

## Reactie op de consultatie m.b.t het ontwerpbesluit over de prioriteringsruimte bij transportverzoeken

Datum: 4-10-2023

Met belangstelling hebben wij de consultatie m.b.t. het ontwerpbesluit over de prioriteringsruimte bij transportverzoeken versie van de komende energiewet en de bijbehorende memorie van toelichting gelezen. Op basis daarvan sturen wij, als experts in de energiesector, onze mijn reactie.

### Algemeen

Het is goed dat op korte termijn een prioriteringskader wordt vastgesteld waarmee netbeheerders voorrang kunnen geven aan transport verzoeken die het algemene en publieke belang dienen, die als congestieverzachter ruimte in het net creëren voor honorering van andere transport verzoeken, en die voorrang geven aan transport verzoeken die bijdragen aan de 2030 doelstellingen m.b.t. verduurzaming.

Het is goed dat er op basis van deze code/ uitvoeringsbesluit helderheid voor de netbeheerder bestaat over hoe om te gaan met prioritering als ook het algemeen/publieke belang in het geding is. Uitgangspunt daarbij is wel dat de netbeheerders invulling geeft aan een elders genomen besluit, en niet zelf de afweging om te komen tot zo een besluit moeten nemen.

Deze code is een belangrijke stap in de goede richting, maar tegelijk dienen we ons beseffen dat net schaarste zich in de aankomende tijd nog zal gaan uitbreiden en zelfs binnen een prioriteringscategorie, prioriteringen zullen moeten gaan optreden. Tegelijk is de sector in enorme ontwikkeling om met slimme oplossingen de schaarste lokaal op te lossen en wordt er heel veel geleerd door alle partijen wat wel en niet kan. In een dergelijke transitie kan een code na invoering alweer achterhaald zijn. Het is belangrijk daarom ook ruimte te maken voor evaluatie en aanpassing van deze prioritering zowel aangaande het wat als het wie en op basis waarvan.

Vooraf voor dat laatste is op dit moment veel in ontwikkeling om gemeenten en netbeheerders inzicht te kunnen geven op de manier waarop ruimtelijke keuzes (opwek, bedrijfslocaties, nieuwbouw), duurzame keuzes (warmtetransitie) en andere sectoren (laadinfra transport) invloed kunnen hebben op het net en de congestie en spanningsproblemen op hoog, midden en laagspanning. Met deze tools zal tussen de netbeheerders, gemeenten en regio's een levendige discussie gaan ontstaan over prioritering van de investeringen van netbeheerders (PMIEK), de locaties en stimulering van oplossingen zoals hubs, locaties voor grote energievragers of aanbieders en wat wel en niet waar aan te sluiten. Het is van belang dat de prioritering uiteindelijk aansluit op dat (bestuurlijke) proces.

Dat deze prioritering te kort kan schieten zal aan de orde zijn wanneer binnen het prioriteringskader in een zelfde categorie meerdere verzoeken tot transport liggen die het algemene/publieke belang dienen. Het is principieel niet aan de netbeheerder om te besluiten of een nieuwe woonwijk voorrang heeft boven een gevraagde uitbreiding van een ziekenhuis of niet.

Zo'n besluit zou door een gemeente genomen moeten kunnen worden met verantwoording naar de gemeenteraad, of wanneer het keuzes betreft die op boven gemeentelijk niveau liggen, door de provincie (met verantwoording naar de staten). Wanneer gemeentes daar in eerste instantie onderling

niet uitkomen zou de provincie gerechtigd moeten zijn de knoop door te hakken (zoals dit ook is afgesproken rondom de updates van het RES-bod, waarin de gemeentes gevraagd is om tot een beter zon/wind gebalanceerd RES bod te komen).

De overheden werken nu op verschillende plekken hard aan meer inzicht in de netproblematiek door met netbeheerders te kijken naar digitalisering van de netten, ontsluiting van data en slimme tools/digital twins, zodat zij deze rol in de toekomst, wanneer congestie toeneemt, kunnen pakken. Het is goed als deze code op dat proces aansluit en ook ACM zich beseft welke rol zij heeft om dit te kunnen versnellen.

Kortom, we moeten niet de richting op dat de netbeheerders als uitvoerders zelf besluiten moeten gaan nemen: zij moeten aan de slag kunnen met het invulling geven aan transport verzoeken op basis van een elders genomen besluit zoals vastgelegd in het prioriteringskader of genomen door gemeente en/ of provincies.

Het advies is om zo snel als mogelijk in de eerste evaluatie het kader zodanig aan te passen dat er ook ruimte ontstaat voor besluiten van gemeentes en provincies. Dat de netbeheerders de provincies bij hun besluiten daarbij gaan helpen, spreekt vanzelf.

Het advies is ook om in de code een proces op te nemen dat beschrijft hoe en met welke frequentie ACM in deze snel veranderende en lerende wereld het proces van de update van deze code wil inrichten.

## Congestie verzachter

Het prioriteitskader beschrijft dat, binnen het prioriteringskader, congestie verzachters de eerste voorrang genieten m.b.t. inwilligen van transport verzoeken. Als definitie wordt gehanteerd:

*“Een congestie-verzachter is een partij waarvan de netbeheerder, op basis van een tussen de netbeheerder en desbetreffende partij gesloten bindend contract, vaststelt dat het toekennen van transportcapaciteit aan deze partij ertoe leidt dat er transportruimte op het net beschikbaar komt”.*

Graag zien wij dat m.b.t. congestieverzachters middels voorbeelden wordt aangegeven, hoe deze definitie geïnterpreteerd dient te worden:

- Is een bindend non-firm ATO te beschouwen als een congestie verzachter als bijvoorbeeld een partij haar niet gebruikte nachtcapaciteit aan haar buurman ter beschikking stelt?
- Is een transport contract met een bindende CBC afspraak te beschouwen als een congestie verzachter ?
- Is een groepscontract te beschouwen als een congestie verzachter als hierdoor voor de partijen binnen de groep meer mogelijkheden vrijkomen, en de vrijkomende capaciteit buiten de groep ligt?
- Is een groepscontract te beschouwen als een congestie verzachter als het toekomstige congestie voorkomt doordat bijvoorbeeld laadinfra direct slim wordt geplaatst.
- Is de koppeling van opwek aan afname met een onderling afgestemd profiel te beschouwen als een congestie verzachter?

Teneinde de markt instaat te stellen de netbeheerders middels groepscontracten te helpen en transport ruimte te creëren op het punt in het net waar congestie optreedt, is het noodzakelijk dat de netbeheerders transparant zijn in hun communicatie over waar dat congestiepunt zich bevindt.

Tenslotte dient duidelijk te zijn wat de definitie van congestie is. Naar onze mening is dat niet administratieve congestie (som van bestaande transport overeenkomsten en aanvragen > dan de beschikbare capaciteit) maar fysieke congestie, waarin de werkelijk dagelijkse, en tijdsafhankelijke belasting, de basis voor de definitie congestie is. Derhalve is een congestie gebied eenduidig te definiëren door het punt in het netwerk te benoemen waar overbelasting daadwerkelijk optreedt, tezamen met de periodes op de dag waarop dit optreedt. Alleen zo kan worden voorkomen dat weigering van transportverzoeken kunnen worden gebruikt door de netbeheerders als een goedkope manier van congestie management (iets wat ACM in een eerdere consultatie ook als onwenselijk benoemde)

Wij verzoeken ACM over bovenstaande meer duidelijkheid te verschaffen in de toelichting bij het komende code besluit.

## Capaciteitsplanning

De methodiek met het prioriteringskader wordt toegepast in het leveringsproces waarin aanvragen tot transport overeenkomsten bij de netbeheerder worden neergelegd.

Het prioriteitskader wordt daarbij gebruikt zolang sprake is van congestie, waarbij de netbeheerder er naar streeft deze periode niet langer dan strikt noodzakelijk te laten duren.

Van belang daarbij is dus dat het capaciteitsplanningsproces daarop is ingericht. Aangezien de verwachting is dat congestie nog een groot aantal jaren aan de orde zal zijn, is het daarom van belang dat de capaciteitsbehoefte voor het algemene en publieke belang, en verduurzaming daarvoor goed en tijdig in het planvormingsproces aan de netbeheerder wordt aangereikt. Hierdoor zal de netbeheerder beter in staat zijn haar capaciteitsplanning in te richten waardoor prioritering in het leveringsproces minder aan de orde hoeft te komen. Dit kan worden gerealiseerd door de markt hiertoe te verzoeken en een koppeling te leggen met het prioriteringskader in het leveringsproces en ook bij te dragen aan de ontwikkeling van de tools/digital twins/etc. die nu plaatsvinden.

Op het moment dat een toekomstige capaciteitsbehoefte voor het algemene/ publieke belang en voor verduurzaming formeel aan de netbeheerder wordt kenbaar gemaakt, dan zal, indien te zijner tijd bij levering toch nog gebruikt gemaakt moeten worden van het prioriteringskader, bij aanvragen in een zelfde categorie het principe van FCFS kunnen worden toegepast door transport capaciteit ter beschikking te stellen aan wie als eerste in het verleden zijn capaciteitsbehoefte aan de netbeheerder formeel heeft kenbaar gemaakt.

FCFS als instrument gebruiken om transport behoeften tijdig te melden is goed, maar moedigt ook aan om alvast een handdoekje te leggen en daarmee de wachtlijst onnodig lang te laten lijken; dit dient te worden vermeden. Primair belang is dat tijdig betrouwbare informatie voor de netbeheerders beschikbaar komt voor capaciteitsplanning: perverse prikkel eruit, goede prikkel erin.

Op deze wijze gaat de markt, en met name partijen die staan voor algemeen/publiek belang en verduurzaming, actiever bijdragen aan een beter en nauwkeuriger capaciteitsplanningsproces.

ACM wordt gevraagd in het voorliggende code besluit dit als zodanig op te nemen.

## Reactie op de consultatie vragen

**Consultatievraag 1** De ACM heeft in het ontwerpbesluit een prioriteringskader opgenomen dat tot stand is gekomen na overleg met het Ministerie van Economisch Zaken en Klimaat, het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en Netbeheer Nederland. Met de invulling van het prioriteringskader is zo goed mogelijk invulling gegeven aan het voornemen uit het Landelijk Actieprogramma Netcongestie om functies van groot algemeen belang voorrang te kunnen geven bij de behandeling van transportverzoeken.

- a. De functies die zijn opgenomen in het prioriteringskader zijn voor zover mogelijk gekoppeld aan SBI-codes, de wettelijke taakuitoefening van partijen die om voorrang verzoeken en concrete afspraken en/of overeenkomsten met overheden. Indien u van mening bent dat de categorisering en functies in het prioriteringskader verbeterd kunnen worden, verneemt de ACM dit graag.
- b. De ACM merkt op dat er voor functies die voorzien in woningbehoefte in het prioriteringskader in beperkte mate ruimte is voor combinaties van woningbouwprojecten en commerciële functies. is gedaan omdat uit overleg met overheden is gebleken dat bij de ontwikkeling van woningbouwprojecten vaak een koppeling wordt gemaakt met een commerciële activiteit, zoals bijvoorbeeld het realiseren van appartementencomplexen met daarbij een commerciële ruimte voor verhuur. De ACM ontvangt graag een reactie op de vraag of het gangbaar en nodig is dat een dergelijke koppeling bestaat en of de ontwikkeling van woningbouwprojecten beperkt wordt als deze koppeling wordt losgelaten.
- c. In het prioriteringskader in het ontwerpbesluit is bij 'woningbehoefte' in categorie 3 aangesloten bij SBI-codes 41.10 (projectontwikkeling) en 41.20 (algemene burgerlijke en utiliteitsbouw). Deze algemene SBI-codes zijn in het prioriteringskader gekoppeld aan specifieke woningbouwplannen van de overheid, zoals opgenomen in bijvoorbeeld structuurvisies van provincies en bestemmingsplannen van gemeenten. Naast de hiervoor genoemde algemene SBI-codes bestaan er specifieke SBI-codes die betrekking hebben op andere vormen van woningbehoefte, zoals verpleeghuizen (87.10), verzorghuizen (87.30.1) vormen van begeleid wonen (87.20, 87.31), jeugdzorg (87.90.1) en maatschappelijke opvang voor daklozen en asielzoekers (87.90.2). Om te borgen dat deze vormen van woningbehoefte ook voorrang kunnen krijgen onder het prioriteringskader (aangezien woningbehoefte een primaire levensbehoefte is, zie ook randnummer 76 van het besluit) verneemt de ACM graag of dergelijke projecten ook worden ontwikkeld onder de SBI-codes 41.10 en 41.20.

De ACM verzoekt u om uw reactie op bovenstaande punten zo concreet mogelijk toe te lichten en te motiveren.

**Reactie:** Zoals al blijkt uit de vraagstelling van de ACM zal in de praktijk nooit een correct en volledige afbakening op basis van SBI codes kunnen plaatsvinden. Het voorstel is, vooruitlopend op een toekomstige systematiek van energie planologie per gemeente/ regio, dan ook om in de code de verantwoordelijkheid te benoemen welke instantie bevoegd is om in complexe gevallen hier een besluit over te nemen. Tevens kan deze instantie dan ook de instantie zijn waar bezwaar kan worden aangetekend indien een indiener van een afgewezen verzoek tot transport dit wil aanvechten. Deze instantie zal in ieder geval niet de netbeheerder dienen te zijn: die geeft slechts uitvoering aan het genomen besluit.

**Consultatievraag 2** Het vertrekpunt in het ontwerpbesluit is dat een partij die voorrang wil voor zijn transportverzoek op basis van het prioriteringskader dient aan te tonen dat hij binnen het prioriteringskader valt. Ook dient hij te onderbouwen waarom de voorrang evenredig en noodzakelijk is (zie randnummers 86 tot en met 104 van het besluit en het voorgestelde Bijlage 20, vierde lid, van de netcode). De bewijslast ligt dus bij de verzoeker. De netbeheerder dient te beoordelen of verzoeker alle relevante stukken heeft overgelegd. Indien u meent dat er een andere, betere manier is, om dit proces in te richten, verneemt de ACM dit graag.

De ACM verzoekt u om uw reactie te motiveren en zo concreet mogelijk toe te lichten hoe dit proces eruit zou moeten zien.

**Reactie:** Zoals hierboven al aangegeven is, geeft de netbeheerder uitvoering aan een genomen besluit, dat genomen is op basis van het door ACM vastgestelde prioriteringskader. De netbeheerder valideert dus alleen of de indiener aan de voorwaarden van het besluit zoals vastgelegd in het prioriteringskader voldoet. Als dat niet zo is wijst de netbeheerder af. De vraag is hoe dit te doen: Speelt gemeente hier een rol in als het gaat om maatschappelijk geld/stimulering van ruimte op plek waar belangrijke dingen moeten worden gebouwd. Als dit onduidelijk is of vatbaar voor discussie of verschillende uitleg, dan is het voorstel dat de netbeheerder escaleert naar de onder vraag 1 genoemde instantie voor een bindende uitspraak.

**Consultatievraag 3** Het ontwerpbesluit voorziet in een mogelijkheid voor de netbeheerder om transportverzoeken te prioriteren. Het ontwerpbesluit voorziet niet in een expliciete prioriteringsmogelijkheid voor de behandeling van aansluitverzoeken. Dit betekent dat partijen die voorrang krijgen bij transport, mogelijk alsnog (lang) moeten wachten op een aansluiting. De ACM merkt op dat voor aansluitverzoeken op dit moment niet wettelijk is vastgelegd dat deze in behandeling moeten worden genomen op basis van het first come, first served beginsel. Bij transportverzoeken is dit wel vastgelegd in de Netcode Elektriciteit (en onderhavig ontwerpbesluit voorziet in een afwijkingsmogelijkheid daarvan). Voor de aansluitaak is in artikel 23, derde lid, van de E-wet vastgelegd dat de netbeheerder non-discriminatoir dient te handelen. De ACM kan zich voorstellen dat het non-discriminatie beginsel bij de aansluitaak kan worden uitgelegd langs de lijn van het non-discriminatie beginsel bij de transporttaak, zoals bedoeld in dit ontwerpbesluit. Dat betekent dat netbeheerders aansluitverzoeken van partijen die zijn opgenomen in het prioriteringskader voorrang geven. Daarbij moet dan wel ruimte blijven voor netbeheerders om rekening te houden met eventuele synergievoordelen, bijvoorbeeld door de realisatie van aansluitingen binnen een bepaald werkgebied te clusteren.

De ACM verneemt graag of en in hoeverre voorrang bij transportverzoeken ook voorrang bij aansluitverzoeken zou moeten betekenen en of dat op de bovenstaande manier kan worden geregeld. De ACM verzoekt u om uw reactie te voorzien van een concrete toelichting en motivering.

**Reactie:**

**Reactie:** wij onderschrijven de gedachte die ACM hier voorstelt. Voorrang geven aan transport terwijl de daarvoor benodigde aansluiting ontbreekt, is zinloos. Ruimte hierover te geven aan de netbeheerder om eventuele synergie voordelen te kunnen benutten, is een verstandig besluit.

Houten,

Leiderdorp,

4-10-2023

# BIJLAGE

## Eerdere reactie op energie wet EZK consultatie 11 februari 2021

### Markt interactie m.b.t. het capaciteit voorraadvormend proces

In de concept wet ligt veel focus op aansluittermijnen, de verplichtingen daartoe en consequenties bij het niet halen van die termijnen. Uitgangspunt zou echter vooral moeten zijn die situatie zoveel mogelijk te vermijden. De huidige capaciteit schaarste heeft 2 drivers: de SDE subsidies gecombineerd met de snelheid waarmee zonneparken worden gebouwd, en als 2<sup>e</sup> driver de wijze waarop de systeem beheerders momenteel nog de capaciteitsbehoefte voorspellen. Dat laatste gebeurt nog teveel vanuit interne metingen en te weinig vanuit een brede actieve interactie met de markt.

Voorgesteld wordt dat in de taken van de DSBs en TSBs, als onderdeel van het opstellen van de investeringsplannen, wordt opgenomen dat zij een degelijk voorraadvormend proces vormgeven op basis van brede indicatieve input van de markt en de klanten in het GV segment. Het niet kunnen leveren van een aansluiting, wanneer eerder geen enkele markt indicatie is ontvangen is daarmee anders te behandelen, dan wanneer niet geleverd kan worden wanneer wel eerder en tijdig een markt signaal is ontvangen. De horizon van dit proces dient, in jaar lagen, tenminste 3-10 jaar vooruit te kijken. Het moge duidelijk zijn dat dit ook in het belang is voor marktpartijen en GV klanten om hieraan bij te dragen. Op deze wijze zijn de netbeheerders in staat om veel gericht en effectiever hun investeringen te plannen (“op het juiste moment, op de juiste plaats en met het juiste volume”) en het overleg met ACM hierover te voeren.

### Congestie management

Investeringsplannen zijn openbaar en dienen marktpartijen in staat te stellen zicht te krijgen op waar en voor welke periode mogelijkheden aanwezig zijn voor het aanbieden van flexibiliteit voor congestie management. In de praktijk is het echter nog een behoorlijk zoekplaatje om de vertaling te maken van analyse van investeringsplannen naar het, in de juiste periode, gericht aanbieden van flex producten voor congestie management. Het advies is de netbeheerders te verzoeken om op één gemeenschappelijke website zichtbaar te maken in welke perioden en voor welke tijdvakken (tussen 0-24 uur) in welke netgebieden sprake zal zijn van congestie. Dit maakt het voor marktpartijen een stuk handiger (in de praktijk zullen de netbeheerders dit op [www.gopacs.eu](http://www.gopacs.eu) publiceren).