



Eindnotitie consultatie

Alternatieve transportrechten en use-it-or-lose-it



Inhoud

Alternatieve transportrechten en use-it-or-lose-it	1
1 Inleiding	3
Ingediende codewijzigingsvoorstellen	3
Landelijk actieprogramma congestiemanagement	4
2 Algemene toelichting op het consultatieproces	5
3 Uitgangspunten van de ACM	5
3.1 ATR	5
3.2 UIOLI	6
4 Consultatiereacties en reflecties ACM	7
4.1 Algemeen ATR	7
4.1.1 Samenvatting consultatiereacties	7
4.1.2 Reflectie ACM	9
4.2 Tarieven	10
4.2.1 Samenvatting consultatiereacties	10
4.2.2 Reflectie ACM	11
4.3 Wisselwerking CM	12
4.3.1 Samenvatting consultatiereacties	12
4.3.2 Reflectie ACM	13
4.4 Netveiligheid	14
4.4.1 Samenvatting consultatiereacties	14
4.4.2 Reflectie ACM	15
4.5 UIOLI (GOTORK)	16
4.5.1 Samenvatting consultatiereacties	16
4.5.2 Reflectie ACM	17
4.6 Overige punten	19
4.6.1 Groeps(A)TO's	19
4.6.2 Meer inzicht in netbelasting nodig	20
4.6.3 Overige vormen van ATR	20

1 Inleiding

Door de energietransitie en de elektrificatie van de industrie is sprake van een groeiende vraag naar transportcapaciteit op het Nederlandse elektriciteitsnet. Mede daardoor is er forse transportschaarste op het elektriciteitsnet ontstaan. Dit leidt ertoe dat het net op plekken door het hele land op slot gaat voor nieuwe partijen en bestaande aangeslotenen die willen uitbreiden. Het niet kunnen krijgen van (meer) transportcapaciteit vormt een grote belemmering voor de economische ontwikkeling in Nederland en remt de overgang naar een duurzaam energiesysteem af. Om weer voldoende transportcapaciteit beschikbaar te maken, investeren de netbeheerders om hun netten uit te breiden. Daarnaast kunnen zij op plekken waar deze uitbreidingen te laat komen congestie management toepassen om de beschikbare netcapaciteit beter te benutten en daarmee meer transport van elektriciteit mogelijk te maken. Ondanks deze inspanningen zal er de komende jaren op veel plekken transportschaarste op het elektriciteitsnet blijven bestaan. Het is daarom noodzakelijk om de bestaande netcapaciteit zo efficiënt mogelijk te gebruiken en op deze manier zoveel mogelijk elektriciteitstransport mogelijk te maken.

Wanneer er sprake is van transportschaarste betekent dit in veel gevallen dat de netcapaciteit enkel op specifieke (piek)momenten ontoereikend is. Door buiten deze piekmomenten meer gebruik te maken van het elektriciteitsnet kan er met hetzelfde elektriciteitsnet, meer elektriciteitstransport gerealiseerd worden. Er zijn verschillende methoden waarop netbeheerders en aangeslotenen in staat gesteld, en gestimuleerd, kunnen worden dit te doen. Om te inventariseren of enkele vormen hiervan geschikt en aantrekkelijk zijn voor netbeheerders en marktpartijen, is de Autoriteit Consument & Markt (hierna: ACM) een consultatie gestart.¹ De in deze consultatie onderzochte methoden zijn: alternatieve transportrechten (hierna: ATR) en use-it-or-lose-it (hierna: UIOLI). Voor UIOLI wordt ook de Nederlandse afkorting GOTORK gebruikt, wat staat voor gebruik-op-tijd-of-raak-het-kwijt.

In totaal hebben 38 partijen gereageerd op de consultatie. De niet-vertrouwelijke reacties heeft de ACM gepubliceerd op haar website.² In deze notitie wordt ingegaan op de gepubliceerde reacties. Daarnaast formuleert de ACM in deze notitie ook uitgangspunten en randvoorwaarden die zij zal toepassen bij de toetsing van huidige en toekomstige codewijzigingsvoorstellen die betrekking hebben op ATR en UIOLI. De ACM beoogt hiermee vroegtijdig duidelijkheid te geven aan netbeheerders en marktpartijen over haar uitgangspunten en bij te dragen aan het bespoedigen van de codeprocessen.

Ingediende codewijzigingsvoorstellen

Sinds de consultatie heeft de ACM twee codewijzigingsvoorstellen in behandeling genomen die de onderwerpen uit deze consultatie raken:

- Het eerste voorstel heeft als doel een flexibel recht op transport van elektriciteit, een specifieke vorm van een ATR, mogelijk te maken via een non-firm aansluit- en transportovereenkomst (hierna: NFA).³ Het gaat hierbij specifiek om het mogelijk maken van een per dag door de netbeheerder vastgesteld variabel transportrecht in (dreigende) congestiegebieden. De initiële aanleiding voor dit voorstel is de wens om de aansluiting van elektriciteitsopslag te faciliteren in (dreigende) congestiegebieden, waar de verwachting is dat elektriciteitsopslag kan helpen om de beschikbare transportcapaciteit voor nieuwe aansluitingen te vergroten. Een flexibel transportrecht zou ook voor andere aangeslotenen in (dreigende) congestiegebieden interessant kunnen zijn. Hierbij stelt NBNL een verlaagd transporttarief voor.

De ACM verwacht in Q4 van 2023 een codebesluit te nemen om NFA's mogelijk te maken.

¹ Zie [Consultatie alternatieve transportrechten en 'use it or lose it' \(acm.nl\)](#)

² Zie [Publicatie consultatiereacties alternatieve transportrechten en use it or lose it | ACM.nl](#)

³ Zie [Voorstel codewijziging variabel recht op transport \(non-firm ATO\) | ACM.nl](#)

- Het tweede codewijzigingsvoorstel ziet op het mogelijk maken van UIOLI.⁴ Dit betekent het verlagen van ongebruikt gecontracteerd transportvermogen van aangeslotenen en op deze manier schaarse capaciteit sneller beschikbaar te maken voor andere partijen. Via de uniforme openbare voorbereidingsprocedure zal de ACM dit ontwerpbesluit voorleggen voor zienswijzen.

De ACM streeft ernaar om in augustus 2023 een ontwerpbesluit te publiceren op haar website.

In het vervolg van deze notitie wordt uitgebreid stilgestaan bij de codewijzigingsvoorstellen die in behandeling zijn en welke uitgangspunten de ACM hanteert bij het beoordelen hiervan.

Landelijk actieprogramma congestiemanagement

In aanvulling op de consultatie werkt de ACM binnen het Landelijk Actieprogramma Netcongestie (hierna: LAN) samen met onder meer overheden en netbeheerders aan andere maatregelen om efficiënter netgebruik te stimuleren. Hieronder volgt een beknopt overzicht van de activiteiten waarvan de ACM actiehouder is, waar beschikbaar wordt daar ook al een beoogde planning gegeven:

1. Het monitoren, evalueren en stimuleren van de toepassing van congestiemanagement. Hiermee waarborgt de ACM dat de bepalingen uit de Netcode elektriciteit (hierna: Netcode) op het gebied van congestiemanagement goed worden toegepast. Daarnaast signaleert de ACM of er wijzigingen van de code nodig zijn om de toepassing van congestiemanagement te verbeteren.
2. Het binnen de Netcode mogelijk maken om klantaanvragen in de wachtrij te prioriteren. De ACM vindt het belangrijk dat netbeheerders in het individuele geval in gebieden met schaarste transportcapaciteit, in afwijking van 'first come, first served', voorrang kunnen verlenen aan verzoekers van transportcapaciteit met een belangrijke maatschappelijke bijdrage, zoals gezondheidszorg of partijen die ruimte creëren op het elektriciteitsnet. Om dit mogelijk te maken werkt de ACM op dit moment aan een ambtshalve wijziging van de Netcode.

De ACM verwacht in Q2 van 2023 een ontwerpcodebesluit te publiceren.

3. In aanvulling op de ingediende codewijzigingsvoorstellen verwacht de ACM in de loop van 2023 een voorstel van de netbeheerders te ontvangen met betrekking tot het mogelijk maken van groepsATO's. Zodra de ACM het voorstel heeft ontvangen zal ze hier voortvarend mee aan de slag gaan.
4. De hierboven benoemde maatregelen maken het in specifieke situaties mogelijk om de beschikbare netcapaciteit beter te benutten. Daarnaast werkt de ACM aan een bredere herziening van tariefstructuren om prikkels voor efficiënt netgebruik voor alle netgebruikers te kunnen inbouwen.

Op dit moment werkt Netbeheer Nederland (hierna: NBNL) aan verschillende codewijzigingsvoorstellen om hierin de eerste stappen te nemen. De ACM verwacht in Q3 van 2023 de codewijzigingsvoorstellen over de volgende onderwerpen van NBNL te ontvangen:

- een codevoorstel voor het differentiëren van de transporttarieven op basis van vooraf vastgestelde tijdsblokken; en
- een codevoorstel voor een andere tariefstructuur specifiek voor energieopslag en conversie installaties, indien uit onderzoek blijkt dat een andere tariefstructuur hiervoor wenselijk is.

De ACM onderzoekt in het kader van het LAN ook de noodzakelijkheid en wenselijkheid van een producententarief.

⁴[Voorstel codewijziging niet gebruikte transportrechten \(GOTORK\) | ACM.nl](#)

5. De ACM wordt daarnaast betrokken bij het onderzoek van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat omtrent het creëren van meer zekerheid en transparantie rondom de tijdigheid van investeringen in de investeringsplannen.

2 Algemene toelichting op het consultatieproces

Op 6 oktober 2022 is de ACM een consultatie gestart over alternatieve transportrechten ATR en UIOLI, ook wel GOTORK genoemd. Drie partijen hebben de ACM verzocht hun gehele consultatiereactie als vertrouwelijk te behandelen en niet te publiceren.

De ACM heeft partijen tijdens de klankbordgroep van 30 januari 2023 een eerste terugkoppeling gegeven over de ontvangen reacties en de voorgenomen uitgangspunten. De presentatie van de ACM en het verslag van de klankbordgroep zijn gezamenlijk met deze notitie gepubliceerd op de website van de ACM.

In dit document schetst de ACM eerst de uitgangspunten die zij ziet voor ATR en UIOLI (hoofdstuk 3). Vervolgens beschrijft de ACM op hoofdlijnen de reacties die zij ontvangen heeft op de consultatie. Daarbij beoogt de ACM om een zo goed mogelijk beeld te geven van verschillende inzichten. In hoofdstuk 4 van dit document geeft de ACM per onderwerp een samenvatting van de consultatiereacties van partijen, haar zienswijze daarop en een vooruitblik naar het vervolg. Hoofdstuk 4 beschrijft tenslotte de vervolgstappen die de ACM zal ondernemen op het gebied van ATR en UIOLI.

Dit document is nadrukkelijk niet het eindpunt van de dialoog over ATR en UIOLI. De ACM blijft graag met partijen in gesprek en nodigt partijen daartoe ook uit.

3 Uitgangspunten van de ACM

De uitwerking van ATR en UIOLI loopt via de codes die de ACM vaststelt. De uitgangspunten die de ACM in dit document schetst, zijn voor de ACM het vertrekpunt voor de nadere uitwerking. Deze vertrekpunten zijn gebaseerd op de consultatie en de reacties daarop van partijen. Indien daartoe aanleiding is, bijvoorbeeld op basis van nieuwe informatie, kan de ACM deze vertrekpunten bijstellen. De vertrekpunten in dit document binden de ACM derhalve niet.

3.1 ATR

Waar de ACM het in dit document heeft over ATR bedoelt zij: flexibele transportrechten, tijdsgebonden transportrechten en combinaties van flexibele, tijdsgebonden en vaste transportrechten. Flexibele transportrechten zijn daarmee een specifieke vorm van ATR en worden in het [codewijzigingsvoorstel van 29 september 2022](#) van NBNL non-firm of niet-vaste transportrechten genoemd.

Onder de juiste voorwaarden zijn ATR een waardevolle aanvulling op de bestaande transportrechten. Via ATR kan de netcapaciteit namelijk efficiënter worden benut. De ACM ziet drie situaties bij het verlenen van ATR: er is geen congestie, er dreigt congestie of er is congestie in een gebied. Hieronder gaat de ACM in op deze situaties.

Nog geen ATR buiten (dreigende) congestiegebieden

Indien geen sprake is van congestie, meent de ACM dat ATR een waardevolle toevoeging kunnen zijn op de bestaande transportrechten. Voor de brede invoering van ATR is echter nader onderzoek nodig. Dit onderzoek zal zich vooral richten op de manier waarop ATR opgenomen kunnen worden binnen de tariefstructuren. De kostenreflectiviteit van de tarieven is daarbij een belangrijk aandachtspunt. De ACM neemt de tarifiering van ATR mee in haar bredere onderzoek naar de tariefstructuren en tariefregulering. Hieruit zal ook blijken of ATR meerwaarde hebben indien bijvoorbeeld tijdsgebonden tarieven worden ingevoerd.

Daarnaast blijkt dat het inzicht in de netbelasting verbeterd moet worden om tijdsgebonden transportrechten in te voeren. Pas als netbeheerders gedetailleerd inzicht hebben in het tijdstip van netbelasting, is het mogelijk om hierop in te spelen via tijdsgebonden transportrechten. De ACM roept netbeheerders op om dit inzicht op korte termijn te verbeteren. Niet alleen met het oog op de invoering van ATR, maar ook met het oog op het afroepen van congestiegebieden. Zonder goed inzicht in de daadwerkelijke netbelastingen is de inschatting dat netbeheerders eerder dan nodig congestiegebieden afroepen, omdat zij conservatieve inschattingen zullen maken over het te verwachten netgebruik.

Invoering flexibele transportrechten mogelijk in (dreigende) congestiegebieden

De ACM ziet meerwaarde in de invoering van ATR binnen (dreigende) congestiegebieden. Via ATR kan de resterende netcapaciteit namelijk (beter) worden benut, ook als de financiële grens van congestiemanagement is bereikt. Om op korte termijn een vorm van ATR mogelijk te maken vallen tijdsgebonden transportrechten binnen (dreigende) congestiegebieden buiten de scope van de op dit moment ingediende codewijzigingsvoorstellen. Op korte termijn zullen dus nu eerst flexibele transportrechten en combinaties van vaste en flexibele transportrechten mogelijk gemaakt worden. De hieronder beschreven uitgangspunten voor de invoering van flexibele transportrechten zullen waarschijnlijk ook de basisuitgangspunten zijn bij het mogelijk maken van andere vormen van ATR.

Bij de invoering van flexibele transportrechten binnen (dreigende) congestiegebieden hanteert de ACM de volgende uitgangspunten:

- In gebieden waar sprake is van (dreigende) congestie, dient het net zo snel als mogelijk te worden verzwaaard.
- Congestiemanagement en flexibele transportrechten zijn bij transportschaarste verschillende maatregelen om de bestaande netcapaciteit zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Congestiemanagement en flexibele transportrechten vullen elkaar aan en kunnen naast elkaar bestaan. De netbeheerder mag flexibele transportrechten niet gebruiken om onder zijn congestiemanagementverplichtingen uit te komen.
- Flexibele transportrechten kunnen worden aangeboden aan consumenten en invoeders van energie. Partijen sluiten flexibele transportrechten vrijwillig af en op basis van juiste en zo volledig mogelijk informatie vanuit de netbeheerder. Indien er keuze is uit verschillende transportrechten, bijvoorbeeld een vast transportrecht met een capaciteitsbeperkingscontract of flexibele transportrechten, moet voor de aangeslotene duidelijk zijn wat de verschillende keuzes inhouden en wat de gevolgen daarvan zijn. Partijen kunnen niet worden gedwongen door de netbeheerder om flexibele transportrechten af te sluiten.
- De tarifiering dient aan te sluiten bij het daadwerkelijk gebruik van partijen of de manier waarop zij het net kunnen gebruiken op basis van flexibele transportrechten. Daarbij ligt het voor de hand om te rekenen met kWmax en/of kWh, en niet (of heel beperkt) op kWcontract. Een beperkte kWcontract-component zou eventueel freerider gedrag van partijen kunnen voorkomen. De ACM meent echter dat dit gedrag onwaarschijnlijk is binnen congestiegebieden, omdat daar sprake is van transportschaarste.
- De ACM verwacht daarnaast dat de invoering van flexibele transportrechten waardevolle inzichten kan geven over de effecten van ATR op de tarieven. Deze lessen kunnen worden meegenomen binnen het bredere tarievenonderzoek van de ACM.
- De netveiligheid dient gewaarborgd te zijn bij de toepassing van ATR en deze dient op dezelfde manier gewogen te worden als bij de toepassing van congestiemanagement. Het is echter onwenselijk dat de toepassing van ATR een beperking gaat vormen voor de toepassing van congestiemanagement.
- Gegeven het feit dat het een nieuwe, potentieel ingrijpend, instrument is zal de ACM de inzet en het effect hiervan monitoren.

3.2 UIOLI

De ACM acht het van belang dat UIOLI binnen (dreigende) congestiegebieden toegepast kan worden. In die situatie acht de ACM het namelijk maatschappelijk onwenselijk dat capaciteit wordt gereserveerd en

daardoor minder partijen het elektriciteitsnet kunnen gebruiken. Bij de invoering van UIOLI binnen (dreigende) congestiegebieden hanteert de ACM de volgende uitgangspunten:

- De netbeheerder treedt in overleg met een aangeslotene in een dreigend congestiegebied zodra de netbeheerder vaststelt dat een significante hoeveelheid transportvermogen de voorgaande periode niet gebruikt is.
- In dit overleg dient de netbeheerder de aangeslotene erop te wijzen dat hij een groot deel van zijn gecontracteerde capaciteit niet gebruikt.
- Het is aan de aangeslotene om concreet aan te tonen dat deze ongebruikte capaciteit noodzakelijk is, of door aantoonbaar geplande uitbreidingen binnen een redelijke termijn noodzakelijk zal zijn. Op dit moment acht de ACM een periode van twee jaar een redelijke termijn. Van deze termijn jaar kan bij uitzondering worden afgeweken mits de aangeslotene kan aantonen dat het niet redelijkerwijs mogelijk is de geplande uitbreidingen binnen deze termijn te realiseren. Als blijkt dat de aangeslotene niet kan onderbouwen dat de capaciteit in de toekomst of incidenteel nodig is, kan de netbeheerder UIOLI toepassen.
- De netbeheerder kan het transportvermogen van een aangeslotene via UIOLI bijstellen naar de maximale historische piekvraag van de desbetreffende partij in een ruime voorafgaande periode of, indien dat meer is en de aangeslotene dat kan motiveren, het verwachte vermogen dat de desbetreffende partij nodig heeft.
- Essentiële voorzieningen moeten worden uitgezonderd van UIOLI.
- Gegeven het feit dat het een nieuwe, potentieel ingrijpend, instrument is zal de ACM de inzet en het effect hiervan monitoren.

4 Consultatiereacties en reflecties ACM

4.1 Algemeen ATR

4.1.1 Samenvatting consultatiereacties

Door de energietransitie en de toenemende elektrificatie van de industrie groeit de vraag naar transportcapaciteit op het Nederlandse elektriciteitsnet. Mede als gevolg van de energiecrisis is deze ontwikkeling in een stroomversnelling terecht gekomen. De groeiende vraag naar transportcapaciteit leidt er op steeds meer plekken in Nederland toe dat nieuwe partijen geen toegang kunnen krijgen tot het net en dat bestaande aangeslotenen hun transportcapaciteit niet kunnen uitbreiden. In de consultatie geeft de ACM aan dat ATR kunnen bijdragen aan een efficiënter gebruik van het elektriciteitsnet en daarmee de capaciteitsproblemen tegen kunnen gaan. ATR kunnen daarbij een waardevolle toevoeging zijn op de huidige kaders, die bestaan uit vaste transportrechten en congestiemanagement.

De meerderheid van de respondenten ziet ATR als een effectieve manier om het net efficiënter te gebruiken. Zij verwachten dat partijen die flexibiliteit in hun netgebruik kunnen bieden met goedkopere ATR gestimuleerd worden om buiten de piekmomenten gebruik te maken van het net. Daarmee wordt de piekbelasting verlaagd en kunnen andere, nieuwe partijen eerder transportcapaciteit krijgen. NBNL, Nobian en Hytruck Consult & Partners Coöperatie (hierna: HCNP) voegen daaraan toe dat ATR ertoe kunnen leiden dat netverzwaringen niet of pas later nodig zijn, wat de algehele welvaart volgens hen bevordert. Lion Storage, Consilium Asset Management (hierna: Consilium), LC Energy en de Nederlandse Windenergie Associatie (hierna: NWEA)/Energie Samen/Holland Solar zien ook een mogelijke bijdrage van ATR aan een efficiëntere benutting van het elektriciteitsnet, maar vinden dat die pas aangeboden moeten worden als congestiemanagement niet voldoende uitkomst biedt.

Andere respondenten voorzien geen of slechts een beperkte bijdrage van ATR aan een efficiëntere benutting van het net. Essent, Solarfields, Energie-Nederland (hierna: E-NL) en Vereniging voor Energie, Milieu en Water (hierna: VEMW) stellen dat partijen die flexibel genoeg zijn om met ATR te werken diezelfde capaciteit ook kunnen afsluiten via vaste transportrechten aangevuld met afspraken voor congestiemanagement. Zij vinden het laatstgenoemde minstens zo effectief om het net efficiënter te

benutten. Volgens VEMW geeft die optie een duidelijkere investeringsprikkel aan de netbeheerder om de knelpunten in zijn net te verhelpen. E-NL merkt op dat de financiële grens bij congestiemanagement de balans zoekt tussen de het welvaartsverlies van partijen die beperkt worden in hun netgebruik en de vergoeding die de netbeheerder daarvoor moet betalen. Het afsluiten van meer ATR nadat de financiële grens is bereikt, zorgt daarom niet per se voor een welvaartstoename. Essent verwacht dat de uitvoering van ATR complex zal zijn en geeft om die reden de voorkeur aan vaste transportrechten in combinatie met congestiemanagement. Dutch Data Center Association (hierna: DDCA) en Microsoft zoeken de oplossing van het capaciteitsprobleem in het stimuleren van private investeringen in het elektriciteitsnet. Daarmee kan de transportcapaciteit sneller worden vergroot en hoeft deze niet in steeds kleinere stukken verdeeld te worden.

Partijen waarvoor ATR interessant kunnen zijn

De ACM beschrijft in de consultatie dat ATR economische zinvol kunnen zijn voor alle grootverbruikers die flexibel zijn in hun energiegebruik. Respondenten sluiten zich daar grotendeels bij aan. Elektriciteitsopslag, e-boilers, elektrolyzers, warmteopslag en elektrisch vervoer worden door respondenten als potentiële gebruikers van ATR genoemd. In hoeverre ATR in de praktijk daadwerkelijk interessant zijn voor deze partijen is volgens de respondenten afhankelijk van de invulling daarvan. ATR moeten volgens veel respondenten bijvoorbeeld gepaard gaan met een minimale transportgarantie en leiden tot lagere transporttarieven. Een combinatie van vaste transportrechten en ATR biedt die minimale transportgarantie en is om die reden voor de meeste partijen het aantrekkelijkst. NBNL, EEW Energy from Waste (hierna: EEW), Vereniging Afvalbedrijven, Afval Energie Bedrijf (hierna: AEB), TU Delft en Nationale Agenda Laadinfrastructuur (hierna: NAL) zien ook potentie in het beschikbaar stellen van ATR aan kleinverbruikers. Mogelijke toepassingen die zij noemen zijn particuliere laadpalen en thuisaccu's.

Batterij-exploitanten hebben uiteenlopende verwachtingen van de mate waarin flexibele transportrechten aantrekkelijk voor hen kunnen zijn. Recoy en AQ Storage vinden flexibele transportrechten interessant, zolang ze op tijd weten wanneer er een beperking geldt. Daarnaast vinden zij dat de netbeheerder een indicatie moet geven van het aantal transportbeperkingen op jaarbasis en zouden partijen met flexibele transportrechten voorrang moeten krijgen bij het afsluiten van vaste transportrechten als het aantal beperkingen significant toeneemt. Lion Storage vindt flexibele transportrechten alleen interessant als er geen betere alternatieven zijn. De lagere transporttarieven zouden de business case mogelijk rondmaken, maar dan moet er wel meer duidelijkheid komen over de mate waarin transport beperkt wordt. Volgens Energy Storage NL (hierna: ESNL) zijn volledig flexibele transportrechten onwerkbaar voor batterij-exploitanten. De transportonzekerheid zou de business case onder druk zetten. Een minimale transportgarantie, bijvoorbeeld in de vorm van gecombineerde transportrechten, biedt meer zekerheid en daarmee neemt de interesse in flexibele transportrechten toe.

HCNP, NAL en Transport en Logistiek Nederland (hierna: TLN) geven aan dat voornamelijk tijdsgebonden transportrechten goed passen bij het opladen van elektrische voertuigen. Het opladen van elektrisch distributievervoer en stadslogistiek kan 's nachts plaatsvinden en valt daarmee buiten de piekbelasting van het net. Vaste tijdsgebonden transportrechten kunnen toegang tot het net in de nacht garanderen en bieden deze sectoren daarom meer zekerheid dan flexibele transportrechten.

Overige voorwaarden

In de consultatie schetst de ACM de voorwaarden waaraan ATR moeten voldoen. Zo moeten ATR in overeenstemming zijn met het non-discriminatiebeginsel, moeten ze vrijwillig afgesloten kunnen worden door partijen en moeten aangeslotenen helder geïnformeerd worden over de beschikbare transportrechten en de bijbehorende risico's.

Respondenten zijn het er grotendeels over eens dat op basis van ATR een non-discriminatoire onderscheid gemaakt kan worden tussen partijen met en zonder flexibiliteit in hun netgebruik. E-NL, Solarfields, Consilium, Statkraft en Lion Storage constateren dat de ACM daarnaast onderscheid maakt tussen invoeding en afname, maar missen daarbij opslag als aparte categorie. Het ontbreken van opslag in dit onderscheid doet volgens hen geen recht aan de functionaliteit van opslag in het kader van de energietransitie.

Er is onder de respondenten brede consensus dat ATR alleen op vrijwillige basis door marktpartijen afgesloten moeten kunnen worden. Als een partij de voorkeur geeft aan vaste transportrechten met afspraken over congestiemanagement, dan moet dat ook mogelijk blijven. Eén respondent (op persoonlijke titel) wijst op het belang dat partijen die ATR aanvragen bij de toegang tot het net geen voorrang moeten krijgen op partijen die vaste transportrechten aanvragen, als voor dat laatste – eventueel in combinatie met congestiemanagement – nog ruimte is op het net.

Vrijwel alle respondenten zijn het erover eens dat ATR in principe niet geweigerd mogen worden. Alleen de netveiligheid is voor de meerderheid van de respondenten een grond om ATR te weigeren. Voor E-NL, Solarfields en NWEA/Energie Samen/Holland Solar is het echter niet duidelijk wanneer en waarom netveiligheid een rol speelt bij het weigeren van ATR. NBNL vindt dat ATR ook geweigerd moeten kunnen worden als ze niet daadwerkelijk leiden tot efficiëntere benutting van het net. Voor VEMW is weigering denkbaar als ATR enkel leiden tot herverdelingseffecten.

Respondenten onderstrepen het belang van duidelijke informatievoorziening door de netbeheerder. Vóór het afsluiten van ATR moet de netbeheerder de aanvrager een duidelijk en volledig overzicht geven van de beschikbare vormen van transportrechten en de bijbehorende risico's. Recoy, AQ Storage, Lion Storage en HCNP noemen een indicatie van het aantal jaarlijkse transportbeperkingen als onderdeel van dat overzicht. Daarmee kunnen partijen een weloverwogen keuze maken. Ná het afsluiten van ATR moet de netbeheerder op tijd duidelijk maken welke capaciteit definitief beschikbaar is voor de aangeslotene, zodat hij hiermee rekening kan houden in zijn bedrijfsvoering. Consilium en HCNP zien ook graag dat de netbeheerder aangeslotenen actief benadert als er door netverzwaring ruimte op het net is om over te gaan van alternatieve naar vaste transportrechten.

4.1.2 Reflectie ACM

De consultatiereacties hebben de ACM gesterkt in het standpunt dat ATR een waardevolle toevoeging kunnen zijn aan de bestaande kaders om het net efficiënter te gebruiken en capaciteitsproblemen te beperken. Daarbij benadrukt de ACM dat ATR geen vervanging moeten zijn van vaste transportrechten met congestiemanagement. Netbeheerders zullen ook na invoering van ATR verplicht blijven om congestiemanagement uit te voeren. De ACM neemt de zorgen die respondenten hebben geuit over de juiste toepassing van congestiemanagement ter harte en blijft daar toezicht op houden.

ATR hebben hoofdzakelijk als doel om de bestaande ruimte op het elektriciteitsnet efficiënter te benutten. De ruimte die daarmee op piekmomenten vrijkomt, kan worden gebruikt om nieuwe partijen aan te sluiten of bestaande partijen uit te laten breiden die daar anders langer op hadden moeten wachten. In congestiegebieden bieden afspraken over congestiemanagement momenteel al een mogelijkheid aan partijen om aangesloten te worden of uit te breiden voordat de financiële grens bereikt is. Daarom verwacht de ACM voornamelijk een bijdrage van ATR aan het tegengaan van capaciteitsproblemen na het bereiken van de financiële grens van congestiemanagement. Desondanks kunnen ATR volgens de ACM ook worden aangeboden voordat de financiële grens bereikt is. Marktpartijen kunnen dan zelf de keuze maken uit vaste rechten aangevuld met afspraken over congestiemanagement of ATR. Marktpartijen die geen specifieke afspraken willen maken met de netbeheerder over congestiemanagement, beschikken met ATR over een eenvoudige en gestandaardiseerde manier om flexibiliteit in hun netgebruik aan te bieden in ruil voor een tariefkorting.

De ACM verwacht dat de invoering van ATR binnen congestiegebieden gepaard gaat met relatief weinig en beperkte risico's, op voorwaarde dat de beperking in het netgebruik op een juiste manier wordt weerspiegeld in de tarifiering. Een te grote tariefkorting kan ertoe leiden dat marktpartijen in grote getale overstappen van vaste transportrechten naar ATR om kosten te vermijden, terwijl zij deze wel veroorzaken. De resterende marktpartijen met vaste transportrechten worden in dat geval opgezadeld met hogere tarieven of netbeheerders kunnen hun kosten niet meer (volledig) dekken. De ACM ziet de beperking tot congestiegebieden als een mogelijkheid om waardevolle lessen te trekken voor mogelijke tariefwijzigingen binnen en buiten congestiegebieden.

Tegelijkertijd is het van groot belang dat ATR alleen op vrijwillige basis door partijen kunnen worden afgesloten. De netbeheerder zal dus altijd een aanbod moeten doen voor vaste transportrechten. Daarbij

tekent de ACM wel aan dat de netbeheerder een aanvraag voor vaste transportrechten mag weigeren wanneer de grenzen voor congestie management zijn bereikt. Toegang tot het elektriciteitsnet via vaste transportrechten is dan pas mogelijk wanneer er door netverzwaring weer voldoende transportcapaciteit beschikbaar is. In zulke gevallen hebben partijen dus de keuze uit vroegere toegang tot het net via ATR of latere toegang via vaste transportrechten. Om marktpartijen in staat te stellen een weloverwogen keuze te maken tussen vaste transportrechten en ATR, moet de netbeheerder een duidelijk overzicht van de voorwaarden en de risico's van beide opties geven.

De ACM sluit zich aan bij de voorbeelden die door respondenten als mogelijke gebruikers van ATR gegeven zijn. In aanvulling daarop verwacht de ACM dat ATR een uitkomst kunnen bieden aan partijen die al vaste transportrechten hebben en die voor een niet-vitaal bedrijfsproces – eventueel tijdelijk – extra transportcapaciteit nodig hebben.

4.2 Tarieven

4.2.1 Samenvatting consultatiereacties

In de consultatie heeft de ACM overwegingen geschetst omtrent tariefstructuren voor ATR en enkele concrete voorbeelden voor invulling daarvan beschreven. Uit de reacties komt een duidelijk beeld naar voren dat de uitwerking van tariefstructuren voor ATR onderdeel zou moeten zijn van een bredere herziening van tariefstructuren. De vraagstukken rondom tarifiering zijn immers complex en niet altijd volledig te isoleren.

De complexiteit omtrent kostenreflectiviteit komt naar voren in meerdere reacties. Een breed gedragen standpunt is dat een aangeslotene die een minder vast recht heeft, een lager transporttarief zou moeten betalen. Dit komt onder meer naar voren in de reacties van E-NL, VEMW, Gemeente Amsterdam, NAL, NWEA/Energie Samen/Holland Solar, HCNP, Statkraft en TLN. NBNL en Consilium zijn het oneens dat aangesloten met een ATR per definitie het net minder zwaar belasten en minder kosten veroorzaken dan aangesloten met een vast recht. Volgens Consilium is belasting van het net geen maatstaf voor tarifiering. TU Delft stelt dat kostenreflectiviteit en non-discriminatie inherent conflicterende doelstellingen zijn. Het is volgens hen niet mogelijk om netwerktarieven te ontwerpen die volledig kostenreflectief zijn. Er zou daarom een compromis gemaakt moeten worden. Essent vindt het belangrijk om met een hele nieuwe blik naar het veranderende elektriciteitssysteem te kijken, waarbij ook naar de lange termijn gekeken moet worden. E-NL heeft haar zorgen geuit over de afweging tussen snelheid en zorgvuldigheid omtrent het invoeren van een nieuw tarief voor ATR. Volgens E-NL kunnen ATR enkel snel ingevoerd worden als dit zorgvuldig gebeurt.

VEMW en Nobian benadrukken het belang voor aangesloten om een grote mate van zekerheid te hebben over het kostenniveau. Nobian is dan ook van mening dat tarifiering niet aan (dreigende) congestie gekoppeld moet worden. Gerelateerd daaraan vindt Essent dat tarifiering niet gekoppeld zou moeten worden aan netbelasting.

Het risico op opportunistisch gebruik van flexibele transportrechten wordt niet door alle partijen herkend. Zo is het voor E-NL, Groenleven en NWEA/Energie Samen/Holland Solar onduidelijk wat opportunistisch gedrag is en of het voorkomen zou moeten worden. Essent ziet geen verschil met vaste transportrechten. Zo lang de communicatie omtrent ATR transparant is, kan er volgens Essent en NIO geen sprake zijn van opportunistisch gedrag. NBNL en Solarfields onderschrijven de zorgen omtrent mogelijk opportunistisch gedrag wanneer vaste korting wordt gegeven. AEB, Vereniging Afvalbedrijven en EEW suggereren een minimum wachttijd te verplichten alvorens gewisseld kan worden van een alternatief naar een vast transportrecht, om opportunistisch gedrag te voorkomen.

De noodzaak voor het behouden van een 600-uurstarief wordt door onder meer E-NL, Solarfields en NWEA/Energie Samen/Holland Solar gelinkt aan een brede analyse van een mogelijke herziening van de tariefstructuren. Voor NBNL is het nog te vroeg om te zeggen of een 600-uurstarief nog nodig is na invoering van ATR. Consilium ziet het 600-uurstarief als een vorm van ATR. Volgens VEMW en Nobian lijken ATR eenzelfde effect te bereiken en daarmee het vervallen van de 600-uurstarieven te

rechtvaardigen. Vattenfall vindt het ook niet nodig om vast te houden aan het 600-uurstarief bij introductie van ATR. Gemeente Amsterdam, AEB, Vereniging Afvalbedrijven, AVR-Afvalverwerking (hierna: AVR) en EEW zien de noodzaak van behoud als meer casusafhankelijk, bijvoorbeeld of de uren planbaar zijn of niet.

Tot slot heeft de ACM in de consultatie gevraagd of invoering van een producententarief wenselijk is met het oog op de eventuele invoering van ATR. De reacties hierop zijn uiteenlopend. E-NL, Groenleven, Solarfields, NWEA/Energie Samen/Holland Solar en Essent vinden dat dit onderdeel moet zijn van een herziening van de nettariestructuren op basis van een brede analyse. VEMW, NBNL en Nobian ondersteunen de invoering van een producententarief vanuit het kostenveroorzakingsprincipe. Aspecten zoals level-playing field en Europeesrechtelijke beperkingen spelen daarbij wel een rol en vormen volgens hen een mogelijk knelpunt. Om diezelfde redenen is Vattenfall tegen de invoering van een producententarief. Volgens TU Delft moet de invoering van een producententarief een optie zijn, omdat differentiatie van tarieven de efficiëntie van investeringen kan verhogen. AEB, Vereniging Afvalbedrijven, AVR en EEW vinden dat een producententarief tot een eerlijker speelveld kan leiden voor producenten met een wisselende transportbehoefte (wind en zon, zonder opslag) ten opzichte van producenten die rond de klok leveren. Variërende producenten maken minder efficiënt gebruik van het net. Lion Storage vindt de invoering van een producententarief niet wenselijk omdat de kosten uiteindelijk bij afnemers terecht komen en een producententarief tot verslechterde internationale concurrentie leidt. NIO vindt een producententarief niet wenselijk met het oog op het stimuleren van duurzame energieproductie. Het stimuleren van opslag bij producenten zou volgens NIO wellicht een alternatief kunnen zijn. Consilium en Gemeente Amsterdam zijn geen voorstander van een producententarief.

4.2.2 Reflectie ACM

De ACM ziet de reacties op de consultatie als een duidelijk signaal om in brede zin te kijken naar de huidige transporttarievenssystematiek. In het kader van de (bredere) herziening van de tariefstructuren, zoals aangekondigd in het Landelijk Actieprogramma Netcongestie⁵, is de ACM reeds gestart met meerdere onderzoeken. De ACM legt daarbij de focus op tariefstructuren die efficiënt netgebruik belonen en (systeem)piekbelasting kunnen verminderen, zoals tijdsgebonden tarieven. De ACM zal daarin ook meer fundamenteel onderzoek doen naar tariefstructuren en -voorwaarden voor het mogelijk maken van ATR binnen en buiten congestiegebieden. Daarnaast is de ACM een onderzoek gestart naar de wenselijkheid en noodzakelijkheid van een producententarief. De ACM verwacht eind dit jaar haar eerste inzichten uit deze onderzoeken te delen. Voor deze onderzoeken zijn de aandachtspunten die voortkomen uit de consultatiereacties over ATR een waardevol begin. Dat geldt ook voor de codewijzigingsvoorstellen van NBNL die de ACM momenteel beoordeelt, zoals het voorstel om flexibele transportrechten (ook wel: variabele of non-firm transportrechten) in (dreigende) congestiegebieden mogelijk te maken en anders te tarifieren, het voorstel voor UIOLI en het voorstel om de gecontracteerde waarde bij overschrijding niet automatisch op te hogen. De ACM zet het gesprek over tariefstructuren met stakeholders in deze trajecten voort en roept partijen op om de ACM ook bij eigen ideeënvorming te betrekken.

Om een spoedige toepassing van ATR mogelijk te maken, zoekt de ACM een goede balans tussen eenvoud en zorgvuldigheid. Een eenvoudige aanpassing binnen de huidige tariefstructuur ligt daarbij voor de hand. Zoals beschreven in de consultatie is het van belang dat tariefstructuren objectief, transparant, niet-discriminatoire en kostenreflectief zijn. Dit geldt ook voor het op korte termijn mogelijk maken van een vorm van ATR in (dreigende) congestiegebieden. De ACM zal de uitgangspunten voor tarifiering van ATR uitwerken in de beoordeling van codewijzigingsvoorstellen, waarbij zij ook nader zal ingaan op de voordelen, nadelen en aandachtspunten uit de consultatiereacties. De ACM streeft ernaar om in Q4 van dit jaar het codewijzigingsbesluit voor flexibele transportrechten (NFA) te nemen. De eerste resultaten van ATR in de praktijk zullen daarmee vanaf 2024 opgedaan kunnen worden. Deze resultaten zullen waardevol zijn voor een bredere uitwerking en meer structurele borging van ATR in de Tarievenscode elektriciteit en Netcode elektriciteit.

⁵ Zie [Landelijk Actieprogramma Netcongestie | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

4.3 Wisselwerking CM

4.3.1 Samenvatting consultatiereacties

Binnen of buiten congestiegebieden

In de consultatie heeft de ACM geschetst dat zij verwacht dat ATR zowel binnen als buiten (dreigende) congestiegebieden interessant kunnen zijn voor partijen. De ACM heeft partijen gevraagd of zij het eens zijn met die opvatting. De meeste respondenten reageren overwegend positief op deze vraag.

Nobian merkt daarbij op dat de inzet van een ATR in een niet-congestiegebied een middel is om congestie te voorkomen. HCNP stelt dat het voor het creëren van een gelijk speelveld voor aangeslotenen belangrijk is dat aangeslotenen binnen en buiten congestiegebieden dezelfde rechten hebben. Consilium en één respondent op persoonlijke titel merken daarbij op dat het uitsluitend aanbieden van ATR binnen congestiegebieden leidt tot discriminatie ten opzichte van partijen die zich in een niet-congestiegebied bevinden.

Verder stellen een aantal respondenten dat het aanbieden van ATR buiten congestiegebieden moet worden gekoppeld aan bepaalde voorwaarden. Zo vinden bijvoorbeeld Statkraft, Vattenfall, Lion Storage, dat het aanbieden van ATR buiten congestiegebieden moet samenhangen met de juiste incentives, zoals een aangepaste (lagere) tarifiering. NBNL stelt eveneens dat ATR buiten congestiegebieden moeten samenhangen met een aanpassing van de tarievenssystematiek, maar dat het niet per definitie zal leiden tot een lager transporttarief.

Niet alle respondenten zijn van mening dat ATR zowel binnen als buiten congestiegebieden interessant kunnen zijn. Zo geeft LC Energy aan dat ATR alleen in congestiegebieden zouden moeten worden aangeboden nádat alle middelen voor de toepassing van congestiemanagement volledig zijn benut.

Tot slot is het op basis van de consultatiereacties van VEMW, TLN en J-OB onvoldoende duidelijk of zij van mening zijn dat ATR interessant kunnen zijn buiten congestiegebieden. VEMW ziet er voornamelijk geen meerwaarde in, maar geeft wel aan dat ATR kunnen bijdragen aan het oplossen of voorkomen van incidentele congestie. TLN ziet ATR voornamelijk als mitigerende maatregelen met een tijdelijk karakter. J-OB geeft aan dat het vooral in dreigende congestiegebieden nuttig is om ATR in te zetten.

Samenvattend denken veel respondenten dat ATR zowel binnen als buiten (dreigende) congestiegebieden interessant kunnen zijn. ATR kunnen helpen te voorkomen dat er congestie ontstaat. Het is wel belangrijk dat een ATR buiten een congestiegebied samenhangt met een aangepast transporttarief.

Wisselwerking congestiemanagement, ATR en netverzwaringen

In de consultatie gaat de ACM in op de wisselwerking tussen ATR, congestiemanagement en netplanning en -verzwaring en de wijze waarop aangeslotenen dienen te worden geïnformeerd door netbeheerders over hun transportrechten. De ACM heeft partijen gevraagd hoe zij kijken naar de wisselwerking tussen ATR, congestiemanagement en netverzwaringen. Ook heeft zij gevraagd of partijen verwachten dat er als gevolg van ATR minder congestiemanagementmaatregelen worden ingezet.

Veel respondenten zijn het met de ACM eens dat zowel ATR als congestiemanagement kunnen leiden tot een betere netbenutting. ATR en congestiemanagement worden door respondenten veelal als tijdelijke maatregelen gezien, ter overbrugging van de periode totdat netverzwaringen gereed zijn. Netverzwaring is volgens veel respondenten uiteindelijk nodig om congestie op te lossen. Vattenfall, EEW, AEB, Nio, Essent, Consilium en Vereniging Afvalbedrijven geven daarbij aan dat ATR niet mogen leiden tot het uitblijven van investeringen. NBNL is in dat verband van mening dat flexibele transportrechten niet zouden moeten meetellen bij het bepalen van de benodigde netverzwaringen, maar tijdsgebonden transportrechten wel. In tegenstelling tot veel andere respondenten merkt HCNP op dat ATR er ook toe kunnen leiden dat netverzwaringen gedeeltelijk kunnen worden uitgesteld of voorkomen. Verder hebben ATR volgens Nobian niets te maken met congestie, omdat congestie tijdelijk is. Goed werkende ATR kunnen volgens Nobian een permanente waarde hebben voor het net.

NBNL stelt dat het verschil tussen congestiemanagement en ATR is dat het eerste is gericht op het beperken van de transportcapaciteit tijdens de pieken, terwijl het tweede gericht is op het aantrekkelijk maken van transport buiten de pieken. E-NL en Solarfields vinden deze invalshoek betekenisloos, omdat het fysieke netgebruik in beide gevallen wordt beperkt.

De meeste respondenten verwachten dat er minder congestiemanagementmaatregelen worden ingezet als gevolg van ATR, omdat ATR tegen lagere tarieven voor sommige partijen mogelijk aantrekkelijker zijn dan vaste transportrechten in combinatie met congestiemanagementvergoedingen. Dit zal vooral gelden voor aangeslotenen en afhangen van de tarifiering. Voor producenten is de verwachting dat zij veelal congestiemanagementmogelijkheden willen blijven benutten, omdat zij geen transporttarieven betalen en voor hen op dit moment dus niet de prikkel bestaat dat zij tegen een lager transporttarief ATR kunnen overeenkomen. De verwachte afname van de inzet van congestiemanagement als gevolg van de inzet van ATR wordt niet per se als een probleem gezien door respondenten. Wel wijzen E-NL, Solarfields en NWEA/Energie Samen/Holland Solar erop dat zij een zorg hebben dat netbeheerders momenteel onvoldoende en op een onjuiste wijze de congestiemanagementregels toepassen. Het vermoeden bestaat dat ATR worden ingezet als goedkope vorm van congestiemanagement. TU Delft, Essent en één respondent op persoonlijke titel wijzen er in hun consultatiereactie ook op dat ATR niet mogen worden ingezet als goedkope vorm van congestiemanagement.

Tot slot ervaren respondenten zoals E-NL, Solarfields, NWEA/Energie Samen/Holland Solar, Statkraft en ESNL op dit moment dat netbeheerders hen onvoldoende informeren over de verschillende transportrechten die zij kunnen contracteren. Zij geven aan dat het belangrijk is dat aangeslotenen duidelijk en transparant worden geïnformeerd door de netbeheerder over de mogelijkheden die zij hebben voor het overeenkomen van ATR of een vast transportrecht (al dan niet met een congestiemanagementcontract). Essent en Groenleven benadrukken daarbij dat de netbeheerder geen ATR mag opleggen als het mogelijk is om een vast transportrecht met een congestiemanagementcontract overeen te komen.

4.3.2 Reflectie ACM

De consultatiereacties bevestigen het beeld van de ACM dat ATR zowel binnen als buiten (dreigende) congestiegebieden voor aangeslotenen interessant kunnen zijn. De ACM is daarbij, net als verschillende respondenten, wel van mening dat het aanbieden van alternatieve transportrechten buiten (dreigende) congestiegebieden een bredere herziening van de tarievenssystematiek vereist (zie ook paragraaf 3.2). Zoals beschreven in paragraaf 3.1.2 verwacht de ACM dat het toepassen van ATR, en meer specifiek flexibele transportrechten, binnen (dreigende) congestiegebieden gepaard zal gaan met relatief weinig en beperkte risico's, mits de beperking in het netgebruik goed weerspiegeld wordt in de tarifiering. Daarom ziet de ACM het mogelijk maken van flexibele transportrechten binnen (dreigende) congestiegebieden als een eerste stap binnen een mogelijke bredere invoering van ATR.

Wat de ACM betreft kunnen ATR en congestiemanagement goed naast elkaar bestaan. In tegenstelling tot het standpunt van een aantal respondenten, die het noodzakelijk vinden dat de congestiemanagementmiddelen eerst volledig worden benut alvorens ATR mogen worden aangeboden, ziet de ACM deze noodzaak op voorhand niet. Indien een aangeslotene graag op vrijwillige basis ATR wil overeenkomen terwijl nog niet alle congestiemanagementmiddelen zijn ingezet, moet deze mogelijkheid er volgens de ACM zijn, juist omdat ATR kunnen bijdragen aan efficiënter netgebruik. Hierbij vindt de ACM het wel belangrijk dat netbeheerders aangeslotenen begrijpelijk en transparant informeren over de mogelijkheden die zij hebben voor het contracteren van transportrechten. De taak om aangeslotenen goed te informeren over de mogelijkheden ligt primair bij de netbeheerder. Indien er dus congestiemanagementcontracten kunnen worden afgesloten, mag een netbeheerder een aangeslotene niet alleen informeren over de mogelijkheden voor het afsluiten van een ATR. Het is belangrijk dat het overeenkomen van een ATR een keuze van de aangeslotene is. Pas wanneer de financiële of technische grens voor congestiemanagement is bereikt, hoeft de netbeheerder geen congestiemanagementcontracten meer aan te bieden. ATR zijn dan de enige mogelijkheid en de netbeheerder is in beginsel verplicht deze aan te bieden.

De ACM merkt op dat zij het zorgelijk vindt dat een aantal respondenten ervaart dat netbeheerders momenteel onvoldoende duidelijk zijn over, of helemaal geen aanbod doen voor, congestiemanagementcontracten. De ACM benadrukt dat het niet de bedoeling is dat netbeheerders ATR opleggen terwijl congestiemanagement nog mogelijk is of dat netbeheerders geen congestiemanagementcontracten aanbieden in afwachting van het kunnen aanbieden van ATR. De ACM zal hierover met netbeheerders het gesprek aangaan, gezien het belang van een deugdelijke toepassing van de congestiemanagementregels. Zo nodig kan de ACM hierin handhavend optreden.

Tot slot meent de ACM, samen met een groot deel van de respondenten, dat het oplossen van congestie primair moet worden voorkomen door netten op tijd te verzwaren. De focus daarop mag niet wegvallen als gevolg van het aanbieden van ATR.

4.4 Netveiligheid

4.4.1 Samenvatting consultatiereacties

Bij het toepassen van ATR neemt het aangesloten vermogen op het net toe. Dit vergroot het risico op een overschrijding van de aanwezige transportcapaciteit en kan daarmee een risico voor de netveiligheid vormen. Om dit risico te mitigeren zijn er verschillende opties mogelijk die individueel of gezamenlijk kunnen worden toegepast. In de consultatie heeft de ACM drie opties geschetst:

- Een technische voorziening in de aansluiting die het getransporteerd vermogen kan beperken in specifieke situaties;
- Het totale vermogen dat aangesloten mag worden beperken met een technische grens (zoals bij congestiemanagement); en/of
- Financiële sancties voor partijen die zich niet aan de opgelegde beperkingen voor het gebruik van de aansluiting houden.

Veel respondenten benadrukken het belang van netveiligheid. De meningen hoe deze gewaarborgd zou moeten worden zijn echter verdeeld.

De toepassing van een technische voorziening wordt door verschillende respondenten gezien als een effectieve, maar ook kostbare manier om de netveiligheid te waarborgen. Solarfields stelt in het bijzonder dat financiële sancties uiteindelijk onvoldoende garantie bieden dat de overeengekomen capaciteit niet overschreden wordt. Een deel van de respondenten ziet een technische voorziening dus als een logische manier om de netveiligheid te waarborgen.

Het implementeren van deze technische voorzieningen kan echter ook ingrijpende gevolgen hebben voor de bedrijfsvoering van aangeslotenen. AEB, Vereniging van Afvalbedrijven, AVR en EEW zien dit daarom als een uitzonderlijk problematische ingreep die te allen tijde vermeden zou moeten worden. Lion Storage, TU Delft en Consilium geven aan de technische voorzieningen vooral als betuttelend en onnodig kostenverhogend te zien. Zij stellen daarbij dat de beoogde doelen ook bereikt kunnen worden met minder ingrijpende middelen, zoals financiële prikkels in combinatie met een beter bemeten net.

Alle respondenten zijn het er over eens dat er duidelijkheid gecreëerd moet worden over de vraag wie de kosten zal dragen van technische voorzieningen als deze voorzieningen verplicht worden gesteld.

Als alternatief voor de technische voorziening dragen NWEA/Energie Samen/Holland Solar de real-time interface aan. Deze toepassing is niet gericht op directe aansturing van de netbeheerder, maar is al wel verplicht voor alle deelnemende invoeders en zal daarom breed worden geïmplementeerd. Deze interface kan volgens deze partijen ook een rol spelen om de netveiligheid te waarborgen bij de concrete toepassing van ATR.

Technische grens

Wanneer de netbeheerder onvoldoende zekerheid heeft dat het transport van aangeslotenen de overeengekomen waarden niet zal overschrijden kan een technische grens het risico op overbelasting beperken. Bij de toepassing van congestiemanagement wordt ook een technische grens toegepast om

het risico op overbelasting van het net te verminderen. E-NL, VEMW en Solarfields geven aan het daarom noodzakelijk te vinden dat een technische grens ook wordt toegepast bij het implementeren van ATR. Hierbij zouden dezelfde voorwaarden als bij congestiemanagement aangehouden moeten worden. E-NL en Solarfields geven hierbij aan dat de reden hiervoor de consistentie met congestiemanagement is. Zij geven namelijk ook aan in principe geen voorstander te zijn van de technische grens, bij congestiemanagement dan wel bij ATR.

Als aanvulling op de door de ACM geschetste opties zijn er door verschillende partijen aanvullende mogelijkheden aangedragen hoe de netveiligheid gewaarborgd kan worden. Deze richten zich vooral op aanvullende prikkels om naleving van de overeengekomen transportwaarden na te komen. Zo stelt Solarfields voor om het recht op een ATR te ontzeggen wanneer biedingen (meermaals) niet worden nagekomen en stelt de TU Delft voor om in zo'n geval de eerder genoemde technische voorziening verplicht te stellen. TU Delft, Nobian en Solarfields pleiten hierbij voor een coulante aanpak bij eerste overtredingen en op sancties over te gaan wanneer oproepen van de netbeheerder meermaals niet worden nagekomen.

4.4.2 Reflectie ACM

Zoals uiteengezet in de consultatie dient de netveiligheid gewaarborgd te zijn bij de toepassing van ATR. Het beoogde doel van ATR is het beter benutten van de aanwezige transportcapaciteit en het mogelijk maken van meer aangesloten vermogen. Wanneer dit enkel mogelijk is door afspraken te maken over wanneer een aangeslotene geen gebruik kan maken van zijn aansluiting, vergroot dit zonder aanvullende maatregelen het risico op overbelasting van het net. Om deze reden acht de ACM aanvullende maatregelen wenselijk om dit te waarborgen.

De ACM ziet de technische voorziening in de installatie van de aangeslotene als een geschikte manier om de netveiligheid te waarborgen bij het toepassen van ATR. Met deze voorziening kan aanvullende transportcapaciteit beschikbaar gemaakt worden, maar behoudt de netbeheerder voldoende zekerheid dat de transportcapaciteit van het net niet overschreden wordt. Vanwege de vrijwillige aard van ATR kunnen partijen zelf de afweging maken of de voordelen van ATR opwegen tegen de eventuele nadelen en kosten van het installeren van de technische voorziening.

De ACM herkent echter ook de oproep om de regels voor ATR zoveel mogelijk te laten aansluiten bij die voor congestiemanagement. De ACM vindt het hierbij van belang dat de risico's voor de netveiligheid van congestiemanagement en ATR in beide gevallen gelijk gewogen worden. De ACM ziet echter ook een aantal redenen waarom de toepassing van een technische grens bij ATR zoals deze is geïmplementeerd bij congestiemanagement ongewenste effecten heeft.

Ten eerste zou door het hanteren van een gelijksoortige technische grens als bij congestiemanagement de toepassing van ATR beperkt worden door de toepassing van congestiemanagement en vice versa. Aangezien ATR zijn bedoeld om meer transportcapaciteit beschikbaar te maken in congestiegebieden zou een dergelijke toepassing het bereiken van het beoogde doel direct kunnen schaden. Daarnaast zou een dergelijke toepassing van ATR ook de effectiviteit van congestiemanagement kunnen verminderen.

Ten tweede is voor de toepassing van een technische grens de gevraagde transportcapaciteit noodzakelijk om te bepalen of de technische grens wordt overschreden of niet. Bij congestiemanagement wordt de gevraagde transportcapaciteit bepaald bij het beoordelen van de aanvraag en is deze stabiel zonder aanvullende aanvragen van transport. Bij de toepassing van ATR fluctueert het gevraagde transport naar gelang van de transportrechten waar de aangeslotenen aanvragen voor indienen. Hierdoor is de gevraagde transportcapaciteit niet eenduidig vast te stellen en zal deze naar verwachting meer variëren over de tijd. Hierdoor is niet eenduidig hoe getoetst moet worden of de technische grens overschreden is bij de toepassing van ATR.

Alles overziend trekt de ACM op dit moment nog geen conclusie op welke manier de netveiligheid geborgd zal moeten worden bij het toepassen van ATR. Zoals hierboven geschetst spelen er nog verschillende vraagstukken rondom de interactie met congestiemanagement die beantwoord moeten worden voordat hier een besluit over genomen kan worden. Deze vragen zullen verder behandeld worden

bij de beoordeling van het codewijzigingsvoorstel voor het mogelijk maken van flexibele transportrechten in (dreigende) congestiegebieden (zie paragraaf 4.1). In dat codewijzigingsproces zal opnieuw ruimte zijn voor inspraak van belanghebbenden.

4.5 UIOLI (GOTORK)

4.5.1 Samenvatting consultatiereacties

In de consultatie is UIOLI als mogelijke transportvoorwaarde geïntroduceerd. Bij toepassing van UIOLI wordt een deel van het door een aangeslotene gecontracteerde transportvermogen teruggenomen door de netbeheerder, indien die aangeslotene hier voor een langere periode geen gebruik van maakt. Deze capaciteit komt dan via de netbeheerder weer vrij voor andere aangeslotene. Aangezien het wegnemen van transportcapaciteit een vergaande maatregel is, moet het volgens de ACM voor aangeslotenen duidelijk zijn wanneer UIOLI geldt en wanneer daar een beroep op kan worden gedaan. Ook moet duidelijk zijn welke criteria er gelden om te beoordelen of de gecontracteerde transportcapaciteit wordt weggenomen en om hoeveel capaciteit het gaat.

NBNL stelt dat het mogelijk maken van UIOLI zal leiden tot een betere benutting van de bestaande netcapaciteit. Zij geeft aan dat UIOLI ervoor zal zorgen dat de uitgegeven rechten een betrouwbaardere weerspiegeling vormen van het beoogd gebruik. Hierdoor hoeft er minder rekening gehouden te worden met uitgegeven rechten die nog niet worden gebruikt, maar in de toekomst wel kunnen worden gebruikt. Door de toepassing van UIOLI wordt bestaande netcapaciteit dus beter benut door een grotere mate van zekerheid van het gebruik.

De overige respondenten reageren terughoudender op de voorgestelde implementatie van UIOLI. Er worden meermaals vraagtekens gezet bij het nut en de uitvoerbaarheid van UIOLI. Verschillende respondenten stellen dat overleg over het beperken van de capaciteit volstaat. Op die manier kunnen partijen inzicht geven in wat hun plannen zijn voor de komende jaren. Als er uitbreidingsplannen zijn, kan gekeken worden hoe deze binnen de aanwezige transportcapaciteit gepast worden. Als er geen uitbreidingsplannen zijn dan hoeft de netbeheerder ook niet bang te zijn dat er natuurlijke groei zal plaatsvinden bij deze aangeslotene.

E-NL en Solarfields stellen dat UIOLI geen nuttige toevoeging zal zijn, omdat aangeslotenen geen capaciteit reserveren maar enkel transportvermogen contracteren. De netbeheerder dient vervolgens een inschatting te maken in welke mate deze gebruikt gaat worden. Als de netbeheerder niet verwacht dat de transportcapaciteit gebruikt zal worden, vormt het contracteren van deze capaciteit ook geen risico voor de netbelasting. Dit punt sluit tevens aan bij de reactie van VEMW waarin gesteld wordt dat UIOLI enkel van toegevoegde waarde is als de netbeheerder uitgaat van contractuele congestie, iets waar de netbeheerder in beginsel niet vanuit mag gaan. VEMW stelt daarnaast dat onduidelijkheid over de benutting van de gecontracteerde capaciteit weggenomen dient te worden met communicatie van de netbeheerder. NWEA/Energie Samen/Holland Solar merken ook op dat UIOLI voornamelijk een middel lijkt te zijn om onzekerheid over natuurlijke groei weg te nemen.

Groenleven, Lion storage, Nobian, Microsoft, TU Delft, LC energy en Gemeente Amsterdam geven aan dat UIOLI een positieve bijdrage zou kunnen leveren door gereserveerde capaciteit opnieuw beschikbaar te maken. Zij merken hierbij op dat hier wel terughoudend mee om moet worden gegaan en dat het van belang is dat het hierbij enkel om zinloos of onterecht gereserveerde capaciteit gaat. Nobian merkt hierbij op dat het lastig zal zijn hiervoor een eenduidige definitie te bepalen. Microsoft geeft aan dat hier in ieder geval rekening gehouden moet worden met de variërende verbruiksprofielen van aangeslotenen. DDCA vult hierop aan dat het in de consultatie geschetste voorbeeld op dit vlak voor hen onwerkbaar is, aangezien zij locaties ontwikkelen waarbij het vele jaren kan duren voordat de verwachte totale transportcapaciteit benut gaat worden.

TU Delft benoemt dat er voor gewaakt moet worden dat aangeslotenen niet geprikkeld worden om sporadisch hoge belastingen te veroorzaken met als doel hun gereserveerde transportcapaciteit te rechtvaardigen. E-NL stelt dat een aangeslotene altijd de door hen gereserveerde capaciteit kan

rechtvaardigen, omdat hij altijd plausibel kan maken deze in de toekomst te gaan benutten. Om deze reden stelt zij dat de toepassing van UIOLI niet effectief zal zijn.

Randvoorwaarden toepassing UIOLI

Naast de discussie over de vraag wat UIOLI bij kan dragen aan het verbeteren van de benutting van het net benoemen verschillende respondenten randvoorwaarden waaraan voldaan moet worden voordat UIOLI toegepast kan worden.

Meerdere respondenten halen aan dat er duidelijker omschreven moet worden onder welke voorwaarden de netbeheerder UIOLI mag toepassen. Zij geven aan dat er duidelijker gedefinieerd moet worden waaraan de onderbouwing van de aangeslotene moet voldoen om aan te tonen dat de gecontracteerde capaciteit niet onnodig is. Dit is van belang om te voorkomen dat er willekeur ontstaat tussen netbeheerders wanneer zij UIOLI toepassen en wanneer niet.

Groenleven benoemt als aanvullende voorwaarde dat er een overgangsregeling nodig is voor bestaande grootverbruikers en dat er een uitzondering gemaakt dient te worden voor cablepooling. Statkraft en Solarfields benoemen ook dat er expliciet rekening gehouden moet worden met toepassingen als cablepooling en MLOEA. De vertraagde realisatie van een van de partijen bij dergelijke overeenkomsten mag er volgens hen niet voor zorgen dat de gezamenlijke aansluiting beperkt wordt. In aanvulling hierop benoemt Solarfields dat de netbeheerder flexibel moet zijn bij het toepassen van UIOLI om onvoorziene omstandigheden in het realisatieproces op te kunnen vangen.

De DDCA en ProRail benoemen dat het voorstel onvoldoende rekening houdt met partijen die een grote groei voorzien in hun elektriciteitsverbruik. ProRail voegt hieraan toe dat er een uitzondering opgenomen zou moeten worden voor diensten met grote maatschappelijke waarde.

4.5.2 Reflectie ACM

De ACM acht het van belang dat UIOLI toegepast kan worden in een situatie waarin sprake is van schaarse netcapaciteit. In deze gevallen kan dit bijdragen aan betere en snellere benutting van ongebruikte transportcapaciteit. Wanneer UIOLI toegepast kan worden, betekent dit tegelijkertijd dat aangeslotenen er niet meer altijd vanuit kunnen gaan dat zij recht houden op gecontracteerde capaciteit die zij momenteel niet gebruiken. Dit komt neer op een beperking van de rechten die aangeslotenen op dit moment hebben. De ACM onderkent dat een aantal respondenten terughoudend heeft gereageerd op de suggestie om UIOLI mogelijk te maken. Binnen de huidige context van steeds schaarser wordende netcapaciteit acht de ACM het echter van groot belang om, onder voorwaarde van zorgvuldigheid en proportionaliteit, het gecontracteerd transportvermogen van aangeslotenen te beperken als sprake is van evident ongebruikte capaciteit. De ACM acht het redelijk om in het geval dat er sprake is van ongebruikte capaciteit, en er geen concrete plannen zijn om deze te gebruiken, de netbeheerder de transportcapaciteit kan beperken. Indien de aangeslotene concrete plannen heeft om de tot nog toe ongebruikte capaciteit te gebruiken, dient de aangeslotene dit, in beginsel, binnen een termijn van twee jaar te doen. Indien het voor de aangeslotene niet mogelijk is om de ongebruikte capaciteit binnen die termijn te gebruiken, bijvoorbeeld door een (onvoorziene) langere doorlooptijd van het realiseren van een project, dient de aangeslotene dit aan te tonen. Zo wordt voorkomen dat onnodig, en onnodig lang, beslag wordt gelegd op schaarse transportcapaciteit.

De ACM onderzoekt op dit moment via het codewijzigingsvoorstel GOTORK de mogelijkheden om UIOLI op korte termijn mogelijk te maken in congestiegebieden en welke voorwaarden hieraan verbonden moeten worden (zie paragraaf 3.2). In deze paragraaf zet de ACM de uitgangspunten uiteen die zij zal hanteren bij het beoordelen van dit voorstel en zal zij hierbij de in de voorgaande paragraaf benoemde aandachtspunten adresseren.

Nut van UIOLI

Het afroepen van een congestiegebied, en het bepalen of aanvullende aansluitingen mogelijk zijn, gebeurt in veel gevallen voordat er daadwerkelijk sprake is van fysieke congestie. De netbeheerder roept het

congestiegebied daarentegen af op basis van een schatting van de toekomstige fysieke belasting van het net, die hij onder andere baseert op de huidig vergeven transportcapaciteit en aanvragen daarvoor. De netbeheerder schat in hoeverre aangeslotenen in de toekomst gebruik zullen maken van hun gecontracteerd transportvermogen. Het deel van het gecontracteerd transportvermogen waarvan de netbeheerder verwacht dat dit niet gebruikt zal worden mag niet meegerekend worden bij het schatten van de toekomstige belasting.

De verwachting dat capaciteit in de toekomst niet gebruikt zal worden biedt netbeheerders echter onvoldoende garantie dat dit in de praktijk ook daadwerkelijk niet zal gebeuren. Dit betekent dat de netbeheerder voor de capaciteit waarvan hij verwacht dat deze niet gebruikt zal worden een onzekerheidsmarge hanteert die wordt meegenomen bij de schatting van het fysieke netgebruik. Het geschatte fysieke netgebruik neemt hierdoor toe. Wanneer het om substantiële hoeveelheden ongebruikte capaciteit gaat, kan dit grote gevolgen hebben voor de beschikbare transportcapaciteit in een net en dus de inschatting of sprake zal zijn van fysieke congestie.

De ACM constateert dat het wegnemen van gecontracteerd transportvermogen de onzekerheid over het gebruik hiervan verlaagt en dat daarmee door individuele aangeslotenen 'gereserveerde' transportcapaciteit uitgegeven kan worden aan andere partijen.

Eerst overleg voor toepassing UIOLI

Om zorgvuldige toepassing van UIOLI mogelijk te maken acht de ACM het van belang dat de netbeheerder in overleg treedt met de aangeslotene alvorens UIOLI wordt toegepast. Op basis van dit overleg dient te worden vastgesteld of op dit moment sprake is van niet noodzakelijke, ongebruikte capaciteit. De netbeheerder initieert dit overleg zodra deze constateert dat een significante hoeveelheid transportvermogen de voorgaande periode niet gebruikt is, bijvoorbeeld aan de hand van het historische verbruik afgezet tegen het totale gecontracteerde vermogen. Vervolgens is het aan de aangeslotene om concreet aan te tonen dat deze ongebruikte capaciteit noodzakelijk is of binnen een redelijke termijn zal zijn. Bijvoorbeeld aan de hand van (groei)prognoses, veranderingen in de bedrijfsvoering, voorgenomen nieuwe installaties, vergunning aanvragen, getekende leveringsovereenkomsten etc.

Indien de aangeslotene niet of onvoldoende aannemelijk maakt dat de ongebruikte gecontracteerde capaciteit noodzakelijk is en geen plannen heeft om de ongebruikte capaciteit binnen een redelijke termijn te gebruiken, acht de ACM het redelijk dat de netbeheerder UIOLI kan toepassen.

Bij het bepalen van wat een redelijke termijn is dient rekening gehouden te worden met de periode dat de netcapaciteit ongebruikt blijft en hoe dit zich verhoudt tot het groeipad van de transportvraag van de aangeslotene. Gedurende de gehele periode tot aan het volledige gebruik van de gecontracteerde transportcapaciteit leidt ongebruikte transportcapaciteit namelijk tot inefficiënt netgebruik en belemmert dit het ontsluiten van netcapaciteit voor andere verzoekers om transport. De ACM acht het onwenselijk dat partijen transportcapaciteit significant eerder contracteren dan noodzakelijk. Op dit moment overweegt de ACM daarom een basistermijn van twee jaar op te nemen waarbinnen eventuele uitbreidingen gereed moeten zijn en de ongebruikte gecontracteerde transportcapaciteit gebruikt dient te worden.

Gegeven het feit dat de verwachte realisatietermijnen van uitbreidingsinvesteringen sterk uiteenlopen voor verschillende aangeslotenen zal de basistermijn van twee jaar niet in alle gevallen redelijk zijn. Voor investeringstrajecten met een (onvoorzien) langere doorlooptijd is zekerheid over de beschikbaarheid van transportcapaciteit ook verder dan twee jaar in de toekomst noodzakelijk. In gevallen waarbij de basistermijn geen redelijke termijn vormt bepaalt de netbeheerder, in overleg met de aangeslotene, wat in dat specifieke geval een redelijke termijn is. Om de noodzaak van een redelijke termijn langer dan de basistermijn te onderbouwen dient de aangeslotene concreet aan te tonen welke stappen er gezet zijn, en gaan worden richting volledig gebruik, van de transportcapaciteit en hoe het verwachte verbruik zich zal ontwikkelen.

Indien een aangeslotene op basis van concrete prognoses aantoont dat hij (het grootste deel van) zijn gecontracteerde transportvermogen zal gaan gebruiken, is er geen aanleiding voor toepassing van UIOLI door de netbeheerder.

Bijstelling gecontracteerd transportvermogen

Indien de netbeheerder UIOLI toepast, ziet de ACM twee mogelijkheden op basis waarvan het nieuwe gecontracteerde transportvermogen wordt bepaald. In de eerste plaats kan het nieuwe gecontracteerde vermogen worden bepaald op basis van concrete transportprognoses van de aangeslotenen. Indien de aangeslotene dergelijke informatie niet heeft, kan de netbeheerder het nieuwe gecontracteerde transportvermogen ten tweede gelijkstellen aan de maximale piekvraag in een bepaalde periode, bijvoorbeeld de afgelopen één of twee jaar.

Ingang en gevolgen nieuw gecontracteerd transportvermogen

Indien de netbeheerder UIOLI toepast, laat de netbeheerder de aangeslotene op ondubbelzinnige wijze weten op welk moment het gecontracteerde transportvermogen wordt bijgesteld. De netbeheerder kan dit bijvoorbeeld doen op de dag na de vaststelling dat sprake is van ongebruikte capaciteit. De bijstelling van het gecontracteerde transportvermogen kan ervoor zorgen dat de aangeslotene een lager transporttarief zal gaan betalen dan hij deed op basis van zijn oude gecontracteerde transportvermogen.

Geen toepassing UIOLI voor essentiële voorzieningen

Met het oog op de nationale veiligheid en het goed functioneren van maatschappelijke voorzieningen wil de ACM het niet toestaan om UIOLI toe te passen op vitale processen en infrastructuur zoals vastgesteld door de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid. Ook zal het toepassen van UIOLI in ieder geval niet toegestaan worden op installaties van de Dienst Justitiële Inrichtingen, ziekenhuizen en openbaar vervoersbedrijven, waarbij het substantieel en ongepland wijzigen van het beschikbare transportvermogen direct van invloed is op het functioneren van maatschappelijke voorzieningen. Deze uitzondering is vergelijkbaar met de uitzondering bij congestiemanagement (zie artikel 9.43, vierde lid, van de Netcode).

Voor de volledigheid wijst de ACM erop dat de netbeheerder in deze situatie uiteraard wel in overleg kan gaan met deze aangeslotenen over het eventueel verlagen van hun gecontracteerde transportvermogen.

Toepassing alleen in (dreigende) congestiegebieden

De toepassing van UIOLI wil de ACM koppelen aan de vraag of sprake is van een (dreigend) congestiegebied. Indien sprake is van congestie acht de ACM het maatschappelijk onwenselijk dat er beslag wordt gelegd op schaarse transportcapaciteit zonder dat die capaciteit wordt gebruikt of er concreet zicht is op gebruik. Dit zorgt ervoor dat andere partijen geen gebruik meer kunnen maken van het net, terwijl daarvoor feitelijk nog wel ruimte is. In deze situatie acht de ACM toepassing van UIOLI mogelijk en wenselijk.

Enkel bij onnodig gecontracteerd transportvermogen

De ACM vindt dat UIOLI alleen toegepast mag worden in het geval van evident ongebruikte capaciteit. Dit kan gekoppeld worden aan een bepaald percentage - bijvoorbeeld 50% - van de gecontracteerde transportcapaciteit, en/of aan een concrete ondergrens in ongebruikte MW.

4.6 Overige punten

4.6.1 Groeps(A)TO's

Verschillende respondenten hebben in hun consultatiereacties gewezen op het mogelijk maken van groeps(A)TO's of transportovereenkomsten voor groepen. Hoewel de ACM niet is ingegaan op deze vorm van transportrecht in haar consultatie, staat de ACM positief tegenover het mogelijk maken hiervan. Groeps(A)TO's en transportovereenkomsten voor groepen worden ook onderzocht in het kader van het

LAN.⁶ De ACM ziet veel potentie in deze vorm van transportrechten en ziet de uitkomsten van het onderzoek met belangstelling tegemoet.

Om groeps(A)TO's en/of transportovereenkomsten voor groepen uiteindelijk goed te regelen is een codewijziging nodig. NBNL is reeds gestart met de eerste verkenning voor een codewijziging. Wanneer de ACM dit voorstel ontvangt zal zij hier voortvarend mee aan de slag gaan.

De ACM vindt het belangrijk dat bij een codewijziging in ieder geval de volgende uitgangspunten in acht worden genomen: In de eerste plaats dient sprake te zijn van een vrijwillig initiatief van een groep aangeslotenen om transportvermogen te delen. Het is dus aan aangeslotenen om een vorm van dit transportrecht te initiëren. De netbeheerder kan daarover adviseren, maar heeft geen actieve rol en kan aangeslotenen ook niet dwingen. Deze vorm van transportrecht vereist dat een groep aangeslotenen een bepaald transportvermogen deelt. Dit vermogen zal lager zijn dan de totale som van het individuele piekverbruik van partijen binnen de groep. Hierdoor delen partijen een transporttarief en zullen zij individueel minder transportkosten betalen, ten gunste van het beperken van de netbelasting. De groep partijen zorgt er zelfstandig voor dat zij hun gezamenlijk gecontracteerde vermogen niet overschrijden. Dit vereist dat partijen gedetailleerd inzicht hebben in hun gezamenlijke energieverbruik en dat zij dit op elkaar af kunnen stemmen. Hiervoor is gedetailleerde informatie over het energieverbruik van partijen binnen de groep nodig, over gebruik, opwek en/of opslag.

4.6.2 Meer inzicht in netbelasting nodig

Verschillende respondenten hebben in hun consultatiereacties gewezen op het feit dat netbeheerders onvoldoende inzicht zouden hebben in de precieze belasting van het net. Dit zou met name bij lagere netvlakken spelen.

De ACM herkent dit punt. Het blijkt bijvoorbeeld ook uit congestierapporten. Om congestiemanagement te verbeteren en bijvoorbeeld tijdsgebonden transportrechten goed mogelijk te maken, is het nodig dat netbeheerders gedetailleerd inzicht hebben in hun netbelasting. De ACM roept netbeheerders daarom op om dit inzicht te verbeteren, bijvoorbeeld door extra meters te plaatsen, zodat duidelijk wordt op welk moment en op welke wijze hun netten worden belast. Dit voorkomt dat netbeheerders onnodig congestiemanagementmaatregelen inzetten en zorgt ervoor dat zij beter inzicht krijgen in wanneer sprake is van piekbelasting en op welke momenten er nog ruimte is op hun net. Ook zorgt verbeterd inzicht ervoor dat netbeheerders kunnen werken met tijdsgebonden transportrechten. Tenslotte kan beter inzicht in het net de noodzaak van het toepassen van UIOLI beperken. De ACM overweegt om adequaat inzicht in de belasting van het net als vereiste te stellen voor de onderbouwing van de noodzaak van het toepassen van UIOLI. De ACM zal op korte termijn contact opnemen met netbeheerders over de wijze waarop zij het inzicht in hun netbelasting kunnen verbeteren en op welke wijze zij dit zullen regelen.

4.6.3 Overige vormen van ATR

De ACM beschrijft in de consultatie flexibele, tijdsgebonden en gecombineerde transportrechten. Naast deze transportvormen zijn er nog andere vormen van ATR denkbaar. Meerdere respondenten hebben hierover ideeën gedeeld in de consultatiereacties. Een veelgenoemde transportvorm is de hiervoor al beschreven groeps(A)TO. De ACM geeft hier een kort overzicht van aanvullende ideeën die de respondenten hebben ingebracht. De ACM zal deze ideeën in overweging nemen bij de verdere uitwerking van ATR.

LC Energy en NWEA/Energie Samen/Holland Solar beschrijven een flexibel transportrecht met een concrete invulling van een minimale transportgarantie. Deze transportvorm wordt in Groot-Brittannië al toegepast onder de benaming Active Network Management. Active Network Management werkt op basis van een Last In First Off principe. Aanvragers krijgen een contract waarmee zij een deel van de tijd kunnen worden afgeschakeld door de netbeheerder. De afschakelmomenten staan hierin niet vast. De afschakeltijd is een percentage van de totale gecontracteerde transportcapaciteit. Voor elke nieuwe

⁶ Zie paragraaf 2.1.7 van het LAN.

aanvrager is dit percentage hoger dan voor de voorgaande aanvrager. Dit proces gaat door totdat de beschikbare transportcapaciteit volledig is verdeeld. Nobian en VEMW beschrijven een vergelijkbare transportvorm, waarbij een aangeslotene voor $x\%$ van de tijd recht op de gecontracteerde transportcapaciteit tegen een korting van $y\%$.

VA, EEW en AEB zien een ontwikkeling met decentrale opslag van energie, die in de basis bedoeld is om het net meer te balanceren. Volgens hen is een transportvorm die grotere hoeveelheden transport aan energieopslag toestaat in geval van grote schommelingen op het net wenselijk.

NBNL ziet meerdere mogelijke vormen van ATR. Zo zouden situationeel onderbreekbare transportrechten overbelasting tijdens onderhoud en storingen kunnen voorkomen. Daarnaast is het voor NBNL denkbaar om een deel van de resterende transportcapaciteit op dagbasis te veilen, vergelijkbaar met hoe dat gebeurt op de landgrensoverschrijdende verbindingen.

Vattenfall beschrijft flexibele transportrechten waarbij de toegang tot het net wordt beperkt onder voorwaarden die vooraf tweezijdig zijn besproken en contractueel zijn vastgelegd. Deze voorwaarden kunnen bijvoorbeeld worden vastgesteld op basis van de marktprijs van stroom.