

**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

Autoriteit Consument & Markt  
Directie Energie  
Postbus 16326  
2500 BH DEN HAAG

**Kenmerk**

BR-2023-2024

**Datum**

9 november 2023

**Behandeld door**

[REDACTED]

**E-mail**

[REDACTED]@netbeheernederland.nl

**Doorkiesnummer**

070 [REDACTED]

**Onderwerp**

Zienswijze ontwerpbesluit ACM/UIT/603135, zaaknummer ACM/22/180165

Geachte heer Denkers,

Op 28 september 2023 heeft de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) het ontwerpbesluit met kenmerk ACM/UIT/603135 en zaaknummer ACM/22/180165 tot wijziging van de tariefstructuren en voorwaarden als bedoeld in artikelen 27 en 31 van de Elektriciteitswet 1998 betreffende de non-firm transportovereenkomst ter inzage gelegd.

Graag maken de gezamenlijke netbeheerders (hierna: Netbeheer Nederland) gebruik van de mogelijkheid om hun zienswijze te geven op het ontwerpbesluit. Onze zienswijze is opgenomen in de bijlage bij deze brief.

Mocht u naar aanleiding van onze zienswijze op uw ontwerpbesluit nog nadere vragen hebben, dan kunt u zich wenden tot de heer [REDACTED] (gegevens zie briefhoofd).

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

**Kenmerk**  
BR-2023-2024

**Datum**  
9 november 2023

## 'kan'-bepaling

In het voorstel dat heeft geleid tot onderhavig ontwerpbesluit (brief d.d. 29 september 2022 met kenmerk BR-2022-1899) was de mogelijkheid voor het aangaan van een niet-vast transportrecht door de gezamenlijke netbeheerders verwoord als "kunnen de netbeheerder en een aangeslotene een variabel recht op transport van elektriciteit overeenkomen". Met die formulering hebben beide partijen, aangeslotene en netbeheerder, de mogelijkheid een dergelijk variabel recht op transport niet aan te gaan. Zonder toe te lichten waarom heeft de ACM in het ontwerpbesluit de mogelijkheid voor het aangaan van een niet-vast transportrecht verwoord als "de netbeheerder biedt de aangeslotene de mogelijkheid een variabel recht op transport overeen te komen". In die formulering ligt de keuzevrijheid alleen nog maar bij de aangeslotene.

Bij het schrijven van het voorstel is er bewust voor gekozen de voorwaarden in de Netcode voor het aangaan van een variabel recht op transport niet uitputtend te beschrijven. Het is een nieuw instrument en het vergt praktijkervaring om een dergelijke set van uitputtende voorwaarden mogelijk en zinvol te maken. Tegelijkertijd staat ook op voorhand al vast dat een NFA niet in elk deelnet een geschikt of zelfs mogelijk instrument is. In die situaties zou een netbeheerder er niet toe verplicht moeten worden om hoe dan ook een NFA aan te bieden.

Uiteraard moet in de Netcode wel worden vastgelegd wat een variabel transportrecht inhoudt, oftewel in welke situatie de aangeslotene z'n transport kan realiseren en wanneer niet. Maar of dat zich beperkt tot alleen een ja/nee signaal of dat er door de netbeheerder een specifiek setpoint wordt afgegeven, is aan de netbeheerder en de desbetreffende aangeslotene om in de NFA overeen te komen en vast te leggen. Oftewel: het afsluiten van een variabel recht op transport is altijd van twee kanten op vrijwillige basis en het is maatwerk, want de mogelijkheden, voorwaarden en spelregels kunnen per knooppunt in het net verschillen, afhankelijk van de behoefte aan flexibiliteit. Daar komt bij dat de implementatie van het kunnen aanbieden van een NFA tijd vergt en kosten met zich meebrengt. Een netbeheerder zou moeten kunnen afwegen of de baten van implementatie en aanbieden van een NFA opwegen tegen de kosten van het toepassen van een NFA in zijn netgebied. Een netbeheerder heeft immers te allen tijde de plicht om efficiënt en doelmatig te handelen.

Nu de ACM niet toelicht waarom zij deze formulering heeft gewijzigd, kunnen we ook niet op de beweegredenen daarvoor in gaan. De wederzijdse vrijwilligheid moet wat netbeheerders betreft, uit oogpunt van de betrouwbaarheid van het net en de leveringszekerheid, hoe dan ook in het uiteindelijke besluit gewaarborgd zijn.

Als laatste zij nog vermeld dat de gezamenlijke netbeheerders hard werken aan een codewijzigingsvoorstel waarin niet alleen het bestaande vaste transportrecht en het nu voorliggende volledige non-firm transportrecht zijn opgenomen, maar ook twee nieuwe vormen van transportrecht: het tijdsduurgebonden transportrecht en het tijdsblokgebonden transportrecht. De planning is om dit voorstel aan te kunnen bieden aan het Gebruikersplatform elektriciteits- en gasnetten (GEN) in de vergadering van 14 december aanstaande en om het na de verslagperiode van het GEN in te dienen bij ACM. Ook voor deze nieuwe transportrechten geldt dat deze alleen beschikbaar zijn als het aanbieden er van de betrouwbaarheid van het net en de leveringszekerheid niet in gevaar brengen, iets wat per netdeel kan verschillen. Net zoals een vast transportrecht niet altijd beschikbaar is, zijn de

**Kenmerk**

BR-2023-2024

**Datum**

9 november 2023

andere vormen van transportrecht ook niet altijd beschikbaar. Het non-firm transportrecht nu neer zetten als iets dat elke netbeheerder altijd in een congestiegebied moet aanbieden, staat daarmee haaks op de mogelijkheden van alternatieve transportrechten.

## *Dreigend congestiegebied*

In het voorstel dat heeft geleid tot onderhavig ontwerpbesluit (brief d.d. 29 september 2022 met kenmerk BR-2022-1899) maakten we een onderscheid tussen een congestiegebied en een dreigend congestiegebied. Het eerste betrof naar ons inzicht dan de situatie dat de netbeheerder naar aanleiding van een verzoek om het doen van een aanbod voor transport of op grond van zogenaamde 'natuurlijke groei' constateert dat er geen voldoende beschikbare transportcapaciteit is. Het tweede betrof naar ons inzicht de situatie dat een netbeheerder op grond van artikel 9.4 bij zijn periodieke beoordeling van de ontwikkeling op korte termijn van de benodigde transportcapaciteit constateert dat het waarschijnlijk is dat binnen afzienbare tijd (in het voorstel 12 maanden) sprake gaat zijn van een tekort aan beschikbare transportcapaciteit.

In randnummer 29 van de toelichting van het ontwerpbesluit schrijft ACM "De ACM meent dat als de netbeheerder concrete aanleiding heeft in een gebied een tekort aan transportcapaciteit te verwachten hij ook voor dit gebied een vooraankondiging dient te doen. Dit geldt ook voor gebieden waarin het tekort aan transportcapaciteit op een langere termijn dan 12 maanden wordt verwacht. [...] De ACM stelt daarom dat een congestiegebied en dreigend congestiegebied niet twee te onderscheiden gevallen zijn, zoals de gezamenlijke netbeheerders voorstellen, maar dat er in beide gevallen sprake is van een gebied waarvoor een vooraankondiging dient te worden gedaan."

Deze interpretatie verrast ons enigszins. Naar ons idee doet een netbeheerder een aankondiging pas op het moment dat de beschikbare transportcapaciteit daadwerkelijk niet toereikend is voor een nieuwe aanvraag om het doen van een aanbod voor transport. Uiteraard kan de netbeheerder eerder een vooraankondiging doen. Consequentie daarvan is wel dat daarmee ook direct een congestiemanagementonderzoek moet worden opgestart, aangeslotenen dienen te worden geïnformeerd, etc. Uiteindelijk zal de netbeheerder dan echter mogelijk concluderen dat er geen aanleiding is om congestiemanagement te gaan uitvoeren, omdat er nog geen concrete aanleiding daartoe bestaat. Het ligt daarbij echter wel in de lijn der verwachting dat er op een later moment alsnog wéér een vooraankondiging moet worden gedaan en opnieuw een congestieonderzoek moet worden gedaan. Een dergelijke werkwijze lijkt netbeheerders niet wenselijk, waardoor de NFA pas later beschikbaar zal komen voor aangeslotenen. Echter met het oog op andere trajecten zoals bijvoorbeeld "maatschappelijk prioriteren" kunnen we ook de meerwaarde inzien van het hanteren van de vooraankondiging als duidelijk startpunt te hanteren voor alle schaarste gerelateerde maatregelen. Hierbij nemen de netbeheerders ook in ogenschouw dat er vanuit de gezamenlijke netbeheerders wordt gewerkt aan een codewijzigingsvoorstel waarbij alternatieve transportrechten ook buiten congestiegebieden kan worden aangeboden.

Als we gezamenlijk deze interpretatie aanhangen, valt de noodzaak voor het vijfde lid van artikel 7.1 in het ontwerpbesluit weg. Wij hadden die bepaling voorgesteld omdat we het moment van congestie en dreigende congestie als verschillende momenten zagen. De eerste werd in die optiek gemarkeerd door de vooraankondiging van artikel 9.9, de tweede door een separate additionele aankondiging. Maar in de interpretatie van de ACM is die tweede eigenlijk overbodig en volstaat een aankondiging van artikel 9.9.

**Kenmerk**

BR-2023-2024

**Datum**

9 november 2023

## *inwerkingtreding*

In het voorstel dat heeft geleid tot onderhavig ontwerpbesluit bepleiten we weliswaar een spoedige behandeling van het voorstel en een spoedige besluitvorming, maar het voornemen om het besluit direct de dag na publicatie inwerking te laten treden overvalt ons. Het besluit betekent immers een aanpassing van werkwijzen en systemen, een verandering die tijd kost. Een verandering ook die moeilijk ingezet kan worden zolang de definitieve details van de regeling nog niet bekend zijn. We bepleiten dan ook een inwerkingtredingsdatum van minstens 12 maanden na publicatie van het besluit. We gaan graag met ACM in gesprek over een reële inwerkingtredingsdatum afhankelijk van de details van het beoogde uiteindelijke besluit.

Zoals eerder aangegeven werken de gezamenlijke netbeheerders hard aan een codewijzigingsvoorstel waarin niet alleen het bestaande vaste transportrecht en het nu voorliggende non-firm transportrecht zijn opgenomen, maar ook twee nieuwe vormen van transportrecht: het tijdsduurgebonden transportrecht en het tijdsblokgebonden transportrecht. Het non-firm transportrecht van onderhavig ontwerpbesluit wordt door middel van dit in ontwikkeling zijnde 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 zienswijzeperiode van ontwerpbesluit ACM/UIT/ ACM/UIT/603135 te betrekken bij behandeling van het bovenbedoelde voorstel dat kort na de jaarwisseling bij ACM zal worden ingediend en om voor het non-firm transportrecht geen zelfstandig besluit meer te publiceren.

Redactionele opmerkingen:

- De laatste zin van het derde lid van artikel 7.1 is wat ons betreft overbodig. Een netbeheerder dient altijd te handelen op non-discriminatoire wijze, waarbij het woord objectief in de bepaling niet anders gelezen kan worden dan als synoniem met non-discriminatoir en de transparantie met de inhoudelijke bepalingen in de Netcode geborgd dient te zijn. Het op deze manier bij deze bepaling expliciet de wijze van handelen te vermelden, wekt de indruk dat de netbeheerder bij andere bepalingen op een andere wijze mag handelen.
- In het zevende lid, onderdeel k staat “buiten de tijden of hoeveelheden waarop”. Dit dient te zijn “buiten de tijden waarop of de hoeveelheden waarvoor”, zoals het ook in onderdeel j wordt uitgedrukt.