Openbaar

Autoriteit Consument en Markt
t.a.v. Directie Energie
Postbus 16326
2500 BH Den Haag

Utrecht, 29 mei 2024

Betreft: Zienswijze op zaaknummer ACM/23/182621

Geachte directie,

Als onderdeel van een groot pakket maatregelen tegen netcongestie heeft u op 18 april jl. ook het ontwerpbesluit tijdsgebonden transporttarieven hoogspanning gepubliceerd ter consultatie aan de markt. Als coalitie van de zes grootste ontwikkelaars van grootschalige systeembatterijen in Nederland (hierna: de "BatterijCoalitie")[1] hechten wij grote waarde aan het delen van onze zienswijze op dit ontwerpbesluit.

Wij zijn de ACM en de netbeheerders erkentelijk dat zij - in samenhang met de alternatieve transportrechten - wederom een maatregel presenteren waarmee de business case voor grootschalige systeembatterijen sterk wordt verbeterd. Deze maatregel vergemakkelijkt het daarmee om sneller meer netondersteunende flexibiliteit in het elektrisch systeem te krijgen. Echter, zoals ook eerder aangegeven in onze zienswijze bij de alternatieve transportrechten, betekent een uiteindelijke gecombineerde korting van maximaal 65%[2] nog niet automatisch dat de benodigde 5-9GW[3] aan netondersteunende flexibiliteit (systeembatterijen) er ook zullen komen in 2030. Op dit moment lijkt de business case voor grootschalige systeembatterijen hiermee nog niet toereikend om tot de benodigde batterij capaciteit te komen. De ons omliggende landen hebben een forse korting of volledige vrijstelling ingesteld waardoor de business case in deze landen beter is.

Van harte steunen wij de doelen achter deze maatregel (betere kostenreflectiviteit, efficienter netgebruik en aansluiten van meer partijen) en wij zijn ook blij met de gekozen methodiek van een simpel maar vast (maandelijks) tijdsvenster. Dit maakt het voor ons makkelijker om onze projecten te financieren. Wat ons betreft zou het vaste tijdsvenster zelfs fijnmaziger kunnen en mogen, namelijk op week basis, echter de eenvoud van de methodiek wordt zeer gewaardeerd. Wij zijn wel kritisch over de mogelijke uitwerking van de voorgestelde methodiek.

Wij hebben kritiek op (1) de hoogte van de korting, (2) het kWmax tarief dat op maandbasis wordt vastgesteld, voorkeur heeft op weekbasis en (3) het risico van snelle wijzigingen van het voorgestelde tijdsvenster. Graag behandelen wij deze kritiekpunten hieronder in meer detail en sluiten wij af met een aantal praktische vragen voor de implementatie.

---

[1] De BatterijCoalitie bestaat uit Lion Storage, GIGA Storage, NOVAR, Semper Power, Dispatch Grid Services en LC Energy.

[2] Een volledige korting op $kW_{gecontracteerd}$ bij een contract met tijdsduurgebonden transportrecht zoals gepresenteerd in het ontwerpbesluit alternatieve transportrechten en de meest gunstige korting op de $kW_{maxgewogen}$ zoals gepresenteerd in dit ontwerpbesluit.

[3] Monitor Leveringszekerheid van mei 2024 heeft het over 4,9GW in 2030 en 7,2GW in 2033 terwijl de Monitor Leveringszekerheid van 2022 nog 9GW netondersteunende flexibiliteit verwachtte in 2030. Ook heeft Tennet een position paper gepubliceerd over grootschalige batterijen met een bijbehorende kaart waarop de benodigde vermogens per provincie zijn weergegeven: de "*Kaart Provincie Batterijen*" (gepubliceerd op 12-06-2023).

1. Hoogte van de korting

De voorgestelde methodiek voor tijdsgebonden transporttarieven bestaat uit vijf verschillende weegfactoren met elk een bijbehorende korting van tussen de 0-40% op het tarief voor $kW_{maxgewogen}$. Bij afname op het moment dat er in het tijdsvenster een 1,0 voorkomt moet ook 100% van het tarief kWmaxgewogen worden betaald maar als de piek alleen voorkomt op momenten dat er 0,6 als weegfactor geldt wordt een korting gegeven van 40% op $kW_{maxgewogen}$.

Onze eerste kritiek hierop is dat er zowel in de tekst als de toelichting van het ontwerpbesluit niet expliciet wordt gemeld dat het $kW_{maxgewogen}$ tarief ook daadwerkelijk ook het huidige kW_{max} tarief is. Het kan dus voorkomen dat bij introductie van kWmaxgewogen het tarief daadwerkelijk hoger wordt ingeschaald dan het huidige kWmax tarief. Als het tarief bij 1,0 inderdaad hoger ligt dan nu (bijvoorbeeld 1,3 maal) dan is de voorgestelde korting alsnog aanzienlijk lager dan nu wordt voorgesteld. Als dit het geval is bestaat het risico dat de projecten die flexibiliteit willen leveren financieel alsnog niet uitkomen.

Ten tweede, worden de huidige weegfactoren gebaseerd op het daadwerkelijke capaciteitsgebruik. Echter, het capaciteitsgebruik staat niet gelijk aan de kostenreflectiviteit. De transportkosten zullen veel meer zitten in de laatste 10% (piekmomenten) dan in de eerste 10% (baseload). Derhalve, kijkend vanuit een kostenreflectiviteitsoogpunt, zou hier ook een hogere korting te verantwoorden zijn dan de op dit moment voorgestelde maximale 40% (bij weging 0,6). Wellicht dat een afnemende prikkel beter aansluit bij de werkelijke kosten waarbij meer korting wordt gegeven bij de eerste tranche dan de laatste tranche. Of anders zou bijvoorbeeld ook kunnen worden gekozen voor stappen van 20% (dus 0% korting, dan 20%, dan 40%, dan 60% en ten slotte 80%). De laatste optie sluit wellicht beter aan bij de werkelijke kosten dan het huidige voorstel en is ook vergelijkbaar met de tijdsgebonden variant voor een invoedingstarief welke ACM nu laat onderzoeken.

Wij vragen de ACM om de kostenreflectiviteit van de voorgestelde maatregel te onderzoeken en om binnen de voorgestelde simpele methodiek met vijf tijdsvenster meer kosteneffectiever kortingen toe te kennen op de $kW_{maxgewogen}$ zodat de doelstelling van meer netondersteunende flexibiliteit sneller kan worden bereikt.

2. kW-tarief op maximaal gebruik per week

In het huidige voorstel betalen aangeslotenen een kW-tarief voor het maximale gebruik per maand van het transportvermogen. Wat nu wordt voorgesteld is om de pieken per kwartier te bepalen en dan de hoogste kwartierdata voor de gehele maand te laten gelden. Eén kwartier in het ongelukkige moment met een weegfactor 1.0 kan voor de gehele maand (tot 2976 kwartieren[4]) een mogelijke korting op $kW_{maxgewogen}$ laten verdampen. Plus het kan voorkomen dat als een aangeslotene aan het begin van de maand al op het maximale tarief is aangeslagen dat hij daarna geen prikkel meer heeft om later in de maand het net efficienter te benutten. Dit kan daarmee leiden tot het tegenover gestelde effect dat de netbeheerders beogen.

Om dit gedrag te voorkomen willen wij voorstellen om, in lijn met de huidige 600 uur categorie, aangeslotenen een kW-tarief te laten betalen voor het maximale gebruik per week van het transport vermogen.

[4] Een maand van 31 dagen van 24 uur met 4 kwartier per uur heeft 2976 kwartieren

Wij vragen de ACM nadrukkelijk om een kW-tarief te overwegen dat op weekbasis wordt vastgesteld in plaats van op maandbasis. In deze situatie blijft de incentive in stand om elke week opnieuw zo efficiënt mogelijk gebruik te blijven maken van het net. Dit kan eventueel in combinatie met een fijnmaziger tijdsvenster op week niveau.

3. Risico wijzigingen tijdsvenster

Zoals nu voorgelegd (bijv. in toelichting punt 57) verzekert de ACM ons dat het voorgestelde tijdsvenster niet snel zal worden gewijzigd en pas nadat de ACM oordeelt dat de tabel in zijn huidige vorm niet meer correspondeert met het feitelijke gebruik. Wij zijn zeer verheugd met deze opmerking en steunen dit besluit van harte. Zekerheid in regelgeving is een noodzakelijkheid voor het verkrijgen van financiering.

Het ontbreekt ons nu echter aan een specifieke termijn waarover de ACM nu denkt. Zoals het nu lijkt is het bijvoorbeeld ook mogelijk dat tijdsvenster (wegens groot succes) al na (bijvoorbeeld) een paar jaar alweer wordt gewijzigd. Dit zou voor ons zeer problematisch zijn aangezien wij streven naar zekerheid voor onze projecten. Wij zouden daarom liever zien dat er een termijn wordt gespecificeerd van tenminste vijf jaar en het liefst nog langer voordat het tijdsvenster wordt gewijzigd. Dit geeft aangeslotene meer zekerheid.

Echter, aangezien de energietransitie ook hard gaat, kunnen wij het ook begrijpen als de ACM terughoudend is met het specificeren van een langere doorlooptijd. In dat geval zouden wij de ACM willen vragen of zij willen vastleggen dat zij erna streven dat bij een wijziging van het tijdsvenster de situatie voor aangeslotenen niet zal verslechteren. Op deze manier staat het de ACM vrij om wijzigingen door te voeren, maar kunnen partijen bij de financiering van projecten uitgaan van een ondergrens.

Wij vragen de ACM dus om terughoudend te zijn met het wijzigen van het tijdsvenster en waar mogelijk om in het definitief besluit al meer duidelijkheid te geven over wanneer zij overgaan tot een wijziging en opnemen dat wijzigingen alleen maar gedaan worden voor het (blijvend) efficienter aansturen van aangeslotenen.

Resterende vragen over de implementatie

Het ontwerpbesluit en de bijbehorende toelichting roepen verder ook vragen op over (de gevolgen bij) de implementatie. Zo hebben wij vragen bij:

i. implementatietermijn tijdsgebonden transporttarieven (artikel III noemt 1 januari 2025); moet TenneT al rekening houden met $kW_{maxgewogen}$ voor het opstellen van haar concept tarieven voor 2025 in oktober van dit jaar of betekent dit dat dit geïmplementeerd wordt in 2026?
ii. de inzet van tijdsgebonden transporttarieven voor aansluitingen op alleen hoogspanning; zouden de tijdsgebonden transporttarieven niet ook voor aangeslotenen bij de regionale netbeheerders kunnen gelden? Waarom weten de regionale netbeheerders niet wanneer er een systeempiek voorkomt in haar netten (zoals in toelichting punt 32 wordt gesuggereerd)?

Wij vragen hier de ACM of zij deze vragen nog zouden kunnen beantwoorden voorafgaand of tijdens het definitief besluit om verdere onduidelijkheden te voorkomen.

Conclusie

In het algemeen zien wij de tijdsgebonden transporttarieven als een zeer welkome en goede maatregel om efficienter netgebruik te stimuleren en om meer netondersteunende flexibiliteit te realiseren. De gekozen methodiek om tot een $kW_{maxgewogen}$ te komen is simpel en helder waardoor ook de financierbaarheid en realiseerbaarheid van meer netondersteunende flexibiliteit sterk wordt verbeterd. De BatterijCoalitie heeft nog wel een aantal kritiekpunten bij de hoogte van de kortingen, het afrekenen op kwartierdata en het risico voor het wijzigen van het tijdsvenster waarop wij vragen aan het ACM om hier aandacht aan te besteden bij de verdere uitwerking in een definitief ontwerpbesluit.

Mochten er nog vragen zijn op bovenstaande reactie dan verzoeken wij u contact op te nemen met ondergetekenden, bereikbaar via [redacted]@lcenergy.nl en [redacted]@lcenergy.nl.

Met vriendelijke groet,
Namens de BatterijCoalitie,

[redacted] (Directeur - LC Energy)
[redacted] (Grid specialist- LC Energy)