

November 2022

Reactie Energie-Nederland op ACM consultatie “Alternatieve transportrechten en use it or lose it”

- 1) Denkt u dat alternatieve transportrechten en UIOLI kunnen bijdragen aan een efficiëntere benutting van het elektriciteitsnet? Kunt u uw antwoord toelichten?
 - Energie-Nederland verwacht geen grote bijdrage aan een betere benutting van het net. Het idee van “alternatieve transportrechten” kan wellicht iets bijdragen. UIOLI kan niets bijdragen, wellicht met uitzondering van situaties waarbij nieuwe aangeslotenen veel transportcapaciteit gaan contracteren, niet omdat zij menen die capaciteit *daadwerkelijk* nodig te hebben, maar - met het oog op de problemen met netschaarste- alvast gaan contracteren voor het geval dat dat zij in de toekomst wel de behoefte krijgen om het net te daadwerkelijk te gaan gebruiken, of zelfs om die verkregen transportcapaciteit te gelde te maken door de transportcapaciteit op een of andere wijze te verkopen aan een andere partij. Dit wordt ook wel speculatie genoemd. Dat mogelijk probleem vraagt om een analyse en, voor zover relevant, een specifieke oplossing.
 - UIOLI kan mogelijk bijdragen aan het mitigeren van speculatie, maar kan niet bijdragen aan een efficiëntere benutting van het net omdat gecontracteerde, maar niet gebruikte transportcapaciteit geen reden kan zijn om congestie af te roepen en bijvoorbeeld nieuwe aansluitingen af te wijzen. Dit zou een besluit zijn op basis van “contractuele congestie”. Dat is in strijd met hoofdstuk 9 Netcode. Netbeheerders moeten op grond van hoofdstuk 9 Netcode uitgaan van te verwachten fysieke belasting van het net, op basis van inschattingen qua invoeding en afname (fysieke congestie). Als een netbeheerder constateert dat een netgebruiker zijn gecontracteerde capaciteit niet gebruikt, kan de netbeheerder uiteraard altijd in gesprek gaan met deze netgebruiker om beter inzicht te krijgen in mogelijk toekomstig netgebruik. Het recht om het net te gebruiken tot aan de gecontracteerde capaciteit, moet niet vertaald worden als een plicht voor de netbeheerder om transportcapaciteit tot die gecontracteerde waarde te reserveren. In andere woorden, de netbeheerder kan – of zelfs, moet - de niet gebruikte maar wel gecontracteerde capaciteit eigenlijk gebruiken omdat hij uit moet gaan van de fysieke capaciteit en niet van gecontracteerde capaciteit.
 - Ook de toegevoegde waarde van “alternatieve transportrechten” is twijfelachtig omdat het alternatief van een firm aansluiting aangevuld met afspraken voor congestiemanagement (hetgeen de normale, standaard optie is) dan ook altijd ingezet kan worden en even effectief is. Uiteraard geldt nu weliswaar een technische en financiële grens voor het aansluiten van nieuwe netgebruikers in geval van een congestiegebied, maar als in zo’n geval wel aangesloten kan worden met een non-firm aansluiting, dan moet worden geconstateerd dat

toepassing van de technische en financiële blijkbaar onnodig was of tenminste dat deze grenzen verruimd kunnen worden.

Congestiemanagement wordt vaak voorgesteld als het afvlakken van pieken in het netgebruik en non-firm aansluitingen als het vullen van dalen in het netgebruik. Maar voor de netgebruiker komt het technisch gezien op hetzelfde neer.

- 2) Vindt u deze beschrijving van vaste transportrechten toereikend? Zo nee, kunt u uw reactie toelichten?
- In grote lijnen toereikend, met enkele kanttekeningen.
 - In randnummer 10 staat vermeld dat een afnemer altijd gebruik kan maken van het transport en als dat niet kan hij daar een vergoeding voor krijgt. Er wordt hier gesproken over een "afnemer", waarschijnlijk wordt hier "aangeslotene" bedoeld. Dezelfde opmerking geldt ook voor andere randnummers, zoals randnummer 15, 20, 21 etc.
 - Bij randnummer 11 staat dat netbeheerders bij het berekenen van de netbelasting o.a. moeten rekenen met de gecontracteerde capaciteit. Dat is incorrect. Er moet worden gerekend met te verwachten invoeding/afname en met de te verwachten gelijktijdigheid.
 - In voetnoot 4 wordt melding gemaakt van de uitzondering dat bij een markrestrictie geen vergoeding wordt betaald. Energie-Nederland onderstreept dat met name om die reden beroep is aangetekend tegen het codebesluit congestiemanagement. Elke daadwerkelijke inperking van de vrijheid van dispatch moet worden gecompenseerd. Het gebruiken van een markrestrictie is af te wijzen, o.a. omdat:
 - Het is onrechtmatig.
 - Het brengt de netveiligheid in gevaar. Een verandering van de transportprognose van een aangeslotene kan niet worden ingediend of wordt genegeerd door de netbeheerder, ook als de aangeslotene eenvoudigweg niet in staat is om aan de oorspronkelijke prognose te voldoen.
 - Het leidt tot inefficiënt gedrag door de netbeheerder, omdat de netbeheerder kosten voor het zorgen voor transportcapaciteit verlegt naar de aangeslotene.
 - Het remt de transitie, omdat flexibele capaciteit die ingezet kan worden op de intraday- en onbalansmarkt minder waardevol wordt.
 - Het is discriminerend, omdat het geen impact heeft op aangeslotenen die geen prognoses hoeven in te dienen,
 - Ten slotte wordt nog gewezen op de bijzonder situatie van onderhoud in een net waar de de N-1 storingsreserve is losgelaten. In die situatie is nu onduidelijk in hoeverre het transportrecht geldt. Volgens Energie-Nederland moet in die situatie gebruik worden gemaakt van congestiemanagement voordat het transportrecht kom te vervallen.
- 3) Mist u vormen van alternatieve transportrechten? Zo ja, welke?
- Geen antwoord.

- 4) Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van flexibele transportrechten? Kunt u uw antwoord toelichten?
- Het is onduidelijk wat met “opportunistisch gebruik van flexibele transportrechten” wordt bedoeld en waarom dat voorkomen zou moeten worden.
- 5) Wat vindt u van de twee beschreven opties om de beschikbare transportcapaciteit voor flexibele transportrechten te bepalen? Ziet u nog andere opties?
- De vaststelling door netbeheerders of ruimte beschikbaar is voor aangeslotenen met alternatieve rechten, moet dezelfde zijn als de vaststelling of aansluiting mogelijk is met gebruikmaking van congestiemanagement. Daarbij zal de netbeheerder altijd aannames moeten maken over te verwachten fysieke invoedingen en afnames.
- 6) Zouden flexibele transportrechten aantrekkelijk voor u zijn? Zo ja, waarom en in welke gevallen? Zo nee, waarom niet?
- Flexibele transportrechten (in vergelijking met een firm aansluiting eventueel aangevuld met congestiemanagement) kunnen voor een aangeslotenen aantrekkelijk zijn als daarmee bespaard wordt op het transporttarief. Het hangt van de vorm van het flexibele transportrecht af, of de aangeslotene voldoende kan inschatten in welke mate hij gebruik kan maken van het net. Bij een volledig non-firm transportrecht bestaat in theorie het risico dat nooit van het net gebruik kan worden gemaakt. Die onzekerheid zal de financiering van veel projecten onmogelijk, of in ieder geval veel duurder maken.
 - Productie betaalt geen transporttarief, daarom kan een flexibel transportrecht alleen voordelen hebben als daarmee eerder een aansluiting op het net kan worden gekregen. Maar eigenlijk zou een firm-aansluiting met afspraken voor congestiemanagement (zoals een capaciteitsbeperkingscontract) dan ook mogelijk moeten zijn, en die optie is dan altijd aantrekkelijker.
- 7) Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van tijdsgebonden vaste transportrechten? Kunt u uw antwoord toelichten?
- In randnummer 20 staat: “uitgangspunt bij afnemers met vaste transportrechten is namelijk dat zij altijd aanspraak kunnen maken op hun gecontracteerde transportcapaciteit”. Die stelling is niet per se verkeerd, maar het betekent niet dat het net geschikt moet zijn om een gelijktijdig maximaal gebruik door alle aangeslotenen te faciliteren. Deelname aan congestiemanagement kan verplicht worden. Ook bij laagspanningsnetten is het normaal dat een gelijktijdig gebruik maken van gecontracteerde transportcapaciteit niet mogelijk is.
 - In randnummer 21 wordt geschreven dat onzekerheid over het netgebruik grotendeels wordt weggenomen. Daarbij moeten kanttekeningen worden geplaatst. Ten eerste kan een afnemer toch afwijken, dus gebruik maken van het net als hij daar op dat moment geen recht voor had. Die situatie is vergelijkbaar met een afnemer die een redispatch instructie in het kader van congestiemanagement niet

volgt. Ten tweede kan een netbeheerder met capaciteitsbeperkingscontracten (onderdeel van congestiemanagement) dezelfde zekerheid verkrijgen.

- 8) Zouden tijdsgebonden vaste transportrechten aantrekkelijk voor u kunnen zijn en zo ja, onder welke voorwaarden?
- Zie antwoord vraag 6.
- 9) Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van gecombineerde transportrechten? Kunt u uw antwoord toelichten?
- In randnummer 24 staat in de laatste zin: “Combinatievormen geven afnemers relatief veel zekerheid over hun netgebruik.” Dat is alleen correct als een aangeslotene relatief veel vaste transportrechten krijgt.
 - In randnummer 25 staat vervolgens het volgende bepaald: “Indien vast vermogen wordt gecombineerd met flexibele transportrechten, komt er netcapaciteit vrij” en vervolgens “Dit geldt in het bijzonder als bestaande afnemers van vaste rechten overschakelen naar gecombineerde rechten”. Maar de eerste zin kan alleen correct als vaste rechten (deels) worden omgezet in flexibele rechten. Bovendien is het ook in dat geval niet zeker dat er netcapaciteit vrijkomt.
 - In randnummer 26 staat: “Voor nieuwe partijen geldt dat hun netbelasting beperkter is ten opzichte van vaste transportrechten”. Het is correcter om te zeggen dat hun recht op transport beperkter is i.p.v. hun netbelasting. Omdat ze geen vast recht op transport hebben maar een beperkt recht kunnen ze minder gebruik maken van het net dan gewenst.
 - Verder staat er in randnummer 26 dat het aanvullend vermogen beter planbaar is voor de netbeheerder en dat de netbeheerder meer zekerheid krijgt over de wijze waarop zijn net wordt benut. Die correctheid van die stelling is twijfelachtig. Het is onduidelijk waarom de planbaarheid beter is in vergelijking met een vast transportrecht en transportprognoses en eventueel capaciteitsbeperkingscontracten.
- 10) Zouden gecombineerde transportrechten aantrekkelijk voor u kunnen zijn? Zo ja, waarom en welke combinatie? Zo nee, waarom niet?
- Zie antwoord vraag 6.
- 11) Kunt u zich vinden in de interpretatie van de ACM van het non-discriminatie beginsel? Kunt u uw antwoord toelichten?
- Randnummer 28: Het is niet correct dat non-discriminatie betekent dat ongelijke gevallen ongelijk behandeld moeten worden. Ongelijke gevallen mogen ongelijk behandeld worden. Het is geen plicht.
 - Randnummer 31: Er wordt gesteld: “Dat onderscheid is volgens de ACM non-discriminair, omdat het netgebruik van deze partijen objectief verschilt.” De redenering van de ACM is wel heel erg kort door de bocht. Niet het onderscheid is non-discriminair. Maar het verschil in behandeling van invoeders en afnemers is toegestaan omdat hun netgebruik (volgens ACM) verschilt en dat levert een objectieve en redelijke grond op om beide partijen anders te behandelen. Daarom is het onderscheid non-discriminair.

- Randnummer 31: Het onderscheid tussen invoeding en afname is uiteraard logisch. Maar onduidelijk is wat dit betekent voor opslag.
 - Randnummer 32: Aangeslotenen groter dan 1 MW kunnen wel verplicht worden tot deelname aan congestiemanagement. Aangeslotenen groter dan 60 MW zijn al verplicht
- 12) Voor welke partijen kunnen alternatieve transportrechten volgens u interessant zijn en waarom?
- Alternatieve transportrechten kunnen met name interessant zijn voor afnemers indien het daarmee gekoppelde lagere transporttarief aantrekkelijk is.
 - Alternatieve transportrechten zijn alleen interessant als de aangeslotene flexibel is. In dat geval is deelname aan congestiemanagement (evt. met capaciteitsbeperkingscontract) ook mogelijk.
 - Eens met stelling dat als alternatieve transportrechten gebruikt worden, deze zowel aan bestaande als aan nieuwe aangeslotenen aangeboden moeten worden. Waarschijnlijk moet daarbij ook geen onderscheid worden gemaakt in netgebieden met en zonder congestie. Overigens bestaat dan wel het risico dat netbeheerders te makkelijk overgaan tot het alleen aanbieden van non-firm capaciteit. Wat dat betreft wordt benadrukt dat de prioriteit moet blijven liggen op het aanbieden van vaste transportrechten in combinatie met de toepassing van congestiemanagement, waarvoor snelle en goede implementatie van congestiemanagement door regionale netbeheerders essentieel is.
- 13) Deelt u de opvatting dat alternatieve transportrechten interessant kunnen zijn binnen en buiten gebieden met (dreigende) congestie? Waarom wel/niet?
- Uit oogpunt van eenvoud lijkt het goed om alternatieve transportrechten ook aan te bieden in gebieden zonder congestie. Bovendien blijft transportschaarste naar verwachting de komende jaren een groot probleem, en is het mogelijk dat congesties snel kunnen ontstaan in netten waar nu geen schaarste is.
 - Het argument zoals genoemd in randnummer 40, namelijk dat er voordelen zijn voor netplanning, delen wij niet. Netbeheerders moeten op basis van scenario's inschatten wat de toekomstige vraag naar transport zal zijn en moeten daar hun investeringsplannen op baseren. En voor bestaande aangeslotenen is, voor wat betreft netplanning, geen relevant verschil tussen aangeslotenen met een non-firm aansluiting en aangeslotenen met een firm aansluiting plus (eventueel verplichte) deelname aan congestiemanagement.
 - Om een project financieerbaar te krijgen is zekerheid van transport essentieel. Flexibele transportrechten bieden dat niet en tijdsgebonden vaste transportrechten bieden dat ook niet met zekerheid omdat de tijdsblokken ongunstig kunnen uitvallen.
- 14) Deelt u bovenstaande uitgangspunten over afnemersbescherming? Waarom wel/niet?

- Eens met stelling dat netbeheerder altijd een aanbod moet doen voor vast transportrecht (al dan niet met een CBC).
 - Het is onduidelijk wanneer en waarom het criterium “netveiligheid” een rol speelt voor het weigeren van een alternatief transportrecht.
- 15) Zijn er andere gronden denkbaar dan netveiligheid op basis waarvan de netbeheerder een verzoek om een alternatief transportrecht kan weigeren?
- Geen andere gronden bekend.
- 16) Deelt u de uitgangspunten van de ACM over transportzekerheid van alternatieve transportrechten? Waarom wel/ niet?
- Eens met de stelling (randnummer 51) dat partijen goed moeten worden geïnformeerd over flexibele transportrechten met name over de hoeveelheid capaciteit die naar verwachting wel of niet beschikbaar komt. Netbeheerders moeten verplicht worden relevante informatie te geven.
 - Ook eens met het idee om te voorkomen dat netgebruik op basis van flexibele rechten uitgehold wordt als steeds meer partijen gebruik gaan maken van flexibele rechten.
 - Moet beschikbare flexibele netcapaciteit niet op non-discriminatoire wijze worden toegedeeld? Wat zijn de criteria daarvoor?
- 17) Deelt u de uitgangspunten van de ACM over de tarifiering van alternatieve transportrechten? Waarom wel/niet?
- Energie-Nederland heeft geen specifieke opmerkingen over de tarifiering van alternatieve transportrechten.
 - Wel onderstreept Energie-Nederland dat een brede herziening van de nettariestructuren noodzakelijk en dringend gewenst. Daarbij moet in ieder geval gekeken worden naar afschaffing van de VCF-korting, naar het nettatarief voor opslag en naar een “time of use” nettatarief voor afname. Daarnaast kan aandacht gegeven worden aan andere, maar minder urgente ideeën, zoals het nettatarief voor alternatieve transportrechten, een aansluittarief op basis van indirecte kosten, een congestie-tarief, de impact van kosten voor het net op zee etc. Ook een producententarief kan daarbij aan de orde komen. Belangrijk is dat bij de beoordeling van de diverse tariefopties ook gekeken wordt naar de mate van marktverstoring als gevolg van nettarieven. De theorie zegt dat tarieven laag in de waardeketen moeten worden gelegd, dus bij netgebruikers waarvan het gedrag weinig prijselastisch is.
- 18) Hoe kan volgens u het risico op opportunistisch gebruik van flexibele transportrechten of combinatievormen met aanvullende flexibele transportrechten worden voorkomen?
- Het is onduidelijk wat met opportunistisch gebruik wordt bedoeld en waarom dat voorkomen zou moeten worden.
- 19) Wat vindt u van de suggesties van de ACM voor de wijze waarop de tarieven voor flexibele transportrechten, tijdgebonden vaste transportrechten en gecombineerde transportrechten berekend zouden kunnen worden? Heeft u nog suggesties voor verdere uitwerking?

- Geen opmerkingen.
- 20) Is het bestaande 600 uurstarief nog nodig indien alternatieve transportrechten worden geïntroduceerd?
- Om die vraag goed te kunnen beantwoorden, moet een brede analyse worden gemaakt van een mogelijke herziening van nettariëfstructuren. (Zie antwoord op vraag 17.)
- 21) Is de invoering van een producententarieef volgens u wenselijk met het oog op de eventuele invoering van alternatieve transportrechten? Waarom wel/niet?
- De mogelijke herziening van een producententarieef moet onderdeel zijn van een brede analyse naar een mogelijke herziening van nettariëfstructuren. (Zie antwoord op vraag 17.) Dit moet zeker niet alleen bekeken worden vanuit het idee om alternatieve transportrechten in te voeren.
- 22) Hoe kijkt u naar de wisselwerking tussen alternatieve transportrechten, congestiemanagement en de beslissing van een netbeheerder over zijn netplanning en verzwaring?
- Energie-Nederland ziet grote overeenkomsten tussen congestiemanagement en alternatieve transportrechten. Het idee dat het twee verschillende instrumenten zijn omdat congestiemanagement wordt gebruikt om pieken af te vlakken en alternatieve transportrechten om dalen op te vullen, is betekenisloos. In beide gevallen wordt het fysiek gebruik van het net ingeperkt. Energie-Nederland is geen tegenstander van alternatieve transportrechten maar ziet uitrol van congestiemanagement als hoogste prioriteit. Als een afnemer flexibel is en in staat is om met een non-firm aansluiting te werken, dan is die afnemer ook in staat om afspraken met de netbeheerder te maken voor congestiemanagement (bijvoorbeeld met een capaciteitsbeperkingscontract). Weliswaar geldt nu een technische en financiële grens voor het aansluiten van nieuwe netgebruikers in geval van een congestiegebied, maar als in zo'n geval wel aangesloten kan worden met een non-firm aansluiting, dan moet worden geconstateerd dat de technische en financiële grens blijkbaar onnodig werden toegepast of op zijn minst verruimd kunnen worden.
 - De wisselwerking met netplanning en netverzwaring is zeer beperkt. Netbeheerders moeten voor netplanning gebruik maken van scenario's en inschattingen over toekomstig netgebruik. Daarbij is het gedrag van bestaande aangeslotenen maar beperkt relevant. Het gaat ook om nieuwe partijen die in de toekomst gebruik wil maken van het net.
 - Energie-Nederland onderschrijft de stelling in randnummer 74 dat individuele aangeslotenen niet de oorzaak zijn van congestie. De oorzaak daarvan is een gebrek aan netcapaciteit.
- 23) Verwacht u dat er minder congestiemanagementmaatregelen worden ingezet als gevolg van alternatieve transportrechten?
- Uiteraard zal dat het geval zijn. Gezien het feit dat congestiemanagementmaatregelen nu op beperkte mate wordt ingezet is dit daarom ook een zorgpunt. Het risico bestaat dat aan

minder goed geïnformeerde producerende netgebruikers een alternatief transportrecht als enige mogelijkheid wordt aangeboden

- Dat betekent ook dat de netbeheerder minder kosten voor congestiemanagement zal hebben (minder kosten voor redispatch). Maar, ook bij het gebruik van alternatieve transportrechten ontstaan kosten en die kosten blijven bij de aangeslotene. In zijn algemeenheid is het juist gunstig als de netbeheerder in eerste instantie de kosten draagt voor het verzorgen van de transportdienst en de juiste netcapaciteit. (De netbeheerder moet uiteraard wel in staat zijn om efficiënte kosten terug te verdienen.) In dat geval kan de netbeheerder immers ook beter geprikkeld worden om de totale kosten laag te houden, waardoor uiteindelijk de totale netkosten lager zullen zijn. (Overigens is dat ook één van de redenen waarom marktrestricties die leiden tot een daadwerkelijke beperking van de gewenste dispatch, vergoed moeten worden.)
- 24) Hoe kijkt u aan tegen de wenselijkheid, noodzaak en haalbaarheid van de invoering van een verhoogd transporttarief voor afnemers die het net op piekmomenten belasten in (dreigende) congestiegebieden?
- Dit moet onderdeel zijn van een herziening van de nettariestructuren op basis van een brede analyse. Zie antwoord op vraag 17.
- 25) Wat vindt u van de hierboven geschetste mogelijkheden om de netveiligheid te waarborgen bij het afsluiten van alternatieve transportrechten?
- Belangrijk is dat in deze discussie congestiemanagement en alternatieve transportrechten op een gelijke manier worden bekeken. Dus als wordt gesproken over een technische voorziening bij afnemers met een non-firm aansluiting, dan kan zo'n technische voorziening ook onderdeel zijn van een afspraak over het toepassen van congestiemanagement.
 - Voor wat betreft de technische grens, merkt Energie-Nederland op dat zij in haar beroep tegen het besluit codewijziging congestiemanagement heeft gepleit voor een versoepeling, of zelfs afschaffing van deze technische grens. Maar het is correct dat als een technische grens wordt gehanteerd, die grens niet alleen voor de toepassing van congestiemanagement maar ook voor de toepassing van alternatieve transportrechten zou moeten gelden.
 - Ten slotte moet niet worden vergeten dat er altijd fysieke problemen in het net kunnen ontstaan door storingen, uitval van netcomponenten en ook door onverwacht gelijktijdig gebruik van het net door afnemers. Daarvoor zijn de normale beveiligingen geïnstalleerd, die moeten voorkomen dat schade ontstaat en de storing zich uitbreidt.
- 26) Ziet u nog andere mogelijkheden om dat te doen? Kunt u uw antwoord toelichten?
- Geen opmerkingen.
- 27) Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van UIOLI? Kunt u uw antwoord toelichten?
- Geen opmerkingen.

28) Vindt u dat UIOLI een zinvolle bijdrage kan leveren aan een betere benutting van de bestaande netcapaciteit? Kunt u uw antwoord toelichten?

- Nee, we verwachten geen bijdrage aan een betere benutting van het net.
- Een vorm van UIOLI kan mogelijk een rol spelen om speculatie tegen te gaan. Het gaat daarbij om situaties dat partijen geen concreet voornemen hebben om gecontracteerde transportvermogen te benutten, maar – vanwege de problemen met netschaarste - alvast een ‘plekje’ willen zeker stellen voor het geval dat zij later wel het net willen gebruiken.
- Belangrijkste punt is dat afnemers geen capaciteit reserveren. Netbeheerders moeten bij de beoordeling of nieuwe afnemers kunnen worden aangesloten, rekening houden met te verwachten gelijktijdige invoeding en afname. Dit is niet de optelsom van individueel gecontracteerde transportcapaciteit. Er ontstaat dus ook geen probleem als afnemers gecontracteerde capaciteit niet gebruiken. Het afnemen van gecontracteerde capaciteit door de netbeheerder is dus onnodig.
- Er is ook een alternatief. Uiteraard is het van belang dat een netbeheerder inzicht heeft in het toekomstige gedrag van aangeslotenen. Als een aangeslotene bijvoorbeeld duidelijk onder zijn gecontracteerde capaciteit blijft, kan dat aanleiding zijn voor de netbeheerder om navraag te doen bij deze aangeslotene. Als die aangeslotene dan bijvoorbeeld duidelijk maakt dat hij pas over twee jaar verwacht te groeien en zijn gecontracteerde capaciteit maximaal gaat benutten, dan kan de netbeheerder die informatie gebruiken voor zijn netberekeningen bij het bepalen van verwachte fysieke congesties.
- Daarnaast is het afnemen van capaciteit door de netbeheerder praktisch niet effectief. De afnemer heeft immers betaald voor de aansluiting en betaalt voor de gecontracteerde capaciteit. Als de afnemer zijn gecontracteerde capaciteit verlaagt (of als zijn capaciteit wordt verlaagd/afgenomen door de netbeheerder), loopt de afnemer het risico dat een aanvraag om de gecontracteerde capaciteit op een later moment te verhogen wordt afgewezen. (De netbeheerder heeft immers het recht om zo’n verzoek tot verhoging af te wijzen, als het voldoen aan dit verzoek zou leiden tot extra redispatch met een overschrijding van de technische of financiële grens.) Het afnemen van gecontracteerde capaciteit vereist dus dat de netbeheerder hard maakt dat de afnemer ook in de toekomst zijn aansluiting slechts beperkt zal gaan gebruiken. Dat zal normaalgesproken onmogelijk zijn omdat de afnemer altijd plausibel zal kunnen argumenteren dat hij de hogere transportcapaciteit op een later moment wel nodig heeft.
- Het is niet aan de netbeheerder te bepalen wat een eerlijke verdeling van schaarse netcapaciteit is. De netbeheerders hebben de wettelijke taak om aan de behoefte aan transport te voldoen. Dit betekent dat bij

schaarste aan netcapaciteit, de netbeheerder de wettelijke taak heeft om ervoor te zorgen dat die schaarste wordt opgelost.

- 29) Vindt u dat UIOLI toegepast moet worden voor bestaande en nieuwe grootverbruikers en los van de vraag of sprake is van (dreigende) congestie? Waarom wel/niet?
- Toepassing van UIOLI moet niet mogelijk gemaakt worden, met als mogelijke uitzondering het tegengaan van speculatie.
- 30) Wat vindt u van de hierboven geschetste randvoorwaarden voor de toepassing van UIOLI? Mist u aandachtspunten?
- Geen opmerkingen.