



Postbus 50, 6920 AB Duiven

Autoriteit Consument en Markt
Directie Energie
t.a.v. [REDACTED]

Postbus 16326
2500 BH Den Haag

Bezoekadres

Utrechtseweg 68
6812 AH Arnhem

Postadres

Postbus 50
6920 AB Duiven

www.liander.nl

Datum

06 mei 2024

Ons kenmerk

[REDACTED]

Betreft

Ontheffing Vrije Transportruimte (VTR)

Geachte mevrouw Leijten,

Met deze brief richt Liander N.V. (hierna: Liander) zich tot de Autoriteit Consument en Markt met een verzoek gebaseerd op artikel 37a Elektriciteitswet (hierna: E-wet) tot het verkrijgen van een ontheffing van de naleving van de voor Liander N.V. geldende artikelen, zoals hieronder beschreven.

Liander wil haar klanten alternatieve transportrechten (ATR) aanbieden waardoor de capaciteit van het net, buiten de pieken om, beter benut kan worden. Er zijn diverse vormen denkbaar voor ATR. In de voorgestelde vorm kunnen klanten kiezen voor het aanvullen van hun vast transportrecht met een variabel transportrecht. Het vaste deel is opgebouwd uit twee componenten: een deel met 24/7 volledig vast recht en een deel met energievolumegebonden transportrecht (voor een afgesproken aantal kilowattuur per dag). Afrekening van het energievolumegebonden deel vindt plaats middels een nieuwe tariefdrager kWh_toegekend,energievolumegebonden. Binnen het variabel deel wordt de restruimte per dag toegekend aan de klant. Afrekening van het variabele deel vindt plaats middels een nieuwe tariefdrager kWh_toegekend,variabel.

De afspraak zal zodoende bestaan uit drie delen:

1. Het volledig vaste deel dat altijd ter beschikking staat 24/7, op reguliere wijze af te rekenen
2. Een vaste deel ("energievolumegebonden"), waarbij een afgesproken kilowattuur per dag ter beschikking staat, af te rekenen middels kWh_toegekend,energievolumegebonden.
3. Het volledig variabele deel waar de restruimte benut wordt, af te rekenen middels kWh_toegekend,variabel.

In de verdere toelichting noemen we dit geheel van drie delen het "VTR voorstel". De afspraken worden vastgelegd in een addendum op de bestaande Aansluit- en Transportovereenkomst (ATO). Voordeel voor de klant is transport tegen lagere kosten. Naarmate er minder zekerheid geboden wordt over de beschikbare transportcapaciteit, wordt een lager tarief gehanteerd.

Voordeel voor de netbeheerder is de mogelijkheid om het net beter te benutten, een deel van de Liander N.V. te Arnhem is onderdeel van Alliander N.V..KVK-nummer 08021677 Arnhem. BTW-nummer NL003049395B01 Bankrekening NL95.INGB.0000.0055.85 t.n.v. Liander N.V..

transportcapaciteit vrij te spelen, en ervaring op te doen met nieuwe transportrechten. We sluiten daarbij aan bij het codewijzigingsvoorstel Alternatieve Transportrechten (ATR) dat voor één aansluiting verschillende vormen van transportrecht overeengekomen kunnen worden, binnen én buiten congestiegebieden.

In het licht van de ATR die in LAN-verband ontwikkeld worden, is onderstaande toelichting relevant:

- Deel 1: Is het volledig vaste recht zoals we het nu kennen.
- Deel 2: Deel 2 is gebaseerd op de variant flexibel transportvermogen met een afspraken over het aantal kWh, in lijn met de position paper Alternatieve Transportrechten van augustus 2023 in het kader van het LAN.
- Deel 3: Deel 3 is gebaseerd op de variant "Flexibel transportvermogen zonder gecontracteerd transportrecht" zoals gepubliceerd in de position paper Alternatieve Transportrechten van augustus 2023 in het kader van het LAN. Het bevat kenmerken van het codebesluit 'non-firm ATO (NFA 1.0)' zaaknummer ACM/22/180165 dd. 25/01/24 gepubliceerd. Afwijkend hierop is dat het voorstel VTR ook in niet-congestiegebieden ingezet kan worden en daarmee samenhangend een afwijkende tarifiering kent. Dit geeft meer ruimte om het variabele recht aan te bieden.

In de onderstaande verwijzingen naar artikelen in de Netcode Elektriciteit en Tarievenscode Elektriciteit wordt uitgegaan van de op dit moment geldende codeteksten (vanaf 01-02-2024 na codebesluit non-firm ATO, zaaknummer ACM/22/180165).

Er wordt ontheffing aangevraagd op artikel 3.7.5 van de Tarievenscode Elektriciteit waarin voorgeschreven wordt welke tariefdragers van het transportafhankelijke verbruikers transporttarief (TAVT) gelden. Dit artikel luidt:

- "De tariefdragers voor het TAVT voor verbruikers in de tariefcategorieën, genoemd in 3.7.1, onder a tot en met c zijn:
- a. kWgecontracteerd voor gecontracteerd transportvermogen ter dekking van 50% van de kosten die met toepassing van 3.6.3 worden toegerekend aan de in die tariefcategorieën genoemde netvlakken;
 - b. kWmax per maand ter dekking van 50% van de kosten die met toepassing van 3.6.3 worden toegerekend aan de in die tariefcategorieën genoemde netvlakken."

Er wordt ontheffing aangevraagd voor artikel 3.7.15, onderdeel a van de Tarievenscode Elektriciteit (tarifiering voor volledig variabel transportrecht). Dit artikel luidt:

- "In afwijking van de artikelen 3.7.5, 3.7.5a, 3.7.9, 3.7.10 en 3.7.12, onderdeel a, zijn de tariefdragers voor het TAVT voor verbruikers die overeenkomstig artikel 7.1, derde lid, van de Netcode elektriciteit een aansluit- en transportovereenkomst zijn overeengekomen met een variabel recht op transport van elektriciteit: voor verbruikers in de tariefcategorieën, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel a tot en met c, kWmax per week waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.5a, onderdeel b;"

Tevens achten we een aanpassing in Tarievenscode Elektriciteit Bijlage 23, eerste lid noodzakelijk.

Dit verzoek tot uitzondering op Tarievenscode Elektriciteit artikelen 3.7.5 en 3.7.15, lid a, berust op het feit dat nieuwe tariefdragers worden geïntroduceerd t.w.

kWh_toegekend, energievolumegebonden en kWh_toegekend, variabel. Daarnaast worden de tariefdragers kWgecontracteerd en kWmax voor delen 2 en 3 van het VTR voorstel niet gehanteerd.

Er wordt ontheffing aangevraagd voor artikel 7.1, lid 2, 7.1 lid 3, 7.1 lid 5 van de Netcode Elektriciteit (vormen van recht op transport). Dit onderdelen luiden:

“2. De aangeslotenen heeft een vast recht op transport van elektriciteit door heel Nederland tot een hoeveelheid ter grootte van het op de aansluiting gecontracteerde en beschikbaar gestelde vermogen.

3. Indien een aangeslotene zich bevindt in een congestiegebied, als bedoeld in artikel 9.9, eerste lid, dan kan de netbeheerder, in afwijking van het tweede lid, die aangeslotene de mogelijkheid bieden om een variabel recht op transport overeen te komen. De netbeheerder hanteert daarbij de voorwaarden uit het vijfde tot en met zevende lid, op een niet-discriminerende, transparante en objectieve wijze.

5. Alvorens netbeheerder en aangeslotene een variabel recht op transport van elektriciteit overeenkomen,

- a. informeert de netbeheerder de aangeslotene over de wijze waarop de netbeheerder de beschikbare transportcapaciteit in het desbetreffende gebied over aangeslotenen met een variabel recht op transport verdeelt;
- b. informeert de netbeheerder de aangeslotene over het beleid dat de netbeheerder hanteert om te voorkomen dat die aangeslotene gebruik maakt van de transportdienst buiten de tijden waarop of hoeveelheden waarvoor die door de netbeheerder is vrijgegeven; en
- c. wijst de netbeheerder de aangeslotene op de risico's die met een variabel recht op transport van elektriciteit verbonden zijn, waaronder de mogelijkheid van toekomstige aanpassingen in de van toepassing zijnde tariefstructuren en voorwaarden.”

Dit verzoek tot uitzondering berust op het feit dat er een energievolumegebonden recht op transport geïntroduceerd wordt in het voorstel VTR en het bestaande variabele recht op transport ook buiten congestiegebieden mogelijk gemaakt wordt.

Gezien de werking van het variabele recht wordt al het transport boven het vaste deel (deel 1 en 2) aangemerkt als variabel transport en niet als overschrijding van het vaste deel. Dit wordt in het addendum met de aangeslotene opgetekend. Zodoende wordt zien we geen noodzaak tot aanvragen van ontheffing van artikel 3.7.6 van de Tarievenscode. Graag bevestiging van de ACM dat deze zienswijze correct is. Er kan wel sprake zijn van overschrijding van het toegekende variabele capaciteit (deel 3). Daarover worden specifieke afspraken in een overeenkomst gemaakt in de vorm van een addendum op bestaande ATO voor het vaste transportrecht.

Voor de volledige beeldvorming schetsen we hieronder welke vervangende codeteksten noodzakelijk zouden zijn om het voorstel VTR mogelijk te maken. Hierbij refereren we aan de stand van de codes inclusief de op dit moment ingediende codewijzigingsvoorstellen, in het bijzonder het codewijzigingsvoorstel alternatieve transportrechten (zaaknummer ACM/n.t.b.). Dit codewijzigingsvoorstel zou – indien in huidige vorm aangenomen – tevens relevant zijn voor het voorstel VTR.

Tarievenscode Elektriciteit, artikel 3.7.15 onderdeel b wijzigen naar:

- a. voor verbruikers in de tariefcategorieën, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel b-~~en c~~, kWh_{max} per maand, waarbij het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.5, onderdeel b, subonderdeel 2°;
- b1. voor verbruikers in de tariefcategorieën, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel c, kWh_{toegekend,variabel}, waarbij het tarief gelijk is aan $F \cdot 2/730,5$ maal het tarief bedoeld in artikel 3.7.5, onderdeel b, subonderdeel 1°, en $F = 0,5$;
- b2. De kWh_{toegekend,variabel} wordt bepaald door het energievolume in kWh, dat de netbeheerder t.b.v het volledig variabel transportrecht vrijgeeft, uiterlijk voor de gatesluitingstijd van de day-ahead markt op de dag voorafgaande aan de dag waarop het beoogde transport zal plaatsvinden, gesommeerd over de maand.

Tarievencode Elektriciteit Bijlage 23, eerste lid wijzigen naar:

1. Productvoorwaarden voor volledig variabel transportrecht, ~~en~~ voor tijdsduurgebonden transportrecht **en voor energievolumegebonden transportrecht**:

Tarievencode Elektriciteit, artikel 3.7.18 introduceren:

In afwijking van het artikel 3.7.5, zijn de tariefdragers voor het TAVT voor verbruikers die overeenkomstig artikel 7.1b van de Netcode elektriciteit een aansluit- en transportovereenkomst zijn overeengekomen met een energievolumegebonden recht op transport van elektriciteit:

- a. voor verbruikers in de tariefcategorie, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel c, kWh_toegekend, energievolumegebonden, waarbij het tarief gelijk is aan $F \cdot 2/730,5$ maal het tarief voor kWgecontracteerd als bedoeld in artikel 3.7.5, onderdeel b, subonderdeel 1°, en $F = 0,75$;
- b. De kWh_toegekend, energievolumegebonden wordt bepaald door het in de aansluit- en transportovereenkomst genoemde energievolume in kWh per dag, gesommeerd over de maand.

Netcode Elektriciteit, artikel 7.1, lid 2 wijzigen naar:

2. Het recht op transport heeft ~~vier-vijf~~ vormen:
 - a) een volledig vast recht op transport;
 - b) een volledig variabel recht op transport;
 - c) een tijdsduurgebonden recht op transport; ~~of~~
 - d) een tijdsblokgebonden recht op transport; ~~of~~
 - e) **een energievolumegebonden recht op transport.**

Netcode Elektriciteit, artikel 7.1, lid 3 wijzigen naar:

3. Het volledig variabele transportrecht, als bedoeld in het eerste lid, kan worden aangeboden aan een grootverbruikaangeslotene niet zijnde een netbeheerder, ~~in een congestiegebied als bedoeld in artikel 9.9, eerste lid~~, waarbij geldt dat: de tariefstructuur als bedoeld in artikel 3.7.15, van de Tarievencode elektriciteit van toepassing is.

Netcode Elektriciteit, artikel 7.1, lid 5 wijzigen naar:

5. "De netbeheerder kondigt het in een netgebied beschikbaar komen van de mogelijkheid tot het overeenkomen van een variabel recht op transport, als bedoeld in het derde lid aan, **aan verbruikers in de tariefcategorie, zoals genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel c van de Tarievencode Elektriciteit en vallende onder ontheffing VTR op de in artikel 9.8 bedoelde website.**"

Netcode Elektriciteit, artikel 7.1e introduceren:

1. Een energievolumegebonden recht op transport geeft de aangeslotene recht op transport ter grootte van het transportvermogen dat de netbeheerder vrijgeeft, uiterlijk voor de gatesluitingstijd van de day-ahead markt op de dag voorafgaande aan de dag waarop het beoogde transport zal plaatsvinden ten behoeve van de aangeslotene. Hierbij wordt exact het in de aansluit- en transportovereenkomst genoemde energievolume in kWh per dag vrijgegeven.
2. Ten behoeve van een energievolumegebonden recht op transport als bedoeld in het eerste lid, leggen de aangeslotene en de netbeheerder tenminste de productvoorwaarden als bedoeld in bijlage 23, eerste lid, vast in de aansluit- en transportovereenkomst.
3. Het energievolumegebonden transportrecht, als bedoeld in het eerste lid, kan worden aangeboden aan verbruikers in de tariefcategorie, zoals genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel c van de Tarievencode Elektriciteit, waarbij geldt dat de tariefstructuur als bedoeld in artikel 3.7.18, van de Tarievencode elektriciteit van toepassing is.

De ontheffing VTR wordt aangevraagd voor een duur van vijf jaar, met het streven per 1 december 2024 aan te vangen of eerder indien mogelijk.

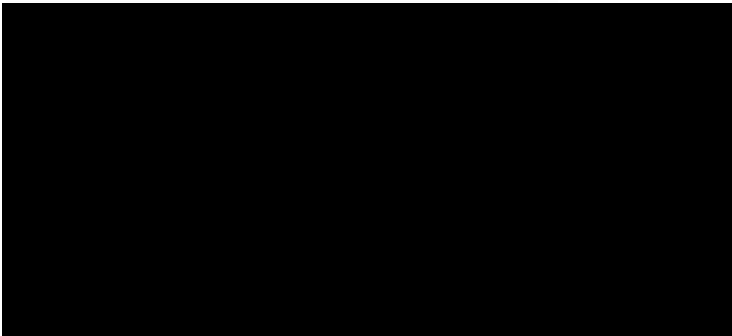
Gedurende de periode van de ontheffing zal het VTR voorstel beperkt zijn tot klanten in de Trafo HS+TS / MS aangesloten op het schakel-/regelstation Heerhugowaard Noord waardoor een

aankondiging op onze site over deze mogelijkheid een te breed bereik zou hebben.

In bijgaand begeleid schrijven vindt u de toelichting en onderbouwing voor deze aanvraag. Dit verzoek is onderbouwd met gegevens van Liander en belanghebbenden die als bedrijfsvertrouwelijk aangemerkt kunnen worden. Liander verzoekt nadrukkelijk deze bijlagen als geheel als bedrijfsvertrouwelijke gegevens van Liander en de betrokken belanghebbenden te beschouwen. En daarmee rekening te houden bij de publicatie van de dit verzoek en daarmee samenhangende (voorgenomen) besluiten.

Liander licht dit verzoek graag desgewenst toe en verzoekt de ACM op zo kort mogelijke termijn een besluit te nemen.

Met vriendelijke groet,
Liander N.V.



Kopie aan: [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], ACM

Bijlage(n):

Bijlage 1: Toelichting & Onderbouwing Voorstel Vrije Transportruimte

Bijlage 2: Voorbeeld klantsituatie ([REDACTED])

Bijlage 3: Testimonials / blijk van steun uit de regio

Bijlage 4: Plan van Aanpak Evaluatie en Monitoring

Bijlage 5: ACM Aanvraagformulier ontheffingen codes energie

Bijlage 1: Toelichting & Onderbouwing Voorstel Vrije Transportruimte

Samenvatting

Liander ziet een sterke groei in de vraag naar GV-aansluitingen en transportcapaciteit op het elektriciteitsnet. In deze groei kan niet overal direct worden voorzien. Beter benutten van het bestaande net kan mogelijk in een deel van de vraag van de klant voorzien. Buiten de piekmomenten is er namelijk veel onbenutte capaciteit. Vanuit die gedachte bestaat de wens bij netbeheerders en klanten om met alternatieve transportrechten (ATR), de restruimte buiten de pieken in te zetten. In de onlangs gepubliceerde position paper (augustus 2023) vanuit het Landelijke Actieprogramma Netcongestie (LAN) werden vier varianten van ATR voorgesteld; deze zijn gedeeltelijk inmiddels tot voorstellen voor codewijzigingen uitgewerkt. Met het voorstel "Vrije Ruimte Transport" sluit Liander aan bij deze ontwikkelingen.

De meerwaarde in het VTR-voorstel zien we in het feit dat we - per klant - meer maatwerk kunnen bieden dan wanneer we werken met de reeds in het codewijzigingsvoorstel uitgewerkte ATR varianten. Daarbij is er de mogelijkheid om de drie delen naast elkaar te benutten. We spreken namelijk met de klant af welk deel van hun GTV nog als vast recht te benutten 24/7. Vervolgens spreken we af welk deel van hun (resterende) GTV te benutten is als energievolumegebonden transportrecht. Doordat een deel van het GTV omgezet kan worden naar een energievolumegebonden transportrecht, kan er capaciteit vrijkomen voor andere klanten. Indien noodzakelijk is er - ten tijde van afloop van de duur van de ontheffing - de mogelijkheid voor de klant om het vast recht weer als GTV te mogen verkrijgen. Dit in het geval dat de situatie zoals met VTR ingericht, om welke reden niet voortgezet kan worden (als "exit-strategie"). Een andere optie is dat de deelnemende klant gedurende de periode van ontheffing opzegt (met zes maanden opzegtermijn) en uit het VTR-voorstel stapt en zodoende weer de oorspronkelijke GTV verkrijgt. Een verschil tussen het energievolumegebonden transportrecht en het LAN-voorstel voor tijdsblokgebonden transportrecht is dat in het energievolumegebonden transportrecht niet met vaste tijdsblokken gewerkt wordt maar met kWh-afspraken, beschikbaar op een moment dat voor de netbeheerder past gezien de day ahead transportprognose. Daardoor heeft de netbeheerder meer flexibiliteit ter beschikking om de transportvraag efficiënt in de restruimte in te passen. Tot slot spreken we af of er ook aanvullend een volledig variabel transportrecht nodig is.

Feitelijk geven we met dit voorstel een nadere (en eerdere) invulling aan Fase 2 van de codewijziging NFA en van de plannen van het LAN, waar ook de tariefdrager kWh-toegekend onderdeel van uitmaakt. Door op kleinere schaal al concreet invulling te geven aan het gedachtegoed dat in de LAN ontwikkeld is, willen we onze klanten in hun transportbehoefte kunnen voorzien. Daarnaast zullen we de lessons learned uit deze praktijk terug laten vloeien naar de LAN.

Het voorstel "Vrije Transport Ruimte"

Deel 1: Het vaste deel middels gecontracteerd vermogen

- VTR-klanten zijn in eerste instantie bestaande klanten met een bestaande ATO voor vast transportrecht, stel 10 MW.
- In overeenstemming wordt tussen netbeheerder en klant afgesproken dat een deel van de bestaande transportrecht verlaagd wordt. Over het (behouden) vaste deel - stel 6,5MW - wordt het reguliere tarief betaald (waardoor de klant over het volledig vaste deel minder betaalt, immers minder MW).
- De tariefdragers voor het volledig vaste deel 1 zijn conform de Tarievenscode.
- De verlaging van het 24/7 deel is kan eventueel na afloop van de ontheffing ongedaan worden indien daar noodzaak toe is. We willen namelijk samen met de klant verkennen welke alternatieve contractvormen mogelijk zijn, echter als een klant een deel van zijn vaste transportrecht permanent "kwijt" is, zal er onvoldoende prikkel zijn om deel te nemen. Omdat het vaste transportrecht wel (vrijwillig) voor een deel verlaagd wordt, komt er capaciteit vrij die weer ingezet kan worden voor andere klanten.
- Voor het volledig vaste deel kan kWmax nooit meer zijn dan het gecontracteerde vermogen omdat transport boven het vaste deel alleen middels de vrije transportruimte kan plaatsvinden.

Zodoende kan er geen sprake zijn van een overschrijding van het volledig vaste deel (in ons voorbeeld: 6,5MW).

- Deel 2: Het vaste deel middels energievolumegebonden transportrecht
- De klant kan ervoor kiezen om (een deel van) zijn transportrecht in te vullen als een energievolumegebonden transportrecht. Stel dat de aangeslotene wil beschikken over 3,5MW, dan wordt er afgesproken hoeveel kWh benodigd zijn om in deze behoefte te voorzien. Het gaat om een aantal kilowattuur dat per etmaal tot beschikking van de aangeslotene staat. Daags voor het sluiten van de day ahead markt wordt exact het in de aansluit- en transportovereenkomst genoemde energievolume in kWh toegekend aan de aangeslotene.
Over iedere toegekende energievolumegebonden kWh wordt een tarief verrekend dat omgerekend is vanaf het bestaande tarief voor kWgecontracteerd, zodat in een theoretische situatie dat een klant 24 uur lang 1 kW = 24 kWh toegekend krijgt "F" maal hetzelfde betaald als een klant met een volledig vast transportrecht van 1 kW. "F" is in dit geval op 0,75 gesteld, zodat er een korting geldt van 25% op het transporttarief:
 $1 \text{ kWh}_{\text{toegekend, energievolumegebonden}} = F * ((\text{kWgecontracteerd} * 2) / 730,5)$ waarbij $F=0,75$
- De korting van 25% staat in verhouding tot de gevraagde flexibiliteit: de klant weet dat hij wel over de nodige kWh kan beschikken maar weet niet wanneer deze gedurende elk etmaal toegekend gaat worden.
- De afrekening van dit toegekende vermogen is op basis van een tariefdrager op basis van het toegekende aantal kWh en niet op basis van verbruikte kWh. Immers, energievolume dat op deze manier wordt toegekend kan niet zonder meer door een andere klant gebruikt worden.

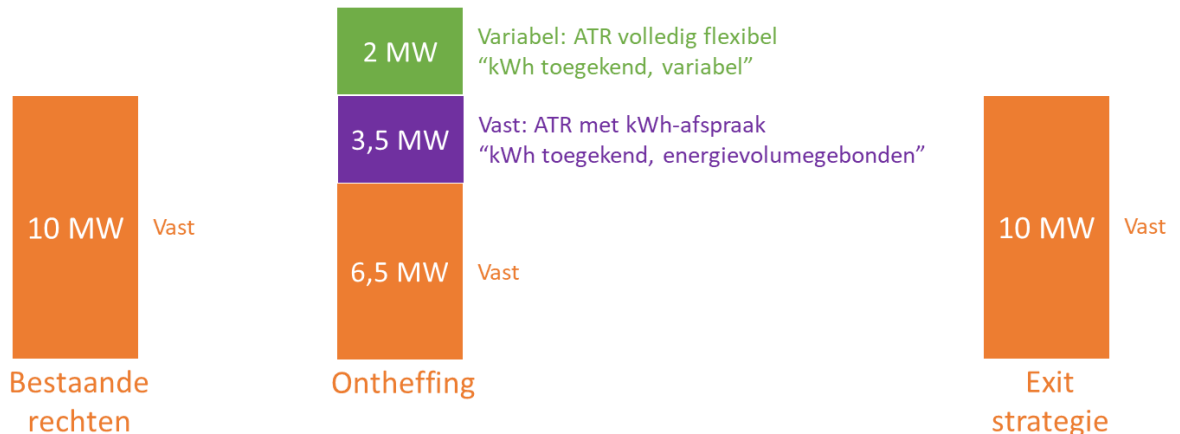
Deel 3: Het variabele deel

- Naast de vaste delen kan de klant kiezen voor een variabel deel waarbij restruimte wordt benut. Over dit deel zijn er, voor de klant, geen vaste rechten (oftewel geen garantie op transport).
- De afrekening van dit deel is middels tariefdrager $\text{kWh}_{\text{toegekend, variabel}}$.
- VTR-klanten geven daags voor het sluiten van de elektriciteitsmarkt de gewenste extra ruimte per klokkwartierwaarde aan.
- Liander kent de VTR toe volgens een non-discriminatoire verdeelmechanisme (naar rato de omvang van aanvragen van de VTR-klanten). Er wordt nooit meer toegekend dan de aangevraagde capaciteit.
- Over iedere toegekende variabele kWh wordt een vergelijkbaar tarief verrekend als bij het energievolumegebonden transportrecht, maar dan wordt een korting gegeven van 50% op het transporttarief ten opzichte van een vast transportrecht:
 $1 \text{ kWh}_{\text{toegekend, variabel}} = F * ((\text{kWgecontracteerd} * 2) / 730,5)$ waarbij $F=0,5$
- De korting van 50% staat in verhouding tot de gevraagde flexibiliteit: de klant weet niet of er capaciteit beschikbaar zal zijn en indien wel, weet hij ook niet wanneer dit beschikbaar zal zijn.
- Afhankelijk van de restruimte en het aantal aanvragen van VTR-klanten kan er wel minder toegekend worden dan aangevraagd.
- Liander heeft niet de verplichting om deelnemende klanten te informeren hoeveel klanten "meedingen" voor de beschikbare restcapaciteit. Dit om te voorkomen dat klanten kunnen overvragen teneinde een meer gunstige positie bij de naar rato verdeling.
- We verbinden geen ondergrens aan de aanvraag (dus niet "als er minder dan 50% van je aanvraag beschikbaar is, dan wordt niets gehonoreerd") omdat dit juist verwachtingen in de hand werkt.
- De afrekening van dit toegekende vermogen is op basis van een tariefdrager op basis van het toegekende aantal kWh en niet op basis van verbruikte kWh. Immers, energievolume dat op deze manier wordt toegekend kan niet zonder meer door een andere klant gebruikt worden.
- De klant wordt geacht zich ook binnen het klokkwartier te houden aan het totaal toegekende vermogen. De berekening van de overschrijding (van de volledige toekenning van alledrie de delen) gaat als volgt: we nemen voor ieder 15-minutendeel de meetwaarde minus het toegekende deel 'energievolumegebonden' minus het toegekende deel 'volledig variabel'. Het resultaat is de kWgemeten van het vaste deel, daar zoeken we het maximum in. Indien deze boven de kWgecontracteerd van het vaste deel uitkomt, rekenen we kWgecontracteerd af als kWmax en

- beschouwen we alles daarboven als overschrijding.
- In het geval de klant het door Liander toegekende capaciteit overschrijdt, dan wordt het tarief voor kWh_toegekend,variabel toegekend voor de teveel verbruikte transportcapaciteit, zonder dat daarmee de klant hiermee het recht verkrijgt van een hoger toegekende capaciteit. Er is geen aanvullende boete.
 - Als een klant de toegekende VTR overschrijdt, treden Liander en de aangeslotene in gesprek om dit in het vervolg te voorkomen. Al naar gelang de situatie en mate van en gevolgen door overschrijding, kan Liander de klanten verzoeken adequate maatregelen te treffen om een herhaling van overschrijding te voorkomen. Als de netveiligheid niet meer geborgd kan worden door overschrijdingen van een of meerdere VTR-addenda heeft Liander de mogelijkheid deze addenda op te zeggen.

Vastrecht: het standaard netbeheerderstarief vastrecht wordt (éénmaal) opgevoerd.

Transportrechten Voorbeeldklant



Voorbeeld:

Een klant heeft GTV van 10MW, maar heeft de wens (met regelmaat) voor meer of minder vermogen.

Deel 1: Hij verlaagt zijn vast deel (GTV) naar 6,5MW. Over dit (resterende) volledig vaste deel (6,5MW) wordt het reguliere tarief verrekend.

Deel 2: Voor 3,5MW en 11 uur per dag wordt een energievolumegebonden transportrecht afgesloten (38.500 kWh/dag en ca. 1.170.400 kWh/maand). Voor dit deel betaalt de klant kWh_toegekend,energievolumegebonden = $F * ((kWgecontracteerd*2) / 730,5)$ waarbij $F=0,75$

Deel 3: De klant wil op een gegeven moment in totaal 12MW gebruiken en doet hiervoor een aanvraag voor een volledig variabel transportrecht van 2MW gedurende – gemiddeld - 10 draaiuur per dag (dit resulteert in ca. 668.800 kWh/maand), dat vervolgens toegekend wordt. Dit wordt afgerekend met de tariefdrager kWh_toegekend,variabel. Voor dit deel betaalt de klant per kWh_toegekend,variabel = $F * ((kWgecontracteerd*2) / 730,5)$ waarbij $F=0,5$

Datum
06 mei 2024

Ons kenmerk

Pagina

9 van 19

De afrekening voor dit voorbeeld kan er als volgt uitzien:

Bedragen in € per maand ex. BTW (tarieven 2024)	Vast		Variabel	
	Tarief	Afrekening Vast	Tarief	Afrekening Variabel
Vastrecht transportdienst	230	€230,-	n.v.t	€0,-
kW gecontracteerd	3,65	6500*3,65 = €23.725,-		
kW max per maand	5,06	6500*5,06 = €32.890,-		
kWh toegekend, energievolume- gebonden	0,75*((3,65*2)/ 730,5)	1.170.400*0,007495= €8.772 ¹		
kWh toegekend, variabel			0,5*((3,65*2)/ 730,5)	668.800*0,004997= €3.342 ²

¹ controle: bij 24 uur per dag maakt dit 2.553.600 kWh en €19.139. Een klant met vaste rechten zou 3500*3,65= €12.775 voor kWcontract betalen. Daarnaast ongeveer evenveel voor kWmax maakt €25.550. 19.139/25.550 = 0,75 (25% korting)

² controle: bij 24 uur per dag maakt dit 1.459.200 kWh en €7.291. Een klant met vaste rechten zou 2000*3,65= €7.300 voor kWcontract betalen. Daarnaast ongeveer evenveel voor kWmax maakt €14.600. 7.291/14.600 = 0,50 (50% korting)

Nieuwe tariefdragers voor afgesproken beschikbare capaciteit en toegekende variabele capaciteit:

VTR-klanten betalen voor de beschikbaarheidsuren en voor de geleverde variabele transportdienst naast de gereguleerde transportkosten voor het volledig vaste deel. Er zijn twee nieuwe VTR tariefdragers, namelijk kWh_toegekend,energievolumegebonden en "kWh_toegekend,variabel". De formules zijn:

$$1 \text{ kWh_toegekend,energievolumegebonden} = F * ((\text{kWgecontracteerd} * 2) / 730,5) \text{ waarbij } F=0,75$$

$$1 \text{ kWh_toegekend,variabel} = F * ((\text{kWgecontracteerd} * 2) / 730,5), \text{ waarbij } F=0,50$$

Waarbij:

- kWgecontracteerd betreft tarief ex.btw per maand voor categorie c Trafo HS+TS/MS
- 730,5 = gemiddelde aantal uren in één maand
- F= factor. Een klant die uiteindelijk altijd volledig vermogen toegekend heeft gekregen, betaalt een factor F keer zoveel als een gemiddelde klant met vaste transportrechten die hetzelfde vermogen gecontracteerd heeft. Immers, de gedachte is dat een klant met vaste transportrechten wel zekerheid heeft op het transport.
- Voor het energievolumegebonden transportrecht (deel 2) geldt dat je niet alle uren van een etmaal over capaciteit beschikt. Er is alleen een recht tot afgesproken aantal kWh. Gedurende de periode van de ontheffing wordt F voor dit deel op 0,75 vastgesteld.
- Voor het volledig variabele deel is op voorhand niet bekend hoeveel

transportcapaciteit voorhanden is. Gedurende de periode van de ontheffing wordt F voor dit deel op 0,5 vastgesteld.

- Uit de evaluatie zal moeten blijken welke waarde aan F moet zijn, indien een vervolg gegeven wordt na de periode van ontheffing.
- Omdat de hoogte van de nieuwe tariefdragers gekoppeld zijn aan de gereguleerde tariefdrager kWh gecontracteerd – zoals gedefinieerd cf. Artikel 3.7.5 Tarieencode - stijgt dan wel daalt dit tarief hiermee recht evenredig met tariefaanpassingen in het jaarlijkse tariefbesluit.
- Liander maakt het tarief per kWh toegekend, energievolumegebonden en kWh toegekend, variabel binnen twee weken bekend aan klanten in de verbruikerscategorie c Trafo HS+TS / MS na de vaststelling van de gereguleerde tarieven door de ACM in het tariefbesluit.
- De tarieven kWh toegekend, energievolumegebonden en kWh toegekend, variabel gelden vanaf de datum dat de tarieven op grond van het (jaarlijks) tariefbesluit van de ACM in werking treedt.

Samengevat ziet het voorstel VTR er als volgt uit (voor het uitgewerkte voorstel):

Transportvermogen	Transportrecht	Tarief
6,5 MW	(Volledig) Vast	Regulier tarief
3,5 MW	Vast middels energievolumegebonden	kWh toegekend, energievolumegebonden met F=0,75
2MW	Volledig variabel	kWh toegekend, variabel met F=0,75

Output (inpassen in methode en RD)

Voor het verwerken van de behaalde opbrengsten van het voorstel VTR zijn er twee mogelijkheden.

1. Opbrengsten omslaan over bestaande output-maten
2. Beschouwen als overige opbrengsten en salderen met OPEX

In de uiteindelijke keuze voor een methodiek zal overwogen moeten worden:

- a. Is het praktisch (en makkelijk) uit te voeren?
- b. Is er geen ongewenst impact op de maatstaf ?
- c. Is er een redelijke vergoeding voor de gemaakte kosten?

Optie 1: Opbrengsten omslaan over bestaande output-maten:

Het inzetten van vrije transportruimte leidt ertoe dat uiteindelijk meer capaciteit getransporteerd wordt, dan wanneer de totaal beschikbare capaciteit middels vaste transportrechten in de vorm van GTV voor klanten gereserveerd wordt. Om deze reden kan verondersteld worden dat tegenover de opgehaalde inkomsten – middels tariefdrager kWh toegekend – daadwerkelijke output staat.

Output onder het volledig vaste deel (deel 1) wordt op de reguliere wijze meegenomen in de RD. Om aan te sluiten bij de huidige volume-categorieën) kan de output VTR – zijnde kWh toegekend, energievolumegebonden en kWh toegekend, variabel – omgeslagen worden naar gefactureerde volumes kW gecontracteerd en volumes kWmax, in plaats van het introduceren van een nieuwe output-maat. Voor het omslaan kan een 50-50 verdeling op inkomstenbasis aangehouden worden. Hierbij wordt aangesloten bij 3.7.5 van de Tarieencode, waarbij 50% van de kosten die met toepassing van 3.6.3 middels tariefdrager kWh gecontracteerd worden toegerekend aan de in die tariefcategorieën genoemde netvlakken en 50% worden toegerekend middels tariefdrager kWmax per maand.

Concreet betekent dit voor delen 2 en 3:

$(0,5 * \text{opbrengst VTR}) / \text{tarief kW gecontracteerd} = \text{aanvullende volume kW gecontracteerd}$

$(0,5 * \text{opbrengst VTR}) / \text{tarief kW max} = \text{aanvullende volume kWmax}$

Onder “opbrengst VTR” wordt verstaan de opbrengst middels tariefdragers

kWh_toegekend,energievolumegebonden en kWh_toegekend,variabel. De uitkomst van deze berekening (volumes) wordt opgeteld bij Afnemers Trafo HS+TS/MS op regel 33 resp. 34 in tabblad 4a Omzet Transportdienst van de opgave RD-E.

Een voordeel van optie 1 is dat er wel output geteld wordt, hetgeen past bij de gedachte dat er daadwerkelijk meer transport gerealiseerd wordt voor (meer) klanten. Een nadeel van optie 1 is dat alleen Liander deelneemt aan het voorstel VTR en dus als enige RNB in de gelegenheid gesteld is om op deze wijze output te realiseren waardoor een (gering) effect op de maatstaf mogelijk is. De vraag kan zich dan voordoen of Liander hiermee een voordeel ten aanzien van anderen verkrijgt.

Optie 2: Beschouwen als overige opbrengsten: Een alternatief is om de opbrengsten voortvloeiend uit kWh_toegekend,energievolumegebonden en kWh_toegekend,variabel op te voeren als overige opbrengsten, zoals te noteren vanaf regel 36, onderdeel B in tabblad 7 Overige Opbrengsten van de opgave RD-E. Indien hiervoor gekozen wordt, betekent dit dat er geen output voortkomt uit het transport dat via het VTR voorstel gerealiseerd wordt. Omdat deze overige opbrengsten gesaldeerd worden met operationele kosten, worden zowel de kosten als de opbrengsten voor Liander afgezonderd en is er geen effect op de maatstaf. Hierbij wordt verondersteld dat de behaalde opbrengsten "weggestreept" worden tegen de operationele kosten en dus in lijn zijn met deze kosten.

Liander kan zich vinden in beide voorstellen, met een lichte voorkeur voor optie 1. Die optie stelt ons namelijk in staat een beeld te vormen van hoeveel output met het voorstel VTR gerealiseerd worden. Voor beide varianten wordt verondersteld dat het materieel effect gering is gezien het geringe aantal klanten dat onder de ontheffing zal vallen. We verzoeken ACM te adviseren in welke optie het meest geschikt is, met in achtneming van de overwegingen a, b, c.

Voordelen voor betrokkenen:

De VTR klant: Gezien het aantal uitbreidingen en netverzwaringen dat de netbeheerder moet realiseren, kan het tijd kosten voordat een klant aangesloten kan worden op het net. Als een klant een deel van de benodigde capaciteit op een flexibele wijze kan invullen, zijn er meerdere voordelen. Ten eerste zijn de kosten van transport lager dan wanneer evenveel transport onder het vast deel plaatsvindt. Ten tweede, mogelijk – kan de netaansluiting eerder of dichterbij gerealiseerd worden. Concreet voorbeeld hiervan is [REDACTED], met wie Liander in gesprek is over het inzetten van vrije transportruimte. Indien VTR benut kan worden, kan [REDACTED] aangesloten worden bij een schakelstation dat dichterbij is. In dit geval scheelt het de klant circa € [REDACTED] aan eenmalige investeringskosten. Daarnaast is er in het geval van [REDACTED] berekend dat voor hen een besparing van ca. [REDACTED] aan transporttarief mogelijk is.) Naast [REDACTED] is er een andere partij die een [REDACTED] in dit netdeel verkent. Met overige potentiële VTR-klanten zijn nog geen gesprekken gevoerd, maar een verkenning in de regio zal worden uitgezet.

De regio: De veronderstelling is dat Liander door inzet van VTR eerder gehoor kan geven aan capaciteitsbehoeften van bestaande en nieuwe klanten. Wanneer deelnemende klanten hun vaste transportrecht (deels) omzetten naar een energievolumegebonden of variabel transportrecht, komt er capaciteit vrij voor andere klanten. Dit is van belang voor een gunstig vestigingsklimaat in de regio.

De netbeheerder: Het toekennen van VTR geeft inzichten in de mogelijkheden voor alternatieve transportrechten (t.w. nieuwe standaard contractvormen onderzoeken, uitvoeren van pilots, onderzoek naar toepassing buiten (vooraangekondigde) congestiegebieden) en leidt tot een blauwdruk voor bredere uitrol. (Zie verder "Leervermogen").

Veiligheid:

Liander mag voor de veiligheid van de dienstverlening, de betrouwbaarheid en om overbelasting van het net te voorkomen, het transport beperken of onderbreken. Deze situatie kan zich bijvoorbeeld voordoen gedurende onderhoud of herstel van een storing of als het verbruiksprofiel

Datum
06 mei 2024

Ons kenmerk

Pagina

12 van 19

van een andere afnemer wijzigt.

Deelnemende klanten maken geen gebruik van de onderhouds- en storingsreserve capaciteit van het regelstation Heerhugowaard Noord en krijgen nooit meer vermogen toegewezen dan het bedrijfszeker vermogen van genoemd regelstation. Het bedrijfszeker vermogen van regelstation Heerhugowaard Noord is 40 MVA. Het station heeft drie voedende kabels vanuit onderstation de Weel, met ieder een capaciteit van 20MVA. Wanneer één van deze kabels in storing is, past het vermogen op de resterende twee kabels; zodoende heeft inzet van VTR geen uitwerking op het verrichten van onderhoud en verhelpen van storingen.

Afbakening

- De ontheffing wordt gevraagd voor een duur van vijf jaar. Indien vóór het einde van deze periode er middels de initiatieven van de LAN voldoende ATR-contractvormen zijn die deze ontheffing overbodig maken, wordt de duur verkort. Zie verder exit strategie.
- De ontheffing geldt voor klanten in de verbruikerscategorie c Trafo HS+TS / MS, aangezien deze klantengroep de flexibiliteit heeft om haar processen aan te passen. Daarnaast is afrekening voor deze doelgroep eenvoudiger omdat er niet wordt afgerekend op kWh zoals bij deelmarkt MS en lager.
- VTR wordt vooralsnog alleen ingezet voor aangeslotenen van onderstation Heerhugowaard Noord gezien de capaciteit op dat onderstation en de wens om het project in beginfase beheersbaar te houden. We realiseren ons dat het afbakenen van een gebied kan schuren tegen het principe van non-discriminatoire handelen. Echter het is ons aangelegen om voldoende monitoring te kunnen houden op het verloop van inzet van VTR. We voorzien vraagstukken rondom het verdelen en toekennen van VTR en het afhandelen van de afrekening. Vanuit deze regio kan er een doorgroeimodel zijn, bijvoorbeeld door na een evaluatie van de eerste 2,5 jaar, mogelijkheden tot inzet VTR open te stellen voor alle klanten in betreffende verbruikerscategorie. Voorwaarde hiertoe is dat de operationele inrichting en financiële afhandeling volledig geïntegreerd zijn in reguliere werkprocessen. Indien we in deze fase komen en het voorstel VTR breder willen aanbieden, dan stellen we voor namens de gezamenlijke netbeheerders een codewijzigingstraject vorm te geven.
- De VTR benut de restcapaciteit van het net; er wordt geen gebruik gemaakt van het redundant net.

Potentie

Omdat we afbakenen tot één onderstation is de potentie voor dit voorstel ook afgebakend. Dit is een bewuste keuze omwille van de werkbaarheid. Het gebied betreft 33 klanten die aangesloten zijn op het onderstation Heerhugowaard Noord met een aansluiting van minimaal AC5. Klanten die gebruik zouden kunnen maken van het voorstel VTR moeten een zekere mate van flexibiliteit hebben in hun productieproces, bereid zijn te investeren (in bijvoorbeeld een e-boiler) en hun productie moet überhaupt geschikt zijn voor elektrificatie. {Aantal} potentiële VTR klanten zijn middels een mailing geïnformeerd over ons voornemen een ontheffing aan te vragen voor het voorstel VTR. We hebben hen verzocht het ons kenbaar te maken indien ze dit onwenselijk vonden. Er zijn geen bezwaren ontvangen. Daarnaast moet hier ruimte voor zijn in het net, zowel lokaal als op de bovengelige netvlakken. Met één klant hebben we meerdere verkenningsgesprekken gevoerd en is er concrete animo. Enkele andere klanten voldoen aan de criteria en [aantal] klanten heeft aangegeven graag meer te willen weten over het voorstel. Vanzelfsprekend kan een klant pas overgaan tot concrete investeringen indien bekend is of het voorstel VTR inderdaad geïntroduceerd kan worden. We sluiten niet uit – gezien de investering die bij de klant ligt – dat het aantal deelnemende klanten laag blijft. We menen echter dat we ook hiermee een leereffect kunnen behalen.

Leervermogen

Liander wenst in met het voorstel VTR ervaring op te doen met alternatieve transportrechten, met de bijbehorende nieuwe tariefdragers en met de nieuwe productvoorwaarden.

Graag zien we onderstaande onderzoeksvraag (en deelvragen) beantwoord:

Kan het flexibel inzetten van vrije transportruimte een oplossing bieden voor de capaciteitsbehoefte van klanten in de regio Heerhugowaard Noord?

- Hoeveel meer klanten worden aangesloten in de situatie VTR dan in de situatie

- zonder VTR?
- Hoeveel meer capaciteit wordt getransporteerd in de situatie VTR dan in de situatie zonder VTR?
- Voldoet de inzet van VTR (in combinatie met een minimaal benodigd GTV) aan de capaciteitsbehoefte van klanten in de genoemde regio?
- Worden klanten door inzet van VTR eerder aangesloten (zo ja, hoeveel eerder?)
- Zijn kWh_toegekend, energievolumegebonden en kWh_toegekend, variabel passende tariefdragers en is de wijze van berekenen tarief sluitend?
- Werkt de voorgestelde verdeelmechanisme naar behoren, bij meerdere VTR-klanten op één locatie?
- Welke inzichten worden verzameld wat betreft het verwerken van de opbrengsten in RD data?
- Staan de tarieven (en daarmee de verleende kortingen) in verhouding tot de gemaakte kosten?

Evaluatie en kennisdeling:

Liander en de VTR-klanten evalueren minimaal eens per jaar over de werking van inzet van VTR. De gespreksverslagen hiervan zijn door eenieder op te vragen bij Liander. Liander communiceert over de leerpunten van de inzet van VTR met de ACM, andere netbeheerders en marktpartijen via werkgroepen binnen het LAN en NBNL. Om te komen tot een goede evaluatie willen we graag meer dan één deelnemer aan het voorstel VTR. Een groot aantal deelnemers is niet nodig; we achten enkele deelnemers voldoende mits enige diversiteit in het soort bedrijf, en voldoende animo om deel te nemen aan het voorstel en pro-actief met ons te evalueren. Momenteel hebben we zowel industrie als tuinders op het oog waarbij conversie en/of opslag tot de mogelijkheden horen teneinde meer flexibel stroomverbruik. Zie verder uitgewerkt plan Evaluatie & Monitoring (bijlage).

Exitstrategie:

Een exitstrategie kan noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld indien:

- er binnen de ontheffing een toestroom aan klanten is waardoor de beschikbare vrije transportruimte opsplijt wordt in onpraktisch kleine segmenten;
- of er (herhaaldelijk) misbruik wordt gemaakt door deelnemer(s) en/of als de leveringszekerheid in het gebied in gevaar komt bijvoorbeeld door repeterende en hoge overschrijdingen;
- of omdat nieuwe contractvormen (ATR) zoals in de LAN ontwikkeld voldoende mogelijkheden bieden om het net flexibel te benutten waardoor de ontheffing niet meer noodzakelijk is;
- of omdat het voordeel voor eenieder te gering is of de operationele inrichting is voor klant e/o netbeheerder te belastend is
- of indien blijkt dat er te weinig GTV vrijkomt voor andere klanten waardoor het voorstel VTR te weinig bijdraagt aan het oplossen van congestie
- of indien klanten hun GTV niet definitief willen/kunnen verlagen na ontheffingsperiode.

Om deze beoordeling te kunnen maken zal er na 2,5 jaar een evaluatie gehouden worden conform evaluatieplan.

Wat betreft een opzegging stellen we daarom voor:

- Een deelnemende VTR-klant heeft de mogelijkheid om het VTR-addendum schriftelijk op te zeggen. Er geldt een opzegtermijn van zes maanden.
- Tevens kan Liander een VTR-addendum opzeggen indien dringende redenen daartoe (b.v. het niet meer kunnen garanderen van netveiligheid).

In het codebesluit non-firm ATO (dd 28/09/23) wordt in artikel 7.1, lid 6j aangegeven dat geduid moet worden of er eventueel een boetebeding geldt in geval dat er gebruik gemaakt wordt van transport buiten overeengekomen (tijden of) hoeveelheden. In 7,1 lid 6k staat dat geduid moet worden of een technische voorziening verplicht gesteld wordt, ter voorkoming van het gebruikmaken van transport buiten overeengekomen (tijden of) hoeveelheden.

Datum
06 mei 2024

Ons kenmerk

Pagina

14 van 19

Gedurende de ontheffingsperiode stellen we de boetebeding op nul en stellen we geen technische voorziening verplicht. De redenen hiervoor zijn omdat we ons in een leerproces bevinden en omdat in het addendum opgenomen wordt dat het variabele recht (door Liander) opgezegd kan worden in geval van dringende redenen waardoor een boetebeding weinig uithaalt.

Datum
06 mei 2024

Ons kenmerk
[REDACTED]

Pagina
15 van 19

Bijlage 2: Voorbeeld klantsituatie ([REDACTED])

[REDACTED] wil de [REDACTED] in [REDACTED] verduurzamen. Daartoe elektrificeert [REDACTED] [REDACTED] productieprocessen en gaat zij gebruik maken van een [REDACTED]. Indien dit systeem bewijst succesvol te zijn, overweegt [REDACTED] in de toekomst dit [REDACTED] uit te breiden om haar volledige productieproces te verduurzamen. Indien [REDACTED] (deels) overgaat tot op elektriciteit gebaseerde productieprocessen een [REDACTED], als vervanger [REDACTED] productieprocessen zal de vraag naar op elektriciteit gebaseerde vermogen dynamisch zijn en op momenten [REDACTED] keer zo hoog zijn als de vraag [REDACTED] in de productieprocessen.

Hiertoe heeft [REDACTED] een aansluiting met meer capaciteit nodig, alsmede meer (transport-) capaciteit op het net nodig, te weten: additioneel [REDACTED] MVA per (naar verwachting) [REDACTED] en potentieel [REDACTED] MVA in de verdere toekomst. Het huidige gecontracteerd transportvermogen (GTV) is [REDACTED] MW zoals vastgelegd in een uit [REDACTED] bestaande ATO. De aansluiting hiervoor is in aanleg en heeft een aansluitcapaciteit van [REDACTED] MVA N-1. Deze komt op de [REDACTED] Heerhugowaard Noord. [REDACTED] heeft aangegeven dat zij in een voor het primaire proces [REDACTED] voldoende heeft aan een transportvermogen van [REDACTED] MW. Gedurende de ontheffingsperiode willen Liander en [REDACTED] komen tot afspraken over inzet van variabele transportcapaciteit (VTR) om in de transportbehoefte van [REDACTED] te voorzien. Het alternatief was [REDACTED] MVA vast aansluiten op een verder weg gelegen onderstation (gemoeide meerkosten ca. [REDACTED]) [REDACTED] geeft aan te prefereren aan te sluiten op het dichtbijgelegen station, met als uitgangspunt het netneutraal transporteren van het flexibele deel van het benodigde capaciteit.

Met [REDACTED] is reeds gesproken over het verlagen van hun GTV naar [REDACTED] MW. Over de verlaagde [REDACTED] MW worden energievolumegebonden kWh afspraken gemaakt, voor [REDACTED] draaiuren per dag. Tot een maximum van [REDACTED] MW wenst [REDACTED] een volledig variabel transportrecht overeen te komen. Indien [REDACTED] wenst terug te keren naar hun oorspronkelijke GTV van [REDACTED] MW, dan is hiertoe de mogelijkheid door het tijdig opzeggen van de VTR-overeenkomst. Anderzijds is de mogelijkheid dat een exit strategie in werking treedt.

[REDACTED] heeft duidelijk interesse getoond in het voorstel VTR maar er worden vanzelfsprekend nog geen definitieve afspraken gemaakt totdat we inzichtelijk hebben of we daadwerkelijk e.e.a. naar wens kunnen inrichten.

Bijlage 3 Testimonials / blijk van steun uit de regio

[REDACTED] heeft concrete interesse in het voorstel VTR getoond, met hen zijn we reeds enkele maanden in gesprek over de mogelijkheden. Met andere klanten in de regio is gepeild of zij in ieder geval geen bezwaar hebben, of mogelijk interesse.

Van de [REDACTED] partijen die we benaderd hebben, heeft er [REDACTED] een helder respons gegeven. Deze [REDACTED] hebben [REDACTED] geen bezwaar en [REDACTED] hebben mogelijk interesse. Van de [REDACTED] partij geen respons ondanks rappelleren (ook geen bezwaar).

Relevante partijen die zijn benaderd:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Benaderingsproces:

[REDACTED]

Telefonische introductie bij:

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

Aansluitend is de uitvraag-mail en een one-pager met meer informatie verstuurd naar alle partijen.

Responses:

[REDACTED]

Onderstaand bericht is gedeeld met onze klanten:

Beste [naam],

Graag willen we u informeren over een voorstel voor “Alternatieve Transportrechten” dat we momenteel aan het uitwerken zijn om aan te bieden aan klanten die aangesloten zijn op het onderstation Heerhugowaard. Het voorstel heet “Vrije Transport Ruimte” (VTR) en in het kort komt het erop neer dat een deel van de transportbehoefte ingevuld wordt met een variabel recht. Zie voor meer informatie de bijlage.

Het voorstel is interessant voor onze klanten die een zekere mate van flexibiliteit hebben in hun productieproces, bereid zijn te investeren (in bijvoorbeeld een e-boiler) en waarvan de productie

Datum
06 mei 2024

Ons kenmerk

Pagina

17 van 19

überhaupt geschikt is voor elektrificatie. Daarnaast moet hier ruimte voor zijn in het net, zowel lokaal als op de bovengelegen netvlakken. Op dit moment hebben we één klant in de regio die in ieder geval aan deze voorwaarden voldoet.

Binnen de huidige wetgeving hebben we niet de mogelijkheid om Vrije Transport Ruimte aan te bieden, we moeten daarom een ontheffing bij de ACM hiervoor aanvragen. De ACM heeft ons gevraagd om – als onderdeel van het ontheffingsproces – relevante klanten te informeren over ons voornemen dit voorstel aan te bieden in regio Heerhugowaard. Dat doen we bij deze. In dit kader hebben we twee concrete vragen aan u:

- Heeft u interesse om te bespreken of en hoe dit voorstel voor u van toepassing zou kunnen zijn (mits ontheffing verleend wordt). Zo ja, dan plannen we graag na 2 mei een gesprek met u.
- Vindt u het onwenselijk dat we het verzoek tot ontheffing indienen bij de ACM? Zo ja, wilt u dit ons (met toelichting) uiterlijk 29 april laten weten?

Indien we binnen 7 dagen geen reactie van u ontvangen, zullen we ervan uitgaan dat u geen bezwaar heeft tegen onze aanvraag voor een ontheffing en zullen we de verdere stappen ondernemen om het voorstel VTR in de regio aan te bieden.

We horen graag van u en zijn uiteraard ook bereikbaar in geval van vragen.

Met vriendelijke groet,

Bijlage 4 Plan van Aanpak Evaluatie en Monitoring

Doelstelling:

Het doel van dit evaluatie- en monitoringsplan is om de effectiviteit en impact van de ontheffing Vrije Transportruimte (VTR) te beoordelen in de regio Heerhugowaard Noord, met een focus op de flexibele inzet van transportcapaciteit en de betrokkenheid van klanten bij alternatieve contractvormen.

Evaluatieperiode:

De totale evaluatieperiode is vastgesteld op 5 jaar (looptijd ontheffing). Tijdens het eerste jaar plannen we op kwartaalbasis een business review in t.b.v. een efficiënte opstartperiode. Daarna volgen jaarlijkse evaluatiemomenten en een tussentijdse uitgebreide evaluatie na 2,5 jaar. Hiermee wordt ruimte gecreëerd om eventuele ontwikkelingen vanuit de ACM in een vroeg stadium door te voeren en de deelnemers toekomstperspectief te bieden na de looptijd van de ontheffing. Ook kan een eventuele uitbreiding naar een groter gebied overwogen worden bij de uitgebreide evaluatie.

Evaluatiemomenten:

1. Tijdens het eerste jaar live: Quarterly business reviews met Liander (System Operations & Innovatie) en deelnemende klanten.
2. Jaarlijkse Evaluatie: Gericht op snelle feedback en aanpassingen.
3. Halverwege de Periode: Na 2,5 jaar, een uitgebreide evaluatie om diepgaande inzichten te verkrijgen en eventuele grootschalige aanpassingen te overwegen.
4. Eindevaluatie: Na 5 jaar, om de totale impact en de toekomst van het project te beoordelen.

Evaluatiecriteria en KPI's:

1. Aantal klanten
 - a. Aantal klanten die interesse tonen in deelname.
 - b. Aantal klanten die daadwerkelijk mee doen.
2. Effecten op station GTV:
 - a. Aantal deelnemers dat daadwerkelijk bereid is om GTV deels te verlagen.
 - b. Hoeveelheid GTV dat gedurende ontheffingsperiode wordt verlaagd
 - c. Hoeveelheid GTV dat wordt omgezet in beschikbaarheidsafspraken.
3. Impact op capaciteitsbehoefte:
 - a. Aantal extra klanten aangesloten met VTR vs. GTV scenario.
 - b. Totale capaciteit getransporteerd met VTR vs. GTV scenario.
 - c. Mate waarin het net beter benut is in kWh extra toegekend/getransporteerd.
 - d. Mate waarin VTR voldoet aan de capaciteitsbehoeften van klanten.
4. Realisatietermijn vermogensuitbreidingen:
 - a. Gemiddelde tijd tot GTV-verhoging van klanten met VTR vs. GTV scenario.
 - b. Versneld inpassen: hoeveel eerder worden klanten geholpen met transportvermogen met VTR.
5. Tariefficiëntie en berekeningsmethode:
 - a. Geschiktheid van kWh_toegekend als tariefdrager.
 - b. Sluitendheid van de berekeningsmethode voor het tarief.

Aanvullende KPI's:

6. Klanttevredenheid en feedback:
 - o Kwalitatieve feedback over de VTR-regeling m.b.t. flexibiliteit en gebruiksgemak.
7. Netwerkstabiliteit en leveringszekerheid:
 - o Incidenten van netwerkinstabiliteit of onderbrekingen.
 - o Continuïteit van energielevering in het VTR-scenario.
8. Financiële performance:

- Kosten-batenanalyse van de VTR-regeling.
 - Vergelijking van operationele kosten in VTR vs. GTV scenario.
9. Duurzaamheidsimpact:
- Bijdrage van VTR aan duurzaamheidsdoelstellingen van de regio / bedrijven.
 - Impact op de integratie van hernieuwbare energiebronnen.

Aanpak en methodes:

- Dataverzameling: Gebruik van geautomatiseerde systemen voor het verzamelen van real-time data. Periodiek ophalen van stakeholderfeedback.
- Analyse: Regelmatige data-analyse en trendevaluatie.
- Stakeholderbetrokkenheid: Betrekken van klanten, lokale overheden, toezichthouder en energie-experts in het evaluatieproces.
- Rapportage: Transparante en regelmatige rapportage aan belanghebbenden, inclusief de ACM.

Risicobeheer:

- Monitoring van risico's: Continu monitoren van risico's zoals netwerkoverbelasting en stakeholderweerstand.
- Mitigatiestrategieën: Ontwikkeling van strategieën en protocollen om potentiële risico's te minimaliseren.