

Aan: ACM-post@acm.nl

Autoriteit Consument en Markt
Directie Energie
Postbus 16326
2500 BH Den Haag

Van: [REDACTED]
Telefoon: +31 6 [REDACTED]
Mail: [REDACTED]@equans.com

Kopie aan:

[REDACTED]@equans.com
[REDACTED]@equans.com

Blad: 1 van 4

Referentie:
ACM/UIT/613440

Onderwerp: Ontwerpbesluit alternatieve transportrechten;
zienswijze EQUANS Nederland N.V e.a.

Datum: 23 april 2024

Geachte heer, mevrouw,

Op 13 maart 2024 heeft de Autoriteit Consument en Markt op haar website een mededeling gedaan van de terinzagelegging van het ontwerpbesluit met kenmerk ACM/UIT/613440 en zaaknummer ACM/23/187219 strekkende tot wijziging van de tariefstructuren en voorwaarden als bedoeld in artikelen 27 en 31 van de Elektriciteitswet 1998 betreffende alternatieve transportrechten. De ACM heeft dit ontwerpbesluit tot en met 24 april 2024 ter consultatie voorgelegd.

Equans Nederland N.V. alsook Equans Infra & Mobility B.V. maken hierbij graag gebruik van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Desgewenst verstrekt Equans graag nadere informatie over deze entiteiten, met dien verstande dat voorzover dat vertrouwelijke informatie betreft zij voorafgaand aan deze verstrekking graag die vertrouwelijkheid in onderling overleg borgt.

Het belang van Equans bij het ontwerpbesluit

Equans ontwerpt, installeert, onderhoudt en adviseert op het gebied van een breed scala van technische installaties. Zij heeft sinds de opkomst van elektrisch personenvervoer ook nadrukkelijk een marktpositie verworven op het gebied van daarvoor bestemde laadinfrastructuur. Op dit moment zijn ongeveer 15.000 van haar laadpalen in Nederland operationeel met een vermogen van ongeveer 17,3 kW. Een groot gedeelte, namelijk 99% daarvan zijn publieke laadpalen. Het overgrote gedeelte daarvan, is aangesloten op een kleinverbruikaansluiting goed voor een aangesloten vermogen van circa 259 MW.

Equans heeft kennisgenomen van uw voornemen om twee alternatieve transportrechten te introduceren. Deze rechten zijn interessant voor aangeslotenen met een flexibel netgebruik omdat zij zodoende tegen een lager nettatarief kunnen afnemen en tegelijkertijd kunnen bijdragen aan het voorkomen dan wel tegengaan van netcongestie. Equans verwelkomt het initiatief van de ACM dan ook.

EQUANS Infra & Mobility bv

Laan van Barcelona 800, 3317 DD DORDRECHT - Postbus 8069, 3301 CB DORDRECHT
Tel. +316 [REDACTED]
[REDACTED]@equans.com - equans.nl

Kamer van Koophandel nummer 35011527, statutair gevestigd te Dordrecht,
btw-nummer NL0045.17.453.B.01.

Onderwerp: Ontwerpbesluit alternatieve transportrechten;
zienswijze EQUANS Nederland N.V e.a.

Referentie:
ACM/UIT/613440

Blad 2 van 4

Zelf ziet Equans zich als een geschikte partij die door middel van (het stimuleren van) flexibel netgebruik van haar laadinfrastructuur een positieve invloed kan hebben op de in Nederland geldende transportschaarste. Dat komt omdat het laadgedrag van de afnemers van Equans haar laadinfrastructuur (de bestuurders van e-voertuigen) steeds beter is te voorspellen. Door data-onderzoek kan nu per type laadlocatie een betrekkelijk accuraat laadprofiel worden opgesteld. In deze profielen is een duidelijke ochtendpiek zichtbaar bij laadpunten op de parkeerplaatsen bij kantoren en andere werklocaties, terwijl bij publieke laadpunten zowel een ochtend- en avondpiek te zien is/¹

Het voorgaande maakt dat Equans in een grote hoeveelheid gevallen geen 'volledig vast recht' op transport nodig heeft, maar dat een door u in het ontwerpbesluit voorgesteld alternatief transportrecht, en de daarbij behorende voorwaarden, kunnen volstaan om haar (publieke) laadpalen te voorzien van de benodigde netcapaciteit.

Met name het tijdsblokgebonden recht op transport is daarvoor geschikt. Dat er een behoefte bestaat – ook aan de zijde van de netbeheerders – aan alternatieve transportcontracten op kleinverbruikersaansluitingen die door laadbedrijven worden geëxploiteerd blijkt wel uit de 'Handreiking Netbewust Laden'.

Ter informatie: op enkele locaties wordt van laadbedrijven als Equans gevraagd zich te conformeren aan de 'Handreiking Netbewust Laden'. Onderdeel van de beoogde werkwijze is dat netbeheerders via automatische stuursignalen de laadprocessen bij partijen als Equans kunnen bijstellen opdat gebleven wordt binnen de beschikbare capaciteit van lokale midden- en laagspanning transformatorstations. Dit biedt mogelijkheden om de lokaal beschikbare netcapaciteit beter te benutten voor alle gebruikers van elektriciteit in een wijk en overbelasting van het lokale net door pieken in de vraag te voorkomen, aldus het NAL.²

Verder:

'Het toepassen van een slim laadprofiel kan resulteren in een significante reductie van de piekbelasting van elektrische mobiliteit. De regionale netbeheerders schatten in dat de implementatie van Netbewust Laden zorgt voor een sterke reductie van het aantal knelpunten op een middenspanningsruimte: in 2030 landelijk gemiddeld 10-15% minder en in 2035 landelijk gemiddeld 15-20% minder.'

Hoewel Equans erg kritisch is op de door netbeheerders voorgestelde werkwijze in de Handreiking, toont dit in ieder geval aan dat bij netbeheerders een behoefte bestaat aan flexibiliteit van afnemers, óók op midden- en laagspanningsnetten (en derhalve ook op kleinverbruikersaansluitingen). Laadpaalexploitanten als Equans kunnen deze flexibiliteit bieden. In tegenstelling tot de insteek van de Handreiking echter, zou hier een vergoeding of tariefkorting tegenover moeten staan. Als Equans afziet van het gebruik van haar kleinverbruikersaansluiting op bepaalde piekmomenten, helpt dat de netbeheerders in het oplossen van capaciteitstekorten. Het is om deze reden dat Equans er via deze zienswijze bij de ACM op aandringt om alternatieve transportrechten eveneens mogelijk (dus niet verplicht) te maken voor kleinverbruikersaansluitingen.

Dit sluit ook aan bij de bedoeling verwoord in de (considerans van de) Elektriciteitsrichtlijn:

*'Alle groepen afnemers (industriële en commerciële afnemers en huishoudens) moeten toegang hebben tot de elektriciteitsmarkten om hun flexibiliteit en door henzelf opgewekte elektriciteit te verhandelen. Afnemers moet worden toegestaan ten volle gebruik te maken van de voordelen van de aggregatie van productie en levering in grotere regio's en te profiteren van grensoverschrijdende concurrentie.'*³

¹ Zie bijvoorbeeld de onderzoeksbevindingen van ElaadNL, [Onderzoek naar laadprofielen geeft inzicht in belasting stroomnet door laden elektrische auto's en effect van slim laden • ElaadNL](#)

² Nationale Agenda Laadinfrastructuur, Handreiking Netbewust Laden, p. 5.

³ Richtlijn (EU) 2019/944 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juni 2019 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor elektriciteit, considerans, randnummer 39.

*'In de mededeling van de Commissie van 20 juli 2016, getiteld "Europese strategie voor emissiearme mobiliteit", wordt benadrukt dat de vervoerssector koolstofvrij moet worden gemaakt, en dat de uitstoot daarvan met name in stedelijke gebieden moet worden verminderd, en benadrukt de belangrijke rol die elektromobiliteit kan spelen bij het halen van deze doelstellingen. De uitrol van elektromobiliteit vormt bovendien een belangrijk element in de energietransitie. De in deze richtlijn vastgestelde marktregels zouden derhalve moeten bijdragen aan het scheppen van gunstige voorwaarden voor alle soorten elektrische voertuigen. Met name moeten zij de daadwerkelijke plaatsing van openbaar toegankelijke en particuliere oplaadpunten voor elektrische voertuigen waarborgen en zorgen voor de efficiënte integratie van het opladen van voertuigen in het systeembeheer.'*⁴

*'Vraagresponsovervult een spilfunctie om het slim opladen van elektrische voertuigen mogelijk te maken en maakt daarbij de efficiënte integratie van elektrische voertuigen in het elektriciteitsnet mogelijk, hetgeen van cruciaal belang zal zijn voor het proces om vervoer koolstofvrij te maken.'*⁵

Artikel 15 lid 1 en 2 Elektriciteitsrichtlijn bepaalt:

'1. De lidstaten zorgen ervoor dat eindafnemers het recht hebben om op te treden als actieve afnemers zonder te worden onderworpen aan onevenredige of discriminerende technische vereisten, administratieve voorschriften, procedures en vergoedingen, en aan nettarieven, die de kosten niet weerspiegelen;

2. De lidstaten zorgen ervoor dat actieve afnemers: a) het recht hebben hetzij rechtstreeks, hetzij via aggregatie op te treden; b) het recht hebben door henzelf opgewekte elektriciteit te verkopen, ook door middel van stroomafnameovereenkomsten; c) het recht hebben deel te nemen aan flexibiliteits- en energie-efficiëntieregelingen.'

Equans heeft in het ontwerpbesluit opgemerkt dat de ACM de voorgestelde alternatieve transportrechten, in het bijzonder het tijdsblokgebonden transportrecht, alleen ter beschikking stelt voor grootverbruikers op een regionaal net – en dus niet voor kleinverbruikers. Met deze zienswijze wenst zij haar bezwaar tegen het uitsluiten van kleinverbruikers kenbaar te maken. Zij hoopt u in overweging te laten nemen om het tijdsblokgebonden transportrecht ook ter beschikking te stellen voor partijen zoals Equans die (voor het overgrote gedeelte) met kleinverbruikaansluitingen werken en de beschikking hebben over flexibel regelbaar vermogen en derhalve goed in staat zijn om contracten voor alternatieve transportrechten (zoals het tijdsblokgebonden transportrecht) af te sluiten. Voorgaande sluit naar het inzicht van Equans ook aan bij de doelstellingen (en verplichtingen) zoals verwoord in de Elektriciteitsrichtlijn -en Verordening.

Er is geen overtuigende reden om kleinverbruikers uit te sluiten

Volgens Equans bestaat er geen overtuigende reden om onderscheid te maken tussen groot- en kleinverbruikers bij de beschikbaarstelling van alternatieve transportrechten. Equans gaat hierbij kort alvast in op de beweegredenen die de ACM daarvoor aandroeg in het (ontwerp) codebesluit betreffende de non-firm ATO waarin een dergelijk onderscheid door de ACM (voorlopig) ook werd voorgesteld.

Daarvoor werd allereerst de leveringszekerheid aangedragen. Dat is bij het toestaan van tijdsblokgebonden transportrechten voor kleinverbruikers volgens Equans niet in het geding. Voor aangeslotenen met een tijdsblokgebonden transportrecht is namelijk bij het aangaan van de ATO duidelijk op welke momenten wel, en op welke moment juist géén netcapaciteit beschikbaar wordt gesteld. De leveringszekerheid is dus niet in het geding: zowel de aangeslotene als de netbeheerder weet al bij ondertekening van de ATO waar men aan toe is. Bovendien zou een onderscheid kunnen worden gemaakt tussen zakelijke en niet-zakelijke kleinverbruikers, indien de ACM de alternatieve transportrechten niet mogelijk wenst te maken voor huishoudelijke kleinverbruikers.

Ook de door netbeheerders gestelde complexiteit die gepaard gaat met het operationaliseren/aanbieden van dit transportrecht is niet van dien aard dat het gerechtvaardigd is om grootverbruikers wél en kleinverbruikers niet

⁴ Ibid., randnummer 40.

⁵ Ibid., randnummer 41.

Onderwerp: Ontwerpbesluit alternatieve transportrechten;
zienswijze EQUANS Nederland N.V e.a.

Referentie:
ACM/UIT/613440

Blad 4 van 4

daarvoor in aanmerking te laten komen. De Handreiking Netbewust laden toont aan dat netbeheerders bereid en in staat zijn hun capaciteit en middelen in te zetten voor het vrijspelen van flexibele capaciteit op kleinverbruikersaansluitingen en deze onderbouwing in zoverre dus niet opgaat. Zorgen over de bereidheid en capaciteiten van kleinverbruikers zélf om wel of niet gebruik te maken alternatieve transportrechten rechtvaardigen evenmin een verbod: zakelijke kleinverbruikers als Equans kunnen zeer wel afwegen of een alternatief transportrecht zoals het tijdsblokgebonden transportrecht voor hen een passend instrument zijn.

Tot slot geldt dat netbeheerders voldoende gelegenheid hebben om het aanbieden van alternatieve transportrechten (aan kleinverbruikers) voor te bereiden. Zij hoeven namelijk pas op 1 april 2025 deze rechten aan te bieden.

Samenvattend

Equans betreurt het dat het ontwerpbesluit het niet mogelijk maakt voor kleinverbruikers om een tijdsblokgebonden transportrecht aan te gaan en roept de ACM op het ontwerpbesluit op dit punt te heroverwegen. Volgens Equans bestaat er geen overtuigende reden om hen uit te sluiten, en verdraagt het uitsluiten van (zakelijke) kleinverbruikers van deze transportrechten zich moeilijk met het Europees recht.

Uiteraard is Equans graag bereid om haar zienswijze nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

[Redacted name]

Product Manager Energie Emobility

Namens Equans Nederland N.V. & Equans Infra & Mobility B.V.