



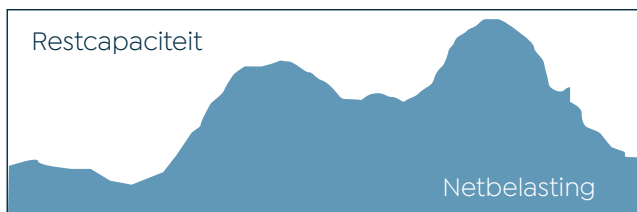
Position paper | Januari 2024

Alternatieve Transportrechten

De elektriciteitsnetten zitten op steeds meer plekken vol. Dit komt door pieken in het net, die steeds hoger worden door de groei van zon- en windenergie en door elektrificatie van warmte (denk aan warmtepompen) en mobiliteit. Dit is een groeiend probleem, waardoor klanten soms lang moeten wachten op een nieuwe aansluiting of meer transportcapaciteit.



Feiten



We belonen mensen voor efficiënte gebruikmaking van het net

Een lager tarief voor netgebruik op momenten van lage netbelasting.



We bieden alternatieve en vaste contracten aan

Op 1 aansluiting een regulier én een alternatief transportrecht contract afsluiten.

Netbeheerders investeren fors in de bouw van nieuwe netten om aan de vraag te kunnen voldoen. Daarnaast is het belangrijk dat we de capaciteit die nog beschikbaar is beter benutten. Bijvoorbeeld door restcapaciteit – capaciteit die buiten de piekvraag om nog beschikbaar is – beschikbaar te stellen aan klanten.

De huidige contractvormen bieden hiertoe geen mogelijkheden. Daarom is er behoefte aan nieuwe contractvormen die het mogelijk maken om restruimte buiten de pieken op te zoeken (alternatieve transportrechten¹). Hiermee kunnen we het net beter benutten en meer klanten aansluiten.

In januari 2024 hebben de netbeheerders een codewijzigingsvoorstel ingediend dat alternatieve transportrechten mogelijk maakt. In deze position paper worden de ideeën van de gezamenlijke netbeheerders over alternatieve transportrechten beschreven.

Klant essentieel

Met alternatieve transportrechten wordt de restcapaciteit in het net benut. De netbeheerders verwachten dat er veel klanten zijn, die geïnteresseerd zijn in alternatieve transportrechten en dat deze groep door de ontwikkeling van een aantal technologieën zal groeien. Denk aan elektrische boilers, elektrisch vervoer, batterijen en elektrolyzers.

Met alternatieve transportrechten, worden klanten beloond voor flexibeler gebruik van het net.

Hierbij snijdt het mes aan twee kanten. Bovenal wordt het net beter benut. Hierdoor hoeven netbeheerders minder te investeren in de netten, waardoor de netkosten minder hard stijgen en de druk op de openbare ruimte wordt verlicht. Daarnaast kunnen flexibele klanten met alternatieve transportrechten, bij voldoende beschikbare restcapaciteit, bij netcongestie sneller toegang krijgen tot het net. Met alternatieve transportrechten werken klanten dus mee aan het oplossen van netcongestie en het versnellen van de energietransitie.

Meerwaarde alternatieve transportrechten

Huidige oplossingen om het net beter te benutten, zoals capaciteitsbeperkende contracten, richten zich op het beperken van pieken tijdens congestie en zijn grotendeels tijdelijk van aard. Alternatieve transportrechten zijn gericht op het structureel aantrekkelijk maken van restcapaciteit. Daarnaast zijn alternatieve transportrechten voor iedereen en overal beschikbaar: bestaande en nieuwe klanten, afnemers en producenten, binnen én buiten congestiegebieden. **Daarbij kan een klant op één aansluiting een combinatie van reguliere en alternatieve transportrechtcontracten afsluiten.** Daarmee zijn alternatieve transportrechten een aanvulling op de huidige contractvormen.

¹ Alternatieve transportrechten zijn eerder ook wel non-firm capacity of non-firm ATO's genoemd. Een groeps-TO is ook een vorm van alternatief transportrecht, deze wordt in een separaat position paper beschreven. | ² Codewijzigingsvoorstel m.b.t. non-firm ATO dd. 22-9-22 (NFA1.0, reeds ingediend bij ACM) is beperkt tot toepassing in congestiegebied.

alternatieve transportrechten

4 varianten



Variant 1

Tijdsblokgebonden transportrecht¹

De klant contracteert transportcapaciteit in vooraf bepaalde tijdsblokken:

- De netbeheerder geeft (locatieafhankelijk) aan op welke momenten er reestruimte in het net is.
- Tijdens de gecontracteerde tijdsblokken heeft de klant zekerheid over de gevraagde transportcapaciteit.
- Buiten de tijdsblokken heeft de klant geen recht op transport.
- De tijdsblokken zijn altijd buiten de piekmomenten. Daardoor maakt de klant alleen gebruik van de dalen in het net en wordt het net beter benut.

Relevant voor o.a. elektrische mobiliteit (laden van bussen/trucks in de nacht).



Variant 2

Tijdsduurgebonden transportrecht^{1,2}

De klant contracteert transportcapaciteit gedurende een vastgesteld aantal uur per jaar. In de overige uren kan de netbeheerder een (gedeeltelijke) beperking opleggen:

- Er geldt voor de netbeheerder een maximaal aantal uur aan transportbeperking per jaar. De rest van de tijd heeft de klant dus volledig recht op transport.
- Beperkingen worden uiterlijk 'day ahead' gecommuniceerd.
- Aanleiding voor deze beperkingen zijn bijvoorbeeld verwachte piekmomenten.
- De TDTR propositie van TenneT is een vorm van tijdsduurgebonden transportrecht.

Relevant voor bijvoorbeeld opslag, hybride e-boilers, klanten met eigen noodvoorziening, procesindustrie (demand response).



Variant 3

Energievolume-gebonden transportrecht³

De klant contracteert een transportrecht op een bepaald energievolume per dag (kWh):

- De netbeheerder kent voldoende transportcapaciteit toe, zodat de afgesproken kWh's afgenomen kunnen worden door de klant.
- Uiterlijk 'day ahead' bepaalt de netbeheerder de beschikbare transportcapaciteit voor de klant op de verschillende momenten van de dag.
- Daarmee varieert het toegekende transportvermogen gedurende de dag. Het ligt voor de hand dat in de meeste transportvermogen in daluren wordt toegekend.

Relevant voor: e-boilers, koel/vrieshuizen, elektrolyzers (i.c.m. reguliere transportrechten).



Variant 4

Volledig variabel transportrecht¹

De klant contracteert variabel transportrecht, maar heeft geen zekerheid dat het gewenste vermogen ook daadwerkelijk beschikbaar is:

- De netbeheerder verdeelt de reestruimte in het net over de klanten met variabel transportrecht, naar rato van gewenste vermogens.
- De netbeheerder kent de beschikbare transportcapaciteit uiterlijk om 08.30 uur 'day ahead' toe, zodat deelname aan de day-ahead markten en balanceringscapaciteitsmarkten mogelijk blijft.
- De klant heeft geen recht op minimaal af te nemen transportvermogens (kW) of energievolumes (kWh).

Relevant voor klanten met eigen noodvoorziening en/of hoge mate van flexibiliteit die met lagere zekerheid van transport kunnen omgaan.

1. Beschikbaarheid is onderhevig aan de benodigde implementatietijd bij de netbeheerders.

2. Dit betreft operationele implementatie bij TenneT. In voorkomende gevallen waar technische implementatie eenvoudiger is, is het al mogelijk hieraan voorafgaand een tijdsduurgebonden transportrecht af te sluiten bij TenneT.

3. Voor deze variant is nog geen codewijzigingsvoorstel ingediend. Hier is bewust voor gekozen om focus aan te kunnen brengen in de varianten met de hoogste potentie en minst complexe implementatie.

Generieke kenmerken

Productkenmerken

In deze position paper staat welke productkenmerken de netbeheerders toeschrijven aan alternatieve transportrechten.

- Alternatieve transportrechten zijn toepasbaar voor grootverbruikers.
- Een alternatief transportrecht is voor klanten vrijwillig, non-discriminair, technologie- en klantafhankelijk en is een standaardproduct van de netbeheerder.
- Een klant kan een combinatie van reguliere en alternatieve transportrechtcontracten afsluiten op één aansluiting.
- Een alternatief transportrecht wordt gezien als een losse aanvraag, waarvoor het principe van First Come First Served geldt.
- De netbeheerder geeft de klant inzicht in locatiespecifieke restcapaciteit die nu en naar verwachting in de toekomst, beschikbaar is.
- Alternatieve transportrechten zijn bedoeld om het net efficiënter te benutten, met name door het benutten van de reestruimte. Als er geen reestruimte aanwezig is, of een reestruimteberekening niet mogelijk is vanwege gebrek aan meetdata, dan kan de netbeheerder geen restcapaciteit beschikbaar stellen.

Tariefvoorstellen

Klanten met een alternatief transportrecht betalen een lager transporttarief met een kortingsregeling op bestaande tarieven. Omdat deze klanten variabel en minder recht hebben op transport, zijn de netkosten die deze klanten veroorzaken lager, waardoor een lager transporttarief gerechtvaardigd is.

Variant	Voorstel
1 Tijdsblokgebonden transportrecht 	kWcontract, afhankelijk van de grootte van het tijdvenster (t/24)
2 Tijdsduurgebonden transportrecht 	1. Korting op kWcontract vanwege lagere zekerheid van gebruik van het net. TenneT hanteert bij TDTR een 100% korting op kWcontract bij 85% van de tijd recht op transport 2. Geen korting op kWmax, om klanten te stimuleren transportvermogens te reduceren op dagen dat er geen beperking van toepassing is
3 Energievolumegebonden transportrecht 	1. Introductie nieuwe tariefdrager kW-toegekend, i.v.m. de netreservering die gedaan wordt voor deze toegekende hoeveelheid kWh's 2. Op basis van kWh toegekend krijgt de klant een korting ten opzichte van een gemiddelde klant met reguliere transportrechten, omdat de klant beperkingen ondervindt in gebruik van het net
4 Volledig variabel transportrecht 	Voor NFA1.0 conform codewijzigingsvoorstel: kWcontract = 0; overige tariefdragers regulier

Vervolgstappen

Codewijzigingsvoorstel

Door de maatschappelijke behoefte, hebben de netbeheerders in januari 2024 een codewijzigingsvoorstel ingediend voor tijdsblokgebonden en tijdsduurgebonden transportrechten, naast de vaste transportrechten zoals we die kennen en de non-firm ATO's die recentelijk zijn geïntroduceerd. De verwachting is dat de ACM in Q2 2024 met een definitief besluit van het codewijzigingsvoorstel komt. Vervolgens zullen de netbeheerders alternatieve transportrechten implementeren in de bedrijfsprocessen om toepassing van deze nieuwe contractvormen mogelijk te maken.

Groeipad

Op elk van de beschreven varianten zien de netbeheerders een groeipad. Er wordt bewust gekozen voor een stapsgewijze benadering, waarbij in eerste instantie de focus wordt gelegd op een eenvoudige implementatie. Daarnaast wordt focus aangebracht door in eerste instantie drie van de vier varianten via een codewijzigingsvoorstel mogelijk te maken. Op termijn voorzien we dat we door het toevoegen van meer intelligentie en meer varianten, steeds meer restruimte kunnen benutten. *Zie voorbeeld groeipad →*



Totstandkoming en validatie

Netbeheer Nederland geeft met de beschreven varianten voor alternatieve transportrechten invulling aan LAN actie 2.1.5 om de netcapaciteit beter te benutten, meer klanten toegang te geven tot het net en de energietransitie sneller en efficiënter te faciliteren. De varianten van alternatieve transportrechten zijn tot stand gekomen door expertsessies van de netbeheerders¹. De varianten zijn gevalideerd op basis van gesprekken met klanten en marktpartijen en zijn besproken in het GEN.

¹ De volgende personen zijn betrokken geweest vanuit de netbeheerders: Joep ter Avest (Stedin) | Ruud Vrolijk, Bas van Zuijlen (TenneT) | Eric Woittiez, Martijn van der Eerden (Liander) | Sem Koole (Enexis)