



5 oktober 2023

Zienswijze Energie-Nederland Ontwerpbesluit Prioriteringsruimte transportverzoeken

Energie-Nederland hecht groot belang aan het aanpakken van het gebrek aan netcapaciteit. Het versnellen van netverzwaring en netuitbreiding is daarbij essentieel. Tegelijkertijd zal er de komende tijd sprake zijn van netschaarste. De gevolgen daarvan zijn groot. Duurzame productie krijgt geen toegang tot het net en elektrificatie wordt ernstig belemmert. Energie-Nederland begrijpt dan ook de publieke wens om maatschappelijk prioriteren van transportcapaciteit mogelijk te maken. Het is echter onduidelijk of het ontwerpbesluit gaat helpen om filevorming op het net op te lossen.

Met betrekking tot het ontwerpbesluit Prioriteringsruimte transportverzoeken constateert Energie-Nederland het volgende:

- *Het is onduidelijk in welke situaties prioritering kan worden toegepast. Dit moet verduidelijkt worden.*
- *Toepassing van prioritering op de wachtrij die zou kunnen ontstaan in het geval van een dreigende congestie is niet acceptabel, omdat in die situatie partijen niet in een wachtrij mogen worden geplaatst. Dat mag immers pas nadat een congestieonderzoek is uitgevoerd en geconstateerd is dat sprake is van congestie en overschrijding van de technische of financiële grens.*
- *Het is twijfelachtig is of het criterium "congestie verzachtend" kan worden gebruikt bij prioritering. Dit moet worden verduidelijkt.*
- *Neem collectieve warmtevoorzieningen zoals WKO's en leveringszekerheid voor bestaande warmtenetten op in de prioriteringstabel onder nummer 3. 'Basisbehoeften'.*
- *Maak mogelijk dat laadinfrastructuur voor verduurzaming onder "verduurzaming" valt.*
- *Toepassing van het criterium efficiënt netgebruik is twijfelachtig en moet worden heroverwogen.*

Bovenstaande conclusies worden in deze zienswijze nader toegelicht.

Consultatievragen

- Consultatievraag 1
 - Geen reactie
- Consultatievraag 2
 - Het voorgestelde proces is onduidelijk. Het is logisch en onproblematisch dat de partij die om transportcapaciteit vraagt aantoont dat hij in het prioriteringskader valt. Maar deze partij kan onmogelijk onderbouwen waarom voorrang evenredig en noodzakelijk zou zijn. Voor een dergelijke onderbouwing zou deze partij moeten weten welke andere partijen transportcapaciteit vragen en wat het

- belang is voor deze andere partijen. Het is dus goed dat de verzoeker vraagt om prioritering en aangeeft in welk prioriteringskader hij valt. Maar vervolgens moet de netbeheerder de beoordeling doen.
- Verder lijkt het ontwerpbesluit zo opgesteld dat de netbeheerder zelf mag beslissen of hij al dan niet prioritering toepast. Bijvoorbeeld, zelfs in het geval dat een “grootschalige en bovenwettelijke wijze van verduurzamen” is bewezen, staat in het kader dat transportverzoeken in aanmerking *kunnen* komen voor *een bepaalde mate van prioriteit*. Dat lijkt discussie in de hand te werken, omdat de NB beschuldigd kan worden van willekeur.
 - Als de netbeheerder inderdaad zelf mag beslissen of prioritering wordt toegepast, en zo ja in welke mate, is er een mogelijkheid voor de verzoeker om bezwaar aan te tekenen tegen een afwijzend besluit van de netbeheerder?
- Consultatievraag 3
 - Marktpartijen hebben in essentie niets aan een aansluiting zonder transport noch aan transport zonder aansluiting. Daarom onderschrijft Energie-Nederland het idee dat netbeheerders ook aansluitverzoeken van partijen die zijn opgenomen in het prioriteringskader voorrang geven.

Het is onvoldoende duidelijk wanneer prioritering wordt toegepast.

- Het is onvoldoende duidelijk wanneer de prioritering wordt toegepast. Daarbij wordt onder verwezen naar de volgende randnummers:
 - Randnummer 10: “Het prioriteren van transportverzoeken zal met name relevant zijn in dreigende congestiegebieden en gebieden waar de netbeheerder een vooraankondiging van congestie doet, zoals bedoeld in artikel 9.9, eerste lid, van de Netcode.”
 - Randnummer 45: “Wanneer een netbeheerder verwacht dat hij onvoldoende transportcapaciteit heeft om aan alle vraag naar transport te voldoen, komen nieuwe transportverzoeken en transportverzoeken om aanvullende transportcapaciteit in een wachtrij...”
 - Randnummer 146: “de wachtrij voor transportverzoeken zal zich met name voordoen wanneer er sprake is van een vorm van transportschaarste, bijvoorbeeld omdat een congestiegebied is aangekondigd”.
- Als er geen transportschaarste is, moeten alle verzoeken gehonoreerd worden. Prioritering heeft dan geen betekenis.
- Als er wel transportschaarste is, dus als met een congestiemanagementonderzoek is vastgesteld dat of de technische of de financiële grens is bereikt, dan kan geen verzoek om nieuwe transportcapaciteit worden gehonoreerd. (Althans bij een invoedingscongestie (respectievelijk afnamecongestie) kan geen nieuwe productie (respectievelijk verbruik) worden

gefaciliteerd.) Nieuwe verzoeken komen in de wachtrij en kunnen pas gefaciliteerd nadat er meer transportcapaciteit beschikbaar komt doordat netverzwaring is gerealiseerd. Is het idee dat pas op dat moment de prioritering wordt toegepast? Deze toepassing wordt niet genoemd in het conceptbesluit.

- In Randnummer 10 geeft ACM aan dat het prioriteren van transportverzoeken met name relevant zal zijn in dreigende congestiegebieden en gebieden waar de netbeheerder een vooraankondiging van congestie doet. In randnummer 45 staat: “Wanneer een netbeheerder verwacht dat hij onvoldoende transportcapaciteit heeft om aan alle vraag naar transport te voldoen, komen nieuwe transportverzoeken en transportverzoeken om aanvullende transportcapaciteit in een wachtrij...”. Ook in randnummer 146 schrijft ACM dat vanaf het moment dat een netbeheerder een vooraankondiging doet, een wachtrij voor transportverzoeken wordt opgebouwd. Energie-Nederland meent dat dit geen legitieme basis is voor het ontstaan van een wachtrij en dus voor het toepassen van prioritering. Immers, partijen hebben recht op transport tenzij uit een congestiemanagementonderzoek is gebleken dat het uitgeven van meer transportcapaciteit zou leiden tot overschrijding van de technische of financiële grens. Energie-Nederland neemt aan dat er in de praktijk wachtrijen zijn ontstaan, omdat de netbeheerder eerst nog een congestiemanagementonderzoek wilde uitvoeren, maar dat die situatie dus eigenlijk niet had moeten ontstaan. Netbeheerders hadden immers al per november 2022 congestiemanagementonderzoeken gereed moeten hebben.
- In Randnummer 10 geeft ACM verder aan dat niet kan worden uitgesloten dat ook in andere situaties wachtrijen voor transport kunnen ontstaan. Energie-Nederland begrijpt niet over welke situaties dit zou kunnen gaan. Voor een heldere toepassing van prioritering is het belangrijk dat eenduidig geregeld is wanneer prioritering wordt toegepast.
- Ten slotte is onduidelijk wat er gebeurt als een prioritering is uitgevoerd (dus een verzoeker krijgt prioriteit en een andere verzoeker (of verzoekers) schuiven naar achteren), en er komt dan een nieuw verzoek (met hoge prioriteit). Kan die prioriteit krijgen boven oude verzoeken? Met andere woorden, kan een geprioriteerde verzoeker waarvan het verzoek al in behandeling is genomen nog worden ingehaald door een geprioriteerde aanvraag die hoger op de ranglijst scoort?

Het is onduidelijk of en hoe het criterium “congestieverzachter” kan worden toegepast

- Een andere prioritering leidt niet tot een vermindering van netschaarste. Als één verzoeker van transport wordt geprioriteerd, betekent dat ook dat een andere verzoeker wordt achtergesteld. Kortom, de schaarste wordt anders verdeeld maar niet verminderd.
- Het is daarom uiterst twijfelachtig of het criterium “congestieverzachtend” zinvol kan worden toegepast. Een congestie-verzachter wordt in het ontwerpbesluit als volgt gedefinieerd: “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.” Maar een partij die meer ruimte op het net creëert staat sowieso niet in de wachtrij. Het gaat bijvoorbeeld om een producent in een gebied met afnamecongestie of een consument in gebied met invoedingscongestie. Een partij die in de wachtrij zit, zit in die wachtrij omdat hij congestie verergert. Een partij die flexibel is, kan wellicht wel worden aangesloten, omdat een afspraak voor deelname aan congestiemanagement met die partij kan worden gemaakt. Omdat die partij flexibel is, kan hij de beperkt beschikbare capaciteit op het net gebruiken. Maar die partij creëert daarmee geen extra ruimte voor anderen.

- Uit het ontwerpbesluit (o.a. randnummers 20 en 147) blijkt dat netbeheerders ook twijfels hebben (of verschillende visies hebben) over het effect van het prioriteringskader als het gaat om het creëren van extra transportruimte voor anderen.
- Energie-Nederland vreest dus dat het ontwerpbesluit op dit punt tot verwarring en verschillende interpretaties gaat leiden en wellicht in het geheel niet kan worden toegepast. *Dit moet opgehelderd worden voordat er een besluit wordt genomen. Energie-Nederland verzoekt ACM om, eventueel met de netbeheerders, enkele illustratieve cases op te stellen en aan de hand van die cases, duidelijk laten te zien hoe “congestie verzachting” als categorie bij prioritering al dan niet gebruikt kan worden.* Wellicht is er een verband met de toepassing van de financiële grens. Dat verband moet worden uitgewerkt.
- In randnummer 65 wordt aangegeven dat bijvoorbeeld een opslagpartij een congestie-verzachter kan zijn. Maar opslag, moet net als verbruik en productie, in eerste instantie reageren op marktprijzen. Als dat gedrag leidt tot congesties, en als de financiële of technische is bereikt, dan zal ook die partij normaalgesproken op de wachtrij komen. Een batterij is normaalgesproken flexibel en zal dus aan congestiemanagement mee kunnen doen. Het is denkbaar dat de kosten voor congestiemanagement met een batterij relatief laag zijn en dat de financiële grens dus niet zo snel wordt bereikt, maar dat is geen principieel verschil. Daarom is het onduidelijk waarom opslag een andere categorie netgebruiker is als het gaat om congesties. Overigens geldt ook voor een hybride aansluiting (dus een aansluiting met zowel productie als verbruik) dat zowel onttrokken als ingevoed kan worden. Het gebruik van het net door een batterij is wel anders dan dat van een producent of verbruiker, omdat een batterij maar gedurende een beperkte tijd kan laden en ook kan ontladen.
- ACM gebruikt ook de term “net-neutrale partijen”. Zo wordt in Randnummer 65 gesteld dat “net-neutrale partijen” de voorzieningszekerheid niet vergroten. Dat is niet correct. Ze vergroten niet de zekerheid van het net (anders gezegd: ze verlichten niet congesties), maar ze verhogen wel voorzieningszekerheid. *Energie-Nederland verzoekt geen nieuwe, onnodige termen (zoals net-neutraal) te introduceren.* Net-neutraliteit is ook geen doel op zich. Het gaat om marktfacilitering zo ver als mogelijk binnen de grenzen van het net. Het doel is dat netbeheerders structurele congesties oplossen door netverzwaring door

het inzetten van flexibiliteitstenders (verzwaren-tenzij tenders), waarbij marktpartijen oplossingen kunnen bieden.

- Energie-Nederland kan zich wel voorstellen dat er prioriteit wordt gegeven aan partijen die een contract aangaan met een netbeheerder als resultaat van een flexibiliteits-tender (of verzwaren-tenzij tender) die de netbeheerder had uitgeschreven om extra flexibele capaciteit ter beschikking te krijgen om meer transportruimte op het net te verkrijgen. Het gaat dan om flexibele capaciteit die niet al beschikbaar is bij bestaande netgebruikers noch bij partijen die nieuwe of extra transportcapaciteit vragen.

Neem expliciet collectieve warmtevoorzieningen zoals WKO's op onder nutsvoorzieningen in categorie 3. 'Basisbehoeften – Woningbehoefte'

- In de categorie '3. Basisbehoeften – Woningbehoefte' zijn ook "nutsvoorzieningen" inbegrepen. Energie-Nederland bepleit dat expliciet wordt gemaakt dat collectieve warmte-oplossingen hieronder vallen.
- Denk hierbij bijvoorbeeld aan de in de nieuwbouw veelal toegepaste WKO- en bronnetsystemen. Deze systemen vervangen individuele warmtevoorzieningen in woningen en hebben een elektriciteitsaansluiting nodig voor het oppompen van de warmte. Deze collectieve voorzieningen dragen bij aan de energietransitie. Het moet voorkomen worden dat enkel de elektriciteitsaansluitingen van de woningen zelf geprioriteerd worden en niet de elektriciteitsaansluitingen van de collectieve voorziening die de woningen van warmte voorziet.

Neem de leveringszekerheid voor bestaande warmtenetten op in de prioriteringstabel onder nummer 3. 'Basisbehoeften'.

- Warmtenetten maken steeds meer gebruik van nieuwe duurzame warmtebronnen al dan niet in combinatie met warmtepompen die de temperatuur van de duurzame bron verhogen. Ook worden e-boilers ingezet voor de piek- schouder momenten van de warmtelevering, waar gas boilers niet meer ingezet kunnen worden. Voor deze toepassingen zijn in de SDE++ regeling dan ook categorieën ingeruimd.
- Deze voorzieningen hebben een elektriciteitsaansluiting nodig met de bijbehorende transportcapaciteit. Omdat deze voorzieningen belangrijk zijn voor een duurzame collectieve warmtevoorziening en de leveringszekerheid van warmtenetten, is het van belang dat collectieve warmte als een aparte categorie wordt opgenomen onder nummer 3 van de prioriteringstabel.

Maak mogelijk dat laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer valt onder 'Verduurzaming'

- Elektrisch vervoer is een belangrijk onderdeel van het overheidsbeleid (zie onder meer de recente kamerbrief, d.d. 23 augustus 2023 betreffende

Voortgang duurzaam vervoer) in het licht van de energietransitie. Een fijnmazige laadinfrastructuur is daarvoor onontbeerlijk. Nu is er gelukkig inmiddels in Nederland sprake van een hoge verspreidingsgraad van laadpalen maar naar mate het aantal elektrische auto's stijgt is een verdere verdichting van de laadinfrastructuur, met ook hoge laadsnelheden, noodzakelijk. In de praktijk lopen ontwikkelaars van laadpalen echter aan tegen congestieproblematiek en wordt transportcapaciteit door de netbeheerder geweigerd. Een voorrangspostie inzake netaansluitingen is dan ook wenselijk. In dat licht vragen wij expliciete aandacht voor de plek die laadinfrastructuur inneemt in het prioriteringskader:

- a) Laadinfrastructuur, die wordt geplaatst in de publieke omgeving in opdracht van gemeenten, voldoet aan de criteria "bovenwettelijke verduurzaming", en "bindende afspraken met de overheid" van categorie 4.b. Het is echter onzeker of wordt voldaan aan het criterium "grootschaligheid";
 - b) Laadinfrastructuur, die wordt geplaatst in de semi-publieke omgeving zoals openbare parkeerterreinen en -gebouwen, zal in de regel niet voldoen aan het vereiste dat er een expliciete en bindende afspraak met een overheid moet zijn.
- Kortom, Energie-Nederland constateert dat het prioriteringskader niet is toegesneden op de verdere uitrol van de laadinfrastructuur en stelt voor dat de ACM het prioriteringskader in dit licht heroverweegt.

Toepassing van het criterium efficiënt netgebruik is twijfelachtig en moet worden heroverwogen.

- Duurzame productie krijgt voorrang ten opzichte van niet duurzame productie. Het is de vraag of voldoende duidelijk is wat duurzaam is. Het besluit noemt alleen zon en wind. Maar hoe zit het bijvoorbeeld met kernenergie, CCS, met waterstof, biomassa en groen gasgestookte centrales?
- Energie-Nederland betwijfelt of transportverzoeken van producenten voorrang kunnen krijgen als zij voor het net "efficiënt netgedrag" hebben. Zo zouden windparken voorrang krijgen boven zonneparken. En partijen die gebruik maken van cable pooling zouden voorrang krijgen boven partijen die dat niet doen. Het is echter goed denkbaar dat een partij die minder efficiënt gebruik maakt van het net, een grotere bijdrage levert aan lage totale kosten en betrouwbaarheid van het elektriciteitsvoorzieningssysteem als geheel. Daarbij komt dat alle partijen recht hebben op transport en dat de congestieproblematiek niet veroorzaakt wordt door deze partijen maar zijn veroorzaakt door achterblijvende investeringen in netverzwaring door de netbeheerders.
 - Overigens wordt het begrip "cable pooling" niet gedefinieerd. Normaalgesproken wordt onder cable pooling verstaan dat verschillende juridische entiteiten gebruik maken van één aansluiting. Dat is hier echter irrelevant.

- Als gedachtenexperiment: Stel er zijn twee verzoeken één van een gasturbine die beperkt uren gebruik zal maken van het net en een STEG die veel van het net gebruik zal maken. Het netcriterium (efficiënt netgebruik) geeft dan voorrang aan de STEG, terwijl in een bepaalde situatie de nieuwe gasturbine wellicht veel beter is voor het systeem als geheel.
- Ook de keuze om wind voorrang te geven boven zon is niet altijd evident. Stel bijvoorbeeld dat in de toekomst de kosten voor zon dalen en dat zonneparken zonder subsidie kunnen worden gerealiseerd.
- Toepassing van het criterium efficiënt netgebruik wordt extra lastig bij cable pooling. Krijgt een zonnepark met een kleine batterij voorrang boven een windpark? Krijgt de combinatie verbruik met productie voorrang?
- Bovendien, wordt er in de SDE ook al rekening gehouden met netproblematiek. Immers, er is voor subsidie een transportindicatie nodig. Als een project geen subsidie krijgt, zal hij geen transport aanvragen en kan dus ook niet geprioriteerd worden.
- In ieder geval moet genoemd worden dat dit een tijdelijke situatie is, en dat de wettelijke verplichting in stand blijft, namelijk dat de netbeheerder voor transport moet zorgen voor iedereen die transport vraagt. En dat dus netuitbreiding ter voorkoming van structurele congesties het doel blijft.