

Ministerie van EZ  
Directoraat-generaal Energie  
T.a.v. Rémon Dantuma  
Postbus 20101  
2500 EC Den Haag

Datum : 03 juni 2010  
Subject : consultatie AMvB Voorrang voor Duurzaam

Geachte heer Dantuma,

Onder dankzegging voor de toezending van het consultatiedocument over de voorgenomen Algemene Maatregel van Bestuur Voorrang voor Duurzaam, treft u in de bijlage de reactie aan van VOEG. Mocht u over deze reactie vragen hebben, dan hoor ik dat graag. Wij zijn gaarne tot nadere toelichting bereid.

Hoogachtend



Sjef Peeraer  
Voorzitter VOEG  
Postbus 9209  
3007 AE ROTTERDAM

Bijlage : VOEG reactie marktconsultatie met betrekking tot de AMvB congestiemanagement, ex artikel 24a, 8<sup>e</sup> lid, van de wetsvoorstelwijziging Elektriciteitswet 1998 en Gaswet inzake verbetering voorzieningszekerheid, datum 21 mei 2010

## **Reactie VOEG op het consultatiedocument AMvB voorrang voor duurzaam**

Met dit schrijven reageert VOEG op de vragen die worden gesteld in het consultatiedocument AMvB voorrang voor duurzaam, d.d. 21 mei jongleden. Wij zijn graag bereid de onderstaande reactie mondeling toe te lichten.

### Vraag 1: Vaststelling congestiegebied op grond van capaciteitsbeperkingen

VOEG heeft geen bezwaar tegen het vaststellen van congestiegebieden op grond van de technische configuratie van het betreffende net(deel). Wel dwingt de inhoudelijke opmerking in het consultatiedocument over de doelmatigheidstoets en de efficiënte bedrijfsvoering van de netbeheerder VOEG om een principieel punt naar voren te brengen.

Dit principiële punt betreft de verdeling van de lasten en lusten. Netbeheerders die niet of te laat investeren besparen enerzijds geld maar veroorzaken anderzijds transportproblemen. Doelmatig en efficiënt werken houdt dan in dat de lusten en de lasten van congestie bij de netbeheerders terecht moeten komen. In de voorgestelde werkwijze profiteert de netbeheerder echter van de uitgestelde investeringen en betalen enkele producenten de kosten van congestiemanagement. Met deze aanpak dreigt het doelmatig werken van netbeheerders nog verder onder druk te komen, daar het opgevat kan worden als een vrijbrief om investeringen uit te stellen. VOEG dringt er op aan zulke perverse prikkels te voorkomen door ook de lasten neer te leggen waar ze thuishoren: bij de netbeheerders.

### Vraag 2: De rol van transportprognoses

Programmaverantwoordelijke partijen (hierna PV partijen) sturen dagelijks transportprogramma's in. Deze programma's zijn zuiver informatief van aard. Er zijn namelijk geen consequenties verbonden aan afwijkingen tussen programma's en realisatie. Mede om deze reden spelen de transportprogramma's niet of nauwelijks een rol in de contractuele relatie tussen de PV partij en de aangeslotenen. VOEG constateert dat de voorgenomen AMvB met dit essentiële gegeven geen rekening houdt.

In het consultatiedocument wordt een belangrijke plek ingeruimd voor de transportprognose. Dit vanwege het feit dat de aangeslotenen nu reeds op grond van de huidige codes verplicht zijn zulke prognoses in te dienen. Met de AMvB wil EZ aan deze bestaande instrumenten een extra functionaliteit toevoegen. VOEG vreest echter dat deze werkwijze in de praktijk op grote problemen zal stuiten. Het bestaande instrument is nauwelijks een instrument te noemen en al helemaal niet geschikt om er financiële consequenties aan te verbinden.

De rol van transportprognoses in wet- en regelgeving is onduidelijk. De Netcode, art 5.1.1.1 stelt dat aangeslotenen eventueel via de PV partij transportprognoses indienen. Deze prognoses moeten via het centraal postbus systeem (CPS) lopen. In de praktijk zijn het de PV partijen en netbeheerders die het CPS benutten. Dat sluit ook aan bij de E-wet, artikel 1 lid 1 sub o, waarin de PV partij de opdracht krijgt o.a. programma's in te dienen voor transport. Omdat transportprognoses, dan wel transportprogramma's, slechts bedoeld zijn voor het verstrekken van informatie over mogelijke transporten, ontbrak in het verleden de noodzaak om eenduidige afspraken te maken. Door de extra functionaliteit waarover EZ spreekt, verandert het karakter van transportprognoses en/of transportprogramma's ingrijpend.

Door het verbinden van financiële consequenties aan transportprognoses en/of -programma's is het absoluut vereist dat de afspraken en eisen eenduidig zijn. Belangrijker nog is dat de verplichtingen en consequenties terecht komen bij de juiste partijen. In de voorgenomen systematiek zijn dat de aangeslotenen. In dat geval moeten ook de consequenties en verplichtingen slaan op de aangeslotenen. Transportprogramma's worden echter ingediend door PV partijen. Voorkomen moet worden dat de PV partijen worden beboet voor gedragingen van aangeslotenen. De werking van de

AMvB, dan wel Code, moet dus zien op het rechtstreeks belasten van aangesloten. Dit zal geregeld moeten worden in de aansluit- en transportovereenkomsten tussen netbeheerder en aangesloten.

Als overwogen wordt toch de route via PV partijen te volgen, dan is VOEG voorstander van het hanteren van de energieprogramma's als instrument, in plaats van de transportprognoses/programma's. Dit kan eventueel worden bereikt door de mogelijkheid van overdracht van programma verantwoordelijkheid voor producenten in congestiegebieden te laten vervallen. Elke producent in een congestiegebied moet dan zelf formeel de PV dragen en zodoende een contractuele relatie aangaan met de TSO. Een energieprogramma voor een enkele aansluiting is in wezen identiek aan de transportprognose voor die betreffende aansluiting. In tegenstelling tot de verantwoordelijkheid zelf, moeten de werkzaamheden die behoren bij het PV schap wel uitbesteedt kunnen worden. Zodoende kunnen de 'single point PV' een dienstverlener inschakelen voor het verzorgen van het berichtenverkeer. Ter vermijding van misverstanden hecht VOEG er aan te benadrukken dat voorgaande suggesties niet wegnemen dat VOEG principieel vindt dat de transportproblemen veroorzaakt worden door achterblijvende investeringen in transportnetten en derhalve de kosten van congestiemanagement door de netbeheerders gedragen horen te worden.

#### Vraag 3: biedladders

EZ geeft in het consultatiedocument aan dat het voor de hand ligt om de biedladder voor opregelen buiten het congestiegebied gescheiden te houden van de biedladders voor regel- en reservevermogen. Daarmee gaat EZ echter in tegen de tendens om markten juist meer te integreren. In plaats van het afzonderen van de congestie-biedladder, zou juist gezocht moeten worden naar samenvoeging met overige biedladders. Indien de aanbieder van regelbaar vermogen daarvoor kiest, zouden biedingen die op de ene biedladder niet zijn benut, automatisch op de volgende biedladder geplaatst moeten worden. Dus, indien fysiek mogelijk en door de aanbieder gewenst, schuiven niet-geraakte biedingen op de APX "day ahead" door naar de intraday markt. Op deze markt kan de netbeheerder opregelvermogen kopen. Vervolgens zouden onbenutte intraday markt biedingen desgewenst doorgeschoven moeten kunnen worden naar de markt voor regel- en reservevermogen.

In het consultatiedocument wordt gesproken over opregelvermogen aangeboden door producenten, al dan niet vrijwillig. VOEG merkt op dat grootverbruikers die bereid en in staat zijn om consumptie af te regelen, in deze niet vergeten moeten worden. Om een zo liquide mogelijke biedladder tot stand te brengen, horen op de biedladder dus ook aanbiedingen om consumptie te verminderen thuis. Zodoende kan worden bereikt dat de prijsvorming op de biedladder een goede afspiegeling is van de werkelijke schaarste in de markt.

#### Vraag 4: alle of bepaalde partijen

De netbeheerder(s) moeten zich tot taak stellen om de toegang tot de biedladder laagdrempelig en aantrekkelijk te maken. Door goede voorlichting en transparante informatie (bij voorkeur gebundeld op nationaal niveau) maar bovenal door integratie van biedladders voor congestie, regel- en reservevermogen, mogelijk nog in combinatie met APX intraday, kunnen de netbeheerder(s) deelname actief stimuleren.

#### Vraag 5: één markt

Bij vraag 3 en vraag 4 heeft VOEG uiteengezet groot voorstander te zijn van een geïntegreerde markt. Voorkomen moet worden dat de liquiditeit op de markt daalt door versplintering.

#### Geen vraag 6

### Vraag 7: rangorde afschakelen

Congestie is een technisch probleem dat uitstekend op een economische wijze opgelost kan worden. Voorrang voor die producent die de hoogste waarde toekent aan het recht om elektriciteit te mogen transporteren is relatief eenvoudig te regelen. Sterker nog, in wezen maakt deze oplossing sinds jaar en dag onderdeel uit van het systeem van programma verantwoordelijkheid. System redispatch sluit daar goed bij aan door het creëren van een regionale markt. Daar hoort het echter bij te blijven.

Sinds jaar en dag stimuleert de overheid het gebruik van bepaalde opwekmethoden. Geijkte middelen hiervoor zijn onder andere exploitatiesubsidies en belastingvrijstellingen. Met deze middelen grijpt de overheid diep in op de volgorde van inzet van productiemiddelen maar laat tenminste nog de economische keuzevrijheid van marktpartijen intact. Die vrijheid is een groot goed. Met leedwezen constateert VOEG dat EZ voornemens is om deze keuzevrijheid overboord te zetten en te vervangen door een vaste rangorde van afschakelen.

Met subsidies tot 96 EUR/MWh, kan windenergie zelfs bij diep negatieve marktprijzen winstgevend op het net worden gezet. Er moet dus wel iets heel belangrijks aan de hand zijn als een producent die hoge brandstofkosten maakt en geen subsidie ontvangt, bereid is om windenergie te onderbieden. Een voorbeeld van zo een belangwekkende reden zou kunnen zijn dat een exploitant van een stadsverwarmingcentrale geconfronteerd wordt met hoge boetes als hele wijken in de kou komen te zitten. VOEG acht het voor een milieuvriendelijke energievoorziening van groot belang dat in situaties als voornoemd, voorrang gekocht kan worden. VOEG raadt daarom af om een gedetailleerde rangorde van afschakelen toe te passen.

Congestiemangement dient in te houden dat de beperkte transportcapaciteit zo economisch mogelijk wordt benut. Deze technische voorrang gaat uiteraard gepaard met een kostprijs voor die partij die perse de elektriciteit kwijt wil. Dat sluit goed aan bij de bedoeling van de vrije markt: optimalisatie van de kosten in de keten van productie tot consumptie. Als een afvalverbrander voldoende geld verdient met het innemen van afval, dan wordt de lage elektriciteitsprijs op de koop toegenomen. Biomassa met de keus tussen vollast of minimumlast produceren zal vanzelf de juiste keuze maken, gegeven de elektriciteitsprijs: wel of niet vollast.

Met de rangorde van afschakelen grijpt de overheid veel te diep in op de economische ordening. Daarbij lijkt de overheid totaal te negeren welke rol de elektriciteitsproductie speelt in het productieproces van de producent. Dit is ongewenst en ongepast. Alleen al de mogelijke impact op de ontwikkeling van stadsverwarming is vele malen groter dan de 'klimaatwinst' van de extra windenergie. VOEG roept derhalve de overheid op om zoveel mogelijk te vertrouwen op het bestaande regime. Voorrang voor bepaalde opwekmethode moet worden beperkt tot het absolute minimum.

### Vraag 8: berekenen en toedelen kosten

Zoals reeds in de voorgaande antwoorden is aangegeven: VOEG vindt dat de netbeheerders de kosten van congestiemanagement moeten dragen. In zoverre de rekening toch bij producenten wordt neergelegd, hoort die rekening bij alle aangeslotenen in het congestiegebied terecht te komen.

Bij de vormgeving van het verhalen van de kosten acht VOEG het van groot belang dat producenten vooraf goed kunnen inschatten wanneer welke kosten verschuldigd zijn. Het onderhavige voorstel voldoet daar niet aan. Integendeel, het voorstel dreigt producenten achteraf te confronteren met mogelijk zeer hoge kosten. Dat dwingt producenten tot het hanteren van risicopremies waardoor de marktprijs in Nederland generiek zou kunnen stijgen, louter vanwege de vormgeving van de kosten toedeling. Beter is het om de congestiekosten vooraf in transporttarieven te verwerken, eventueel met rolling adjustment voor de volgende tariefperiode teneinde te kunnen corrigeren voor overschotten of tekorten.