

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 78

Vragen van het lid **Grinwis** (ChristenUnie) aan de Minister van Klimaat en Groene Groei over *het bericht «Eneco kijkt over de grens bij investeren in opslag en opwek»* (ingezonden 12 juli 2024).

Antwoord van Minister **Hermans** (Klimaat en Groene Groei) (ontvangen 26 september 2024). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2023–2024, nr. 2173

#### Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Eneco kijkt over de grens bij investeren in opslag en opwek»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Welke rol moeten grootschalige batterijen volgens u gaan spelen in het oplossen van netcongestie en het waarborgen van de leveringszekerheid in het toekomstig energiesysteem?

#### Antwoord 2

Het is belangrijk om onderscheid te maken tussen de rol van grootschalige batterijen bij invoedingscongestie en bij afnamecongestie. Invoedingcongestie treedt op wanneer er te veel aanbod van elektriciteit is ten opzichte van de transportcapaciteit op het net. Dit gebeurt met name in gebieden met een hoge concentratie aan hernieuwbare energiebronnen. Afnamecongestie, daarentegen, ontstaat wanneer de vraag naar elektriciteit de capaciteit van het net overschrijdt. Dit type congestie komt bijvoorbeeld voor tijdens piekmomenten van energieverbruik.

Bij invoedingscongestie kunnen batterijen een rol spelen door elektriciteit op te slaan wanneer er veel energieaanbod is en deze later te leveren als het aanbod lager ligt, bijvoorbeeld in de avond wanneer zonnepanelen minder elektriciteit leveren. Om de netcongestieproblematiek te verminderen middels grootschalige batterijen is er een budget beschikbaar uit het Klimaatfonds voor de ontwikkeling van dit type batterijen.

<sup>1</sup> Energia, 25 juni 2024, «Eneco kijkt over de grens bij investeren in opslag en opwek». (<https://energiea.nl/eneco-kijkt-over-de-grens-bij-investeren-in-opslag-en-opwek/>)

Met betrekking tot afnamecongestie heeft CE Delft<sup>2</sup> geconcludeerd dat de huidige generatie grootschalige batterijen die tot 2030 worden ontwikkeld (lithium-ion, maximaal 4 uur energiec capaciteit) geen betrouwbare, betaalbare, schaalbare en uitvoerbare oplossing zijn om netcongestie voor de afname van elektriciteit op te lossen. De huidige generatie batterijen heeft niet genoeg capaciteit om bijvoorbeeld een fabriek op te laten draaien. Wel kunnen batterijen een rol spelen bij het ontwikkelen van energy hubs en het lokaal bij elkaar brengen van vraag en aanbod van elektriciteit, bijvoorbeeld door inzet van een batterij «achter-de-meter». Daarmee kunnen bedrijven wel elektrificeren of groeien zonder een grotere aansluiting.

In alle gevallen is het belangrijk om batterijen congestieneutraal aan te sluiten en dus netcongestie niet te verergeren. Hiervoor moeten afspraken worden gemaakt tussen netbeheerders en batterij-exploitanten: in ruil voor een lager transporttarief wordt het gebruik van het net op piekmomenten gereduceerd. In september 2023 vond er een Bestuurlijk Overleg over batterijen plaats. Eén van de belangrijkste uitkomsten is een nieuw, tijdsduur-gebonden transportrecht (ATR85) dat beschikbaar komt voor alle aangesloten op het TenneT net, maar naar verwachting vooral interessant is voor batterij-exploitanten. Een recent voorbeeld is de batterij die Giga Storage bouwt in Delfzijl op de eerste tijdsduur-gebonden aansluiting op het hoofdspanningsnet.

In de Kamerbrief<sup>3</sup> van oktober 2023 over de rol van batterijen in het energiesysteem wordt de rol van grootschalige batterijen en potentiële andere technieken die als flexibiliteitsmechanisme kan worden ingezet nader toegelicht.

### Vraag 3

Acht u het onwenselijk dat grote investeerders, zoals Eneco, niet in Nederland investeren in batterijen, maar in plaats daarvan naar het buitenland uitwijken? Op welke manier wilt u het voor investeerders aantrekkelijker maken om in Nederland te investeren?

### Antwoord 3

Ik ben voorstander van een gelijk speelveld ten aanzien van netwerktarieven om te voorkomen dat investeringen in batterijopslag in andere landen plaatsvinden wanneer de meest gunstige opslaglocaties in Nederland bevinden. Ik zet mij daarom in voor een sterkere harmonisatie van de nettariëfmethodiek op Europees niveau.

Sinds het Bestuurlijk Overleg Batterijen op 23 september 2023 is er in Nederland met het besluit van de ACM tot invoering van alternatieve transportrechten een belemmering voor flexibele netgebruikers zoals batterijen weggenomen. Netgebruikers die minder netkosten veroorzaken, bijvoorbeeld door op piekmomenten juist minder van het elektriciteitsnet gebruik te maken, kunnen met een alternatief transportrecht ook lagere nettariëven betalen.

De realisatie en aankondiging van steeds grotere batterijprojecten door o.a. SemperPower, DEO en Giga Storage laat zien dat grootschalige energieopslag ook in Nederland op gang komt.

### Vraag 4

Hoe luidt uw reactie op de bevinding uit het laatste rapport Monitor Leveringszekerheid van TenneT dat onder andere de achterblijvende groei van flexibiliteit, mede in de vorm van batterijen, ertoe leidt dat er na 2030 een duidelijke verslechtering van de leveringszekerheid optreedt?<sup>4</sup>

### Antwoord 4

Conform de toezegging van de Minister voor Klimaat en Energie (Kamerstuk 29 023, nr. 487) zal ik de Kamer over de mogelijkheden om de leveringszekerheid na 2030 te versterken eind 2024 nader informeren. Dit is ook in lijn met

<sup>2</sup> CE Delft, Beleid voor grootschalige batterijsystemen en netcongestie, april 2023

<sup>3</sup> Kamerbrief «Voortgangsupdate rol batterijen in het energiesysteem», 5 oktober 2023

<sup>4</sup> TenneT, 14 mei 2024, «Rapport Monitor Leveringszekerheid 2024». (<https://www.tennet.eu/nl/over-tennet/publicaties/rapport-monitoring-leveringszekerheid>)

de op 5 maart 2024 aangenomen motie van de leden Erkens en Grinwis (Kamerstuk 36 197, nr. 15).

#### Vraag 5

Deelt u het standpunt dat grootschalige batterijen grote baten kunnen leveren, enerzijds in het omlaag brengen van de energierekening voor huishoudens alsmede het verlagen van de netbeheerkosten, zoals is aangetoond in de studie «The costs and benefits of batteries in the power system» door Kalavasta en Energy Storage NL?<sup>5</sup> Deelt u om die reden de mening dat bij het bepalen van de transporttariefhoogte niet alleen de kostenreflectiviteit, maar ook de «batenreflectiviteit» moet worden meegenomen, om flexibiliteit, zoals batterijen, eerlijk te belonen? Waarom wel of niet?

#### Antwoord 5

Grootschalige batterijen kunnen inderdaad de integratie van meer elektriciteit uit wind en zon (mede) mogelijk maken en de elektriciteitskosten voor huishoudens verlagen. Dat is precies de manier waarop met batterijen geld wordt verdiend, door op momenten met veel aanbod uit wind en/of zon en lage prijzen elektriciteit op te laden en op momenten met weinig aanbod en hoge prijzen die weer te ontladen. Grootschalige batterijen verdienen in eerste instantie geld door bij te dragen aan het balanceren van het elektriciteitsnet. Om hun businesscase te verbeteren, handelen ze daarnaast in elektriciteit (slaan elektriciteit op als het goedkoop is, verkopen het als duurder is). Voor batterijen wordt zo een vergoeding verkregen voor de baten die zij genereren. Voor de optimale inzet van batterijen is het van belang dat de baten toekomen aan degene die de baten genereert, en de kosten worden betaald door de veroorzaker ervan.

Het is denkbaar dat de marktconforme prijs die TenneT betaalt voor balanceringsdiensten daalt door extra batterijen en dat hierdoor de kosten voor TenneT dalen. Aangezien de ACM de nettarieven bepaalt op basis van kostenreflectiviteit, zullen potentiële lagere kosten van TenneT in dat geval worden gereflecteerd in de nettarieven.

#### Vraag 6

Wanneer kan er over worden gegaan tot een korting of een vrijstelling in de transporttarieven systematiek? Hoe wordt de hoogte van deze korting bepaald en wanneer is deze gerechtvaardigd?

#### Antwoord 6

Met de invoering van alternatieve transportrechten waar de ACM recent een besluit over heeft genomen, worden transportrechten ingevoerd waarmee de aangeslotene het net minder belast en er geen of minder investeringen voor het netgebruik hoeven te worden gedaan. Hier staat een lager transporttarief tegenover. Een aangepast, lager nettatarief moet conform Europese regels voldoen aan het uitgangspunt van kostenreflectiviteit: er moet aangetoond worden dat met het netgebruik minder kosten worden veroorzaakt.

Het eerder aangehaalde onderzoek van CE Delft laat zien dat batterijen het net ook zwaarder kunnen belasten en netcongestie in dat geval verergeren. Hetzelfde geldt voor andere netgebruikers. Een lager tarief moet daarom gepaard gaan met afspraken over het netgebruik.

Het vaststellen van de tariefstructuur is een exclusieve bevoegdheid van de nationale regulerende instantie, de ACM. De ACM kan ambtshalve de tariefstructuur wijzigen of de netbeheerders kunnen een codevoorstel indienen bij ACM voor een wijziging van nettarieven. De belangrijkste uitgangspunten voor de tariefstructuur zijn, op basis van de Elektriciteitsverordening, volgens de ACM kostenreflectiviteit, bevorderen van systeemefficiëntie, transparantie en non-discriminatie.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Energy Storage NL, 11 juni 2024, «Onderzoek toont aan: batterijopslag maakt energie goedkoper, duurzamer en efficiënter». (<https://www.energystoragenl.nl/onderzoek-toont-aan-batterijopslag-maakt-energie-goedkoper-duurzamer-en-efficiënter/>)

<sup>6</sup> Uitgangspunten voor de tariefstructuur elektriciteit | ACM.nl

#### Vraag 7

Welke bevoegdheden heeft u als Minister in de transporttarieven-systematiek, ten opzichte van de Autoriteit Consument & Markt (ACM)? Bent u bevoegd tot het definiëren van een aparte tariefcategorie voor opslag of het plaatsen van batterijen binnen categorie «invoeder», waardoor er een vrijstelling kan worden gegeven, binnen de transporttarieven-systematiek?

#### Antwoord 7

De ACM is exclusief bevoegd om transporttarieven vast te stellen. De wetgever is niet bevoegd om tariefcategorieën te bepalen. Zie ook het antwoord op vraag 6.

#### Vraag 8

Hoe luidt uw reactie op de conclusie uit de studie door Kalavasta dat het ontwerpbesluit Alternatieve transportrechten (ATR85) onvoldoende perspectief biedt op een financieel haalbare businesscase voor batterijen?

#### Antwoord 8

We zien op dit moment veel grote batterijprojecten die worden aangekondigd in Nederland, dus ik zie wel perspectief in tegenstelling tot Kalavasta. Een recent voorbeeld van grote batterijprojecten is de reeds genoemde batterij die Giga Storage bouwt in Delfzijl op de eerste tijdsduurgebonden aansluiting op het hoofdspanningsnet. De algemene observatie van Kalavasta dat batterijopslag een belangrijke rol speelt in het energiesysteem van de toekomst onderschrijf ik. Zie verder ook de beantwoording op vraag 2.

#### Vraag 9

Hoe reflecteert u op het feit dat in Duitsland een verlenging op de huidige tariefvrijstelling van batterijen is aangekondigd en daarmee het ongelijke speelveld blijft bestaan?

#### Antwoord 9

Het is onwenselijk dat er op Europees niveau verschillende methoden voor de vaststelling van tarieven worden gehanteerd. Ik wil mij inspannen om, net als mijn voorganger, op Europees niveau en in pentalateraal verband (de energiesamenwerking in Noordwest-Europa) te pleiten voor een eenduidige transporttarieven-systematiek in Europa. Europese toezichthouders zijn zelfstandig bevoegd om transporttarieven vast te stellen op basis van het Europese kader.

#### Vraag 10

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de motie-Grinwis/Flach over harmonisering van de tariefmethodieken met Duitsland en België (Kamerstuk 36 378, nr. 36)? Welke stappen heeft u gezet en welke gaat u nog zetten?

#### Antwoord 10

Ik zet mij samen met de ACM in om dit vraagstuk onder de aandacht te brengen bij ACER (het Europees agentschap voor de samenwerking tussen energieregulators), andere EU lidstaten en de Europese Commissie om te komen tot meer geharmoniseerde tariefstructuren op Europees niveau. Uw Kamer is recent geïnformeerd over twee non-papers waarin door Nederland hiervoor is gepleit, die met de Europese Commissie en breder zijn gedeeld (Verslag Energieraad 4 maart 2024, Kamerstuk 21501–33, nr. 1060). Op initiatief van Nederland is in de recent vastgestelde Raadsconclusies over duurzame elektriciteitsnetten een oproep aan de Europese Commissie opgenomen om een reflectie op gang brengen over het kader voor nettarieven (Verslag Energieraad 30 mei 2024, Kamerstuk 21501–33, nr. 1075). De ACM vraagt zowel in bilateraal als in gezamenlijk verband, via ACER, aandacht voor de implementatie van een nettarieven-structuur gebaseerd op daadwerkelijke kosten. De ACM ziet geen ruimte om rekening te houden met de concurrentiepositie bij de nettarieven. In het laatste overleg van Europese energietoezichthouders en ACER is afgesproken een gecoördineerde aanpak te verkennen voor een geharmoniseerde toepassing van de regels voor nettarieven in de EU.

#### Vraag 11

Bent u bereid om de Routekaart Energieopslag om te zetten in een Programma Energieopslag, zoals eerder is gebeurd bij de Routekaart Groen Gras en Waterstof en een concreet doel te stellen voor de hoeveelheid energieopslag die in 2030 en 2050 noodzakelijk is, waarmee richting wordt gegeven aan de markt en tevens duidelijkheid aan overheden, netbeheerders en financiers?

#### Antwoord 11

De Routekaart Energieopslag gaat in op verschillende vormen van opslag: elektriciteits-, moleculen-, en warmteopslag. In de Routekaart komt energieopslag terug als een onmisbaar onderdeel van het energiesysteem van de toekomst. Hierbij hebben we de verschillende energiedragers nodig. Energieopslag is geen doel op zich, maar een middel om meerdere doelen te dienen, waaronder het balanceren van vraag en aanbod op verschillende tijdschalen, het opvangen van de warmtepiekvraag, het verlichten van netcongestie en het bieden van strategische voorraden. Deze doelen zijn essentieel voor het functioneren van ons huidige energiesysteem, voor het mogelijk maken van de energietransitie en voor de ontwikkeling van het energiesysteem van de toekomst.

Uw Kamer ontvangt dit najaar een vervolg op de Routekaart Energieopslag. Voor het bereiken van de doelen en acties uit de Routekaart is het niet noodzakelijk deze om te zetten naar een Programma.

#### Vraag 12

Bent u bereid om, in overleg met de ACM, de netbeheerders en de energieopslagsector, tot een nieuw tarief voor batterijen te komen? Zo ja, wanneer kunt u de Kamer hierover informeren? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 12

In september 2023 vond er een Bestuurlijk Overleg over batterijen plaats. Eén van de belangrijkste uitkomsten is een nieuw, tijdsduurgebonden transportrecht (ATR85) dat beschikbaar is gekomen voor alle aangeslotenen op het TenneT net. Naar verwachting is dit transportrecht vooral interessant voor batterij-exploitanten, zoals bijvoorbeeld de recente aangekondigde batterij die Giga Storage bouwt in Delfzijl. Vooralsnog zie ik geen reden op dit moment opnieuw een gesprek te voeren over de nettarieven voor batterijen.

#### Vraag 13

Bent u bereid om maatregelen uit te werken zodat investeren in opslag een financieel aantrekkelijker wordt, zoals een aanvullende subsidie met betrekking tot de leveringszekerheidsnorm, en de Kamer hierover te informeren?

#### Antwoord 13

De realisatie en aankondiging van steeds grotere batterij projecten door o.a. SemperPower, DEO en Giga Storage laat zien dat grootschalige energieopslag ook in Nederland op gang komt. Ik zie daarom op dit moment geen aanleiding om maatregelen uit te werken zodat investeren in opslag financieel aantrekkelijker wordt.

Zie ook het antwoord op vraag 4 en 5.