

Consultatiereactie Vattenfall – Ontwerpbesluit prioriteringsruimte transportverzoeken

Amsterdam, 7 augustus 2025

De problematiek rondom netcongestie vraagt om urgente en structurele oplossingen. Vattenfall onderkent de noodzaak om transportcapaciteit beter te benutten en is ervan bewust dat toegang tot het elektriciteitsnet ook de komende jaren een aandachtspunt zal blijven. Vattenfall onderschrijft mede om die reden ook de wens tot maatschappelijke prioritering op enkele functies. Hoewel wij het belang van een dergelijk kader onderschrijven, zien wij ook aandachtspunten, waaronder ook in de gestelde consultatievragen. In deze zienswijze gaan wij hier verder op in.

Vattenfall onderschrijft daarnaast de gezamenlijke consultatiereactie van Energie-Nederland, NedZero, Holland Solar en Energie Samen en de consultatiereactie van de Vereniging DOET.

Onderstaand treft u eerst een reactie op onderdelen uit het ontwerpbesluit aan welke betrekking hebben op onze activiteiten aangaande de ontwikkeling van warmtebronnen en de levering van stadswarmte alsook de activiteiten van Vattenfall InCharge ten behoeve van elektrische laadinfrastructuur voor mobiliteitsdoeleinden. Hierna volgen de door de ACM gestelde consultatievragen met eventueel aanvullingen op de eerdergenoemde consultatiereacties.

Warmte in het prioriteringskader

Vattenfall onderschrijft de opname van warmtelevering onder categorie 3 ‘basisbehoefte’, echter is de positie van te ontwikkelen warmtebronnen ten behoeve van deze warmtelevering, het eigenaarschap ervan en wanneer het als ‘integraal onderdeel’ van het warmtenet beschouwd wordt onvoldoende helder.

In paragraaf 122 wordt onderkend wordt dat collectieve warmtevoorzieningen de toekomstige elektriciteitsvraag van woningen beperken ten opzichte van geheel elektrische en individuele warmteoplossingen met tot gevolg minder netverzwaring. Warmtenetten kunnen als zodanig congestie beperken en zelfs verminderen.

Hierbij dient echter geëxpliciteerd te worden dat hiervoor ook de warmtebronnen nodig zijn die het warmtenet voeden; of die nu in handen zijn van hetzelfde warmtebedrijf of niet. Ook bronnen van een derde partij die aan het warmtenet leveren dienen deze prioriteit te krijgen. Op p.45 merkt de ACM op dat er *“meerdere aanbieders zijn van warmteproductie, welke productie geen integraal onderdeel uitmaakt van het warmtenet. Bij het wegvallen van een warmteproducent, kan worden gekozen voor een alternatieve partij. Het is daarom niet aannemelijk dat ... aan een vorm van publieke dienstverlening of de samenleving ernstig wordt ontwricht als die aanbieders geen aanvullende of nieuwe transportcapaciteit kunnen krijgen”*. Dit is echter niet geheel juist, alternatieven zijn vaak niet voor handen en de ontwikkeling van een warmtebron duurt 6-10 jaar en heeft in praktisch alle gevallen een nieuwe E-aansluiting nodig. Daarnaast is het wel degelijk het geval dat bestaande warmtebronnen kunnen wegvallen (zie bijvoorbeeld de Amercentrale en ook AVI’s staan onder druk), of mogen niet meer als basislast ingezet worden omdat daarmee niet aan de CO₂-norm wordt voldaan (gascentrales). Er zullen om die reden nieuwe bronnen nodig zijn om:

- A) De leveringszekerheid te borgen;
- B) Te voldoen aan de wet collectieve warmte;
- C) Collectieve warmtevoorzieningen betaalbaar te houden

Consultatiereactie Vattenfall – Ontwerpbesluit prioriteringsruimte transportverzoeken

Amsterdam, 7 augustus 2025

Hierbij is het van ondergeschikt belang wie het eigenaarschap draagt van de te ontwikkelen bron, als gevolg van p. 120 lijkt echter dat het prioriteringsverzoek enkel door de warmtenetbeheerder of het warmtebedrijf gedaan kan worden. Het eigendom staat echter los van het integrale karakter van een warmtebron binnen een warmtenet.

Om deze reden verzoekt Vattenfall de ACM om te expliciteren dat warmtebronnen, ongeacht het eigenaarschap, vanaf de start van de ontwikkeling als “integraal onderdeel” van een warmtenet beschouwd kunnen worden.

Warmtebronnen kunnen in veel gevallen ook netvriendelijk en congestieverzachtend worden ingezet, bijvoorbeeld door de uren met de meeste afnamecongestie te vermijden en op die momenten de warmte te leveren uit buffers of met niet elektrisch aangedreven bronnen, en op momenten met invoedingscongestie juist wel elektriciteit af te nemen (eventueel in combinatie met opslag in warmtebuffers). Het is van waarde dat dergelijk netvriendelijk gedrag onderkend en gestimuleerd wordt.

Vattenfall verzoekt de ACM om objectieve en publiek toegankelijke criteria vast te stellen waarmee warmtebronnen als congestieverzachter aangemerkt kunnen worden.

Tot slot, in p.114 wordt in het kader van warmteproductie gerefereerd aan warmte als restproduct van bijvoorbeeld datacenters. In deze beschrijving ontbreekt het expliciteren dat het in veel gevallen (bijvoorbeeld bij datacenters) noodzakelijk is om installaties zoals warmtepompen te ontwikkelen ten behoeve van het opwaarderen c.q. het geschikt maken van de restwarmte ten behoeve van stadswarmte. Dit heeft tot gevolg dat niet de aansluiting van het datacenter zelf binnen het prioriteringskader valt, maar dat de aansluiting van een de installatie t.b.v. het geschikt maken van de restwarmte van het datacenter logischerwijs wel. Het is wenselijk om dit explicieter op te nemen in het prioriteringskader.

Publieke laadinfrastructuur

Vattenfall onderschrijft de consultatiereactie van Vereniging DOET en de oproep om publieke laadinfrastructuur op te nemen in de categorie ‘basisbehoefte’, aanvullend brengen we graag onder de aandacht dat:

1. Slimme laadpalen bij kunnen dragen aan het verminderen van congestie, de inzet hiervan vindt in toenemende mate plaats. Het is van belang dat de criteria om publieke laadinfrastructuur als congestieverzachter aan te merken helder, transparant en navolgbaar vastgesteld wordt door de ACM, opdat dit potentieel maximaal benut wordt en de uitrol van publieke laadinfrastructuur niet geschaad wordt.
2. Vertraging van de uitrol van laadinfrastructuur zorgt voor afname in het vertrouwen van e-rijders en niet-e-rijders in de transitie naar volledig elektrisch vervoer. Dit brengt de acceptatie van elektrisch rijden in het gedrang en brengt ook een maatschappelijke kostprijs met zich mee.
3. Publieke laadinfrastructuur wordt veelal ontwikkeld i.c.m. verplichtingen vanuit aanbestedingen om verminderde laadcapaciteit te leveren tijdens de piekuren, waarmee het de piekvraag niet nadelig beïnvloedt, bovendien leidt het tot betere benutting van het net.

Consultatiereactie Vattenfall – Ontwerpbesluit prioriteringsruimte transportverzoeken

Amsterdam, 7 augustus 2025

Consultatievraag 1 – Hardheidsclausule

A en C: Bent u van oordeel dat er een hardheidsclausule of uitzonderingsmogelijkheid opgenomen dient te worden in het prioriteringskader voor categorie 2. 'veiligheid'? Bent u van oordeel dat er een hardheidsclausule of uitzonderingsmogelijkheid opgenomen dient te worden in het prioriteringskader voor categorie 3. 'basisbehoeften'?

Vattenfall acht aanvullende prioritering binnen reeds geprioriteerde categorieën erg complex op objectieve en navolgbare wijze te operationaliseren, bovendien creëert dit mogelijk onduidelijkheid voor de aanvragende partijen en kostbare uitvoeringscapaciteit bij zowel netbeheerders als de ACM.

E. Bent u van oordeel dat het prioriteringskader met deze aanpak voldoende flexibiliteit biedt om te kunnen inspelen op de dynamische problematiek rondom netcongestie?

Vattenfall is van mening dat het periodiek evalueren van het prioriteringskader van groot belang is, hierbij kan naast evaluaties geïnitieerd als gevolg van sectoren of functies die zich aandienen ook gedacht worden aan reguliere evaluaties waarin de praktijk en de effecten op het elektriciteitsnet meegenomen worden.

Consultatievraag 2 – FCFS

Een congestieverzachter zorgt ervoor dat er als gevolg van zijn aansluiting, extra transportcapaciteit voor andere partijen beschikbaar komt. Het is dan ook een waardevolle rol en categorie. Een categorie waar in essentie altijd ruimte voor is. De vereisten om als congestieverzachter beschouwd te kunnen worden fungeren als een minimale bijdrage aan aanvullende transportcapaciteit, deze voorwaarden moeten helder, transparant, navolgbaar en realiseerbaar zijn voor de markt en als zodanig is het van belang dat deze randvoorwaarden in gezamenlijkheid (ACM, netbeheerders en marktpartijen) opgesteld en geëvalueerd worden.

A. Bent u van oordeel dat het wenselijk is om FCFS voor congestieverzachters los te laten?

Vattenfall beschouwt het loslaten van FCFS voor congestieverzachters als onwenselijk. Door FCFS los te laten, ontstaat er in zijn geheel een onzekere situatie voor alle ontwikkelaars over het verkrijgen van een aansluiting, zelfs in het geval dat de gebruiker voor extra transportcapaciteit zorgt. In de kern is het van belang dat de randvoorwaarden waaraan voldaan moet worden om de kwalificatie van congestieverzachter te kunnen ontvangen, de noodzaak tot prioritering binnen deze categorie overbodig maakt. Hiervoor is het van belang dat dit in gezamenlijkheid met marktpartijen en de ACM vastgesteld en geëvalueerd wordt.