan de afsluiter van een contract maar geen 24/7 recht op transport geven om te zetten in een codewijzigingsvoorstel. De NVDE is verheugd dat de netbeheerders nu tempo zetten achter het mogelijk maken van deze opties. De NVDE roept de ACM op om tempo te maken bij het beoordelen van die voorstellen wanneer deze zijn ingediend. Het codevoorstel voor de eerste versie met nul recht op transport is in september 2022 ingediend. Een soortgelijke doorlooptijd is te lang voor een nieuw codevoorstel. Het nieuwe voorstel is hard nodig om de netten efficiënter te gebruiken en flexibele afnemers hierdoor toch bepaalde mate van zekerheid te bieden ondanks netcongestie. Vertraging met invoering van dit nieuwe voorstel zet concreet een rem op de mobiliteitstransitie en de inpassing van flexibele assets zoals warmtepompen, e-boilers en batterijen die nu allen tegen netcongestie aanlopen. Het nieuwe voorstel kan dus helpen om ondanks de grootschalige congestieaankondigingen toch nog nieuwe partijen te voorzien van transport, ook als congestiemanagement grenzen zijn bereikt, en daarmee de energietransitie door te zetten.

Duidelijkheid voor aangeslotenen over verschillende contractopties essentieel

De introductie van flexibele contracten is theoretisch gezien interessant. Naast de juiste juridische afbakening is het ook nodig dat er voldoende aandacht is voor de implementatie van een dergelijk codevoorstel. Netgebruikers worden in congestiegebied straks geconfronteerd met allemaal soorten contracten en plichten: Capaciteitsbeperkingscontracten, biedplichtcontracten, deelnameverplichting aan congestiemanagement en diverse varianten van flexibele transportcontracten. Ook ligt er een tijdsafhankelijk tariefmodel op tafel voor TenneT-aangeslotenen, wat weer interacteert met eventuele flexibele transportcontracten.

Het is een hele uitdaging voor netgebruikers die niet de hele dag bezig zijn met deze materie om te doorgronden welke contractvormen het beste passen bij de eigen situatie. Daarom is het essentieel dat er helderheid en duidelijkheid geboden wordt over de verschillen tussen de verschillende contractenvormen als ook in welke situaties welk contract het meest logisch is. Dit vraagt ook om een doorvertaling naar concrete voorbeelden van flexibele transportcontracten. Daarnaast dienen in die gebieden waar congestiemanagement wordt toegepast ook de congestiemanagement opties te worden aangeboden aan de netgebruiker.

Maak flexibele transportrechten ook toepasbaar in niet-congestiegebied

De NVDE heeft er begrip voor dat voor de eerste fase alleen flexibele contracten kunnen worden gesloten in (dreigend) congestiegebied. Dit maakt de uitvoering van dit nieuwe concept

duidelijker. Bovendien valt al een groot aantal gebieden onder (dreigend) congestiegebied, dus worden weinig partijen uitgesloten.

Desalniettemin stelt de NVDE voor om bij het behandelen van het volgende codevoorstel flexibele transportrechten ook mogelijk te maken buiten congestiegebied. Het alleen aanbieden van flexibele contracten in congestiegebied gaat namelijk in tegen het non-discriminatiebeginsel. Immers een belangrijk argument voor een flexibel transportrecht is dat je alleen betaald voor het recht op transport wat je daadwerkelijk claimt. Dit is een uitwerking van het kostenveroorzakingsprincipe. Het is dan ook vanuit het non-discriminatiebeginsel met Nederland als één biedzone logisch als een partij die alleen transportrecht hoeft van acht uur 's avonds tot acht uur 's ochtends buiten congestiegebied evenveel betaalt als een partij die in een congestiegebied zit aangesloten bij dezelfde netbeheerder op hetzelfde netvlak.

Onderzoek lange termijn toepasbaarheid voor kleinverbruikers via aggregators

Het ontwerp codebesluit stelt dat de 'NFA' zich slecht verhoudt tot de leveringszekerheid die in ieder geval voor huishoudelijke kleinverbruikers geldt. De netbeheerders geven ook aan dat indien wenselijk gekeken kan worden naar het uitbreiden van flexibele transportrechten naar kleinverbruikers. Mogelijk kunnen ook op kleinverbruikersniveau huishoudens of publieke laadpalen baat hebben bij het afsluiten van een flexibel transportrechtcontract. De NVDE begrijpt dat de operationalisering daarvan ingewikkeld is en mogelijk op korte termijn maar weinig effect heeft op het totale systeem. Bovendien zal er gecontroleerd moeten worden of partijen zich aan gemaakte afspraken houden. Dit vraagt om het goed kunnen meten van het real-time gebruik aan transportvermogen.

Echter wanneer flexibele transportrechten blijken bij te dragen aan het kunnen aansluiten van partijen ondanks netcongestie, moet deze optie ook onderzocht worden voor kleinverbruikers. Dit temeer omdat in de [kamerbrief](#) van oktober ook netcongestie op laagspanningsnetten is aangekondigd waardoor ook kleinverbruikers op termijn niet altijd meer kunnen worden voorzien in het gewenste transportvermogen. Om uitbreiding naar kleinverbruikers beheersbaar te houden zou er gekeken kunnen worden naar een model waarin kleinverbruikers die een NFA afsluiten, dat alleen via een aggregator als groep kunnen doen. De aggregator is er dan voor verantwoordelijk dat iedere partij zich houdt aan de gemaakte afspraken over het flexibel transportvermogen.

Kortom de NVDE is voorstander van de introductie van flexibele transportrechten voor afnemers die een bepaalde mate van zekerheid aan de aangeslotene bieden. De NVDE roept dan ook op tot versnelde besluitvorming op het nieuwe codevoorstel dat in de maak is over deze flexibele transportrechten/alternatieve transportrechten die meer zekerheid bieden dan de NFA. De NVDE

werkt via het Gebruikersplatform Energie-en gasnetten mee aan de uitwerking van dit voorstel. Neem gerust contact met ons op via Govert Vermeer (govertvermeer@nvde.nl), als u vragen heeft over onze inbreng.

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) maakt zich sterk voor een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie door het bundelen van krachten uit de gehele sector. De activiteiten bij meer dan 1600 aangesloten bedrijven vertegenwoordigen nu al een omzet van ruim €43 miljard en meer dan 200.000 werknemers.