

Anna van Buerenplein 43
2595 DA Den Haag
Postbus 90608
2509 LP Den Haag
Telefoon 070 - 2055 000
secretariaat@netbeheernederland.nl
www.netbeheernederland.nl

Autoriteit Consument & Markt
de heer drs. J. De Maa
Postbus 16326
2500 BH DEN HAAG

Uw kenmerk	104417
Ons kenmerk	BR-13-892
Behandeld door	Johan Janssen
Telefoon	070 - 205 50 21
E-mail	jjanssen@netbeheernederland.nl
Datum	27 augustus 2013
Onderwerp	informatieverzoek EU-code CAM en CMP

Geachte heer De Maa,

Naar aanleiding van het hierboven genoemde informatieverzoek, d.d. 16 juli 2013, stuur ik u hierbij onze reactie.

1. GTS geeft aan backhaul tevens als niet afschakelbaar product te gaan aanbieden. Kunt u toelichten waarom GTS voornemens is backhaul ook niet afschakelbaar aan te bieden (in plaats van alleen afschakelbaar) en waarom dit een gevolg is van de invoering van het overboeken en terugkopen van capaciteit, zoals de toelichting stelt?

De dienst backhaul kan op dit moment niet als niet afschakelbare dienst door GTS worden aangeboden omdat het gas alleen in tegenstroom kan worden getransporteerd, voorwaardelijk aan voldoende forward flow op het betreffende entry- of exitpunt. De technische backhaul capaciteit is nul aangezien die forward flow niet gegarandeerd is.

De invoering van de systematiek van overboeken en terugkopen biedt GTS echter de mogelijkheid om wel niet afschakelbare backhaul capaciteit aan te bieden, namelijk in de vorm van overboek capaciteit. Dit is mogelijk doordat de dienst gegarandeerd is via een combinatie van operationele en/of commerciële maatregelen, waaronder de terugkoopveiling.

2. In het codewijzigingsvoorstel is opgenomen dat op interconnectiepunten het (gereguleerde) transporttarief wordt verhoogd met de uitkomst van het gebruikte veilingmechanisme. Deze formulering lijkt niet correct, aangezien de 'payable price' (dit is de term die in de concept kaderrichtsnoeren Tarieven wordt gebruikt) gelijk is aan het gereguleerde transporttarief plus de veilingpremium. Het (gereguleerde) transporttarief wordt dus niet aangepast (verhoogd), maar er wordt bij dit tarief een ander bedrag opgeteld om tot een totaalbedrag te komen. Bent u het hiermee eens? Kunt u daarbij aangeven in

hoeverre het mogelijk is om in de gehanteerde terminologie aan te sluiten bij de concept kaderricht-snoeren Tarieven? Zo nee, kunt u toelichten waarom niet?

Uiteraard wordt het gereguleerde tarief niet aangepast. De bedoeling van het artikel is om duidelijk te maken dat het in rekening gebrachte tarief bestaat uit de som van het gereguleerde tarief en de uitkomst van de veiling. Of het in de Nederlandstalige voorwaarden duidelijker wordt als we hier de Engelse term 'payable price' gaan hanteren vragen we ons af. We stellen daarom voor de term 'het in rekening gebrachte tarief' in artikel 3.4.4 te gebruiken. Het artikel zou dan als volgt kunnen luiden:

"Op entry- of exitpunten waar entry- of exitcapaciteit wordt gecontracteerd en toegewezen door middel van een veiling volgens NC-CAM wordt het in rekening gebrachte tarief bepaald door de som van het gereguleerde tarief en de veilingpremie als uitkomst van het gebruikte veilingmechanisme."

3. Volgens de toelichting worden voor grenspunten veilingen naast first-come-first-served als allocatiemechanisme toegestaan. De codetekst stelt daarentegen dat voor interconnectiepunten door middel van een veiling capaciteit wordt gecontracteerd. Ik ben van mening dat dit laatste correct is op grond van de Europese netcode CAM. Kunt u bevestigen dat de bewoording in de toelichting een kennelijke verschrijving is? Zo nee, kunt u toelichten waarom niet?

Gezien de formulering in CAM zal GTS op interconnectiepunten de veiling als allocatiemechanisme toepassen. Niet ieder grenspunt kwalificeert echter als een interconnectiepunt. Volgens CAM is een interconnectiepunt als volgt gedefinieerd (vertaling GTS, als opgenomen in het onderhavige voorstel):

een fysiek of virtueel punt dat twee aangrenzende entry-exitsystemen verbindt of dat een entry-exitsysteem verbindt met een interconnector voor zover op deze punten een boekingsprocedure door netgebruikers van toepassing is.

Op de Nederlandse grens liggen entry- en/of exipunten die niet voldoen aan deze beschrijving omdat er zich aan de andere zijde van de grens geen entry-exitsysteem of interconnector bevindt. Voorbeelden hiervan zijn o.a. een distributienetwerk of een berging.

4. Kunt u verder aangeven hoe voor gebruikers kenbaar wordt gemaakt op welke interconnectiepunten CAM van toepassing is? In het codewijzigingsvoorstel lijkt hierover niets te zijn opgenomen.

Als aangegeven in het vorige antwoord is CAM van toepassing op alle interconnectiepunten. GTS zal de interconnectiepunten publiceren op de website.

5. GTS noemt in de toelichting op de dienst wheeling (pagina 5) 'beide groepen van grenspunten' waarmee interconnectiepunten en niet-interconnectiepunten lijken te worden bedoeld. Het gebruik van zowel de term 'grenspunt' als 'interconnectiepunt' is verwarrend. Kunt u uitleggen hoe een grenspunt geen interconnectiepunt kan zijn?

Zie het antwoord op vraag 3.

Met betrekking tot de dienst wheeling is in deze met name de locatie Oude Statenzijl van belang: hier komen zowel meerdere interconnectiepunten als niet-interconnectiepunten (entry- en exitpunten verbonden met een berging) voor.

6. Kunt u aangeven in welke situaties de dienst wheeling voor binnenlandse (niet-interconnectie) punten wordt gebruikt?

Als vastgelegd in artikel 2.1.5 Transportvoorwaarden Gas – LNB wordt de dienst wheeling aangeboden voor de combinatie van entry- en exitpunten die zijn gepubliceerd op de website van GTS (zie: <http://www.gasuniettransportservices.nl/producten-diensten/voorwaarden-en-contracten/tsc>, TSC 2013-1 Appendix 4 Wheeling, voor de huidige combinaties). Hieruit blijkt dat GTS geen wheeling aanbiedt op binnenlandse punten. De dienst wheeling zal vanaf 1 januari 2014 wel aangeboden blijven worden tussen interconnectiepunten en niet-interconnectiepunten onderling.

7. GTS stelt dat de aangeboden (backhaul) entry- en exitcapaciteit gedurende de gehele teruggaveperiode constant dient te zijn. Een toelichting op dit punt ontbreekt. Kunt u motiveren waarom deze bepaling noodzakelijk is?

Capaciteit kan teruggegeven worden voor een periode van een jaar, kwartaal of maand. De teruggegeven capaciteit zal door GTS worden aangeboden in de daarop volgende veiling voor respectievelijk een jaar, kwartaal of maand, conform CMP. De aan te bieden capaciteit in een veiling dient constant te zijn gedurende de periode waarvoor de veiling wordt georganiseerd. Het is daarmee logisch dat ook de teruggegeven capaciteit constant dient te zijn over deze periode.

GTS heeft ervoor gekozen om het teruggeven van capaciteit voor een dag of korter niet aan te bieden vanwege de aanzienlijke beperking van de IT complexiteit. Met de omringende NNO's is deze werkwijze afgestemd.

8. In het codewijzigingsvoorstel is opgenomen dat in het geval er meerdere partijen capaciteit teruggeven en slechts een gedeelte van de teruggegeven capaciteit opnieuw kan worden gealloceerd, de herallocatie naar rato van de door de partijen teruggegeven capaciteit zal plaatsvinden. Kunt u aangeven waarom de herallocatie niet op basis van 'first-come-first-serve' wordt uitgevoerd? Kunt u in dit kader voorts toelichten hoe GTS de harmonisatie aan weerszijden van de grens gaat waarborgen, temeer daar in het kader van de Europese netcode CAM gebundelde producten worden ingevoerd?

De keuze van GTS voor een herallocatie naar rato van de door partijen teruggegeven capaciteit (i.p.v. first-come-first-served) is gebaseerd op de sterke voorkeur van deze keuze van onze klanten, zoals duidelijk werd in de workshop CAM tijdens de shippermeeting van 21 november 2012.

Met betrekking tot de harmonisatie kan worden gemeld dat het onderwerp inmiddels is onderkend door Entsog. GTS zal de discussie betreffende de harmonisatie aan weerszijden van de grens met andere TSO's voeren, zowel rechtstreeks als in Entsog verband. Uitkomst van deze discussie zal moeten zijn dat aan beide zijden van een interconnectiepunt dezelfde systematiek wordt gehanteerd (naar rato of FCFS), waarbij GTS als voorwaarde stelt dat op alle interconnectiepunten verbonden met het GTS netwerk dezelfde systematiek zal worden geïmplementeerd. GTS verwacht dat de discussie hieromtrent in de eerste helft van 2014 zal leiden tot een conclusie.

9. Eveneens op pagina 6 van de toelichting geeft GTS aan dat deelname aan de terugkoopveiling voorsnóg beperkt blijft tot die partijen die capaciteit op het betreffende punt hebben gecontracteerd, aangezien deze partijen binnen de beschikbare periode middels een hernominatie het knelpunt kunnen oplossen. Kunt u toelichten wat het nut zou zijn van een uitbreiding van deelname tot partijen zonder gecontracteerde capaciteit? Er is immers geen capaciteit beschikbaar voor deze partijen, aangezien anders geen terugkoopveiling nodig zou zijn? Kunt u tevens nader toelichten hoe partijen concreet een knelpunt kunnen oplossen door capaciteit te hernomineren?

Partijen zonder contract op het entry- of exitpunt waar het knelpunt wordt voorzien, zouden entry- of exitcapaciteit kunnen contracteren in de tegenrichting waarin het knelpunt zich voordoet. Door in de tegenrichting te nomineren, wordt de problematiek van het voorziene knelpunt verminderd.

Een knelpunt is een nominatie probleem en geen contractueel probleem (door overboeken wordt er immers bewust meer capaciteit verkocht dan de beschikbare (technische) capaciteit).

Als GTS op een interconnectiepunt een knelpunt voorziet, betekent dit dat de som van de genomineerde hoeveelheden groter is dan de capaciteit die op dat moment kan worden getransporteerd. Met andere woorden GTS zal er bij het terugkopen voor moeten zorgen dat de nominaties in de richting van het knelpunt worden verlaagd, dan wel dat de nominaties tegen het knelpunt in worden verhoogd. Een partij die meedoet in de terugkoopveiling is bereid tegen een bepaalde vergoeding zijn nominatie aan te passen. Een partij met een succesvolle bieding zal vervolgens zijn nominatie aanpassen. De som van de totaal genomineerde hoeveelheid op het betreffende entry- of exitpunt in de richting van het knelpunt zal daardoor worden verlaagd, waardoor het voorziene knelpunt mogelijk wordt opgelost. Zie ook het antwoord op vraag 13.

10. GTS geeft op pagina 6 van de toelichting aan welke volgorde van maatregelen zij zal volgen als er zich een knelpunt voordoet. CMP stelt dat GTS de meest kosteneffectieve maatregel moet toepassen, inclusief hetzij het terugkopen van capaciteit, hetzij vaststelling van andere technische of commerciële maatregelen. Kunt u toelichten waarom de in de toelichting genoemde volgorde het meest kosteneffectief is en in hoeverre überhaupt vooraf een dergelijke volgorde kan worden vastgesteld? Kunt u voorts toelichten waarom deze maatregelen niet in het codevoorstel zijn opgenomen? Kunt u tevens toelichten welke andere commerciële maatregelen GTS ziet als alternatief voor terugkopen van capaciteit? Welk toetsingskader hanteert GTS in het geval van een knelpunt, om vooraf in te schatten welke maatregel het meest kosteneffectief is? Kunt u tenslotte aangeven hoe voor ACM naderhand te controleren valt of GTS daadwerkelijk de meest kosteneffectieve maatregel heeft genomen in een specifiek geval, zoals vereist op grond van CMP? Aangezien GTS volgens artikel 2.2.2 lid 7 van CMP moet verifiëren of alternatieve maatregelen meer kosteneffectief zijn dan terugkoop, lijkt het huidige voorstel niet te voldoen aan artikel 12f, eerste lid, onderdeel h van de Gaswet.

Op basis van ervaring met de inzet van de verschillende maatregelen zal steeds duidelijker worden in welke gevallen welke maatregel waarschijnlijk het meest kosteneffectief zal zijn. GTS heeft in onderstaand stroom schema aangegeven op welke wijze zij haar evaluaties zal uitvoeren. Het is namelijk niet mogelijk om op voorhand te zeggen wat de meest kosteneffectieve maatregel zal zijn.

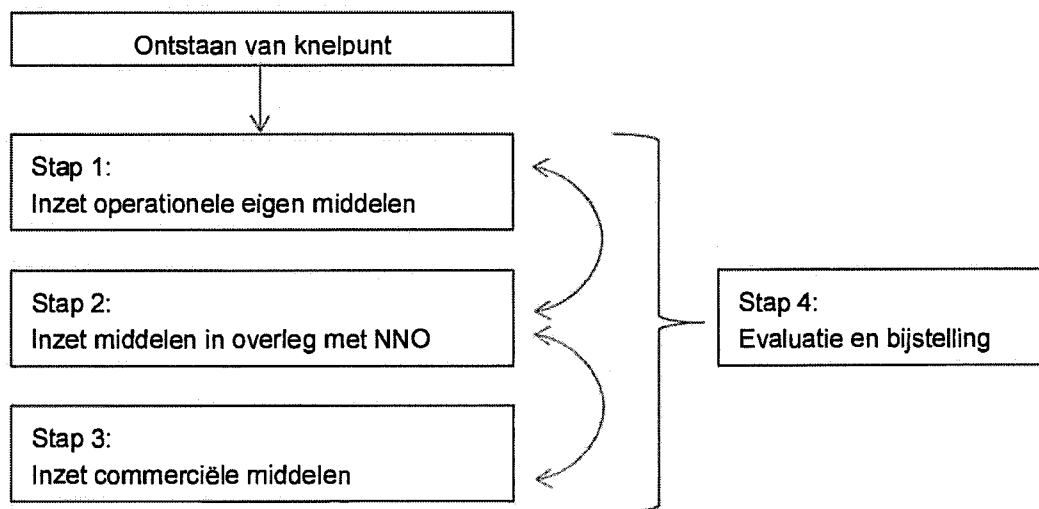
Stap 1: operationele middelen die onder eigen beheer vallen als leidingschakelingen, mengstations en compressor stations waarmee gasstromen worden verlegd.

Stap 2: overleg voeren met NNO's. Hierin worden maatregelen besproken om bijv. stromen te verleggen dan wel om tijdelijk een minderlevering (of meerlevering) te accepteren en dit op een later geschikt moment te herstellen. Dit al naar gelang de mogelijkheden en welwillendheid van de NNO.

Stap 3: inzet van commerciële middelen. GTS is nog bezig met de ontwikkeling hiervan. Potentiële mogelijkheden zijn: inter-hub transacties, afspraken t.a.v. aanpassing van de flow alsmede het starten van een terugkoopveiling.

Stap 4: De inzet van middelen tijdens de verschillende stappen wordt geëvalueerd. Al naar gelang de precieze invulling van het middelen pakket en het daadwerkelijke gebruik en kostenniveau zal duidelijk worden wat de meest kosteneffectieve inzet is om knelpunten te voorkomen. Hiermee zal rekening worden gehouden met het volgende voorziene knelpunt en inzet van middelen.

Uitgezet in een stroomschema:



11. Kunt u concretiseren wat GTS bedoelt met 'overleg voeren met de op dat punt aangrenzende netbeheerder'? GTS noemt zelf in de toelichting het voorbeeld al van een swap. Zijn er nog andere uitkomsten van een overleg met een aangrenzende transmissienetbeheerder mogelijk en zo ja, welke?

Hiermee wordt bedoeld dat GTS in overleg met de op dat punt aangrenzende netbeheerder probeert maatregelen af te spreken waardoor het voorziene knelpunt mogelijk niet zal optreden. Dit kunnen

afspraken zijn om gasstromen te verleggen (swap) dan wel om b.v. tijdelijk de drukgrenzen te mogen over- of onderschrijden. Deze afspraken kunnen slechts uitgevoerd worden indien de aangrenzende netbeheerder(s) hiervoor de mogelijkheden hebben en bereid zijn om hieraan mee te werken.

Zie ook het antwoord op vraag 21.

12. Kunt u toelichten welke maatregelen zijn voorzien in geval de in de terugkoopveiling aangeboden capaciteit onvoldoende is om het knelpunt op te lossen en waarom hierover niets is opgenomen in het codewijzigingsvoorstel? Kunt u in dit verband ook aangeven in welke gevallen volgens GTS sprake is van force majeure in het kader van terugkoop, dan wel of alleen de algemene bepaling met betrekking tot force majeure van toepassing is?

In geval de in de terugkoopveiling aangeboden capaciteit onvoldoende is om het knelpunt op te lossen (en ook andere operationele of commerciële maatregelen onvoldoende resultaat hebben opgeleverd), is er sprake van een beperking van entry- of exitcapaciteit. Artikel 4.4.3 Transportvoorwaarden Gas – LNB zal dan in werking treden.

4.4.3 In geval van beperking van **entry- of exitcapaciteit** wordt de voor de **erkende programma-verantwoordelijken** beschikbare **entry- of exitcapaciteit** door de **netbeheerder** van het **landelijk gas-transportnet** pro rata toegewezen op basis van de door hen gecontracteerde **entry- of exitcapaciteit**.

Hierover is niets in het voorstel opgenomen, omdat de situatie door het bestaande artikel voldoende wordt afgedekt.

13. GTS geeft aan dat het product dat geveild wordt niet 'capaciteit' is maar 'het teruggeven van het recht om gebruik te maken van de capaciteit'. De contracten blijven immers ongewijzigd. Kunt u toelichten hoe dit mechanisme precies gaat werken voor gebundelde producten, indien GTS de gebruiksrechten 'terugkoopt' en de transmissienetbeheerder in het naburige land capaciteit terugkoopt? Hoe ziet u dit voor zich en hoe waarborgt GTS in dit verband dat de terugkoopprocedure goed gaat werken voor gebundelde producten?

Hoe het terugkopen van het recht om gebruik te maken van de capaciteit werkt, is uiteengezet in de beantwoording van vraag 9. Voor de volledigheid merken wij hier nog op dat het terugkopen van capaciteit (dus: een deel van het capaciteitscontract) geen oplossing biedt voor zover de betreffende partij niet heeft genomineerd voor de gecontracteerde capaciteit. Het daadwerkelijke knelpunt (de som van de nominaties is groter dan de technische capaciteit) blijft door het terugkopen van (niet genomineerde) capaciteit ongewijzigd.

Op een interconnectiepunt nomineren partijen een hoeveelheid gas per uur. In het nominatiebericht wordt de tegenpartij aan de andere zijde van grens genoemd waaraan het gas wordt overgedragen (exit) of waarvan het gas wordt overgenomen (entry). In het geval van gebundelde capaciteit zal het gas worden 'overgedragen' aan dezelfde partij.

De tegenpartij nomineert op soortgelijke wijze bij de NNO aan de andere zijde van de grens. Een shipper in het GTS net die meedoet aan een terugkoopveiling zal dit moeten afstemmen met zijn te-

genpartij, omdat, indien de bieding succesvol blijkt te zijn, zowel de shipper als de tegenpartij hun nominatie zullen moeten aanpassen. In het geval van gebundelde capaciteit zal de afstemming tussen de GTS shipper en zijn tegenpartij plaatsvinden binnen hetzelfde bedrijf.

14. GTS geeft aan dat zij op T-3 een notificatie aan partijen zal sturen om hen op de hoogte te brengen van de terugkoopveiling. Kunt u aangeven waarom zij dit moment niet verlaat tot na de deadline voor hernominatie? Hoe heeft GTS het risico meegewogen dat partijen op deze wijze meer capaciteit kunnen hernomineren indien zij een terugkoopveiling voorzien, om de gebruiksrechten vervolgens tegen een hogere prijs weer terug te verkopen aan GTS in de veiling?

Als opgenomen in artikel 2.1.15.6 van de Transportvoorwaarden Gas – LNB dient de shipper zijn nominatie op T-3 (het tijdstip van de notificatie) conform de veilinguitkomst aan te passen voor T-2, m.a.w. de nominatie op T-3 wordt als referentie gebruikt voor de nominatie op T-2. Het door de shipper eventueel verhogen van de nominatie na T-3 (om meer te kunnen terug verkopen) is hierdoor zinneloos geworden.

Voorbeeld:

- Nominatie op T-3 : 100
- Veiling resultaat : -30

GTS verwacht van de shipper voor T-2 een nieuwe nominatie van 70.

Het eventueel hernomineren boven 100 na T-3 heeft daarmee geen effect.

Het kan ook zijn dat partijen die niet deelnemen aan de terugkoopveiling hoger gaan nomineren zodra de notificatie wordt uitgestuurd. De door GTS terug te kopen hoeveelheid is dan reeds bepaald en gepubliceerd. Als (structureel) blijkt dat partijen op het moment van de notificatie hun nominaties aanpassen (zonder de bedoeling van deelname aan de terugkoopveiling), dan kan dit gezien worden als niet prudent gedrag en zal als zodanig worden behandeld.

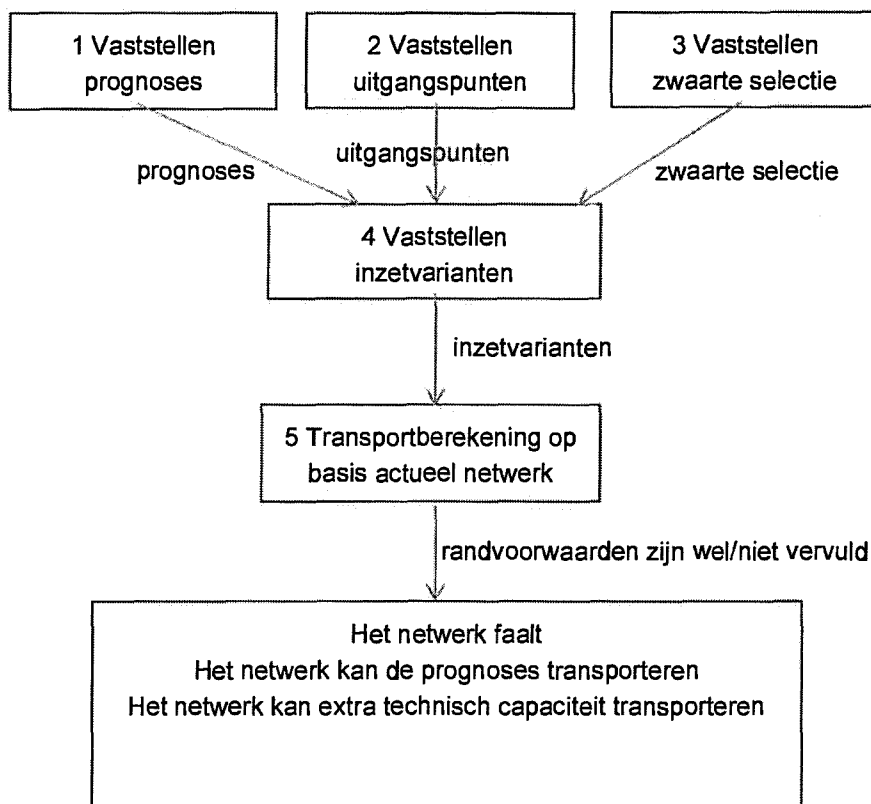
Indien een veiling niet heeft geleid tot het oplossen van het knelpunt wordt het resterende tekort aan capaciteit pro rata verdeeld over de op het punt actieve partijen (zie antwoord op vraag 12).

15. GTS geeft aan dat voor het bepalen van de technische capaciteit de volgende onderdelen van belang zijn: prognoses, uitgangspunten, zwaarteselectie, inzetvarianten en berekeningen. Uit de tekst meen ik op te maken dat dit processtappen zijn, kunt u aangeven of deze interpretatie correct is? Indien dit zo is, kunt u aangeven of en zo ja welke andere stappen gezet worden? Indien dit niet zo is, kunt u dan aangeven welk proces wel wordt gevolgd? Kunt u voorts aangeven hoe het proces van berekening van zowel de technische als de additionele capaciteit intern geborgd is, zodanig dat op elk moment in het administratieve systeem van GTS duidelijk is wat de omvang van deze capaciteiten is en ACM achteraf kan controleren hoe GTS in specifieke gevallen tot bepaalde waarden voor deze capaciteiten is gekomen? Denk daarbij bijvoorbeeld aan de wijze van selectie en vastlegging van de inzetvarianten; wat er gebeurt bij uitbreidingen / afstotingen in het netwerk; hoe de statistische scenario's met betrekking tot de overboeking tot stand komen.

Alvorens in te gaan op de vragen met betrekking tot bijlage 2 van de Transportvoorwaarden Gas – LNB, vraag 15 en verder, is hieronder in een schema de onderlinge samenhang aangegeven van de

verschillende processtappen ter bepaling van de technische capaciteit. De processtappen worden per processtap toegelicht.

Figuur 1: Schema met processen en resultaten



Processtap 1: Vaststelling van de prognoses

In deze stap worden alle transportverplichtingen verzameld. Het betreft hier alle bestaande overeenkomsten op de entry- en exitpunten, alsmede de te verwachten voortzetting hiervan. Deze stap leidt tot een volledige verzameling van prognoses op alle voedingspunten en afnamepunten.

Processtap 2: Vaststellen van de uitgangspunten

Op grond van het gebruik van gecontracteerde capaciteiten wordt een inschatting gemaakt van het toekomstige gebruik. Deze stap leidt tot een tijd- en seizoen/temperatuurafhankelijkheid. Onder uitgangspunten vallen ook de kwaliteiten en de drukken op de voedingspunten en op de afleverpunten alsmede andere technische randvoorwaarden.

Processtap 3: Selectie van de zwaarste omstandigheden

Aan de hand van het actuele netwerk worden uit alle mogelijke combinaties van entry- en exitcapaciteit die combinaties geselecteerd met de zwaarste transportbelasting. Deze zijn tenslotte bepalend voor de omvang van het netwerk. De zeer vele minder zware combinaties worden daarmee ook afgedekt en hoeven niet afzonderlijk meer te worden doorgerekend.

Processtap 4

De vorige drie processtappen vormen input voor het opstellen van inzet varianten. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende mogelijke hoofdrichtingen van transport door Nederland. Dit proces leidt tot tientallen inzetvarianten. Opgemerkt moet worden dat de bepalende entry-exit combinaties van jaar tot jaar kunnen verschillen, omdat prognoses en/of uitgangspunten, maar ook het netwerk van jaar tot jaar kunnen verschillen.

Processtap 5: Het uitvoeren van transportberekeningen

De inzetvarianten dienen als input voor de transportberekening. Bij de berekeningen wordt uitgegaan van het transportnet in een betrokken jaar na voltooiën van in het verleden geïnitieerde maatregelen. De vaststelling van de te verkopen technische capaciteit vindt plaats door de capaciteit op de betreffende punten zover te verhogen tot de inzetvarianten nog net succesvol kunnen worden doorgerekend. In deze berekening worden de fysische wetten voor drukval over leidingen en menging van gasstromen toegepast. Het resultaat van een berekening is: het transportsysteem kan bij een gegeven combinatie wel of niet voldoen aan de eisen op de voedings- en afleverpunten. De beoordeling is dat het netwerk de in de inzetvarianten gevraagde capaciteiten:

- niet kan transporteren, of
- juist kan transporteren, of
- ruimschoots kan transporteren.

Antwoord op vraag 15:

Uw constatering dat prognoses, uitgangspunten, zwaarteselectie, inzetvarianten en berekeningen processtappen zijn is correct. Met als kanttekening dat verschillende processtappen onderling afhankelijk zijn waardoor een aantal iteratiestappen nodig kan zijn om het in de gasvoorwaarden beschreven resultaat van de processtap te kunnen realiseren. Dit iteratieve proces is niet beschreven. Er zijn geen processtappen weggelaten in de beschrijving in de gasvoorwaarden.

De technische capaciteiten zijn zoals in de gasvoorwaarden aangegeven het resultaat van een aantal processtappen. Prognoses worden jaarlijks geactualiseerd en nadat - op geaggregeerd niveau- instemming is verkregen van het management van GTS vastgelegd in de database van de uitvoerende afdeling. Uitgangspunten worden na goedkeuring door het verantwoordelijke lid van het management van GTS schriftelijk vastgelegd. De inzetvarianten worden na goedkeuring door het verantwoordelijke lid van het management schriftelijk vastgelegd en de getalsmatige invulling ten behoeve van de berekeningen wordt ieder jaar geactualiseerd en vastgelegd in spreadsheets. De methode van zwaarte selectie en accordering van de methode is vastgelegd als onderdeel van de inzetvarianten en het resultaat van de zwaarte selectie is vastgelegd als onderdeel van de berekeningen.

De berekeningen geven aan in hoeverre er voldoende technische capaciteit beschikbaar is om binnen gestelde normen aan de prognose op entry- en exitpunten te kunnen voldoen. De input files van de berekeningen die resulteren in het vaststellen van de technische capaciteit worden bewaard door de uitvoerende afdeling. De berekeningen zijn daarmee volledig reproduceerbaar.

De resultaten van deze berekeningen worden vastgelegd in het administratieve systeem na goedkeuring van het verantwoordelijke lid van het management van GTS. De technische capaciteiten worden door GTS gepubliceerd en zijn zichtbaar en voor zover niet uitverkocht geautomatiseerd

boekbaar door shippers. GTS voldoet daarmee aan de wettelijke voorschriften en gasvoorwaarden (o.a. artikel 6.3 Transportvoorwaarden Gas – LNB en de Europese regelgeving met betrekking tot transparantie).

In de loop van het jaar worden aanvragen gedaan door shippers voor extra capaciteit op binnenlandse punten. GTS streeft erna om zoveel mogelijk aanvragen gedurende het jaar te kunnen honoreren. De beoordeling van de aanvragen vindt plaats op basis van de hiervoor beschreven ongewijzigde inzetvarianten. Deze aanvragen worden door daar toe geautoriseerde medewerkers van GTS afgehandeld. De wijzigingen worden in een geautomatiseerd systeem vastgelegd waarin een referentie naar de wijze van afhandeling is opgenomen waaronder, indien relevant, een referentie naar het betrokken berekeningsresultaat dat wordt bewaard op afdelingsniveau.

Naar aanleiding van uw vraag over uitbreiden en afstoten in het netwerk de volgende uitleg bij de beschrijving in de gasvoorwaarden: Bij de processtap berekeningen wordt uitgegaan van het "bestaande" transportnet in een betrokken jaar na voltooiën van in het verleden geïnitieerde maatregelen (uitbreiden/afstoten). Voor GTS is dit zo vanzelfsprekend dat we het niet in deze processtap hebben vermeld. Dit netwerk wordt voor een te onderzoeken set van jaren jaarlijks vastgelegd in een database op afdelingsniveau. Van de jaarlijkse wijzigingen word een logboek op afdelingsniveau bijgehouden. Verantwoordelijkheid voor de autorisatie van de wijzigingen ligt op medewerker niveau van betrokken afdelingen. We laten het ter beoordeling van de ACM of een aanvulling in de gasvoorwaarden vanuit het oogmerk van toezicht van belang is.

De input files van de berekeningen en analyses die resulteren in het vaststellen van de overboekcapaciteit op maand- en dagbasis worden bewaard door de uitvoerende afdeling. De berekeningen en analyses zijn daarmee volledig reproduceerbaar. De resultaten hiervan worden vastgelegd in het administratieve systeem.

16. Ik merk op dat GTS onder punt B.2.2.1 van bijlage 2 niet aangeeft voor welke vorm van entry- of exitcapaciteit zij prognoses maakt. Kunt u nader toelichten om wat voor soort capaciteit het gaat? GST stelt voorts dat prognoses worden verkregen door de entry- of exitcapaciteit die door de markt zijn gecontracteerd aan te vullen met onderbouwde schattingen. GTS geeft aan dat zij de wijze waarop zij tot deze prognoses komt publiceert op haar website. Kunt u verduidelijken hoe de onderbouwde schattingen gemaakt worden? Kunt u bovendien aangeven waarom de wijze waarop GTS tot zijn prognoses komt niet in de code is opgenomen?

GTS stelt prognoses op voor niet afschakelbare entry- en exitcapaciteit.

De wijze waarop GTS de onderbouwde schattingen maakt is beschreven in het tweejaarlijkse Kwaliteits- en Capaciteitsdocument (KCD). Het KCD 2011 is te vinden op de website van GTS (<http://www.gasunietransportservices.nl/over-gts/publicaties>), de ramingen voor de behoefte aan transportcapaciteit zijn opgenomen in hoofdstuk 2, pagina 13 en verder. De KCD's vallen onder toezicht van de ACM (contactpersoon mevr. K. van de Laar). Het KCD 2013 is momenteel in voorbereiding en zal op 1 december 2013 beschikbaar komen.

De prognose wordt opgesteld in navolging van de Ministeriele regeling kwaliteitsaspecten netbeheer elektriciteit en gas. Op de wijze van uitvoering door GTS van de Ministeriële regeling vindt toezicht plaats door de ACM. Opnemen van de codes is daarmee naar de mening van GTS niet nodig. Bij het opstellen van de prognoses worden de nieuwste markt ontwikkelingen meegenomen. In geval van wijzigingen wordt dubbel werk van zowel GTS als ACM voorkomen.

Met als oogmerk verhoging van de transparantie heeft GTS in de codes vastgelegd dat de wijze waarop de prognoses tot stand komen worden gepubliceerd. (Ook nu gebeurt dit al door publicatie van het KCD.) De meest efficiënte oplossing naar de mening van GTS is de beschrijving in het KCD dusdanig op te stellen dat deze toegankelijk is voor shippers. Dit wordt bereikt door op de website een verwijzing naar het KCD op te nemen.

17. Begrijp ik goed dat met uitgangspunten wordt bedoeld dat externe factoren (zoals temperatuur en jaargetijde) in ogenschouw worden genomen om onderbouwd te kunnen inschatten in hoeverre daadwerkelijk gebruik zal worden gemaakt van de geprognostiseerde entry- of exitcapaciteit? Kunt u toelichten hoe GTS deze input gebruikt om te komen tot de hierboven genoemde onderbouwde schattingen? Kunt u daarnaast aangeven welke externe factoren en welke omstandigheden GTS hiervoor gebruikt? Kunt u tot slot toelichten waarom deze uitgangspunten op de website van GTS worden beschreven en niet in de code?

Onderbouwde schattingen worden gebruikt bij het opstellen van prognoses. Bij prognoses gaat het om het te verwachten maximale gebruik op een entry of exitpunt. Voor kleinverbruik wordt naast de capaciteit bij de ontwerp temperatuur van -17 °C ook de capaciteit bij andere temperaturen geprognostiseerd.

Bij de uitgangspunten worden keuzes gemaakt ten aanzien van technische eisen en ten aanzien van daadwerkelijke niveau van gebruik van de prognose. Daarbij spelen temperatuur en jaargetijde een rol. Deze rol is echter veel minder eenduidig dan bijvoorbeeld de temperatuur afhankelijkheid van kleinverbruik zoals die wordt bepaald in de prognoses.

Uitgangspunten worden jaarlijks geëvalueerd en indien nodig aangepast. Belangrijke redenen van aanpassing kunnen zijn: veranderingen aan entry en exit capaciteiten, veranderende regelgeving, ervaringen met het operationele gastransport en resultaten van studies. De gasvoorwaarden zijn onvoldoende flexibel om tijdig op veranderingen in te kunnen inspelen. Conclusie van GTS is dat er onvoldoende toegevoegde waarde is om uitgangspunten in de gasvoorwaarden op te nemen. Zij heeft daarom in de gasvoorwaarden voorgesteld om de uitgangspunten te publiceren.

18. Kunt u toelichten hoe GTS tot een selectie van inzetvarianten komt en op grond van welke criteria in de loop van de tijd inzetvarianten worden toegevoegd en/of verwijderd?

De selectie van de inzetvarianten wordt uitgevoerd door medewerkers van GTS met expertise op het gebied van marktontwikkelingen, netwerk ontwerp en opereren van het netwerk. De beoordeling vindt plaats op basis van de wetenschap dat een wezenlijk tekort aan het transport van gas leidt tot maatschappelijke ontwrichting. GTS beoordeelt haar inzetvarianten op een realistische kans van optreden van gebeurtenissen. Zij gaat daarbij uit van gebeurtenissen die in de ervaring van GTS zijn voorgeko-

men, zijn opgetreden bij vergelijkbare bedrijven of denkbaar zijn in geval van relatief nieuwe omstandigheden.

Het kunnen opvangen van gebeurtenissen met grote gevolgen voor het transport van gas maar met een kleine kans van voorkomen leidt tot een maatschappelijk aanvaardbaar risico.

Inzetvarianten worden opgenomen of aangepast op basis van veranderingen die zich aan entry of exit capaciteiten voordoen, veranderende regelgeving, ervaringen met het operationele gastransport en resultaten van studies, waarbij de verandering inzetvariant specifiek is. Is de verandering van toepassing op alle inzetvarianten dan gaat het om een verandering van uitgangspunt (zie antwoord op vraag 17).

19. De beschrijving van de berekening en beoordeling van de technische capaciteit in B.2.2.5 is erg summier. Kunt u toelichten hoe uit de berekening volgt dat de niet afschakelbare entry- of exitcapaciteit al dan niet getransporteerd kan worden?

De vaststelling van de te verkopen technische capaciteit vindt plaats door de capaciteit op de grenspunten zover te verhogen tot de inzetvarianten nog net succesvol kunnen worden doorgerekend. In deze berekening worden de fysische wetten voor drukval over leidingen en gasmenging toegepast. Het resultaat van een berekening is binair: het transportsysteem kan bij een gegeven combinatie wel of niet voldoen aan de eisen. De belangrijkste eisen zijn gebaseerd op maximale en minimale toelaatbare drukken en gaskwaliteit. Daarnaast is er nog een groot aantal eisen die te maken hebben met het ontwerp van de leiding, het station of de installatie.

20.1 Om de overboekcapaciteit te berekenen berekent GTS de capaciteit zoals omschreven in B2.3.1 en B2.3.2 onder de punten (1) en (2). Van dit resultaat haalt GTS de technische capaciteit zoals beschreven in B2.2 af. Kunt u toelichten wat met 'het resultaat van de capaciteiten in 1 en 2' wordt bedoeld?

Hiermee wordt bedoeld de som van de capaciteiten in 1 en 2.

20.2 Begrijp ik goed dat B.2.3.1 en B2.3.2 in feite een herberekening betreffen van de technische capaciteit op grond van geactualiseerde gegevens, alsmede een inschatting van het verwachte gebruik?

Ten behoeve van overboekcapaciteit op maand- en dagbasis worden transport berekeningen uitgevoerd, waarbij prognoses, uitgangspunten en beschikbaarheid betrekking hebben op maand en dag. Met het resultaat van deze berekening (veelal een hogere capaciteit) wordt niet langer voldaan aan de eisen ten aanzien van de betrouwbaarheid van transport. Deze extra capaciteit kan daarom geen onderdeel zijn van de technische capaciteit. Het proces is beheersbaar doordat de dienst gegarandeerd is via een combinatie van operationele en/of commerciële maatregelen, waaronder de terugkoopveiling.

20.3 Kunt u in dit verband toelichten hoe GTS bij de bepaling van de additionele capaciteit rekening houdt met statistische scenario's voor de op interconnectiepunten op enig moment verwachte fysiek ongebruikte capaciteit, zoals vereist op grond van CMP?

Bij het bepalen van de overboekcapaciteit op maandbasis zal GTS rekening houden met statistische scenario's omtrent het te verwachten gebruik van capaciteit op interconnectiepunten. GTS zal zich intern beraden of een aanpassing van de tekst van artikel B2.3.1 noodzakelijk is.

20.4 Kunt u tevens aangeven hoe GTS voldoet aan het vereiste van het maken van een raming van de waarschijnlijkheid dat capaciteit moet worden teruggekocht op de markt en de daaraan verbonden kosten?

[vertrouwelijk] :

20.5 Kunt u tenslotte toelichten hoe de additionele capaciteit op enig moment mede volgt uit de technische capaciteit zoals beschreven in B.2.2?

Ter toelichting op deze vraag: stel dat de technische capaciteit zoals oorspronkelijk berekend op grond van B2.2 100 bedraagt. Indien de geactualiseerde technische capaciteit zoals berekend op grond van B2.3.1 (punt 1) bijvoorbeeld 120 bedraagt dan dient volgens CMP de additionele capaciteit te worden vastgesteld als de door GTS aangeboden capaciteit bovenop deze 120.

Deze additionele capaciteit dient GTS vast te stellen op grond van statistische scenario's voor de op interconnectiepunten op enig moment verwachte fysiek ongebruikte capaciteit en rekening houdend met een risicoprofiel voor het aanbieden van additionele capaciteit dat niet leidt tot een buitensporige terugkoopverplichting. Ik zie niet hoe de oorspronkelijk berekende technische capaciteit van 100 hierin een rol kan hebben.

In het antwoord 20.2 wordt al ingegaan op maand vooruit capaciteit. Concreet ingaand op uw voorbeeld. GTS berekent 100 eenheden technische capaciteit. Deze capaciteit voldoet aan de normen die GTS hanteert en die gebruikelijk zijn in de gasindustrie, zoals de N+1 reservestelling. Vervolgens doet GTS een som waarbij niet wordt voldaan aan de normen voor technische capaciteit. Dit resulteert in meer capaciteit met een lagere zekerheid dat de capaciteit beschikbaar kan worden gesteld. GTS biedt het verschil met de technische capaciteit aan als overboekcapaciteit en accepteert het hogere risico dat zij indien die capaciteit wordt gevraagd het transport niet kan leveren. In het geval dat meerdere compressoren niet beschikbaar zijn had GTS ook de transport prestatie niet kunnen leveren zonder dat er sprake is van overboeken en terugkoop.

21. Wat bedoelt GTS met 'optimalisatiemogelijkheden in samenwerking met NNO's'?

Hiermee wordt bedoeld dat GTS in overleg met NNO's probeert maatregelen af te spreken waarmee het voorziene knelpunt mogelijk niet meer zal optreden. Dit kunnen afspraken zijn om gasstromen te verleggen dan wel bijv. om tijdelijk de drukgrenzen te mogen over- of onderschrijden. Deze afspraken

kunnen slechts uitgevoerd worden indien de NNO hiervoor de mogelijkheden heeft en hiertoe bereid is om mee te werken.

Zie ook antwoord op vraag 11.

22. Het is mij op grond van het codevoorstel niet duidelijk hoe ACM kan controleren welke capaciteit als technisch is verkocht en welke capaciteit als overboekcapaciteit is verkocht. Kunt u dit verduidelijken? Zie in dit verband ook vraag 21.

[Noot: we nemen aan dat gerefereerd wordt naar vraag 20.]

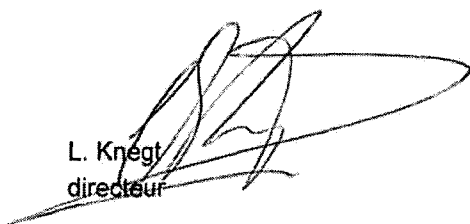
Zoals gesteld is de technische capaciteit gebaseerd op andere uitgangpunten dan de overboekcapaciteit. Voor beide capaciteiten geldt dat de bepaling van beide dusdanig is vastgelegd dat de resultaten auditable, verklaarbaar en transparant zijn. T.a.v. overboekcapaciteit worden momenteel procedures ontwikkeld t.a.v. de vastlegging van deze informatie om deze borging te kunnen geven.

Aanvullende algemene opmerkingen:

1. Als u overgaat tot het uitsturen van wijzigingsopdracht binnen dit dossier wil ik u vragen hierin de volgende opdracht op te nemen:
Gezien het feit dat GTS geen backhaul capaciteit aanbiedt voor periodes langer dan een maand (immers: overboekcapaciteit wordt alleen op maand- en dagbasis aangeboden), acht GTS de in de Tarieencode Gas (artikel 3.2.3a.4 en 3.2.3b.5) opgenomen maandfactor van 0,125 niet meer passend. Het voorstel is om deze maandfactor te wijzigen in 1/12.
2. De gegeven antwoorden zijn niet vertrouwelijk van aard met uitzondering van het antwoord op vragen 10 en 20.4.

Mocht u naar aanleiding van bovenstaande reactie nog vragen hebben, kunt u contact opnemen met de heer Jan Geertsema van GTS (06 - 3103 7294 of jan.geertsema@gastransport.nl).

Met vriendelijke groet,


L. Knegt
directeur