

Autoriteit Consument & Markt
T.a.v. mevr. drs. M.R. Leijten
Postbus 16326
2500 BH DEN HAAG

Netbeheer Nederland
Anna van Buerenplein 43
2595 DA Den Haag

Postbus 90608
2509 LP Den Haag
070 205 50 00
secretariaat@netbeheernederland.nl
netbeheernederland.nl

Kenmerk

BR-2023-2009

Datum

16 januari 2024

Behandeld door

██████████

E-mail

██████████@netbeheernederland.nl

Doorkiesnummer

070 ██████████

Onderwerp

Codewijzigingsvoorstel alternatieve transportrechten

Geachte mevrouw Leijten,

Hierbij ontvangt u een voorstel van de gezamenlijke netbeheerders tot wijziging van de tariefstructuren als bedoeld in artikel 27 (de Tarievenscode elektriciteit; hierna: Tarievenscode) en voorwaarden als bedoeld in artikel 31, eerste lid, van de Elektriciteitswet 1998 (de Netcode elektriciteit; hierna: Netcode). Dit voorstel betreft het mogelijk maken van aan tijd of omvang of combinaties daarvan gebonden transportrechten (alternatief transportrecht), zowel in als buiten congestiegebieden, naast de bestaande mogelijkheid voor een vast transportrecht en het in behandeling zijnde voorstel tot een zogeheten non-firm aansluit- en transportovereenkomst (ATO). Dit voorstel bevat tevens de elementen waarmee een aansluit- en transportovereenkomst met een alternatief transportrecht voor HS- en EHS-aangeslotenen (ATR85/15, eerder ook aangeduid als "NFA85") mogelijk wordt. Het voorstel is een product van Actieteam 2 van Spoor 2 van het Landelijk Actieprogramma Netcongestie (LAN).

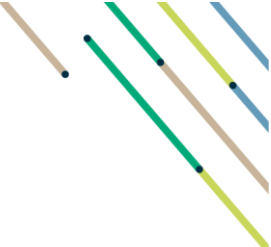
Aanleiding tot het voorstel

In het kader van de toenemende netcongestie heeft het ministerie van Economische Zaken en Klimaat het LAN laten opstellen. Onderdeel van de afgesproken acties waar de gezamenlijke netbeheerders actiehouders voor zijn, zijn LAN-actie 2.1.5, het komen "*tot werkbare standaardvormen van flexibele en tijdsgebonden transportcontracten waarbij gezocht wordt naar een goede balans tussen zekerheid voor netbeheerder en zekerheid voor de netgebruiker*" en LAN-actie 2.1.6: "*Creëer een aparte categorie voor energieopslag & conversie en onderzoek de tariefstelling*". Dit voorstel is een invulling door de gezamenlijke netbeheerders van beide LAN-acties.

Doel van het voorstel

De gezamenlijke netbeheerders beogen met dit voorstel twee alternatieve vormen van het transportrecht mogelijk te maken, naast het bestaande vaste transportrecht en het in behandeling zijnde voorstel tot een zogeheten non-firm aansluit- en transportovereenkomst. Deze twee vormen zijn het tijdsduurgebonden transportrecht en het tijdsblokgebonden transportrecht. In de toelichting op dit voorstel wordt

IBAN NL51 ABNA 0613001036
BTW-nummer NL8185.25.101.B01
KvK-nummer 09175117



uitgelegd wat beide vormen van transportrecht inhouden. Met deze twee nieuwe vormen van transportrecht worden de mogelijkheden vergroot het net zo efficiënt mogelijk te benutten. Dit wordt enerzijds bereikt door het bieden van een adequaat kader voor opslag en andere flexibilititleverende installaties die zijn of worden aangesloten op het landelijk hoogspanningsnet, waarbij een passend transporttarief wordt geboden. Een dergelijk adequaat kader is van groot belang voor het versneld beschikbaar laten komen van flexibiliteit ten behoeve van zowel transportondersteuning (voorkomen en beperken van congestie) als systeemondersteuning (frequentie- c.q. balanshandhaving). Anderzijds wordt dit bereikt door het bieden van de mogelijkheid de 'dalen' in de benutting van het regionale net op te vullen met een transportrecht dat zich beperkt tot de genoemde dalen. Het tijdsduurgebonden transportrecht komt door middel van dit voorstel als invulling van LAN-actie 2.1.6 beschikbaar op het landelijk hoogspanningsnet, het tijdsblokgebonden transportrecht komt door middel van dit voorstel als invulling van LAN-actie 2.1.5 beschikbaar op regionale netten.

Inhoud van het voorstel

Bijlage 1 bij dit voorstel bevat de tekst van die artikelen uit de codes, die door het onderhavige voorstel gewijzigd dienen te worden, inclusief eerdere en thans voorgestelde wijzigingen. De daarin gebruikte kleuren hebben de volgende betekenis:

- zwart weergegeven tekst is bestaande, thans geldende codetekst,
- donkerblauw weergegeven tekst is onderdeel van ontwerpbesluit ACM/UIT/603135, d.d. 28 september 2023, betreffende de NFA 1.0 (ACM-dossier ACM/22/180165),
- middenblauw weergegeven tekst is onderdeel van codewijzigingsvoorstel BR-2023-2011, d.d. 8 november 2023, betreffende de tijdsafhankelijke transporttarieven voor HS- en EHS-aangeslotenen,
- rood weergegeven tekst is onderdeel van ontwerpbesluit ACM/UIT/591965, d.d. 27 december 2023 betreffende het gecontracteerd transportvermogen,
- groen weergegeven tekst is onderdeel van de zienswijze BR-2023-2020, d.d. 5 oktober 2023, op ontwerpbesluit ACM/UIT/593612 betreffende de prioriteringsruimte bij transportverzoeken (ACM-dossier ACM/23/182341)
- paars weergegeven tekst is onderdeel van het onderhavige codewijzigingsvoorstel

Toe te voegen tekst is onderstreept en te verwijderen tekst is doorgehaald.

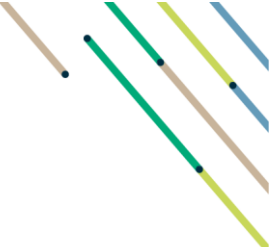
Toelichting op het voorstel

In vrijwel heel Nederland zit het elektriciteitsnet vol. Verzwaring en uitbereiding van de netten is essentieel om aan de stijgende vraag naar transportcapaciteit te kunnen voldoen, maar kost tijd. Buiten de tijdstippen van de piekvraag om is er echter nog ruimte in de bestaande infrastructuur beschikbaar. Deze restcapaciteit kan met alternatieve transportrechten benut worden. Daarmee kunnen alternatieve transportrechten zowel in als buiten congestiegebieden bijdragen aan de efficiëntere benutting van elektriciteitsnetten.

In het navolgende gaan we achtereenvolgens dieper in op de redenen voor alternatieve transportrechten, de beschrijving van de alternatieve transportrechten, de voorwaarden voor de alternatieve transportrechten en de gekozen tariefstructuur voor elk van de twee in dit voorstel opgenomen alternatieve transportrechten.

Waarom alternatieve transportrechten?

Alternatieve transportrechten hebben, in tegenstelling tot een capaciteitsbeperkings- of redispatchcontract, het vertrekpunt om structureel ongelijktijdigheid en efficiënt netgebruik te stimuleren. Door de invoering van alternatieve transportrechten worden aangeslotenen beloond voor netvriendelijk gedrag. Het doel is dat hierdoor het net beter wordt benut en netbeheerders minder investeringen in de netten hoeven te doen, wat de netkosten laag houdt en de druk op de openbare ruimte verlicht. Daarnaast kunnen



aangeslotenen van wie de transportvraag zich bevindt buiten de tijdstippen van de bestaande piekvraag toch toegang krijgen tot het net door middel van alternatieve transportrechten in situaties dat er op piekmomenten geen transportvermogen beschikbaar is, zonder dat daarvoor het net moet worden uitgebreid. Door gebruik te maken van alternatieve transportrechten kunnen aangeslotenen dus bijdragen aan de oplossing van volle netten en aan een snellere energietransitie.

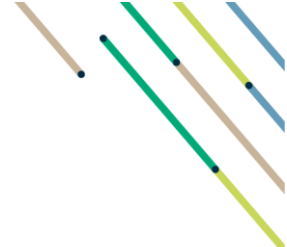
Naast de generieke noodzaak voor alternatieve transportrechten, hebben de gezamenlijke netbeheerders zich door middel van actiepoint 2.1.6 van het LAN eraan gecommitteerd een aparte categorie voor energieopslag en -conversie te creëren en onderzoek te doen naar een bijbehorende tariefstelling. In 2021 heeft de ACM reeds een marktscan elektriciteitsopslag gepubliceerd (zaaknr. ACM/20/042650, documentnr. ACM/INT/424981) waarin wordt geconcludeerd dat elektriciteitsopslag uitermate geschikt is voor het leveren van flexibiliteit om vraag en aanbod van elektriciteit met elkaar in balans te kunnen brengen. Bovendien kan elektriciteitsopslag helpen het net te ontlasten. Wel signaleert ACM in deze marktscan belemmeringen voor opslag in het transporttarief. Hier is verder onderzoek naar gedaan (zaaknr. ACM/20/042650, documentnr. ACM/INT/467135). Conclusie uit dit onderzoek is dat een lager transporttarief voor elektriciteitsopslag mogelijk moet zijn, mits er tegenover dat lagere tarief ook voorwaarden staan die borgen dat opslagsystemen het net ook daadwerkelijk minder belasten of zelfs ontlasten. De gezamenlijke netbeheerders hebben dit onderzoek als uitgangspunt genomen voor het ontwikkelen van een voorstel voor het creëren van een aparte categorie voor energieopslag en -conversie en het onderzoek naar een bijbehorende tariefstelling. Een afwijkend transporttarief vanwege het enkele feit dat sprake is van een aansluiting van opslag strijdt echter met de uitgangspunten van non-discriminatie zoals die zowel in de Europese als de Nederlandse wet- en regelgeving zijn vastgelegd. Daarom wordt een vorm van alternatief transportrecht met bijbehorend gereduceerd tarief aangeboden aan elke aangeslotene op het HS- of EHS-net die zijn flexibiliteit binnen de kaders van deze vorm van alternatief transportrecht ter beschikking kan stellen.

Gezien de grote behoefte aan flexibiliteit bij de netbeheerder van het landelijk hoogspanningsnet (9 GW volgens enkele maanden geleden gepubliceerde verwachtingen) is het van belang om opslag en vergelijkbare flexibilititleverende installaties 'hoog' in het elektriciteitsnet aan te sluiten. Deze wens correspondeert ook met het relatief grote aantal aanvragen (in termen van GW) van grote potentiële opslagexploitanten voor een aansluiting op het HS- of EHS-net. Om de drempel voor deze groep aangeslotenen zo snel mogelijk te verlagen door middel van een passend transportrecht en tariefstelling, is er voor gekozen om de vorm van het transportrecht die hiervoor nodig is (namelijk een tijdsduurgebonden transportrecht) zo snel mogelijk te codificeren.

Wat zijn alternatieve transportrechten?

Bestaande transportrechten hebben als uitgangspunt dat de aangeslotene in beginsel te allen tijde volledig recht heeft op de gecontracteerde capaciteit, een zogenaamd vast transportrecht. Bij de in dit codewijzigingsvoorstel voorgestelde alternatieve transportrechten is het transportrecht van de aangeslotene aan tijdsduur of tijdsblok gebonden. Alternatieve transportrechten zijn aanvullend ten opzichte van het vast transportrecht en hebben afwijkende tarieven.

Alternatieve transportrechten zijn in principe voor iedereen en overal beschikbaar, al zijn ze mogelijk niet voor iedereen even interessant. Bestaande en nieuwe grootverbruikaangeslotenen, verbruikers en producenten, kunnen binnen en buiten congestiegebieden een alternatief transportrecht afsluiten, zolang er voldoende restcapaciteit in het net beschikbaar is. Een alternatief transportrecht is vrijwillig, non-discriminatoire, technologie- en aangeslotenen-onafhankelijk en is – evenals een vast transportrecht – een standaardproduct van de netbeheerder. Daarbij is het mogelijk voor een aangeslotene om op één aansluiting een combinatie van een vast en een alternatief transportrecht aan te vragen. Hierbij geldt wel dat



een alternatief transportrecht een nieuwe aanvraag betreft, en een aangeslotene voor het vaste deel van het aangevraagde transportvermogen geen voorrang krijgt op de (eventuele) wachtrij. Bij meerdere afzonderlijke verzoeken voor alternatieve transportrechten gelden de algemene regels voor nettoegang.

Twee varianten voor verschillende doelgroepen

Dit codewijzigingsvoorstel behelst twee varianten voor alternatieve transportrechten, te weten: a) tijdsblokgebonden transportrecht, uitsluitend voor aangeslotenen op het regionale net en b) tijdsduurgebonden transportrecht, uitsluitend voor aangeslotenen op het landelijk hoogspanningsnet.

Hoewel de beschikbaarheid van elk van de twee varianten beperkt is tot één van beide netten, het regionale net, dan wel het landelijk hoogspanningsnet, is de voor het desbetreffende net van toepassing zijnde variant non-discriminair beschikbaar voor alle aangeslotenen op het desbetreffende net. Eenieder is, behoudens dat de aansluitcapaciteit van de aansluiting moet passen bij het spanningsniveau van het betreffende net, vrij om te kiezen voor een aansluiting op het regionale net, dan wel het landelijk hoogspanningsnet, en op die aansluiting een alternatief transportrecht te contracteren onder dezelfde voorwaarden als andere aangeslotenen op dat netdeel. Er is geen sprake van marktverstoring of discriminatie. Dit was anders geweest als er tussen aangeslotenen op hetzelfde netdeel onderscheid was gemaakt zonder dat hiervoor objectiveerbare technische gronden waren geweest.

Of de twee nu voorgestelde vormen van het transportrecht brengen wat ervan verwacht wordt, is een punt dat constant onder de aandacht van de netbeheerders zal blijven. In het Gebruikersplatform elektriciteit- en gasnetten Nederland is de behoefte aan evaluatie van het voorstel ook uitgebreid aan bod geweest. In onderstaande wordt toegelicht dat in ieder geval de financiële structuur die hoort bij het tijdsduurgebonden transportrecht tijdig geëvalueerd zal worden. Of er behoefte is aan evaluatie van andere aspecten van het voorstel zal in de praktijk blijken. Als er aanleiding is om het functioneren van de twee nu voorgestelde vormen van transportrecht te evalueren, zullen de netbeheerders dit voortvarend oppakken en eventueel een aanvullend voorstel opstellen.

Hieronder worden de twee varianten nader toegelicht.

a) Tijdsblokgebonden transportrecht

Bij een tijdsblokgebonden transportrecht wordt beschikbare restcapaciteit in vooraf bepaalde tijdsblokken beschikbaar gesteld. Tijdens de gecontracteerde tijdsblokken heeft de aangeslotene zekerheid over de beschikbare transportcapaciteit; buiten deze tijdsblokken heeft de aangeslotene geen recht op transport. De tijdsblokken dienen zich altijd te bevinden buiten de piekmomenten, die per locatie kunnen verschillen. Tijdsblokgebonden transportrechten gelden net als vaste transportrechten voor onbepaalde tijd. Een voorziene doelgroep van het tijdsblokgebonden transportrecht zijn typische nachtgebruikers, zoals de remise voor elektrische bussen of grote bakkerijen. Deze vorm van transportrecht komt door middel van dit voorstel beschikbaar voor aangeslotenen op regionale netten, zowel in als buiten congestiegebieden.

Het tijdsblokgebonden transportrecht wordt vooralsnog niet aangeboden aan aangeslotenen op het (E)HS-net. De belasting van het (E)HS net wisselt sterk, o.a. vanwege de weersafhankelijke hernieuwbare elektriciteitsproductie. Dat er in periodes van het jaar hoge belasting verwacht mag worden is een zekerheid, maar wanneer (op welke dagen en op welke momenten op die dagen) deze pieken plaats zullen gaan vinden en hoe vaak ze voor komen valt niet te exact te voorspellen. Dit laat weinig ruimte om vaste tijdsblokgebonden transportrechten aan te bieden. Bij tijdsduurgebonden transportrechten kan beter rekening worden gehouden met de (verwachte) wisselende belasting en daarom kunnen die wel worden aangeboden.

b) Tijdsduurgebonden transportrecht

Een transportrecht dat in tijdsduur gebonden is kent per tijdsperiode een minimaal aantal uren toe waarbinnen de aangeslotene zekerheid over de beschikbare transportcapaciteit heeft. Momenten waarop geen zekerheid over de beschikbare transportcapaciteit bestaat worden minstens een dag vooraf gecommuniceerd. De netbeheerder bepaalt wanneer deze uren worden ingezet. Typische doelgroepen voor tijdsduurgebonden transportrecht zijn opslag, aangeslotenen met eigen noodvoorziening en procesindustrie (demand response). Deze opsomming is niet bedoeld als uitputtend, elke aangeslotene die is aangesloten op het landelijk hoogspanningsnet kan voor deze vorm van het transportrecht in aanmerking komen. Deze vorm van transportrecht vormt daarmee een invulling van de eerder in het kader van het LAN met stakeholders besproken zogenaamde ATR85/15-propositie.

De in onderhavig voorstel uitgewerkte vorm van het tijdsduurgebonden transportrecht behelst, in lijn met de ATR85/15-propositie een van tevoren vastgelegde mate van beschikbaarheid van de transportdienst van 85% van de tijd (en dan 15% niet beschikbaar). Deze vorm van transportrecht komt uitsluitend voor een specifieke doelgroep ter beschikking, namelijk aangeslotenen op het HS- en EHS-net, zowel in als buiten congestiegebieden. Het is de bedoeling dat deze vorm van het tijdsduurgebonden transportrecht voor een langere termijn kan worden aangeboden door de netbeheerder van het landelijk hoogspanningsnet. Conform de eerdere bespreking van de ATR85/15-propositie, stellen de gezamenlijke netbeheerders middels onderhavig voorstel voor om deze periode vijftien jaar te laten bedragen, vanaf het moment van inwerkingtreding van een besluit volgend op dit voorstel.

Een eventueel later voorstel voor mogelijke varianten voor het tijdsduurgebonden transportrecht, inclusief varianten die toepasbaar zijn op regionale netten, zal geen afbreuk doen aan de in onderhavig voorstel uitgewerkte vorm van het tijdsduurgebonden transportrecht.

De reden dat deze vorm van transportrecht alleen voor aangeslotenen op het HS- dan wel EHS-net bij de beheerder van het landelijk hoogspanningsnet mogelijk wordt, heeft te maken met het percentage (in tijdsduur) waarin de beheerder van het landelijk hoogspanningsnet zekerheid kan bieden over de beschikbaarheid van de transportdienst. Het definiëren van een vast generiek beschikbaarheidspercentage voor de regionale netbeheerders vergt additioneel onderzoek, waarbij rekening gehouden dient te worden met de lokale belastingprofielen per netdeel, de impact op de hoger gelegen netvlakken en de omvang van de flexibiliteit-leverende installatie ten opzichte van de lokale netcapaciteit.

De tariefstructuur die in onderhavig voorstel voor het tijdsduurgebonden transportrecht is opgenomen (zie het vervolg van deze toelichting) geldt voor minstens 15 jaar. Gedurende die tijd zullen netbeheerders geen voorstel initiëren ter wijziging van die tariefstructuur. Of er behoefte is die tariefstructuur na 15 jaar te continueren zal op een later moment geïnventariseerd moeten worden. Oorspronkelijk hadden netbeheerders die inventarisatie voorzien op 10 jaar na inwerkingtreding van het besluit naar aanleiding van onderhavig voorstel. Mede naar aanleiding van opmerkingen gemaakt tijdens de bespreking van onderhavig voorstel in het GEN stellen we nu voor die inventarisatie 5 jaar na inwerkingtreding reeds uit te voeren en wellicht na 10 of 15 jaar te herhalen. Een aangeslotene moet immers een weloverwogen beslissing kunnen nemen. Als uit de inventarisatie zou blijken dat de thans voorgestelde tariefstructuur na 15 jaar na inwerkingtreding niet meer gecontinueerd wordt, dient een aangeslotene bij het aangaan van een tijdsduurgebonden transportrecht als voorgesteld in onderhavig voorstel rekening te houden met die beperkte duur van de tariefstructuur.

Voorwaarden voor een alternatief transportrecht

Algemene productvoorwaarden:

- Een alternatief transportrecht is vrijwillig en is een standaardproduct van de netbeheerder voor grootverbruikers.
- Een alternatief transportrecht is non-discriminatoire en technologie- en aangeslotene-onafhankelijk.
- Een aangeslotene kan een combinatie van een vast transportrecht en alternatief transportrecht afnemen op één aansluiting, tenzij dit door technische redenen niet mogelijk is.
- Een alternatief transportrecht kan betrekking hebben op zowel alleen de energierichting “afname” als op alleen de energierichting “invoeding” als desgewenst op beide energierichtingen.
- Mutaties binnen een alternatief transportrecht contract zijn altijd mogelijk. Indien de mutatie leidt tot een extra vermogensvraag die niet beschikbaar is, dan loopt deze aanvraag overeenkomstig de toepasselijke bepalingen van Hoofdstuk 9 van de Netcode elektriciteit.

Rechten en plichten netbeheerder

- De netbeheerder biedt geen alternatief transportrecht aan als er geen of onvoldoende restcapaciteit beschikbaar is, of als een restcapaciteitsberekening niet beschikbaar is.
- De netbeheerder heeft als plicht om de toekenning en eventuele beperking van capaciteit tijdig te communiceren (uiterlijk op de voorgaande dag om 08:30 uur)

Rechten en plichten aangeslotene

- Een aangeslotene met een alternatief transportrecht heeft dezelfde rechten als aangeslotenen met een regulier transportrecht. Deze rechten zijn alleen geldig binnen de afgesproken of gecommuniceerde tijds- of vermogenskaders.
- De aangeslotene heeft als plicht om zich aan de afgesproken of gecommuniceerde tijds- of vermogenskaders te houden.
- In het geval van storingen geldt standaard storingscompensatie indien de storing plaatsvindt gedurende de afgesproken of toegekende capaciteit

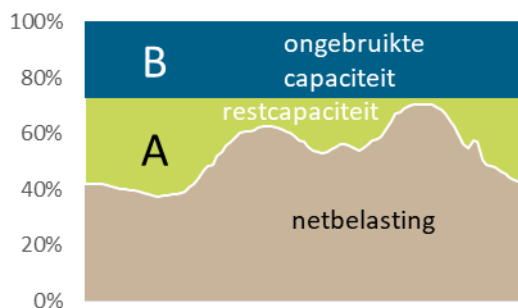
Wachtrij

- Indien een aangeslotene behoefte heeft aan een vast transportrecht maar dat niet beschikbaar is, terwijl er wel capaciteit beschikbaar is voor alternatieve transportrechten, dan kan de aangeslotene twee aanvragen doen: één voor een vast transportrecht en één voor een alternatief transportrecht. Het alternatief transportrecht wordt dan goedgekeurd en voor het vaste transportrecht blijft de aangeslotene in de wachtrij. Als op een later moment het vaste transportrecht wel beschikbaar is, dan wordt dit toegekend en kan het alternatieve transportrecht opgezegd worden.
- Voor alternatieve transportrechten wordt geen aparte wachtrij bijgehouden. Aanvragen voor alternatieve transportrechten worden voor het vaste deel van het beoogde transportrecht op gelijke wijze als aanvragen voor het vast transportrecht afgehandeld overeenkomstig de toepasselijke bepalingen van Hoofdstuk 9 van de Netcode elektriciteit.
- Als een bestaande aangeslotene over wenst te gaan op een alternatief transportrecht, kan hij daarvoor een aanvraag doen, zoals ieder ander. En net als bij ieder ander, zal die aanvraag getoetst worden op de voorwaarden die voor het gevraagde transportrecht gelden. Dit kan betekenen dat een bestaande aangeslotene niet in aanmerking komt voor een alternatief transportrecht. In dat geval behoudt hij zijn bestaande rechten. De aanvraag van een bestaande

aangeslotene wordt niet anders behandeld dan die van nieuwe aanvragers: hij wordt afgehandeld in volgorde van aanvraag.

Restcapaciteit

- Alternatieve transportrechten zijn bedoeld om de restcapaciteit in het net te vullen. De hoeveelheid beschikbare restcapaciteit wordt bepaald door het belastingprofiel van een bepaald gebied, buiten de huidige piek. Dat wil zeggen dat alleen ruimte links en rechts van de piek (oppervlakte A in onderstaande figuur) gebruikt kan worden, en dat beschikbare capaciteit boven de piek (oppervlakte B) niet gebruikt kan worden voor alternatieve transportrechten. Dit heeft twee redenen: 1) alternatieve transportrechten zijn bedoeld om de restcapaciteit in het net te vullen 2) indien er capaciteit boven de piek beschikbaar zou zijn voor alternatieve transportrechten, dan zal in de praktijk extra capaciteit tijdens de piek gebruikt worden. Een korting op het transporttarief is bij het verhogen van de piek niet kostenreflectief en dus niet gerechtvaardigd.



- De hoeveelheid beschikbare restcapaciteit zal echter lokaal verschillen. Indien geen restcapaciteit aanwezig is, of een restcapaciteitsberekening niet mogelijk is, kan de netbeheerder geen restcapaciteit beschikbaar stellen

Onderbouwing van de tariefvoorstellen per variant

Een alternatief transportrecht heeft een lager transporttarief dan een vast transportrecht, vanwege de lagere zekerheid/beschikbaarheid van transport. Daarbij geldt: hoe minder zekerheid/beschikbaarheid van transport, hoe lager de transportkosten. Elementen die bij het vaststellen van tariefstructuren aan bod dienen te komen zijn:

- Kostenreflectie (tarieven reflecteren de kosten die het gebruik van het net veroorzaakt);
- Kostendeckking (tariefopbrengsten dekken tezamen de efficiënte kosten van de netbeheerder);
- Non-discriminatie (gelijke aangeslotenen dienen gelijke tarieven te betalen);
- Transparantie (het moet voor aangeslotenen herleidbaar zijn hoe de tarieven worden bepaald);
- Voorspelbaarheid (aangeslotenen moeten kunnen voorspellen welke tarieven ze verschuldigd zijn);
- Eenvoud (het vaststellen van de tarieven moet eenvoudig te volgen zijn);
- Bevordering van efficiënt netgebruik (de prikkels die uit de tarieven voortkomen stimuleren efficiënt netgebruik door de aangeslotenen);
- Niet-marktverstoring (de tarieven hebben een zo klein mogelijke invloed op de marktwerking en de toegang tot het net); en
- Robuustheid (de tarieven moeten ook in een verander(en)d systeem blijven voldoen)

Daarbij sluiten we zoveel mogelijk aan bij de bestaande tariefdragers $kW_{\text{gecontracteerd}}$, kW_{max} en (voor de relevante tariefcategoriën) kWh , aangezien dit de eenvoud en transparantie ten goede komt. De mutaties ten opzichte van de bestaande tariefdragers vinden plaats op het volume en niet op de tariefcomponent.

a) Tijdsblokgebonden transportrecht

Aangeslotenen met een tijdsblokgebonden transportrecht maken maar voor een gedeelte van de tijd gebruik van het elektriciteitsnet. Binnen dit tijdsblok hebben ze dezelfde rechten als bij een vast transportrecht. Het is dan ook logisch dat hier een tarief voor $kW_{\text{gecontracteerd}}$ in verhouding met de duur van het tijdsblok ($t/24$) tegenover staat. Indien sprake is van meerdere tijdvensters op 1 aansluiting, dan geldt dat alle gecontracteerde uren van de dag bij elkaar worden opgeteld (t) en gedeeld door het aantal uren per dag (24). Indien de tijdsblokken niet op elke dag gelijk zijn, wordt de maandgemiddelde duur aangehouden.

In formulevorm

- $kW_{\text{gecontracteerd,tijdsblokgebonden}} = t/24 * kW_{\text{gecontracteerd,vast}}$

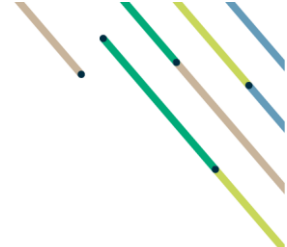
b) Tijdsduurgebonden transportrecht

Aangeslotenen met een tijdsduurgebonden transportrecht krijgen een transportrecht dat aan een deel van de tijd gebonden is. Vanuit de netbeheerder gezien betekent dit dat voor het complementerende deel van de tijd de flexibiliteit die de aangeslotene kan bieden zeker is. Dit rechtvaardigt voor deze aangeslotenen een transporttarief dat lager is dan het transporttarief voor aangeslotenen met een vast transportrecht. De hoogte van het lagere tarief hangt af van de vorm van het tijdsduurgebonden transportrecht. Voor de in dit voorstel opgenomen vorm van het tijdsduurgebonden transportrecht (voor aangeslotenen op het HS- en EHS-net 85% van de tijd transport gegarandeerd, 15% van de tijd niet) wordt de tariefdrager $kW_{\text{gecontracteerd}}$ op nul gesteld. In combinatie met de toepassing van tijdsgebonden transporttarieven voor alle HS- en EHS-aangeslotenen, zoals voorgesteld door middel van codewijzigingsvoorstel BR-2023-2011 d.d. 8 november 2023, waarbij de tariefdrager kW_{max} voor aangeslotenen op HS- en EHS-netten wordt gewijzigd in $kW_{\text{maxgewogen}}$, zal dit een passend tarief opleveren voor onder andere exploitanten van opslag en andere flexibilitateleverende installaties die hun netbelasting slim kunnen indelen en geen problemen ondervinden wanneer tijdelijk geen gebruik kan worden gemaakt van elektriciteits-transport over het net via hun aansluiting in een bepaalde energierichting.

Anders dan bij alleen de $kW_{\text{maxgewogen}}$, waarbij er een economische prikkel ligt om het net tijdens piekmomenten minder te belasten, is er bij de in dit voorstel opgenomen vorm van het tijdsduurgebonden transportrecht een contractuele overeenkomst dat de aangeslotene op door de netbeheerder te bepalen momenten geen gebruik mag maken van het net in de richting die het net belast. In het geval dat economische prikkels zo sterk zijn (bijvoorbeeld bij een hoge prijs voor het leveren van noodvermogen) dat aangeslotenen met een tijdsduurgebonden transportrecht, ondanks de $kW_{\text{maxgewogen}}$ toch volledig afnemen tijdens een piekmoment, staat daar enkel een hoger tarief tegenover. Als een netbeheerder onder het regime van het tijdsduurgebonden transportrecht een beperking oplegt (in een gegeven richting) mag de aangeslotene met een tijdsduurgebonden transportrecht geen gebruik maken van het net (in die gegeven richting). Technische sturing vanuit de netbeheerder wordt vooralsnog niet verplicht, maar indien nodig, kan dit op een later moment alsnog voorgeschreven worden.

Voor een nadere toelichting met betrekking tot de $kW_{\text{maxgewogen}}$ verwijzen wij naar het bovengenoemde codewijzigingsvoorstel BR-2023-2011 d.d. 8 november, waarin deze tariefdrager wordt geïntroduceerd en uitgebreid toegelicht.

Toelichting beschikbaarheid van tenminste 85%



Nadat netbeheerder en aangeslotene en tijdsduurgebonden transportrecht met een beschikbaarheid van de transportdienst van 85% zijn overeengekomen, heeft de netbeheerder 15% van de tijd (dat is 1314 uur per jaar) de mogelijkheid om een beperking van het GTV in een bepaalde energierichting op te leggen aan de aangeslotene. De regeling is begrensd tot 15% van de tijd om partijen voldoende comfort te geven inzake de maximale beperking en dus de minimale hoeveelheid recht op transport. Dat betekent dat de aangeslotene gedurende 85% van de tijd (dat is 7446 uur per jaar) volledig vrij is om zijn benutting zelf in te delen.

Het is, op basis van de huidige inzichten in de komst van op het HS- of EHS-net aan te sluiten flexibele grootverbruikers (zoals opslag en andere flexibiliteitleverende installaties), de verwachting dat congestie op het landelijk hoogspanningsnet in ieder geval niet zal toenemen door aangeslotenen met een tijdsduurgebonden transportrecht met een beschikbaarheid van de transportdienst van 85%. Dat is naast de partijen die al (zullen) worden aangesloten met toepassing van congestiemanagement. Indien er om andere redenen toch congestie ontstaat, zullen deze partijen aan congestiemanagement mee moeten gaan doen.

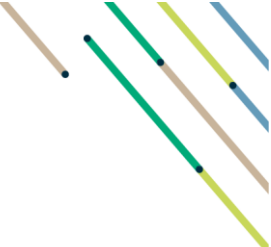
Onderhavig voorstel gaat uit van een korting van 100% op het $kW_{\text{gecontracteerd}}$ -tarief op basis van deze veronderstelling. Immers er ontstaan geen aanvullende kosten door netuitbreidingen of congestiemanagement op basis van de uitgegeven tijdsduurgebonden transportrechten.

De korting bij het voorgestelde tijdsduurgebonden transportrecht is even groot als bij de eerder voorgestelde NFA 1.0. Dat wil niet zeggen dat NFA 1.0 daardoor achterhaald of overbodig is geworden. Het biedt nog steeds mogelijkheden in die situaties dat deze vorm van tijdsduurgebonden transportrecht niet meer toepasbaar is omdat er meer dan 15% van de tijd een piek is.

Indien de netbeheerder een beperking oplegt binnen deze 15% van de tijd, dan gebeurt dat voordat de day-ahead (DA) markt sluit. Zo wordt voorkomen dat de balanceringsverantwoordelijke (BRP) van de aangeslotene na het sluiten van de DA-markt nog moet gaan handelen om zijn portfolio in balans te brengen. Ook weet de aangeslotene na het verstrijken van de deadline voor de afroep van de beperking dat hij vrijelijk kan inbieden op de verschillende markten. Er kan dan immers op grond van het tijdsduurgebonden transportrecht geen additionele beperking meer worden opgelegd door de netbeheerder waardoor hij de verplichtingen die volgen uit zijn biedingen niet zou kunnen nakomen. De beperking zal voornamelijk om 08:30 uur tijdens de voorafgaande dag worden afgeroepen. TenneT spant zich in om de deadline voor de afroep met een uur te vervroegen zodat aangeslotenen vanaf 07:30 uur nog een half uur de tijd hebben om ook in te bieden op de FCR-markt. TenneT is hierbij wel afhankelijk van het tijdig aanleveren van transportprognoses door haar aangeslotenen.

Mocht er onverhoopt toch meer dan 15% van de tijd beperkingen nodig zijn, dan kennen aangeslotenen >60 MW (of >1 MW in een congestiegebied) – en dus ook aangeslotenen met een tijdsduurgebonden transportrecht, voor de 85% dat het transport gegarandeerd is – ook al in de huidige situatie op basis van artikel 9.1, derde en vierde lid, de plicht om een capaciteitsbeperking en/of redispatch aan de netbeheerder aan te bieden. In combinatie met het beoogde artikel 9.1b, eerste lid, uit voorstel BR-2023-1979, d.d. 13 november 2023, met betrekking tot congestiebidverplichtingen, kan de netbeheerder in deze specifieke situatie voorschrijven dat dat een capaciteitsbeperking is. Aangeslotene kan dan altijd alsnog beperkt worden in een gegeven richting, zij het dat er voor deze beperking vanuit de netbeheerder dan wel een vergoeding wordt betaald.

Behalve de beperkingen die volgen uit het tijdsduurgebonden transportrecht is de aangeslotene volledig vrij om zijn transportrecht te benutten. Daarbij zal de aangeslotene rekening kunnen (en willen) houden met de economische prikkels die volgen uit het $kW_{\text{maxgewogen}}$ -tarief. Verder kan de aangeslotene vrij



deelnemen aan alle verschillende markten om de inkomsten te genereren die nodig zijn voor een positieve businesscase. Daaronder valt ook de mogelijkheid om binnen congestiemanagement (of een ander flexcontract) met de netbeheerder af te spreken dat de flexibilitateleverende installatie op gegeven momenten wordt ingezet om het net actief te ontlasten.

Relatie met congestiemanagement

Er is ontegenzeggelijk een relatie tussen alternatieve transportrechten en congestiemanagement. Beide instrumenten worden ingezet om de gevolgen voor aangeslotenen van transportschaarste te verminderen. In het eerdere codewijzigingsvoorstel m.b.t. de NFA 1.0 (voorstel BR-2022-1899 d.d. 29 september 2022, ACM-dossier ACM/22/180165) is al ingegaan op het verschil tussen beide instrumenten en de toegevoegde waarde van de NFA. Voor de verbreding van de NFA naar alternatieve transportrechten kan daaraan nog toegevoegd worden dat de inzet van een CBC- of redispatch-actie, zijnde het tijdig wegregelen van een verwachte overschrijding van de beschikbare transportcapaciteit, een dienst van een willekeurige aangeslotene in een congestiegebied aan de netbeheerder is, namelijk het leveren van een bijdrage aan het oplossen van fysieke congestie. De congestiedienst-leverende aangeslotene hoeft niet zelf de 'veroorzaker' van de congestie te zijn. Het wegregelen van de congestie is een gezamenlijke actie van de verschillende congestiedienst-leverende aangeslotenen in het desbetreffende gebied. In geval van toepassing van alternatieve transportrechten wordt er uitsluitend transportcapaciteit door de netbeheerder aan de aangeslotene ter beschikking gesteld tijdens de dalperioden in de belastingcurve van de desbetreffende locatie. Het gaat dan dus niet om het verlagen van een verwachte piek, maar om het opvullen van een verwacht dal. En het gaat niet om een dienst van de aangeslotene aan de netbeheerder in aanvulling op een normale transportdienst van de netbeheerder richting de aangeslotene, maar om een gewijzigde dienst van de netbeheerder richting de aangeslotene.

De functionaliteit van een alternatief transportrecht kan in theorie ook gerealiseerd worden door middel van een volledig vast transportrecht in combinatie met een CBC in omgekeerde richting. Dat de alternatieve transportrechten toegevoegde waarde hebben, komt omdat gedwongen 'koppelverkoop' van een volledig vast transportrecht plus een CBC niet mogelijk, wenselijk of zelfs maar toegestaan is.

Bij de inzet van CBC's en de mogelijkheid van het tijdsduurgebonden transportrecht zal de netbeheerder van het landelijk hoogspanningsnet de volgorde dienen te toetsen aan doelmatigheid. Voor de inzet van CBC's zal de netbeheerder aanvullend moeten betalen. Voor de inzet van flexibiliteit die 'het tijdsduurgebonden transportrecht met zich meebrengen, heeft de netbeheerder als het ware al vooraf betaald doordat de aangeslotene voor een tijdsduurgebonden transportrecht een lager tarief heeft betaald. Normaliter ligt het dus in de rede dat een netbeheerder in voorkomende gevallen eerst de mogelijkheid van de tijdsduurgebonden transportrechten inzet en pas daarna CBC's. In specifieke, complexe gevallen kan het nodig zijn om van deze volgorde af te wijken om per saldo een situatie van laagste maatschappelijke kosten – voor zover dat in de invloedssfeer van de netbeheerders ligt – te bereiken.

De inzet van alternatieve transportrechten heeft geen invloed op het bereiken of passeren van de financiële of technische grens. Wat betreft de financiële grens omdat de netbeheerder geen extra kosten maakt voor het wel of niet beschikbaar stellen van transportcapaciteit in het kader van een alternatief transportrecht. Dat is een belangrijk verschil met de afroep van een CBC of redispatch. Wat betreft de technische grens heeft het geen invloed omdat het bereiken van de technische grens alleen speelt bij de piek van de benodigde transportcapaciteit. Omdat één van de randvoorwaarden van 'alternatieve transportrechten is dat de daarvoor beschikbaar te stellen capaciteit nooit mag bijdragen aan het verhogen van de piek, zal het toevoegen van een belastingprofiel van een alternatief transportrecht nooit leiden tot het bereiken of passeren van de technische grens.

Wat zijn de risico's?

Netveiligheid

Een alternatief transportrecht is niet zonder risico's. Bij een alternatief transportrecht worden specifieke afspraken gemaakt over het (mogelijke) gebruik van dit recht. Het is belangrijk dat de netbeheerder voldoende waarborgen heeft dat deze afspraken worden gerespecteerd. Immers, wanneer de afspraken niet worden gerespecteerd kunnen er onveilige situaties ontstaan. De netbeheerder is te allen tijde verantwoordelijk om de veiligheid en betrouwbaarheid van het net te garanderen. In de te maken afspraken over het gebruik van alternatieve transportrechten dient hier dan ook rekening mee gehouden te worden. De netbeheerder kan hierbij werken met:

- een technische voorziening, die het gebruik van transportcapaciteit buiten de afgesproken kaders onmogelijk maakt, ofwel het mogelijk maakt voor de netbeheerder om in te grijpen wanneer er door de aangeslotene gebruik wordt gemaakt van transportcapaciteit buiten de afgesproken kaders.
- sanctionering, waarbij de aangeslotene voor gebruik van transportcapaciteit buiten de afgesproken kaders wordt ontmoedigd middels een financiële sanctie, of waarbij de overeenkomst tussen de aangeslotene en de netbeheerder kan worden beëindigd.

Sanctionering is hierbij primair bedoeld aangeslotenen aan te moedigen zich aan de afgesproken voorwaarden te houden, in het kader van het belang van netveiligheid. De technische voorziening is bedoeld om technische waarborgen te kunnen verkrijgen in het kader van netveiligheid.

Selectief winkelen versus kostenreflectiviteit

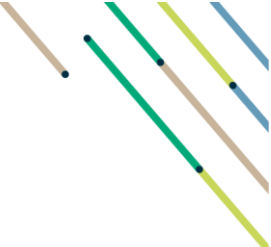
Tegenover een gereduceerd transportrecht dient ook een gereduceerd tarief te staan in zoverre het gereduceerde recht ook resulteert in lagere kosten voor de netbeheerder. Het geven van een gereduceerd nettatarief kan echter opportunistisch gedrag in de hand werken in situaties waarin aangeslotenen met een alternatief transportrecht hun gedrag niet hoeven aan te passen. Dit is uitgebreid besproken bij ontwikkeling van het codewijzigingsvoorstel voor een non-firm ATO, waarin een vaste korting geboden wordt bij een volledig variabel transportrecht. In gebieden waarin geen transportschaarste bestaat, kan dit tot een verkeerde prikkel leiden. De vaste korting zou dan gegeven worden zonder dat de aangeslotene een beperking in het transportrecht ervaart. Om deze reden is voorgesteld om de non-firm ATO alleen bij congestie toe te passen en voor toepassingen buiten congestie een alternatieve tariefstelling met kostenreflectiviteit als voorwaarde te stellen.

Uitgangspunt voor alternatieve transportrechten is nog steeds dat tegenover een gereduceerd transportrecht ook een gereduceerd tarief moet staan, maar dat de mate van tariefkorting afhankelijk moet zijn van de beperking in het transportrecht en de voordelen die dit voor het elektriciteitsnet als geheel oplevert. Dit is voor de twee varianten eerder in dit voorstel beschreven.

Dat betekent ook dat het voor de netbeheerder efficiënter is om eerst gebruik te maken van de flexibiliteit die een aangeslotene met een alternatief transportrecht kan leveren, dan van flexibiliteit die hem op andere manieren ter beschikking wordt gesteld. Met andere woorden, in de dagdagelijkse praktijk zal een netbeheerder eerst gebruik maken van de flexibiliteit van een aangeslotene met een tijdsduurgebonden transportrecht, dan van een aangeslotene met een CBC of een aangeslotene die een redispatchbieding heeft gedaan.

Veranderende piek

Alternatieve transportrechten zijn bedoeld om de restcapaciteit in het net op te vullen. De netbeheerder biedt geen alternatief transportrecht aan als er geen of onvoldoende restcapaciteit beschikbaar is, of als een restcapaciteitsberekening (nog) niet beschikbaar is. Maar wat gebeurt er als er al alternatieve transportrechten zijn gecontracteerd door aangeslotenen en de piek in het desbetreffende netdeel verschuift



of breder wordt? Voor een aangeslotene verandert er dan niets. Het gecontracteerde transportrecht blijft voor de aangeslotene beschikbaar. Het is aan de netbeheerder om de veiligheid van het net met juiste maatregelen ook in die situatie te borgen (waaronder congestiemanagementdiensten van aangeslotenen aan de netbeheerder).

Profielverandering en relatie met energielevering

Indien een bestaande aangeslotene wisselt van een volledig vast naar een tijdsduur- of tijdsblokgebonden transportrecht en daarbij ook werkelijk zijn gebruik gaat aanpassen, verandert zijn profiel. Dit kan consequenties hebben voor de leverancier die al energie voor deze aangeslotene heeft ingekocht. Vergelijkbaar met andere oorzaken waarbij gebruiksprofielen wijzigen, dienen energieleveranciers hier rekening mee te houden.

Samenhang met lopende codewijzigingstrajecten

Er is sprake van sterke inhoudelijke samenhang met codewijzigingsdossier ACM/22/180165 betreffende de introductie van een eerste zeer globale versie van de non-firm ATO, doorgaans aangeduid als NFA 1.0. De NFA 1.0 van dat ontwerpbesluit wordt middels dit voorstel op een andere, meer structurele wijze, gepositioneerd in artikel 7.1, het artikel dat ziet op het transportrecht. We verzoeken de ACM dan ook om de resultaten van de zienswijzeperiode van ontwerpbesluit ACM/UIT/ ACM/UIT/603135 te betrekken bij behandeling van onderhavig voorstel en voor de NFA 1.0 geen zelfstandig besluit meer te publiceren.

Het tijdsblokgebonden transportrecht en het tijdsduurgebonden transportrecht in onderhavig voorstel zijn een uitwerking van de in het kader van het LAN gemaakte afspraken zo snel mogelijk met een codewijzigingsvoorstel te komen ten behoeve van LAN-acties 2.1.5 en 2.1.6. Indien het separaat behandelen van de onderdelen NFA-1.0 en LAN-actie 2.1.6 de besluitvorming van de ACM zou bespoedigen, verzoeken wij de ACM zich daarbij te baseren op de codeteksten van onderhavig voorstel en in het besluit de voorgestelde tekst voor Netcode artikel 7.1 op te nemen exclusief het derde lid, onderdeel d en het vijftiende lid en de voorgestelde tekst voor de Tarievencode artikel 3.7.15 en 3.7.17. Zie verder ook onder “besluitvorming en inwerkingtreding”.

Er is eveneens samenhang met codewijzigingsvoorstel BR-2023-2011 d.d. 8 november 2023 betreffende tijdsafhankelijke transporttarieven voor EHS- en HS-netten.

Daarnaast is er sprake van redactionele samenhang met codewijzigingsvoorstel BR-2022-1913 d.d. 3 november 2022 betreffende het gecontracteerd transportvermogen.

Toetsing aan artikel 36, eerste lid, van de Elektriciteitswet 1998

Dit voorstel draagt bij aan het belang van het doelmatig functioneren van de elektriciteitsvoorziening (onderdeel b), aan het belang van het bevorderen van het doelmatig handelen van afnemers (onderdeel d) en aan het belang van een goede kwaliteit van dienstverlening van netbeheerders (onderdeel e).

Gevolgde procedure

Het voorstel is vastgesteld als voorstel van de gezamenlijke netbeheerders, als bedoeld in artikel 32 van de Elektriciteitswet 1998, door de Taakgroep Regulering van de vereniging Netbeheer Nederland op 30 november 2023.

Het overleg met representatieve organisaties van partijen op de elektriciteitsmarkt, als bedoeld in artikel 33 van de Elektriciteitswet 1998, heeft plaatsgevonden in de bijeenkomst van het Gebruikersplatform elektriciteits- en gasnetten, gehouden op 14 december 2023. Het op dit voorstel betrekking hebbende deel van het verslag van deze bijeenkomst is als bijlage bijgevoegd. De tijdens deze bijeenkomst ontvangen commentaren geleid tot de volgende aanpassingen aan het voorstel:

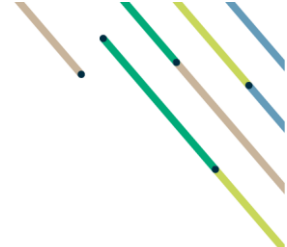
- De doelgroep van het tijdsduurgebonden transportrecht is consistent benoemd (niet alleen maar opslag, maar elke flexibiliteitleverende installatie).
- De relatie met eerdere besprekingen in het kader van het LAN is beter verwoord.
- De argumentatie waarom een tijdsduurgebonden transportrecht alleen beschikbaar is voor een aangeslotene op het landelijke hoogspanningsnet en een tijdsblokgebonden transportrechten alleen beschikbaar is voor een grootverbruiker op een regionaal net is aangescherpt.
- De looptijd van de voorgestelde tariefstructuur voor het tijdsduurgebonden transportrecht is expliciet in de toelichting opgenomen.
- In de paragraaf over risico's zijn extra alinea's opgenomen over de situatie van veranderende piek en de relatie met energielevering.
- Er is een alinea toegevoegd over de relatie met congestiemanagement, waarin o.a. ingegaan wordt op de volgorde van inzetten van het tijdsduurgebonden transportrecht ten opzichte van CBC's en redispatch en op de relatie met de financiële en technisch grens van congestiemanagement.
- Er is expliciet benoemd dat een ATR betrekking kan hebben op één van beide energierichtingen op de aansluiting of op beide.
- Er is uitdrukkelijk benoemd wat de toegevoegde waarde van de NFA 1.0 is ten opzichte van het tijdsduurgebonden transportrecht vanwege het gelijke kortingspercentage.
- De tekst waarin de samenhang met de tijdsafhankelijke transporttarieven aan de orde komt is aangescherpt om aan te geven dat deze tarieven gelden voor alle HS- en EHS-aangeslotenen ongeacht of een ATR van toepassing is.
- Er is in de toelichting een passage opgenomen waarin wordt verduidelijkt waarom de afgebakende beschikbaarheid voor de twee varianten (tijdsduur- en tijdsblokgebonden) op respectievelijk het landelijk hoogspanningsnet, dan wel regionale netten, niet leidt tot marktverstoring of discriminatie.
- Er is in de toelichting verder verduidelijkt hoe netbeheerders verwachten om te gaan met de evaluatie en verdere ontwikkeling van de alternatieve transportrechten.

Na de vergadering bleek dat Vereniging Afvalbedrijven voorafgaand aan de vergadering een e-mail had gestuurd met een opmerking bij het voorstel. Die mail is tijdens de vergadering abusievelijk niet behandeld. In bijlage 3 hebben we de tekst van deze mail opgenomen en van een reactie voorzien.

Tot slot hebben we gemeend er nog goed aan te doen in de voorgestelde codetekst aan artikel 7.1 een extra lid toe te voegen waaruit expliciet blijkt dat de verschillende vormen van transportrecht zowel separaat als in combinatie met elkaar kunnen worden gecontracteerd. Een vraag hierover is tijdens de bijeenkomst van het Gebruikersplatform elektriciteits- en gasnetten niet gesteld, maar werd informeel, zowel netbeheerdersintern als in gesprekken met stakeholders, vaak genoeg gesteld om dit punt te willen verduidelijken.

Besluitvorming en inwerkingtreding

Ter wille van duidelijkheid richting aangeslotenen en andere marktpartijen, is spoedige besluitvorming over het onderhavige voorstel gewenst. Zowel netbeheerders als marktpartijen hebben echter implementatietijd nodig. Bovendien zullen niet alle varianten tegelijkertijd geïmplementeerd kunnen worden of door alle netbeheerders in hetzelfde tempo. Daarom stellen wij een inwerkingtreding voor van het tijdsblokgebonden transportrecht en het volledig variabel transportrecht voor regionale netten van 1/4/2025 en van 1/4/2026 voor het tijdsduurgebonden transportrecht en het volledig variabel transportrecht voor het landelijk hoogspanningsnet.



Uiteraard zijn wij desgewenst graag bereid tot een nadere toelichting op het voorstel. U kunt daartoe contact opnemen met de heer [REDACTED] van ons bureau (gegevens zie briefhoofd).

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

directeur Netbeheer Nederland

[15-11-1999] besluit 99-005

[15-04-2000] besluit 00-011

[15-04-2000] besluit 00-011
[24-03-2018] besluit 2017/203224
[03-11-2022] voorstel BR-2022-1913
[29-09-2023] ontwbsl ACM/UIT/603135
[05-10-2023] BR-2023-2020
[16-01-2024] voorstel BR-2023-2009

[29-09-2023] ontwbsl ACM/UIT/603135
[16-01-2024] voorstel BR-2023-2009

[16-01-2024] voorstel BR-2023-2009

[29-09-2023] ontwbsl ACM/UIT/603135
[16-01-2024] voorstel BR-2023-2009

[29-09-2023] ontwbsl ACM/UIT/603135
[16-01-2024] voorstel BR-2023-2009

[29-09-2023] ontwbsl ACM/UIT/603135
[16-01-2024] voorstel BR-2023-2009

Hoofdstuk 7 Transportvoorwaarden

§ 7.1 Het recht op transport

Artikel 7.0a

[....]

Artikel 7.1

1. Transport vindt plaats op grond van een tussen de netbeheerder en de aangeslotene te sluiten aansluit- en transportovereenkomst en zal voorts alleen plaatsvinden indien de aangeslotene tevens op grond van deze aansluit- en transportovereenkomst recht heeft op een aansluiting en indien bij de netbeheerder bekend is welke partijen ten behoeve van de desbetreffende aansluiting, of, indien het een aansluiting betreft waaraan secundaire allocatiepunten zijn toegekend, voor alle allocatiepunten van de desbetreffende aansluiting, optreden als leverancier, BRP en, indien het een grootverbruikaansluiting betreft, meetverantwoordelijke. De respectievelijke identificaties van genoemde partijen legt de netbeheerder op grond van de artikelen 2.1.3 tot en met 2.1.5a van de Informatiecode elektriciteit en gas vast in zijn aansluitingenregister.
2. De aangeslotene heeft een vast recht op transport van elektriciteit door heel Nederland ~~tot een hoeveelheid ter grootte van de doorlaatwaarde of het op de aansluiting gecontracteerde en beschikbaar gestelde vermogen voor afname of voor invoeding, met inachtneming van paragraaf 7.4 tenzij vast komt te staan dat~~
 - a. het verzoek van de aangeslotene als bedoeld in artikel 7.0, eerste lid, op grond van onjuiste bewijsstukken is aangemerkt als behorende tot een prioritaire categorie, als bedoeld in artikel 7.0b; of
 - b. de aangeslotene twee keer of meer de voorwaarden van artikel 7.1b, 7.1c of 7.1d heeft overschreden.
3. ~~Indien een aangeslotene zich bevindt in een congestiegebied, als bedoeld in artikel 9.9, eerste lid, dan biedt de netbeheerder, in afwijking van het tweede lid, die aangeslotene de mogelijkheid om een variabel recht op transport overeen te komen. De netbeheerder hanteert daarbij de voorwaarden uit het vijfde tot en met zevende lid, op een niet-discriminerende, transparante en objectieve wijze.~~ Het recht op transport heeft vier vormen:
 - a. een volledig vast recht op transport;
 - b. een volledig variabel recht op transport;
 - c. een tijdsduurgebonden recht op transport; of
 - d. een tijdsblokgebonden recht op transport.
4. De in het derde lid bedoelde vormen van transportrecht kunnen separaat of, voor zover beschikbaar, voor dezelfde aansluiting in combinatie worden gecontracteerd.
45. Op het aanbod als bedoeld in het derde lid deel van het transportrecht dat overeenkomstig de artikelen 7.1a, 7.1b, 7.1c en 7.1d niet vast is, is artikel 9.6 niet van toepassing.
5. ~~De netbeheerder kondigt het in een netgebied beschikbaar komen van de mogelijkheid tot het overeenkomen van een variabel recht op transport, als bedoeld in het derde lid, aan op de in artikel 9.8 bedoelde website.~~
6. ~~Alvorens netbeheerder en aangeslotene een variabel recht op transport van elektriciteit overeenkomen,:~~
 - a. informeert de netbeheerder de aangeslotene over de wijze waarop de netbeheerder de beschikbare transportcapaciteit in het desbetreffende gebied over aangeslotenen met een variabel recht op transport verdeelt;

De ATO

Generiek het recht op transport. Aanpassingen uit BR-2023-1913 verplaatst naar 7.1a, 7.1c en 7.1d

Verplaatst naar artikel 7.1b, derde lid

Vormen van het recht op transport

Combinaties van vormen van transportrecht zijn mogelijk

Wanneer is artikel 9.6 wel/niet van toepassing

Verplaatst naar artikel 7.1b, vierde lid

[29-09-2023] ontwbsl ACM/UIT/603135
[16-01-2024] voorstel BR-2023-2009

- ~~b. informeert de netbeheerder de aangeslotene over het beleid dat de netbeheerder hanteert om te voorkomen dat die aangeslotene gebruik maakt van de transportdienst buiten de tijden waarop of hoeveelheden waarvoor die door de netbeheerder is vrijgegeven; en~~
- ~~c. wijst de netbeheerder de aangeslotene op de risico's die met een variabel recht op transport van elektriciteit verbonden zijn, waaronder de mogelijkheid van toekomstige aanpassingen in de van toepassing zijnde tariefstructuren en voorwaarden.~~

~~7. In de overeenkomst voor een variabel recht op transport als bedoeld in het derde lid, worden tenminste de volgende zaken vastgelegd:~~

- ~~a. de omstandigheden waarin de transportdienst beschikbaar is;~~
- ~~b. de wijze waarop bepaald wordt of en de mate waarin de transportdienst beschikbaar is;~~
- ~~c. de wijze waarop vrijgave van de beschikbaarheid van de transportdienst door de netbeheerder wordt aangekondigd;~~
- ~~d. de minimale aankondigingstijd van de vrijgave van de beschikbaarheid van de transportdienst;~~
- ~~e. dat de vrijgave van de beschikbaarheid van de transportdienst uiterlijk plaatsvindt voor de gatesluitingstijd van de day-aheadmarkt op de dag voorafgaande aan de dag waarop het beoogde transport zal plaatsvinden;~~
- ~~f. de wijze van activering van de vrijgave van de transportdienst door de netbeheerder;~~
- ~~g. de wijze waarop de netbeheerder de aan de aangeslotene daadwerkelijk ter beschikking gestelde transportdienst valideert;~~
- ~~h. de looptijd van de overeenkomst en onder welke voorwaarden de aansluit- en transportovereenkomst met variabel recht op transport van elektriciteit kan worden omgezet in een aansluit- en transportovereenkomst met een volwaardig recht op transportcapaciteit overeenkomstig het tweede lid;~~
- ~~i. de wijze waarop de BRP op de aansluitingen en voor zover van toepassing de BSP of CSP worden geïnformeerd;~~
- ~~j. Indien een boetebeding van toepassing zijn is voor het gebruik maken indien van de transportdienst buiten de tijden waarop of hoeveelheden waarvoor die door de netbeheerder is vrijgegeven: de wijze waarop de netbeheerder de hoogte van de boete vaststelt; en~~
- ~~k. of de netbeheerder de aangeslotene verplicht stelt dat de aangeslotene op eigen kosten technische voorzieningen treft in zijn aansluiting die gebruikmaking van de transportdienst voorkomt buiten de tijden of hoeveelheden waarop die door de netbeheerder is vrijgegeven.~~

[16-01-2024] voorstel BR-2023-2009

Artikel 7.1a

- ~~1. Een volledig vast recht op transport geeft de aangeslotene een recht op transport tot een hoeveelheid ter grootte van de doorlaatwaarde indien het een kleinverbruikaansluiting of een artikel-1-lid-2-of-3-aansluiting betreft of het op de aansluiting gecontracteerde transportvermogen voor afname of voor invoeding indien het een grootverbruikaansluiting niet zijnde een artikel-1-lid-2-of-3 aansluiting betreft, met inachtneming van paragraaf 7.4.~~
- ~~2. Een volledig vast recht op transport als bedoeld in het eerste lid kan worden aangeboden aan aangeslotenen op het landelijk hoogspanningsnet en aangeslotenen op een regionaal net.~~
- ~~3. Op een volledig vast recht op transport als bedoeld in het eerste lid, zijn de tariefstructuren als bedoeld in de artikelen 3.7.5 tot en met 3.7.14 van de Tarievcodes van elektriciteit van toepassing.~~

[16-01-2024] voorstel BR-2023-2009

Artikel 7.1b

Verplaatst naar bijlage 23, eerste lid

Het vast recht

Waar van toepassing

Welke tariefstructuur

Het volledig variabel transportrecht

1. Een volledig variabel recht op transport geeft de aangeslotene recht op transport ter grootte van het transportvermogen dat de netbeheerder uiterlijk voor de gatesluitingstijd van de day-aheadmarkt op de dag voorafgaande aan de dag waarop het beoogde transport zal plaatsvinden ten behoeve van de aangeslotene vrijgeeft.
2. Ten behoeve van een volledig variabel recht op transport als bedoeld in het eerste lid, leggen de aangeslotene en de netbeheerder tenminste de productvoorwaarden als bedoeld in bijlage 23, eerste lid, vast in de aansluit- en transportovereenkomst.
3. Het volledig variabele transportrecht, als bedoeld in het eerste lid, kan worden aangeboden aan een grootverbruikaangeslotene niet zijnde een netbeheerder, in een congestiegebied als bedoeld in artikel 9.9, eerste lid, waarbij geldt dat: de tariefstructuur als bedoeld in artikel 3.7.15, van de Tarieencode elektriciteit van toepassing is.
4. Alvorens de netbeheerder en de aangeslotene een volledig variabel transportrecht, als bedoeld in het eerste lid, overeenkomen:
 - a. informeert de netbeheerder de aangeslotene over de wijze waarop de netbeheerder de beschikbare transportcapaciteit in het desbetreffende gebied over aangeslotenen met een volledig variabel recht op transport verdeelt;
 - b. informeert de netbeheerder de aangeslotene over het beleid dat de netbeheerder hanteert om te voorkomen dat die aangeslotene gebruik maakt van de transportdienst buiten de tijden waarop of hoeveelheden waarvoor die door de netbeheerder is vrijgegeven; en
 - c. wijst de netbeheerder de aangeslotene op de risico's die met een volledig variabel recht op transport van elektriciteit verbonden zijn, waaronder de mogelijkheid van toekomstige aanpassingen in de van toepassing zijnde tariefstructuren en voorwaarden.

Productvoorwaarden

Waar en voor wie?

Additionele plichten voor de netbeheerder

[16-01-2024] voorstel BR-2023-2009

Artikel 7.1c

1. Een tijdsduurgebonden recht op transport geeft de aangeslotene recht op transport tot een hoeveelheid ter grootte van het op de aansluiting gecontracteerde transportvermogen voor afname of voor invoeding, gedurende het in de aansluit- en transportovereenkomst genoemde percentage van het aantal uren in een kalenderjaar met inachtneming van paragraaf 7.4, met uitzondering van artikel 7.15, eerste lid en artikel 7.16, eerste en derde lid.
2. Ten behoeve van een tijdsduurgebonden recht op transport, als bedoeld in het eerste lid, leggen de aangeslotene en de netbeheerder tenminste de productvoorwaarden als bedoeld in bijlage 23, eerste lid, vast in de aansluit- en transportovereenkomst.
3. Het tijdsduurgebonden recht op transport, als bedoeld in het eerste lid, is beschikbaar voor een aangeslotene op het landelijke hoogspanningsnet, waarbij geldt dat:
 - a. het in het eerste lid bedoelde percentage gelijk is aan 85;
 - b. de verwachte bijdrage van het tijdsduurgebonden transportrecht van een individuele aangeslotene aan de belastingduurkromme op basis van de prognoses voor het voor de beschikbare transportcapaciteit meest kritische jaar in de periode tot 15 jaar na [datum inwerkingtreding regeling] van het station waarop diens aansluiting is aangesloten, of in geval van vermaasde netten van de voor de die aangeslotene beschikbare transportcapaciteit meest bepalende locatie in het net, wordt door enerzijds begrensd door 1314 uur en 8760 uur en anderzijds, in geval de aansluiting
 - 1°. zich bevindt in een congestiegebied als bedoeld in artikel 9.9, eerste lid, door de maximale fysieke belastbaarheid van de relevante beperkende netelement(en) en de waarde van de belastingduurkromme waarop deze de lijn van 1314 uur snijdt;

Het tijdsduurgebonden transportrecht

Productvoorwaarden

Waar en voor wie?

[16-01-2024] voorstel BR-2023-2009

2°. zich niet bevindt in een congestiegebied als bedoeld in artikel 9.9, eerste lid, door de maximale waarde van de belastingduurkromme en de waarde van de belastingduurkromme waarop deze de lijn van 1314 uur snijdt; en

c. de tariefstructuur als bedoeld in artikel 3.7.16, van de Tarievenscode elektriciteit van toepassing is.

Artikel 7.1d

1. Een tijdsblokgebonden recht op transport geeft de aangeslotene recht op transport gedurende de in de aansluit- en transportovereenkomst genoemde tijdsblokken in hele uren tot een hoeveelheid ter grootte van het in de aansluit- en transportovereenkomst genoemde deel van het op de aansluiting gecontracteerde transportvermogen voor afname of voor invoeding, indien van toepassing gedifferentieerd per tijdsblok, met inachtneming van paragraaf 7.4, met uitzondering van artikel 7.15, eerste lid en artikel 7.16, eerste en derde lid.

2. Ten behoeve van een tijdsblokgebonden recht op transport, als bedoeld in het eerste lid, leggen de aangeslotene en de netbeheerder tenminste de productvoorwaarden als bedoeld in bijlage 23, tweede lid, vast in de aansluit- en transportovereenkomst.

3. Het tijdsblokgebonden recht op transport, als bedoeld in het eerste lid, is beschikbaar voor een grootverbruiker op een regionaal net, waarbij geldt dat:

a. de netbeheerder door middel van netberekeningen aannemelijk kan maken welke blokken voor de desbetreffende aangeslotene beschikbaar zijn, waarbij de piekbelasting inclusief bijdrage van de aangeslotene op de desbetreffende locatie of elders in het net niet hoger wordt dan de piekbelasting zonder die bijdrage; en

b. de tariefstructuur als bedoeld in artikel 3.7.17 van de Tarievenscode elektriciteit van toepassing is.

[...]

Artikel 8.8

[...]

[29-09-2023] ontwbsl ACM/UIT/603135
[16-01-2024] voorstel BR-2023-2009

5. In aanvulling op het eerste lid geldt dat indien de aangeslotene en de netbeheerder variabel een recht op transport overeen zijn gekomen, als bedoeld in artikel 7.1, derde lid, 7.1b, artikel 7.1c of artikel 7.1d voor de desbetreffende aansluiting alleen de uren waarvoor transport door de netbeheerder aan de aangeslotene beschikbaar zou hebben zijn gesteld, meetellen voor de bepaling van de compensatievergoeding.

[...]

[16-01-2024] voorstel BR-2023-2009

Artikel 15.8

1. Uiterlijk vijf jaar na inwerkingtreding van de regeling als bedoeld in artikel 7.1c en artikel 3.7.16 van de Tarievenscode elektriciteit doet de netbeheerder van het landelijk hoogspanningsnet, in samenwerking met de aangeslotenen die gebruik maken van bedoelde regeling een onderzoek naar de wenselijkheid van continuering, wijziging of opheffen per << datum 15 jaar na inwerkingtreding >> van bedoelde regeling.

[...]

[16-01-2024] voorstel BR-2023-2009

Bijlage 23 Productvoorwaarden bij paragraaf 7.1

1. Productvoorwaarden voor volledig variabel transportrecht en voor tijdsduurgebonden transportrecht:

a. de omstandigheden waarin de transportdienst beschikbaar is;

b. de wijze waarop bepaald wordt of en de mate waarin de transportdienst beschikbaar is;

c. de wijze waarop vrijgave van de beschikbaarheid van de transportdienst door de netbeheerder wordt aangekondigd;

Het tijdsblokgebonden transportrecht

Productvoorwaarden

Waar en voor wie?

- d. de minimale aankondigingstijd van de vrijgave van de beschikbaarheid van de transportdienst;
 - e. dat de vrijgave van de beschikbaarheid van de transportdienst uiterlijk plaatsvindt voor de gatesluitingstijd van de day-aheadmarkt op de dag voorafgaande aan de dag waarop het beoogde transport zal plaatsvinden;
 - f. de wijze van activering van de vrijgave van de transportdienst door de netbeheerder;
 - g. de wijze waarop de netbeheerder de aan de aangeslotene daadwerkelijk ter beschikking gestelde transportdienst valideert;
 - h. de looptijd van de overeenkomst en onder welke voorwaarden de aansluit- en transportovereenkomst met variabel recht op transport van elektriciteit kan worden omgezet in een aansluit- en transportovereenkomst met een vast recht op transportcapaciteit overeenkomstig het derde lid, onderdeel a;
 - i. de wijze waarop de BRP op de aansluitingen en voor zover van toepassing de BSP of CSP worden geïnformeerd;
 - j. Indien een boetebeding van toepassing is voor het gebruik maken van de transportdienst buiten de tijden waarop of hoeveelheden waarvoor die door de netbeheerder is vrijgegeven: de wijze waarop de netbeheerder de hoogte van de boete vaststelt; en
 - k. of de netbeheerder de aangeslotene verplicht stelt dat de aangeslotene op eigen kosten technische voorzieningen treft in zijn aansluiting die gebruikmaking van de transportdienst voorkomt buiten de tijden waarop of hoeveelheden waarvoor die door de netbeheerder is vrijgegeven.
2. Productvoorwaarden voor tijdsblokgebonden transportrecht:
- a. start- en eindtijd van elk blok plus de dagen van het jaar waarop elk blok beschikbaar is;
 - b. het deel van het op de aansluiting gecontracteerde transportvermogen waarvoor per blok de transportdienst ter beschikking wordt gesteld;
 - c. Indien een boetebeding van toepassing is voor het gebruik maken van de transportdienst buiten de tijden waarop de transportdienst ter beschikking wordt gesteld; en
 - d. of de netbeheerder de aangeslotene verplicht stelt dat de aangeslotene op eigen kosten technische voorzieningen treft in zijn aansluiting die gebruikmaking van de transportdienst voorkomt buiten de tijden waarop de transportdienst ter beschikking wordt gesteld.

Tarievencode elektriciteit

[...]

- 3.7.15 In afwijking van de artikelen 3.7.5, 3.7.5a, 3.7.9, 3.7.10 en 3.7.12, onderdeel a, zijn de tariefdragers voor het TAVT voor verbruikers die overeenkomstig artikel 7.1, derde lid, artikel 7.1b van de Netcode elektriciteit een aansluit- en transportovereenkomst zijn overeengekomen met een variabel recht op transport van elektriciteit:
- a. voor verbruikers in de tariefcategorieën, genoemd in artikel 3.7.1, onderdelen a tot en met a1 en a2, kW_{max} gewogen per maand waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.5, onderdeel b a, subonderdeel 2°;
 - b. voor verbruikers in de tariefcategorieën, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel b en c, kW_{max} per maand waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.5, onderdeel b, subonderdeel 2°

[29-09-2023] ontwbsl ACM/UIT/603135
[8-11-2023] voorstel BR-2023-2011
[16-01-2024] voorstel BR-2023-2009

[29-09-2023] ontwbsl ACM/UIT/603135
[16-01-2024] voorstel BR-2023-2009

[16-01-2024] voorstel BR-2023-2009

[16-01-2024] voorstel BR-2023-2009

bc. voor verbruikers in de tariefcategorieën, genoemd in artikel 3.7.1, onderdelen a tot en met c a1 en a2, met een bedrijfstijd van maximaal 600 uur $kW_{maxgewogen}$ per week waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.5a, onderdeel b a, subonderdeel 2°;

d. voor verbruikers in de tariefcategorieën, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel b en c, met een bedrijfstijd van maximaal 600 uur kW_{max} per week waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.5a, onderdeel b, subonderdeel 2°;

ee. voor verbruikers in de tariefcategorie, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel d, kW_{max} per maand waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.9, onderdeel b en kWh waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.9, onderdeel c;

df. voor verbruikers in de tariefcategorie, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel e, kW_{max} per maand waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.10, onderdeel b, en kWh waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.10, onderdeel c;

eg. voor verbruikers in de tariefcategorie, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel f, met een aansluiting met een doorlaatwaarde groter dan 3x80A, kWh waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.12, onderdeel a, tweede aandachtstreepje.

3.7.16 — Op basis van het ingeschatte gebruik, dat wordt afgerekend met de in artikel 3.7.15 genoemde tariefdragers, dient een deel van de kosten, die met toepassing van artikel 3.6.3 worden toegerekend aan de in die tariefcategorieën genoemde netvlakken, met de in artikel 3.7.15 genoemde tariefdragers te worden gedekt.

3.7.16 In afwijking van de artikelen 3.7.5 en 3.7.5a, zijn de tariefdragers voor het TAVT voor verbruikers die overeenkomstig artikel 7.1c van de Netcode elektriciteit een aansluit- en transportovereenkomst zijn overeengekomen met een tijdsduurgebonden recht op transport van elektriciteit:

a. voor verbruikers in de tariefcategorieën, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel a1 en a2, $kW_{maxgewogen}$ per maand waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.5, onderdeel b, subonderdeel 2°;

b. voor verbruikers in de tariefcategorieën, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel a1 en a2, met een bedrijfstijd van maximaal 600 uur, $kW_{maxgewogen}$ per week waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.5a, onderdeel b, subonderdeel 2°.

3.7.17 In afwijking van de artikelen 3.7.5, 3.7.5a, 3.7.9, 3.7.10 en 3.7.12, onderdeel a, zijn de tariefdragers voor het TAVT voor verbruikers die overeenkomstig artikel 7.1, derde lid, onderdeel c, van de Netcode elektriciteit een aansluit- en transportovereenkomst zijn overeengekomen met een tijdsblokgebonden recht op transport van elektriciteit:

a. voor verbruikers in de tariefcategorieën, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel b en c:

1°. $t/24$ maal $kW_{gecontracteerd}$ voor gecontracteerd transportvermogen voor afname waarvoor het tarief gelijk is aan het tarief als bedoeld in artikel 3.7.5, onderdeel b, subonderdeel 1°, waarbij t het gemiddelde aantal uren per etmaal is dat de verbruiker recht heeft op transport van elektriciteit; en

2°. kW_{max} per maand waarvoor het tarief gelijk is aan tarief als bedoeld in artikel 3.7.5, onderdeel b, subonderdeel 2°;

b. voor verbruikers in de tariefcategorieën, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel b en c met een bedrijfstijd van maximaal 600 uur:
1°. $t/24$ maal $kW_{gecontracteerd}$ voor gecontracteerd transportvermogen voor afname waarvoor het tarief gelijk is aan het

Artikel blijkt overbodig te zijn

- tarief als bedoeld in artikel 3.7.5a, onderdeel b, subonderdeel 1°, waarbij t het gemiddelde aantal uren per etmaal is dat de verbruiker recht heeft op transport van elektriciteit; en
- 2°. kW_{max} per week waarvoor het tarief gelijk is aan het tarief als bedoeld in artikel 3.7.5a, onderdeel b, subonderdeel 2°;
- c. voor verbruikers in de tariefcategorie, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel d en e:
- 1°. $t/24$ maal $kW_{gecontracteerd}$ voor gecontracteerd transportvermogen voor afname waarvoor het tarief gelijk is aan het tarief als bedoeld in artikel 3.7.9, respectievelijk 3.7.10, beide onderdeel a, waarbij t het gemiddelde aantal uren per etmaal is dat de verbruiker recht heeft op transport van elektriciteit;
- 2°. kW_{max} per maand waarvoor het tarief gelijk is aan het tarief als bedoeld in artikel 3.7.9, respectievelijk 3.7.10, beide onderdeel b; en
- 3°. kWh waarvoor het tarief gelijk is aan het tarief bedoeld in artikel 3.7.9, respectievelijk 3.7.10, beide onderdeel c;
- d. voor verbruikers in de tariefcategorie, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel f, met een aansluiting met een doorlaatwaarde groter dan 3x80A:
- 1°. $t/24$ maal $kW_{gecontracteerd}$ voor gecontracteerd transportvermogen voor afname waarvoor het tarief gelijk is aan het tarief als bedoeld in artikel 3.7.12, onderdeel a, eerste aandachtsstreepje, waarbij t het gemiddelde aantal uren per etmaal is dat de verbruiker recht heeft op transport van elektriciteit; en
- 2°. kWh waarvoor het tarief gelijk is aan het tarief als bedoeld in artikel 3.7.12, onderdeel a, tweede aandachtsstreepje.

Van Gebruikersplatform Elektriciteits- en Gastransportnetten (GEN)
Datum 14 december 2023
Locatie ZZIN, Den Haag // MS Teams

Voorzitter	[REDACTED]
Secretaris	[REDACTED]
	<p><i>Namens de representatieve organisaties:</i></p> <p>Energie-Nederland [REDACTED] VEMW [REDACTED] en [REDACTED] VMNed [REDACTED] * Holland Solar [REDACTED] * Energie Samen + NWEA [REDACTED] * ESNL [REDACTED]</p> <p><i>Namens de gezamenlijke netbeheerders:</i></p> <p>NBNL [REDACTED] TenneT [REDACTED]</p> <p>Verslag: [REDACTED] (Notuleerservice Nederland)</p> <p>* digitaal aanwezig</p>

[.....]

3. BR-2023-2009 Alternatieve transportrechten

NBNL licht het voorstel toe. De titel zegt het eigenlijk al: het is een codewijzigingsvoorstel voor alternatieve transportrechten. In het voorstel is het al bestaande recht, het volledig vastrecht, en het nog bij ACM in behandeling zijnde voorstel voor een volledig niet-vastrecht, gezamenlijk ondergebracht in de code op een wat gestructureerdere wijze, tezamen met de twee nieuwe transportrechten. Daar zit het inhoudelijke verschil met wat al bestaat. Het gaat om het tijdsblokgebonden transportrecht en het tijdsduurgebonden transportrecht. Tijdsblokgebonden transport geeft recht op het transport, ter grootte van je gecontracteerde transportvermogen binnen bepaalde afgesproken tijdsblokken. Het tijdsduurgebonden transportrecht is wat voorheen bekend stond als de NFA85. Het is het transportrecht dat recht geeft op je transport ter grootte van je gecontracteerde transportvermogen, in ieder geval gegarandeerd voor 85 procent van de tijd in het jaar. De overige 15 procent wordt vrijgegeven op dagdagelijkse basis, of welke afspraakbasis dan ook, door de netbeheerder. In de praktijk kan het zijn dat je alsnog gewoon 100 procent van de tijd gebruik kunt maken van het transport. Het kan ook zijn dat sprake is van 15 procent 'ontzegging' op grond van het transportrecht en dat je afhankelijk van de situatie op het net onderhevig bent aan de gebruikelijke spelregels voor redispatch en mogelijk ook congestiemanagement, afhankelijk van waar je je op het net bevindt. Maar dat is dan additioneel op de 15 procent die al afgeroepen zou zijn.

VEMW vraagt of het is vrijgegeven op beschikbaarheid. Dat is inderdaad het geval, geeft NBNL aan.

Energie Nederland hoorde NBNL zeggen: 'de overige 15 procent wordt vrijgegeven op dagdagelijkse basis, of welke afspraakbasis dan ook', dat is toch uiterlijk 8.30 uur 's ochtends?

TenneT antwoordt dat dat vooralsnog inderdaad het geval is. Er wordt aan gewerkt om dat iets eerder te doen.

Energie Nederland geeft aan dat ook werd aangegeven dat je mogelijk onderhevig bent aan congestiemanagement en redispatch. Dat geldt voor beide nieuwe transportrechten?

NBNL antwoordt dat dat inderdaad zo is.

NVDE heeft per e-mail inbreng gegeven. De secretaris leest de inbreng punt voor punt voor. De heer [REDACTED] zal, voor de duidelijkheid, namens de gezamenlijke netbeheerders reageren.

E-mail **NVDE**: “Het huidige voorstel noemt tijdsblokgebonden transportrecht en tijdsduurgebonden transportrecht. De ene geldt voor aangeslotenen bij regionale netbeheerders, de andere voor aangeslotenen op het (E)HS-net van TenneT. Dit druist in tegen het criterium 'niet-marktverstoring'. De onderbouwing snap ik, maar wel goed om hier terdege van bewust te zijn en dit nadeel van dit voorstel expliciet te benoemen in het codevoorstel.”

TenneT antwoordt dat NVDE hier op zich wel een punt heeft. Er is niets op tegen om hieraan een alinea te besteden in het voorstel. Tegelijkertijd is het wel zo dat er natuurlijk tal van spelregels zijn die anders zijn op regionale netten dan op het landelijke hoogspanningsnet. De gezamenlijke netbeheerders zouden het daarom niet als ‘marktverstoring’ willen betitelen. In dit geval heeft het ook een beetje te maken met het type klanten dat op de netten zit. Vanuit Actieteam 2 is er best wat onderzoek gedaan naar op welke plek waaraan behoefte is. Daar kwam uit dat een gemiddelde klant op het middenspanningsnet eerder behoefte heeft aan de tijdsblokgebonden transportrechten, terwijl een gemiddelde klant op het hoogspanningsnet, een batterij bijvoorbeeld, eerder behoefte heeft aan tijdsduurgebonden transportrechten. Er zou volgens de gezamenlijke netbeheerders sprake zijn van marktverstoring als de ene de ander zou gaan beconcurreren, maar een klant zit eigenlijk altijd of op het regionale net of op het landelijke net.

VEMW heeft een verduidelijkende vraag. Stel dat een concern twee vestigingen heeft op het landelijke net en vijf op het regionale net. Zou er in dat geval sprake kunnen zijn van marktverstoring of discriminatie? Op het landelijke net zou het concern dan andere mogelijkheden hebben dan op het regionale net.

Volgens **Energie Nederland** is dan geen sprake van marktverstoring. Het zijn verschillende gevallen en verschillende gevallen worden dus ook verschillend behandeld.

Wel vindt Energie Nederland het essentieel dat gekeken wordt naar de mogelijkheden onder hoogspanning. Hij mist de analyse waarom daar geen tijdsduurgebonden of andere oplossingen mogelijk zijn.

TenneT wijst erop dat in de brief is aangegeven dat het nadenken niet stopt. De groep die hierover nadenkt gaat daar zeker mee verder. Als het over enige tijd wel mogelijk wordt om bepaalde varianten ook op andere netvlakken aan te bieden dan komt er gewoon een aanvullend voorstel.

De **voorzitter** wil graag even helder hebben of er inderdaad een aanvullende alinea in het stuk zal worden opgenomen. Of wordt er wel iets opgenomen, maar geven de gezamenlijke netbeheerders er ook bij aan dat ze er anders over denken? Of wordt het ook niet opgenomen in het stuk?

TenneT geeft nogmaals aan over het specifieke punt dat NVDE aangaf een zinnetje op te nemen in het voorstel.

VEMW wil dan toch graag weten wat dan precies het marktverstorende is? VEMW probeert zich te verplaatsen in de NVDE. Stel dat het gaat om de invoeding van duurzame energie. Dan is er dus een onderscheid wanneer het op het regionale net of op het landelijke net wordt ingevoerd. In de meeste gevallen zal alleen het regionale net aan de orde zijn.

TenneT geeft aan geneigd te zijn de formulering van Energie Nederland te volgen. Het is geen marktverstoring. Je zou je hooguit kunnen afvragen of het een vorm van discriminatie is, maar ook dat is niet het geval. Het zijn immers verschillende situaties op verschillende netvlakken.

Energie Nederland is van mening dat er geen sprake is van discriminatie of marktverstoring. Het gaat erom dat de voorstellen gerechtvaardigd zijn.

TenneT geeft aan dat het feit dat deze vraag boven is gekomen, betekent dat het de moeite waard is er een zinnetje over op te nemen.

VEMW vindt dat een goed idee. Dan moet in worden gegaan op allebei de aspecten. Dus zowel het punt van marktverstoring, alsook de vraag of het discriminerend zou kunnen zijn.

Energie Nederland heeft nog een vraag. De tijdsblokgebonden contracten zullen niet worden aangeboden door TenneT?

TenneT antwoordt dat dat inderdaad het geval is. In het voorstel staat dat de tijdsduurgebonden contracten worden aangeboden door TenneT en de tijdsblokgebonden contracten door de RNB's.

Energie Nederland vraagt of TenneT dan dus geen tijdsblokgebonden mag aanbieden. Dat is verboden volgens dit voorstel?

NBNL antwoordt dat hooguit geprobeerd kan worden het vorm te geven als een NFA1.0.

TenneT geeft aan die intentie op dit moment niet te hebben.

Holland Solar is benieuwd hoe TenneT kijkt naar GDS'en die wel op TenneT zijn aangesloten, wier aangeslotenen (op het GDS) allemaal op middenspanning zitten?

TenneT antwoordt dat als het gaat om de ATO met de netbeheerder dan is uitsluitend bepalend op welke netbeheerder je bent aangesloten. Wat voor afspraken de GDS-beheerder met zijn aangeslotenen maakt is aan hem.

NBNL vult aan. Andersom, als een GDS-beheerder op het net van TenneT zit en een tijdsduurgebonden contract aangaat, dan heeft dat onvermijdelijk consequenties voor de aangeslotenen op het GDS.

TenneT geeft aan dat dat klopt, en vult aan: het is aan de GDS-beheerder om dat te regelen. Als de GDS-beheerder zonder zijn aangeslotenen te consulteren met TenneT een tijdsduurgebonden contract aangaat dan heeft die waarschijnlijk een heel groot probleem.

NBNL is het daarmee eens. Maar het is dus niet zo dat de aangeslotene op een GDS er niets mee te maken heeft, want het kan consequenties hebben voor de GDS-aangeslotenen.

TenneT denkt dat dit in de praktijk erg mee zal vallen.

De **voorzitter** stelt voor naar de volgende opmerking van de NVDE te gaan.

E-mail **NVDE**: "Het stuk noemt expliciet en terecht 'non-discriminatoireit' als het gaat om tarieven, maar noemt daarna meermaals wel expliciet opslag terwijl het om een flexdienst gaat. Hoe die dienst wordt ingevuld, zou wat meer open beschreven moeten worden in het voorstel wat mij betreft."

Hier zijn de gezamenlijke netbeheerders het wel mee eens.

Energie Nederland is het er ook mee eens. Het is generiek van toepassing op alle onttrekkende netgebruikers. Energie Nederland zou het woord 'flexibiliteit' liever niet in de tekst willen zien. Het tarief wordt gewoon aangepast, omdat er een ander netgebruik is, omdat je op bepaalde momenten niet onttrekt van het net.

TenneT wijst erop dat de opdracht in het LAN ooit was: bedenk iets intelligents voor opslag. Dat verklaart waarom heel vaak als voorbeeld opslag wordt genoemd.

Energie Nederland merkt op dat soms wordt aangegeven dat iets voortvloeit vanuit afspraken in het LAN en stelt voor dat soort verwijzingen weg te halen. Het GEN maakt de afspraken, niet het LAN.

TenneT geeft aan dat dit een bekend punt is. Energie Nederland heeft dit vaker ingebracht. Voor de context van het verhaal is het volgens TenneT goed om in de inleidende alinea aan te geven wat de aanleiding is geweest om dit te gaan doen. De codeschrijvers hebben gewoon het 'tussenproduct' van het LAN-actieteam 2 gekregen om er een codevoorstel van te maken.

VEMW vindt het prima als wordt aangegeven dat het LAN het agendeert bij het GEN. Vervolgens gaat het GEN ermee aan de slag.

Energie Nederland is het daarmee eens en is het niet eens met de formulering dat het voortvloeit uit wat in het LAN is afgesproken. Als het GEN het geen goed idee zou hebben gevonden en het niet had willen doen, dan was dat de realiteit geweest.

TenneT geeft aan dat de trigger om dit te doen uit het LAN kwam. De bron is vermeld door de twee actiepunten te noemen. Pas als de ACM het heeft goedgekeurd, wordt het een bindende afspraak.

VEMW denkt dat het vooral belangrijk is zuiver te formuleren wat de positie van het LAN is. Volgens VEMW heeft het LAN namelijk niet de formele positie dat het kan bepalen wat de netbeheerders moeten uitvoeren. Vandaar het voorstel te kiezen voor de formulering dat het LAN het heeft geagendeerd bij het GEN.

NBNL geeft aan dat VEMW daarin formeel gelijk heeft. Als context gaat er echter wat meer druk van uit dan alleen maar agendastellend.

Energie Nederland merkt op dat op pagina 4 onderaan staat 'conform de afspraken die zijn gemaakt binnen het LAN zou deze periode 15 jaar bedragen'. Dit kan Energie Nederland niet ondersteunen. Het zou beter zijn als er zou staan 'conform in het LAN is besproken'. Nu wordt gesuggereerd dat het GEN er niets meer over kan zeggen.

TenneT benadrukt dat de GEN-partijen uiteraard zelf bepalen wat hun inbreng is in het GEN. Maar de gezamenlijke netbeheerders voelen zich wel gebonden aan de afspraken die hun 'broodheren' in het LAN gemaakt hebben.

De **voorzitter** geeft aan het belang van dit punt te begrijpen, maar wil graag eerst terug naar punt 2 van de NVDE. Ze vraagt wat daarmee gaat gebeuren.

NBNL antwoordt dat in elk geval goed gekeken zal worden waar het woord 'opslag' wordt genoemd en of het wat generieker kan. Het was een terecht punt.

Over de context wordt dus van mening verschillend. **NBNL** heeft het wel degelijk als een afspraak en een opdracht ervaren en meegekregen.

Energie Nederland hecht eraan dat in het verslag dan wordt opgenomen dat Energie Nederland van mening is dat dit niet inhoudelijk kan worden voorgelegd omdat het in het LAN is afgesproken.

VEMW denkt dat het formeel beschouwd zo is dat de gezamenlijke netbeheerders een voorstel hebben ingediend bij het GEN. Er is een aanleiding geweest, al dan niet dwingend, vanuit het LAN, om dat voorstel te doen. Voor deze tafel is dat eigenlijk om het even.

Energie Samen geeft aan dat de bespreking van codewijzigingsvoorstellen echt aan het GEN is. Energie Samen sluit zich op dit punt aan bij Energie Nederland. De verwijzingen naar het LAN moeten zuiver geformuleerd worden.

TenneT denkt dat het goed is dat Energie Samen dit benadrukt. Er zit op dit punt net een verschil tussen de positie van de representatieve organisaties en de gezamenlijke netbeheerders. De gezamenlijke netbeheerders zijn nadrukkelijk wel gebonden aan de dingen die hun 'broodheren' in het LAN hebben toegezegd.

Energie Samen stelt voor als formulering te kiezen voor: 'In het LAN hebben de netbeheerders en overheden met elkaar afgesproken dat ...' Het is niet met de representatieve organisaties afgesproken.

TenneT zegt namens de gezamenlijke netbeheerders toe nog even goed te kijken naar de bewoordingen en proberen dat zo te doen dat dit voor iedereen acceptabel is.

Overgegaan wordt naar het derde punt van de NVDE.

E-mail **NVDE**: "Benoem explicieter de wisselwerking met congestiemanagement:

- Hoe zit het met de wachtrij als er nog geen congestiemanagementgrens bereikt is?
- Wordt er formeel vastgelegd dat eerst alternatieve transportrechtcontracten worden afgeroepen, daarna CBC's of redispatch-biedingen? Of is dat informeel?"

TenneT wil graag met het tweede punt beginnen. De netbeheerder zou wel gek zijn als die niet als eerste de alternatieve transportrechten inzet, want daar heeft die al voor betaald door een korting te geven, terwijl de netbeheerder als die een CBC of redispatch inzet, daar nog voor moet gaan betalen. In bepaalde vormen van alternatieve transportrechten kan het in congestiegebieden nodig zijn, om daarna alsnog een CBC in te zetten, maar daar wordt met deze vraag waarschijnlijk niet op gedoeld.

NBNL wil graag een kleine nuancering toevoegen. Van de twee nieuwe vormen is het alleen het tijdsduurgebonden recht dat afgeroepen kan worden.

Energie Nederland steunt de zorgen van NVDE. Het punt bij CBC-congestiemanagement is dat je op basis van biedprijzen en kostprijzen kunt optimaliseren, en met de alternatieve transportrechten niet. Het maakt dus misschien toch wel uit.

TenneT geeft aan dat het ten opzichte van het congestiemanagement vrij simpel is. De netbeheerder wordt geacht doelmatig te handelen. Als hij eerst een CBC afroept en pas daarna een tijdsduurgebonden recht dan is de netbeheerder dom bezig.

Dat is volgens **Energie Nederland** niet het geval. Het gaat om de maatschappelijke kosten, de laagste systeemkosten, niet om de laagste vergoedingen die de netbeheerder moet betalen, want die betaalt natuurlijk de vergoedingen bij CBC's of redispatch. De maatschappelijke kosten ontstaan in beide gevallen. Als je beperkt wordt met je alternatieve transportrecht heb je dezelfde maatschappelijke kosten, alleen word je niet vergoed met een expliciete vergoeding. Dus het minimaliseren van de redispatch-vergoedingen is niet per definitie hetzelfde als zijnde optimaal voor het systeem.

TenneT licht toe dat de afweging is geweest dat bij alternatief transportrecht de netbeheerder die vergoeding als het ware al heeft betaald door de klant korting te geven.

Als het gaat zoals het er nu staat, geeft **Energie Nederland** aan, zal dus altijd eerst de 15 procent worden opgemaakt, al zou het ook kunnen dat dat later in een jaar van grotere waarde is. Misschien zijn dan bijvoorbeeld de redispatchkosten lager. Je zou kunnen opschrijven dat TenneT de ruimte wil hebben om naar eigen inzicht de redispatchkosten te minimaliseren. Daarnaast zou aangegeven kunnen worden dat als er gelijke NFA-keuzes zijn de netbeheerder gewoon rouleert.

TenneT geeft aan dat dat laatste slechts een theoretische mogelijkheid is.

VEMW vraagt of het niet een beter idee is om dan degene te nemen bij wie je nog het meest tegoed hebt.

Energie Nederland vindt dat een goed voorstel.

De **voorzitter** vraagt, verwijzend naar de vraag van de NVDE, of de netbeheerders dit nog formeel willen vastleggen.

TenneT geeft aan de overwegingen die zojuist gegeven zijn terug te willen laten komen in de toelichting.

De **voorzitter** stelt voor terug te gaan naar de eerste bullet, waarin door de NVDE gevraagd wordt hoe het zit met de wachtrij als er nog geen congestiemanagementgrens bereikt is.

TenneT geeft aan de vraag te linken aan de discussie in het informele GEN over wanneer de technische grens is bereikt. De technische grens is een absolute waarde en de benodigde transportcapaciteit telt natuurlijk langzaam maar zeker op. Dat is geen 'domme optelling' van de GTV's van alle klanten, maar dat is de optelling van de GTV's rekening houdend met de gelijktijdigheid et cetera. Als je dat uitgangspunt vasthoudt en het profiel van een tijdsduurgebonden transportrecht daarbij optelt, dan staat dat profiel gedurende de 15 procent piek op nul. Het profiel telt dus wel op in de transportbehoefte, maar juist niet op de plek die het meest bepalend is voor het bereiken van de technische grens. Het enige waar je op moet letten, is dat je niet dusdanige volumes vrijgeeft dat er naast de bestaande piek een nieuwe piek komt.

Energie Nederland geeft aan de term 'technische grens' niet te zijn tegengekomen in de toelichting. Er wordt wel gesproken over sancties en een inrichting om het gedrag te beperken, maar dat kan ook met een CBC.

TenneT legt uit dat er wel een verschil is. Het instrument komt op hetzelfde neer. Waar je in een ATR zegt 'ik wil alleen de dalen verhogen', zeg je bij een CBC eigenlijk 'ik verhoog alles, maar ik zorg dat we de pieken kunnen afvlakken'. Het heeft hetzelfde resultaat. Bij een ATR is sprake van één contract, de netbeheerder levert dan een bepaalde dienst aan de klant en die dienst is er af en toe niet. Bij een normale ATO plus een CBC is sprake van een dienst van de netbeheerder aan de klant en een omgekeerde dienst van de klant aan de netbeheerder om af en toe bereid te zijn om af te regelen. Je zit dan met twee verschillende contracten die niet keihard aan elkaar gekoppeld mogen zijn. Zolang de ATO en de CBC niet in één contract mogen staan, is er verschil tussen het instrument ATR en het instrument normale ATO plus CBC.

VEMW heeft hier een vraag over. Is het juist dat in het ene geval de gelijktijdigheid bij de netbeheerder zit? Geprobeerd zal dan worden een stukje te ontsluiten, bijvoorbeeld via een CBC. Dan leg je de gelijktijdigheid in feite dus bij de partijen die in de CBC zitten. En is dan de andere kant van dezelfde medaille dat je de netbeheerders iets aanbiedt wat geaggregeerd is aan de daadwerkelijke situatie?

TenneT antwoordt dat 'geaggregeerd' hier het juiste woord is. Omdat het maar één contract is, heeft de ATR altijd betrekking op de relatie tussen de netbeheerder en die ene klant. Bij een CBC is het eigenlijk de collectiviteit van dat gebied, want degene die de overschrijding veroorzaakt, hoeft niet per se dezelfde te zijn als degene die bereid is met zijn CBC die piek weg te regelen. Bij de CBC-variant kun je eigenlijk zeggen: de klant die de overschrijding veroorzaakt, hoeft niet zelf degene te zijn die de midelen heeft om de overschrijding weg te regelen.

VEMW denkt dat het goed is als dit wordt toegevoegd aan de toelichting.

Energie Nederland geeft aan het verschil niet te zien. In beide gevallen is er een afspraak tussen twee partijen. Dus is het wat Energie Nederland betreft onduidelijk waarom de technische grens maatgevend wordt om geen verzoeken te honoreren voor meer transportcapaciteit, ook al moet en wil die partij meedoen aan congestiemanagement, bijvoorbeeld met een CBC, en wel een NFA aan te bieden.

TenneT licht toe dat bij een ATR sprake is van een contract tussen twee partijen. Bij de CBC-situatie hoeft dat niet een contract tussen twee partijen te zijn. Het kunnen er ook drie, vier of meer zijn. Op het moment dat met een CBC een piek wordt weggeregeld, kan het zijn dat A een piek veroorzaakt terwijl B hem kan weggeregelen. Bij een ATR heeft degene die de piek zou kunnen veroorzaken van tevoren gezegd: ik kom nooit in de piek.

Energie Samen geeft aan dat een CBC niet opgezegd kan worden als aanbieder van flexibiliteit.

VEMW geeft aan dat dat alleen kan als je kunt aantonen dat je geen flexibel vermogen meer hebt.

Energie Nederland wijst erop dat het punt van de NVDE meer ging over de wachtrij.

NBNL geeft aan dat je daarbij ook kunt vragen: staat een aanvrager van ATR ook in de wachtrij op een vergelijkbare wijze als een aanvrager voor een vast contract?

Energie Samen wil graag nog even terugkomen op de technische grens. Gesteld werd dat die absoluut is. De technische grens is minimaal 110 procent en kan 150 procent worden.

NBNL antwoordt dat dat inderdaad zo is.

TenneT geeft aan dat de discussie iets ingewikkelder wordt op het moment dat een nieuwe klant ook weer regelbaar vermogen met zich meebrengt. Stel dat je op een locatie zit waar een technische grens is vastgesteld, dan zou een gewone nieuwe klant ertoe leiden dat de technische grens dichterbij wordt genaderd of zelfs overschreden, terwijl een tijdsduurgebonden ATR-klant dat getal niet ophoogt. In antwoord op de vraag van de NVDE geeft TenneT aan dat er gewoon één wachtrij is. Als iemand in de wachtrij aan de beurt is, wordt er gewoon gekeken of hij erbij past. Als het een normale firm-aanvraag is, dan is de ruimte om 'ja' te kunnen zeggen iets anders dan wanneer het een van de twee ATR-vormen is. Als het antwoord 'nee' is, leg je hem terzijde en is de volgende in de wachtrij aan de beurt. Misschien past die wel.

Energie Samen is benieuwd hoe hier in de praktijk mee omgegaan gaat worden. Zal door de netbeheerder aangegeven worden dat er een ATR kan worden aangeboden? Of wordt gezegd dat een partij firm kan krijgen mits die een capaciteitsbeperkend contract aan de netbeheerders aanbiedt? Dat is wat je met een partij bespreekt?

Dat klopt, geeft **TenneT** aan. En vervolgens moet bij allebei gekeken worden of het wel of niet past.

NBNL vult aan: volgens de netbeheerder kan het zijn dat er nog wel ruimte is voor een ATR in een dal, maar dat de technische grens bereikt is en dus niet meer met een CBC gewerkt kan worden.

TenneT wijst erop dat het omgekeerde ook zou kunnen, dus dat er geen ruimte is voor een ATR, omdat de piek breder is dan 15 procent, maar dat er nog wel ruimte is voor een normale ATO, omdat de technische grens nog niet bereikt is.

Energie Nederland vraagt waarom er dan geen ruimte is voor een ATR.

TenneT antwoordt dat de netbeheerder een ATR alleen maar mag aanbieden voor dalruimteopvulling. De piek mag niet verhoogd worden, ook niet als de piek nog niet bij de technische grens zit.

Holland Solar heeft hier een vraag over. Stel dat een ATR wordt aangevraagd en de netbeheerder zegt: dat kan niet, want het dal is niet diep genoeg. Stel dat 25 MW wordt aangevraagd en daarvan past 15 wel in het dal. Kan dan korting worden ontvangen voor die 15 MW en voor de additionele 10 MW dan wel firm worden gekregen?

TenneT antwoordt dat dat inderdaad zou kunnen.

Energie Nederland wil graag weten of je alleen in de wachtrij kunt staan als er geen transportcapaciteit is. Dan kan toch ook de tweede in de wachtrij niet geholpen worden?

NBNL antwoordt dat als er krapte dreigt in een netgebied is voorgeschreven dat er onderzoek wordt gedaan. Terwijl dat onderzoek plaatsvindt, kunnen er nieuwe aanvragen bij komen die nog niet afgehandeld kunnen worden, omdat dat onderzoek dus nog bezig is. De aanvragers moeten dan wel in een volgorde worden geplaatst. Of je dat een tussenfase, een wachttijd of een behandeltijd noemt maakt niet uit. In antwoord op de vraag van de NVDE wil NBNL graag benadrukken dat niet geshuffeld wordt in de wachtrij. Er is geen sprake van verkapt prioriteren.

De **voorzitter** vraagt de netbeheerders of zij in reactie op de vraag van de NVDE nog een passage zullen opnemen.

NBNL zegt toe dat te zullen doen. De relatie met de technische grens zal worden uitgelegd in relatie tot de contracten. Ook wordt een alinea toegevoegd over de wachtrij.

De **voorzitter** stelt voor naar de volgende bullet van de NVDE te gaan.

E-mail **NVDE**: "Rechten en plichten voor de aangeslotene: deze moet ook kunnen aantonen dat hij/zij zich aan de gemaakte afspraken houdt (later komt dit ook ter sprake bij netveiligheid)."

NBNL antwoordt dat dat inderdaad zo is.

TenneT geeft aan dat je er hooguit over kunt discussiëren of dat vooraf of achteraf moet en of er altijd een technische voorziening bij nodig is of dat een financiële prikkel ook kan volstaan. Maar het is inderdaad uiteraard nodig.

Energie Nederland wijst erop dat er in bijlage 23 J en K wel op wordt ingegaan.

TenneT licht toe dat daarin staat aangegeven dat er 'twee smaken' zijn. De netbeheerder en de aangeslotene kunnen afspreken dat ze iets met een technische voorziening doen, of ze spreken af dat ze gaan monitoren wat er gebeurt en als een klant er dan een keer overheen gaat er een financiële sanctie op zit.

Energie Nederland geeft aan niet te verwachten dat een aangeslotene vooraf een boete zal willen afspreken.

TenneT geeft aan dat dat ervan af zal hangen hoe zeker de aangeslotene is dat die niet op het verkeerde moment het net op zal gaan.

Energie Nederland denkt dat een aangeslotene ook dan liever geen boete wil afspreken. Bij K staat: de netbeheerder verplicht de aangeslotene dat die op eigen kosten technische voorzieningen treft in zijn aansluiting. Dat klinkt eenzijdig.

TenneT wijst erop dat dit letterlijk is overgenomen uit de NFA1.0.

De **voorzitter** stelt voor naar de volgende bullet te gaan van de e-mail van de NVDE:

E-mail **NVDE**: “Een ongenoemd risico is dat partijen die een tijdsblokcontract afsluiten met het idee van dit systeem 'om de piek te mijden' in de toekomst wel in de piek terecht kunnen komen door verschuiving van het belastingsprofiel van de netten (o.a. door het time of use voorstel van TenneT). De dalen van nu kunnen de pieken van de toekomst zijn. Uiteraard heb je dan alsnog recht op lager transporttarief omdat je maar beslag legt op dat recht voor een bepaald aantal uren van de dag. Toch is het goed dit probleem te noemen.”

TenneT denkt dat dit punt zojuist al aan de orde geweest is, toen aangegeven werd dat wel opgelet moet worden dat het opvullen van het dal niet leidt tot een nieuwe piek op een ander moment.

NBNL vult aan: als het om wat voor reden dan ook op enig moment wel gebeurt dan heeft de netbeheerder pech gehad.

ESNL is benieuwd hoe de netbeheerders vervolgens met zo'n situatie omgaan.

NBNL antwoordt dat dat dan een gegeven is en dat daarmee om wordt gegaan zoals de spelregels voorschrijven.

ESNL vraagt of er dan geen revisie plaatsvindt op de contracten die afgesloten zijn?

NBNL antwoordt dat dat inderdaad niet zal gebeuren. Als er eenmaal een contract is, is er een contract.

Energie Nederland pleit ervoor het risico goed te benoemen. Het is namelijk niet uitgesloten dat dit soort situaties gaan plaatsvinden.

NBNL memoreert aan de opmerking van de NVDE. Als sprake is van een onbenoemd risico in de brief moet dat inderdaad wel benoemd worden.

E-mail **NVDE**: “Sanctionering zou alleen bij structurele overschrijding moeten gelden. Het kan zijn dat door systeemfalen of andere oorzaken een partij zich onbedoeld niet aan de gemaakte afspraak houdt. Deze partij zou dan niet gelijk gesanctioneerd moeten worden als daar voldoende bewijs voor is dat dit geen opzet betreft.”

NBNL constateert dat het wederom geen vraag is en is het eens met de opmerking.

ESNL geeft aan wel benieuwd te zijn wat bedoeld wordt met 'structureel'.

NBNL verwijst naar artikel 7.1, onderdeel B. Daar staat uitgelegd waarom het er zo staat.

Energie Nederland onderschrijft de zorg van de NVDE ten aanzien van de sanctiebepaling. Het lijkt wat te onnodig streng en misschien zelfs afschrikwekkend.

De **voorzitter** constateert dat hiermee alle punten van de NVDE zijn besproken. Ze geeft het woord aan **ESNL**.

ESNL heeft een opmerking over de 15 procent van de tijd. De **ESNL**-leden die in Engeland zitten, geven aan dat een beperking van 2 à 3 procent al genoeg zal zijn. 15 procent lijkt dus eigenlijk niet eens nodig te zijn. Graag wil **ESNL** benadrukken: hoe minder beperking, hoe beter de businesscase/financierbaarheid van de systemen zijn. 15 procent van de tijd beperken kan 100 procent van de omzet of inkomsten betekenen.

NBNL geeft aan hier kennis van te hebben genomen.

ESNL vraagt wanneer en hoe vaak dit voorstel geëvalueerd zal worden.

TenneT antwoordt: zo vaak als wij dat met elkaar willen. Dat geldt eigenlijk voor elke wijziging die ter tafel komt. De trigger kan bij de netbeheerders vandaan komen, maar ook bij een groep aangeslotenen en in sommige gevallen kan het de toezichthouder zijn.

ESNL reageert: het is dus niet zo dat er elk jaar op een vast moment wordt gekeken of het voorstel effectief genoeg is?

TenneT licht toe: ook al zou nu worden afgesproken om over twee jaar te kijken of het effectief genoeg is, dan kan het best zijn dat volgend jaar al wordt gezegd: we doen het nu.

Energie Samen geeft aan de vraag van ESNL terecht te vinden. Voor het codebesluit congestiemanagement is exact hetzelfde gedaan. Besloten is dat jaarlijks te evalueren. Energie Samen meent dat dat ook in het codebesluit zelf is opgenomen. Het lijkt Energie Samen logisch dat ook bij dit codebesluit te doen, omdat het allemaal heel nieuw is en het onduidelijk is of het allemaal gaat werken.

De **voorzitter** vraagt of de evaluatie voortvloeit uit een artikel. Of komt dit van ACM zelf?

NBNL antwoordt dat dat laatste het geval is.

Energie Samen meent dat het in de codetekst staat, maar zal dit even checken.

TenneT geeft nogmaals aan: als een partij vindt dat er op een bepaald moment geëvalueerd moet worden dan gebeurt dat gewoon.

Energie Samen geeft aan die overweging te snappen.

ESNL geeft aan: als het zo makkelijk kan, dan is ESNL tevreden met het antwoord.

Energie Nederland is het hiermee eens en wil de netbeheerders graag vragen om van het begin af aan de effecten bij te houden.

ESNL wil graag weten of de 15 procent een beperking is in beide richtingen tegelijk. Of is het in één richting een beperking en kun je in de andere richting nog wel acteren?

TenneT antwoordt dat dat normaal gesproken wel zo is. Er zijn wel gebieden waar er in twee richtingen congestie is, maar meestal is het één richting. Omdat het tijdsduurgebonden transportrecht gerelateerd is aan een kortingspercentage is het natuurlijk het meest interessant voor een aangeslotene om zo'n recht te hebben op de verbruiksrichting, want daarover betaalt die transportrechten.

De werkhypothese bij TenneT is dat het heel waarschijnlijk is dat dit vooral gezien zal worden door partijen die bij verbruikscongestie zeggen: stel dat ik een batterij heb, dan doe ik alleen voor de verbruikskant de ATR, want dan krijg ik een leuke korting en de andere kant op kan ik lekker verdienen door op allerlei andere markten actief te zijn.

Energie Nederland denkt dat het goed is als er een verduidelijking wordt gegeven. Een ATR voor één partij, voor opslag, heeft één transportovereenkomst. Maar dan zijn er toch nog drie varianten: dat de ATR alleen voor onttrekken aangaat, of alleen voor leveren of voor allebei. Er zijn dus drie varianten mogelijk.

NBNL benadrukt dat je transportrecht per richting is en dus zijn er drie varianten mogelijk.

Energie Nederland denkt dat het goed is als dat wordt opgeschreven.

NBNL geeft aan dat op zich best te willen doen, maar meende dat dit iets vanzelfsprekends is.

Energie Nederland geeft aan dat dat voor Energie Nederland niet het geval was.

VEMW geeft aan verbaasd te zijn dat in het hele stuk helemaal niet wordt gerefereerd aan een eventueel producententarief. Dat zou de effectiviteit kunnen verdubbelen.

TenneT begrijpt wat VEMW bedoelt, maar geeft aan geen glazen bol te hebben. ACM heeft ideeën over het producententarief. Op dit moment is nog niet bekend hoe dat eruit zal gaan zien. TenneT acht de kans echter klein dat dat gewoon een gespiegelde kopie wordt van het verbruikstarief. Een verdubbeling lijkt TenneT daarom onwaarschijnlijk, maar het effect wordt inderdaad interessanter als er een productentarief is.

TenneT licht toe dat het ooit is afgeschaft op basis van een rechtszaak waarbij de afweging was: er is geen Europees level playing field.

Energie Samen heeft inmiddels de tekst over de evaluatie gevonden waarnaar gezocht werd. Energie Samen toont de betreffende passage via de chat op het scherm in de zaal. De tekst is afkomstig van de toelichting op het codebesluit congestiemanagement, bij de reactie van ACM.

NBNL merkt op dat het dus inderdaad niet in de codetekst stond.

Energie Samen geeft aan dat het erom gaat dat er dus jaarlijks een evaluatie plaatsvindt. Het zou wat Energie Samen betreft goed zijn als dat ook gaat gebeuren bij dit codebesluit.

ESNL heeft nog een vraag over het tijdstip van 8.30 uur. Kan TenneT aangeven wanneer duidelijk is dat dit vervroegd kan worden?

TenneT antwoordt die kennis helaas niet paraat te hebben. Het onderzoek loopt. Er zal niet op gewacht worden voor het indienen van het voorstel.

Energie Nederland geeft aan dat het hun wens is het op 7.30 uur te zetten.

TenneT antwoordt dat het ook de wens van TenneT is om te vervroegen.

ESNL zou ook graag willen weten wanneer de ATR-85 ingaat. Van verschillende accountmanagers bij TenneT is vernomen dat er steeds sprake van een verlating is. Dat geeft grote zorgen. Zou TenneT hier snel duidelijkheid over kunnen bieden?

De **voorzitter** checkt of er zorg is over de onduidelijkheid of over het feit dat het steeds wordt opgeschoven.

ESNL antwoordt dat over beide zaken zorgen zijn. Er zijn partijen in de achterban met investerings- en financieringsvraagstukken die echt op deze informatie zitten te wachten.

TenneT antwoordt dat dat bekend is. Er moet het nodige aan IT gebouwd worden. IT-projecten hebben nogal eens de neiging om te vertragen. Als rekening wordt gehouden met eventuele vertraging dan moet uitgegaan worden van 1 april 2026. Als echter alles meezit dan is Q4 van 2025 mogelijk.

ESNL merkt op dat het gros van de marktpartijen dit niet weet.

TenneT geeft aan dat de relatiemanagers die met partijen die interesse hebben in een NFA in gesprek zijn weten dit.

ESNL wil graag weten of er een kans is dat de data nog verder naar achteren opschuiven.

TenneT antwoordt dat dat niet het geval zal zijn.

ESNL merkt op dat in het stuk staat dat als TenneT meer nodig heeft dan de 15 procent je verplicht bent om een CBC af te sluiten. De vraag is: hoe dan? En mag dat?

TenneT geeft aan dat in een eerdere versie stond: voor een klant die een NFA85 krijgt, is een van de condities 'sluit ook een CBC af'. Dat staat er nu niet meer in, want op grond van artikel 9.1 is iedereen boven de 60 MW verplicht om CBC of redispatch aan te bieden. Het is dus gewoon een verplichting die iedereen heeft, ook iemand met een tijdsduurgebonden transportrecht.

VEMW wil graag een positief punt noemen. VEMW vindt het fijn dat het een standaardproduct is geworden dat op vrijwillige basis gecontracteerd kan worden.

Er staat vermeld dat het ook bedoeld is om ervaring op te doen. Dat vindt VEMW een wat problematische formulering, omdat dit de indruk wekt dat het een beetje ondoordacht is en dat het eerder om proefjes gaat dan daadwerkelijke oplossingen. Zorgvuldigheid is belangrijk. Snelheid moet daaraan ondergeschikt zijn.

NBNL legt uit dat het zinnetje over de ervaring erover gaat dat tijdsduurgebonden eerst op het hoogspanningsnet zal worden gerealiseerd. Er komt dus in ieder geval tijdsduurgebonden transportrecht op het hoogspanningsnet. Aan de hand daarvan zal gekeken worden of er ruimte overblijft in de dalen voor 'tijdsgebonden'. En bij de regionale netten geldt dat die afweging andersom wordt gemaakt. Daar is het makkelijker om over tijdsblokgebonden rechten te praten. Het is niet zo makkelijk om tijdsduurgebonden rechten te bepalen voor een heel regionaal net, want welke percentages zijn dan verstandig en handig?

Het tweede punt over de snelheid kan NBNL niet helemaal ontkennen, maar dat heeft zeker ook te maken met de eerdergenoemde context waarin dit voorstel tot stand kwam. Er is wel degelijk druk om snel iets op te leveren.

VEMW geeft aan dat te snappen. Gaat het uiteindelijk om een non-firm ATO?

NBNL geeft aan dat het wel firm is.

VEMW wijst erop dat hij deels niet-firm is, in het geval van tijdsduurgebonden. Dat is wel een inbreuk op de juridische positie van een aangeslotene.

NBNL antwoordt dat dat niet het geval is. Het recht dat je hebt, is het recht dat je hebt. De juridische positie verandert niet.

Energie Samen wil graag opmerken dat de haast voor de invoering en behandeling wel wat afsteekt tegen de ruime implementatietijd.

TenneT geeft aan dat daar wel een ratio achter zit. De reden dat men zo snel mogelijk een besluit wil hebben, is dat bepaalde partijen een besluit van ACM nodig hebben, ook al is dat pas over anderhalf jaar van toepassing, om hun spullen te kopen en hun financiering rond te krijgen.

Energie Nederland heeft een vraag. Klopt het dat je de ATR pas kunt afsluiten nadat ACM een besluit heeft genomen?

TenneT antwoordt dat dat inderdaad zo is. Met de ATO voor NFA 1.0 mag nu al begonnen worden. Voor de alternatieve transportrechten geldt: als er volgend jaar in Q2 een besluit is, dan kunnen op dat moment de ATO's worden getekend.

VEMW wil graag benoemen ook andere vormen van tijdsduurgebonden contracten te willen zien.

Waarom geen 95-5 bijvoorbeeld?

TenneT antwoordt zich – hardop denkend – te kunnen voorstellen dat de IT die gebouwd moet worden vooral de IT is die nodig is om geautomatiseerd van dag tot dag zo vroeg mogelijk op de dag te kunnen vertellen welke ruimte er is. Of je dat door het jaar heen nu moet optellen tot 85 procent of tot 95 procent maakt wellicht niet zo veel uit. TenneT kan nu niet aangeven dat er ook een 95-5-variant komt, maar de wens van VEMW voor meerdere varianten is gehoord en genoteerd. TenneT vindt het een legitieme wens.

VEMW verzoekt om de samenhang tussen alle verschillende lopende codevoorstellen die te maken hebben met contractvormen en time-of-use-tarieven en eventuele bredere tariefherzieningen van ACM duidelijker te maken.

TenneT wijst erop dat er een alinea in staat over de samenhang met time of use.

VEMW vond die passage wat mager.

TenneT legt uit waarom die alinea eerst veel uitgebreider was. Alleen werd toen het commentaar ontvangen dat de indruk werd gewekt dat dat een en hetzelfde voorstel is.

NBNL geeft aan de wens te noteren om de relatie met het voorstel voor tijdsafhankelijke tarieven duidelijker te maken.

Energie Samen geeft aan hetzelfde verzoek te hebben gekregen vanuit de achterban. Er is behoefte aan meer overzicht van alle vormen die er zijn of in behandeling zijn, met de verschillen, de voordelen en de nadelen. Voor degenen die aangesloten zijn bij het informele GEN is dit duidelijk, maar voor een wat grotere groep is het onbereikbare informatie. Die informatie op een overzichtelijke manier gepresenteerd zou dus erg welkom zijn.

ESNL vraagt of Energie Samen aan de netbeheerders vraagt dit te doen. Het is ook mogelijk dit als brancheverenigingen op te pakken en de informatie in een soort jip-en-janneke-jasje te gieten en dat te toetsen bij de netbeheerders.

NBNL geeft aan graag bereid te zijn mee te kijken.

TenneT vat de vraag samen. Er is behoefte aan een overzicht waarin staat wat alle dingen zijn die lopen op het gebied van transportschaarste.

Energie Nederland geeft aan dat het ook te maken heeft met flexibiliteit. In het LAN spoor 3 loopt daar een actie over, een narratief. Energie Nederland is er een voorstander van dat verhaal voor de buitenwereld zo compleet mogelijk duidelijk te maken. Daarin moet ook naar voren komen wat flexibiliteit op de markt betekent en hoe de samenhang tussen verschillende vormen van flexibiliteit op de markt is, en met congestiemanagement en transporttarieven. Energie Nederland geeft aan dat daar eigenlijk aan het begin van dit jaar al een ei over had moeten zijn gelegd. Er is nu een narratief. Dat is vastgesteld in het grote BO, maar het is niet compleet. Zaken als nieuwe contractvormen worden daar nu niet in beschreven. Dat was op zich een bewuste keuze, want er zouden geen zaken in komen te staan die er nog niet zijn. Tegelijk is ook gezegd: we gebruiken het narratief alleen voor onszelf, als gemeenschappelijke basis voor berichtgeving naar buiten. Wat Energie Nederland betreft kan de gemeenschappelijke basis best wat verbreed worden. Ook zouden de zaken die er formeel nog niet zijn duidelijk beschreven moeten kunnen worden. Daarbij zou dan uitgelegd moeten worden wat de samenhang is met de verschillende aspecten.

Energie Samen geeft aan dat leden die nu met een project bezig zijn en het lastig vinden om transport te realiseren zich de vraag stellen: waar moeten we nu op inzetten? Op een GDS, of moet gewacht worden tot cable pooling verder uitgebreid wordt, of kunnen we iets met de ATR?

Energie Nederland geeft aan dat overzicht ook niet te hebben. Energie Nederland probeert daarom bij EZK aan te kaarten dat er geïnvesteerd moet worden om zo veel mogelijk sectorbreed een eenduidig verhaal te hebben over hoe een en ander in elkaar zit. Dat is er nu nog niet. Inmiddels is er een redactieraad, maar die bestaat alleen uit communicatie-experts. Het is echter nodig dat vooral inhoudelijke mensen dit werk gaan doen.

NBNL vindt het verzoek van VEMW een goed idee en snapt dat dit erg nuttig kan zijn. NBNL vindt niet dat het codewijzigingsvoorstel daarvoor het juiste vehikel is. NBNL haakt graag in op het aanbod van ESNL om er een begin mee te maken.

TenneT vraagt of het mogelijk is voor het eerstvolgende informele GEN alvast een kladversie gereed te hebben die dan daar kan worden aangevuld.

ESNL geeft aan dat een goed idee te vinden en zal voordien alvast een gedeeld Word-document naar iedereen sturen.

VEMW wil graag nog een opmerking maken over het risico van selectief winkelen versus kostenreflectief. **VEMW** is het daar niet helemaal mee eens, want een aangeslotene legt gewoon voor onbepaalde tijd vast dat die een gereduceerd transportrecht heeft. Dat betekent ook dat dat niet zomaar veranderd kan worden. Dat maakt dat de netbeheerder de ruimte heeft om in ieder geval niet te investeren in een verdere uitbreiding van het net op dat punt op dat moment. Het is dus altijd kostenreflectief. In die zin is er dus geen sprake van selectief winkelen.

NBNL verwijst naar pagina 9. De strekking daarvan is dat als een aangeslotene niets hoeft te doen en wel een korting krijgt dat misschien niet helemaal reëel is, maar dat slaat vooral op de non-firm ATO, dus de NFA zoals die al was ingediend en nu in behandeling is en zoals die hier nu ook in staat. En die is dus nog steeds, ook in dit voorstel, gekoppeld aan het zitten in een congestiegebied. Dan kun je dit soort dingen doen. Wil je dit breder uit gaan rollen dan moet je daar ook naar kijken: hoe houd je het dan redelijk? Er is nu wel bewust voor gekozen om de twee extra ATR's niet te koppelen aan een congestiegebied.

VEMW vraagt wat nu precies bedoeld wordt met selectief winkelen.

NBNL geeft aan dat dat vooral op de NFA slaat en maakt het duidelijk aan de hand van een voorbeeld(bakker). Als er geen congestie is en je hebt als bakker alleen maar tussen vier en acht uur 's ochtends de oven aan, is het dan reëel om die korting te geven buiten het congestiegebied als je als nieuwe bakker zou willen aansluiten zonder dat daar iets tegenover staat in de zin van 'je maakt dan dus extra dingen mogelijk voor andere aangeslotenen'? Die constructie van de NFA was in dat opzicht niet doordacht.

VEMW vraagt of 'selectief winkelen' dus eigenlijk gelezen moet worden als 'cherrypicking'.

Dat is inderdaad het geval, beaamt **NBNL**.

Energie Nederland wil hier graag op inhaken. In het voorstel staat dat het uitgebreid besproken is. Zou dat geschrapt mogen worden? Het is intern misschien uitgebreid besproken, maar niet in het formele GEN. **Energie Nederland** heeft het punt al sinds vorig jaar zomer naar voren gebracht, maar kreeg toen geen bijval.

Energie Nederland merkt op dat ook bestaande gebruikers kunnen kiezen voor een tijdsgebonden contract. De ATR's met korting zijn altijd individueel per netgebruiker. Er is een optie toegevoegd. Daarmee ontstaat naar het idee van **Energie Nederland** het risico van cherrypicking. Dit blijft een lastig punt. Je hebt een collectief tarief en je hebt een optie. En die word je gratis geboden. Gratis opties kosten echter geld en dat gaan de andere netgebruikers betalen. Dit is wat **Energie Nederland** betreft nog niet goed doordacht.

NBNL ziet het niet als gratis opties, want er staat wel een tarief tegenover dat naar rato is van wat je ervoor krijgt.

Energie Nederland geeft aan dat je de optie wel gratis krijgt. Je hoeft niet te betalen om het recht op een ATR te krijgen. Dat recht komt in de code te staan en krijg je gratis. Voor de time of use is er geen keuze. Die wordt gewoon ingevoerd. Dat is logischer vanuit een tariefidee. De noodzaak van een tarief is kosten te alloceren. Dat probeer je zo goed mogelijk te doen door ook het kostenveroorzakersprincipe toe te passen en dus prikkels in te bouwen. Je maakt het dan dus goedkoper op het moment dat het net weinig belast wordt.

ESNL vraagt of het geven van de keuze dus het issue is voor **Energie Nederland**. De ene partij zal er wel op ingaan en de andere niet.

Energie Nederland antwoordt dat dat zo is. Je zou beter kunnen kiezen voor een collectief nettatarief met een perfecte time of use-verdeling. Nu zijn er twee tarieven waaruit gekozen kan worden.

ESNL werpt de vraag op: hoe erg is het dat er een gratis optie wordt gecreëerd?

Energie Nederland antwoordt het oké te vinden om pragmatische redenen. Het nettatarief voor opslag zou namelijk veel lager moeten zijn. Dit is dan in elk geval iets.

Energie Samen wijst erop dat in de toelichting wordt aangegeven dat het voor alle aangeslotenen beschikbaar wordt. De rest van het document maakt echter heel duidelijk dat dit codewijzigingsvoorstel niet op producenten is gericht, daar niet voor bedoeld is. **Energie Samen** heeft daarom de vraag: waarom staat er dat het voor iedereen beschikbaar is terwijl dat niet zo is?

NBNL antwoordt dat het wel degelijk voor iedereen beschikbaar is, maar dat het alleen niet voor iedereen even interessant zal zijn.

TenneT geeft aan dat het voor verbruikers om twee redenen interessant kan zijn. Tarieftechnisch omdat ze een mooie korting krijgen. Of als er geen ruimte is op een bepaalde locatie voor een firm ATO maar wel voor een non-firm ATO, dan kan het ertoe leiden dat ze eerder het net op kunnen dan wanneer ze firm willen. Die laatste variant is voor producenten eveneens beschikbaar. Het gaat dus om de situatie dat er geen ruimte meer is om de klant een firm-contract te bieden, gegeven de beschikbare capaciteit, terwijl er nog wel ruimte is om in de dalen wat weg te geven en de piek minder breed is dan 15 procent. Of dat daadwerkelijk interessant is voor een producent moet die zelf beoordelen.

Energie Samen vraagt of hierover wat toelichting kan worden gegeven in de tekst.

TenneT geeft aan dat te zullen doen.

Energie Nederland wil graag nogmaals aangeven het om pragmatische redenen een goede stap te vinden. Fundamenteel zou het nettatarief voor opslag lager moeten zijn. Maar omdat dat niet gebeurt steunt Energie Nederland dit dus wel.

Energie Nederland geeft aan al veel van de inbreng te hebben gegeven in aanvulling op de anderen. Op bladzijde 2 staat: 'vanwege de explosief stijgende vraag naar transportcapaciteit'. Energie Nederland vraagt of 'explosief' geschrikt kan worden. Het gaat hier immers met name om vraagcongestie. Die is niet explosief gestegen en zal ook niet explosief gaan stijgen.

De **voorzitter** geeft aan dat het meteen wordt aangepast.

TenneT geeft aan de nuancering van Energie Nederland niet te herkennen, gelet op het grote aantal lopende aanvragen. Bij TenneT zijn er op dit moment meer aanvragen voor nieuwe aansluitingen en bijbehorende capaciteit dan er in de afgelopen honderd jaar geweest zijn.

Energie Nederland verwijst naar pagina 3. Daar staat aangegeven hoe ACM denkt over het lage tarief voor opslag, dat dat niet zou kunnen. Er staat op zich correct vermeld wat ACM heeft gecommuniceerd. Energie Nederland wil echter graag beklemtonen die argumentatie niet te delen. Met name daar waar het gaat om kostenreflectiviteit en het kostenveroorzakersprincipe, dat dat leidend zou moeten zijn. In het voorstel wordt ook de term 'kostendekkend' een aantal keer gebruikt. Wat Energie Nederland betreft is het kostendekkend moeten zijn van een tarief een vrij harde eis. Dat ligt in lijn met kostenreflectief, dus dat de tarieven die in rekening worden gebracht de kosten moeten weerspiegelen. Het kostenveroorzakersprincipe is wat Energie Nederland betreft niet het leidende principe. Dus zou een ander nettatarief voor opslag, voor het onttrekken van elektriciteit voor opslag, ook helemaal niet discriminerend zijn ten opzichte van het onttrekken van elektriciteit door consumenten. Het zijn namelijk twee verschillende netgebruikers die een heel andere rol in het systeem spelen.

ESNL geeft aan de onderbouwing van Energie Nederland te ondersteunen.

NBNL vraagt of nog expliciet toegevoegd moet worden dat partijen deze conclusie van ACM niet delen. Of is het voldoende dat dit in het verslag zal worden opgenomen?

Energie Nederland denkt dat het het best is het hele stuk over ACM te schrappen, want is dat stuk eigenlijk wel nodig?

NBNL geeft aan hiernaar te zullen kijken.

Energie Nederland geeft aan dat op bladzijde 3 vermeld staat: 'Gezien de grote behoefte aan flexibiliteit bij de netbeheerder (...)'. Dat is volgens Energie Nederland niet juist geformuleerd, want de netbeheerder heeft geen behoefte aan flexibiliteit, maar er is behoefte aan in de markt.

Daarnaast heeft Energie Nederland nog een vraag. De tijdsblokgebonden transportrechten gelden voor onbepaalde tijd en voor de tijdsduurgebonden transportrechten geldt een periode van vijftien jaar?

TenneT verwijst naar het BO van september. Daar is gezegd dat die regeling minstens vijftien jaar zou moeten gelden.

Energie Nederland vraagt of het nodig is om de beperking van vijftien jaar aan te houden.

NBNL antwoordt dat het geen beperking is. Het is ten minste vijftien jaar.

Energie Nederland vraagt of tijdsduurgebonden transportrechten dus eigenlijk ook voor onbepaalde tijd gelden op het moment dat ze gecontracteerd zijn.

TenneT antwoordt: daarvan is gezegd: wat we er uiteindelijk ook allemaal van vinden, wij zullen die regeling in ieder geval vijftien jaar laten bestaan.

Energie Nederland wil voor de helderheid graag weten: gaat dit om de regeling of het contract?

TenneT antwoordt: met elkaar is gezegd dat er zal worden geëvalueerd. In september is afgesproken dat over tien jaar te doen. Uiterlijk over vijftien jaar loopt de regeling af, tenzij uit de evaluatie blijkt dat de regeling, al dan niet gewijzigd, zal worden gecontinueerd.

VEMW reageert dat de vraag dan is: loopt het contract dan wel door? En is die vijftien jaar er alleen voor het afsluiten van het contract?

TenneT benadrukt dat het niet zo is dat de contractduur vijftien jaar is. Stel dat iemand in 2038 zou zeggen: ik wil graag een NFA85 hebben, dan mag dat, want de regeling bestaat dan nog. Echter, de regeling zou het jaar daarna wel af kunnen lopen.

VEMW concludeert dat de einddatum van de regeling dan mogelijk dus ook de einddatum is van het contract en vraagt of dat klopt.

TenneT antwoordt: als uit de evaluatie geconcludeerd wordt de regeling niet te handhaven dan eindigt de regeling.

Energie Nederland stelt voor duidelijk te vermelden dat bij het eind van de regeling ook alle tijdsduur-gebonden contracten die zijn afgesloten ophouden te bestaan.

TenneT reageert: als inderdaad na tien jaar besloten wordt om te gaan stoppen met de regeling, dan moet er een soort overgangsregeling komen voor al die mensen die zo'n contract hebben gekregen.

ESNL wil hier graag een vraag over stellen. Stel, het is 2038, en iemand sluit een contract af, dan kan het dus zijn dat die maar één jaar transportrechten heeft?

NBNL benadrukt dat dat geldt voor de dan geldende voorwaarden. Als besloten wordt om de regeling op te heffen dan komt er iets anders voor in de plaats. Er zal dan wel een overgangsrecht moeten zijn.

TenneT vult aan: dat overgangsrecht is er nu nog niet. Daarvoor zou, na de evaluatie, vijf jaar de tijd zijn om dat te bedenken. Maar het kan natuurlijk ook zijn dat de regeling blijft bestaan.

ESNL geeft aan dat dit voor marktpartijen wel een risico is.

TenneT antwoordt dat te begrijpen, maar wijst erop dat juist bedoeld is om in elk geval vijftien jaar zekerheid te geven.

ESNL verwacht niet dat na tien jaar een partij een contract zal afsluiten voor vijf jaar, omdat de investeringen dan niet terugverdiend kunnen worden.

Energie Nederland geeft aan niet te snappen waarom niet gewoon gekozen is voor onbepaalde tijd. Zolang de regeling van kracht is, zouden gewoon contracten voor onbepaalde tijd moeten kunnen worden afgesloten voor transport.

ESNL geeft aan in de veronderstelling te zijn dat als je een contract afsluit, op welk moment dan ook, dat sowieso voor vijftien jaar zou zijn.

De **voorzitter** benadrukt dat dan echt even goed naar de tekst gekeken moet worden.

Energie Nederland wijst op pagina 4, de laatste zin onder B. Daar wordt opnieuw melding gemaakt van 'de afspraken die in het LAN zijn gemaakt'. Dat zou moeten worden veranderd in: 'vormt de uitwerking van hetgeen is bediscussieerd in het LAN'.

NBNL geeft aan dat daar eerder in de vergadering al over is gesproken. Daar zal dus nog naar worden gekeken.

Energie Nederland vindt dat als de regeling wegvalt, en je hebt een aansluiting, je automatisch een firm ATO zou moeten krijgen. Dat zou een soort minimumoplossing kunnen zijn.

NBNL merkt op dat het punt vooral is dat de tariefstructuur die nu voor wordt opgetuigd, dan verdwijnt.

ESNL geeft aan dat het belangrijk is om al zo snel mogelijk zekerheid te bieden.

Energie Nederland benadrukt nogmaals de wens de genoemde minimumoplossing toe te voegen.

De **voorzitter** geeft aan te snappen dat **ESNL** de tekst anders las. Er staat: '(...) zal deze periode vijftien jaar bedragen vanaf het moment van de inwerkingtreding van een besluit'.

NBNL antwoordt dat het punt helder is. Er moet duidelijker worden vermeld wat er precies vijftien jaar geldt en wat er daarna gebeurt.

De **voorzitter** heeft het idee dat dit punt voor enkele toehoorders nu pas duidelijker wordt. Ze wil daarom de ruimte geven daarover alsnog iets in te brengen als die wens er is.

ESNL merkt op dat voor alle marktpartijen geldt dat die gewoon duidelijkheid willen hebben over wat ze te wachten staat over vijftien jaar, omdat de investeringen groot zijn. Misschien is het een goed idee het evaluatiemoment bijvoorbeeld al na vijf jaar te doen.

VEMW wil graag het risico benoemen van over tien jaar gaan evalueren. Naarmate dat moment dichterbij komt zal er steeds minder gecontracteerd worden, waardoor het beeld zou kunnen ontstaan dat de regeling niet meer werkt.

NBNL denkt dat je dat effect kunt inschalen.

De **voorzitter** geeft aan dat het punt dat nu besproken wordt voor velen een vrij essentiële eyeopener is. Ze vraagt daarom: als dit in de tekst verduidelijkt wordt door NBNL, moet er daarna dan nog de mogelijkheid zijn om daarop te reageren?

Energie Nederland raadt aan erover na te denken en vervolgens een informeel belronde te doen.

NBNL geeft aan dat het punt helder is. Het zal op enigerlei wijze geadresseerd worden.

VEMW wil graag ook nogmaals benadrukken dat de formulering over het LAN ook echt moet worden aangepast. Dus niet: 'zoals besloten is door het LAN', maar 'zoals besproken is in het LAN'.

TenneT antwoordt dat dat punt helder is. In de verschillende achterbannen leven daar echter heel verschillende ideeën over. Voor TenneT zijn de LAN-afspraken niet vrijblijvend.

Energie Nederland is van mening dat de voorgestelde formulering door VEMW feitelijk juist is.

TenneT denkt dat in de tekst zowel recht moet worden gedaan aan hetgeen tijdens deze GEN-vergadering besproken is als aan degenen die het voorstel hebben ingediend.

VEMW wil graag duidelijk stellen zich niet gebonden te voelen aan wat in het LAN afgesproken is.

NBNL geeft aan te zullen proberen in de formulering recht te doen aan ieders punt.

Energie Nederland wil graag verder naar de derde bullet op pagina 5. Daar staat ook de onbepaalde tijd genoemd. Kan ook daar de vijftien jaar-beperking duidelijk worden gemaakt?

NBNL geeft aan daarnaar te zullen kijken.

Energie Nederland heeft een vraag bij 'Rechten en plichten eerste aangeslotenen', bij de eerste bullet. Daar staat een eind 'vermogenskaders'. Energie Nederland vermoedt dat dat 'tijds-kaders' zou moeten zijn.

NBNL zal dit even checken en indien nodig aanpassen.

TenneT geeft aan dat het er natuurlijk van afhangt welke vorm van alternatief transportrecht je hebt, maar er had hier mogelijk inderdaad 'tijds- of vermogenskaders' moeten staan.

Energie Nederland merkt op dat op pagina 6 wordt gesproken over kostenreflectiviteit. Volgens Energie Nederland betekent kostenreflectief alleen dat het tarief de kosten weerspiegelt, terwijl het hier lijkt te gaan over het kostenveroorzakersprincipe.

TenneT antwoordt dat de term 'kostenveroorzaker' bewust niet is gebruikt.

Energie Nederland wil graag aandacht vragen voor de bullets die eronder staan, onder het kopje 'Onderbouwing van de drie voorstellen per variant'. Er staan heel veel bullets met elementen die bij het vaststellen een rol spelen. Energie Nederland zou daar 'lage totale systeemkosten' aan willen toevoegen. Maar mogelijk valt het onder 'niet marktversturend'. Dat staat er namelijk ook tussen. Als daar de 'laagste totale kosten voor de voorziening' onder vallen dan is het goed en is het afgedekt.

Energie Nederland heeft nog een vraag over de NFA en het tijdsduurgebonden contract. Is de korting die je krijgt bij beide gelijk?

TenneT antwoordt dat dat inderdaad zo is.

Energie Nederland reageert: dan zal toch nooit die NFA worden aangeboden?

TenneT antwoordt dat je je een situatie kunt voorstellen dat de verzamelpiek breder is dan 15 procent en dus moet vaststellen dat de NFA85 niet past, en dat de klant aangeeft: maar ik heb ook nog interesse in een volledige NFA. Als er geen belangstelling voor is, dan wordt dat vanzelf wel duidelijk.

Energie Nederland geeft aan dat het nu duidelijk is en vraagt of dit ook nog even expliciet kan worden genoemd, dat de korting in beide gevallen identiek is en dat ze om die reden allebei nog bestaan.

TenneT geeft aan dat te zullen doen.

Energie Nederland heeft nog een suggestie. Kan met een paar rekenvoorbeelden worden getoond hoe het tarief precies werkt? Dat geldt voor tijdsduurgebonden.

ESNL merkt op dat dit verzoek ook tijdens het informele GEN is gedaan.

Energie Nederland verwijst naar bladzijde 7, punt B, onderaan. Daar staat: 'dit zal een passend tarief opleveren voor onder andere exploitanten van opslag'. Energie Nederland stelt voor daar het woord 'mogelijk' in te voegen.

TenneT antwoordt dat het uiteindelijk niet aan de netbeheerders is om te beoordelen of een tarief passend is.

Energie Nederland antwoordt dat in de tekst dat nu wel wordt gesuggereerd.

Energie Nederland geeft aan nog een belangrijk punt te hebben. Bij een bestaande klant die switcht naar een tijdsduur- of tijdsblokgebonden contract, die dus een ander transporttarief gaat betalen en ook werkelijk zijn gebruik van het net gaat aanpassen, verandert dus zijn profiel. Daar heeft de leverancier dan dus mee te maken, met een bestaande klant met een ander profiel, terwijl de leverancier natuurlijk wel op een bepaalde manier heeft ingekocht. Het wordt voor de leverancier dus suboptimaal. **VEMW** denkt dat dit een punt is dat niet alleen voor deze regeling geldt, maar voor al deze regelingen. Het levert andere profielen op en dat kan inderdaad consequenties hebben. **Energie Nederland** is het daarmee eens. Het is wat Energie Nederland wel nuttig dat punt wordt aangestipt, dat de markt zich dit realiseert en dat de leveranciers wakker worden.

In reactie op een eerdere opmerking van ESNL over de 2 à 3 procent merkt **Energie Nederland** op dat het gunstig zou kunnen zijn, met name voor opslag, als bij de tijdsduurgebonden transportrechten de duur van de blokken niet te lang wordt, dat je dus meer optimalisatieruimte houdt om op de markt actief te zijn. Dan wordt het product aantrekkelijker. Zodat je bijvoorbeeld in een winterperiode in elk geval een aantal uren wel het net op kunt. Wellicht is dit voor het net best doenbaar. **TenneT** vraagt of bedoeld wordt dat je bijvoorbeeld niet te veel ISP's achter elkaar zet? Dat zou wat **Energie Nederland** inderdaad een mogelijkheid kunnen zijn.

Als het gaat om de samenhang met het congestiemanagement en de discussie over de wachtrij, zou het volgens **Energie Nederland** goed zijn om ook aan te geven dat er altijd de mogelijkheid is, of zelfs de plicht voor de eerste in de behandelrij, om bijvoorbeeld een CBC af te spreken. Het is geen alternatief voor congestiemanagement, maar een aanvulling, wordt gesteld. Als iemand in de behandelrij zit en de technische grens en de financiële grens zijn niet bereikt, en hij kan meedoen aan congestiemanagement dan heeft hij in elk geval recht op een firm ATO. Dat zou nog even onderstreept moeten worden, zodat dat daar geen misverstand over kan ontstaan.

NBNL geeft aan dit iets vanzelfsprekends te vinden.

ESNL zou het goed vinden als aangegeven wordt dat de netbeheerder deze mogelijkheden actief aanbiedt.

Energie Nederland merkt in de praktijk dat de netbeheerder het in sommige gevallen niet meldt. Dus is het toch belangrijk om het nog een keer te onderstrepen.

NBNL begrijpt dat in de praktijk weleens gebeurt, maar denkt dat een zinnetje in dit voorstel daar niets aan zal veranderen.

Energie Nederland geeft aan dat het het belangrijkste is dat het in het verslag wordt opgenomen.

Bij de regionale netten staat nu simpelweg dat tijdsduurgebonden voor TenneT en tijdsblokgebonden voor de RNB's niet mogelijk is, merkt **Energie Nederland** op. Kan de analyse die daaraan ten grondslag ligt gedeeld worden? Dan wordt duidelijker hoe dit precies zit. Energie Nederland heeft geen getallen gezien om te kunnen toetsen of dit echt zo is.

De **voorzitter** vraagt hoe de tijdslijn eruitziet.

NBNL antwoordt dat het doel is om het zo snel mogelijk in te dienen bij ACM. Samen met de werkgroep zal aan de hand van dit overleg worden bekeken wat er allemaal geadresseerd kan worden en in welke vorm. Hoe lang het precies zal duren, zal NBNL afstemmen met de zaakbehandelaar van ACM. NBNL zou ergens in de tweede week van januari het commentaar op het verslag binnen willen hebben. Daarna zou het kunnen worden opgestuurd naar ACM, maar dan moeten natuurlijk wel alle opmerkingen van het GEN zijn geadresseerd.

Besloten wordt dat het voorstel, met de genoemde tijdsplanning, en met alle opmerkingen die gemaakt zijn, kan worden doorgestuurd naar ACM.

Inbreng Vereniging Afvalbedrijven	Reactie Netbeheerders
<p>Tijdsduurgebonden transportrecht ook op MS</p> <p>Bij deze meld ik de VA af voor de GEN vergadering van vanmiddag. Ik wil graag het pleidooi meegeven om deze vorm van contracten ook aansluitingen op het regionale net mogelijk te maken (vanaf 1 MW) waarbij dan twee uitgangspunten gelden:</p> <ul style="list-style-type: none">• Congestiebeperving wordt door Tennet in het HS afgeroepen en de aangeslotene op het regionale net moet volgen.• Het regionale net mag geen congestie hebben voor het volledige volume van het contract. Nu wordt als argument gebruikt dat regionale netbeheerders te weinig inzichten in lokale verbruiksprofielen hebben. Als er geen congestie is in het regionale net dan is dat argument niet meer valide.	<p>Hoewel VA dat niet expliciet benoemt, doelt VA waarschijnlijk specifiek op het tijdsduurgebonden contractrecht. Het tijdsblokgebonden transportrecht is immers in het voorstel juist specifiek voor de MS-aangeslotenen. In de toelichting bij het voorstel hebben we, mede naar aanleiding van deze opmerking van Vereniging Afvalbedrijven, verder verduidelijkt waarom het tijdsduurgebonden transportrecht volgens dit voorstel niet aan MS-aangeslotenen wordt aangeboden. En, vice versa, waarom het tijdsblokgebonden transportrecht nog niet wordt aangeboden aan (E)HS-aangesotenen.</p>