

VERSLAG VAN DE BIJEENKOMST, 14 juni 2005, 13.45 – 15.45 uur

Zaaknummer: 101929

Inzake: Voorstel gezamenlijke netbeheerders inzake de Technische Codes Gas

Aanwezig namens de Dienst uitvoering en toezicht Energie (hierna: 'DTe'):

Dhr. Giesbertz - DTe, cluster Marktinfra, voorzitter hoorcommissie
Dhr. Van der Wal - DTe, cluster Marktinfra, lid hoorcommissie
Dhr. Van Lawick van Pabst - DTe, cluster Marktinfra, lid hoorcommissie
Dhr. Meijer - DTe, cluster Marktinfra, lid hoorcommissie

Sprekers:

Dhr. Grünfeld - VEMW
Dhr. Het Lam - VEMW

Dhr. J.E. Janssen - persoonlijke titel, advocaat Allen & Overy

Dhr. Postema - VOEG

Dhr. Gottschal - Gastransport Services
Dhr. Bouma - Gastransport Services ('GTS')

Dhr. J. Janssen - EnergieNed, sectie Netbeheer
Mevr. Van Oorspronk - EnergieNed, sectie Netbeheer ('EnergieNed/N')

Mevr. Neef - APX

Dhr. Den Bieman - Essent

Mevr. Rijkers - Eneco

Verslag:

Dhr. T. Janssen - d-g NMa, Verslagdienst

De voorzitter opent de bijeenkomst en heet de aanwezigen welkom. De bijeenkomst is georganiseerd om de mening van partijen te horen over de voorstellen van EnergieNed/N inzake de Technische Codes gas. Dit onderwerp is voor de directeur DTe van groot belang, omdat de toegang tot het net en daarmee het *level playing field* en de toegang tot de markt aan de orde zijn.

Hij stelt de leden van de hoorcommissie voor en schetst de gang van zaken ter bijeenkomst. Hij wijst erop dat de bijeenkomst openbaar is. Van de bijeenkomst een verslag wordt gemaakt, dat betrokkenen zo spoedig mogelijk zal worden toegestuurd. Commentaar op de redactie van het verslag leidt niet tot wijziging ervan, doch wordt toegevoegd aan het dossier. De mogelijkheid om commentaar te leveren op de redactie van het verslag is niet bedoeld om nieuwe inhoudelijke punten op te brengen. Hij nodigt dhr. Grünfeld uit om namens VEMW als eerste het woord te voeren.

Dhr. Grünfeld houdt een betoog, dat volledig overeenkomt met de tekst van zijn mondelinge zienswijze gedateerd 14 juni 2005. Een kopie van deze tekst is aan dit verslag gehecht als Bijlage1.

De voorzitter dankt dhr. Grünfeld voor zijn toelichting. Hij stelt voor de door VEMW genoemde acht hoofdonderwerpen achtereenvolgens te bespreken. Op de eerste plaats zijn daar de twee algemene opmerkingen over flexibiliteit en over het ontbreken van voorwaarden voor het aanhouden van reserves. Hij nodigt de aanwezigen uit te reageren.

Dhr. J.E. Janssen brengt het ontbreken van een samenhangend geheel ter sprake en dan specifiek voor één punt in de 'Voorwaarden systeemverbinding aangeslotene', dus de bepalingen met betrekking tot de aansluiting op het landelijk transportnet van GTS. Het wettelijk begrip 'aansluiting' als te vinden in art. 1 sub m Gaswet is in al die bepalingen niet terug te vinden; er staan slechts bepalingen over het begrip 'systeemverbinding'. In art. 2.1.1 wordt gesteld dat zo'n systeemverbinding eigendom wordt en dus onder het beheer komt te liggen van GTS. Daarom wordt waarschijnlijk ook het begrip 'systeemverbinding' gebruikt en niet het begrip 'aansluiting'. Een partij raakt de eigendom en het beheer van zo'n systeemverbinding kwijt, ook als hij hem zelf aanlegt. Dat lijkt evident in strijd met het stelsel van de Gaswet, zoals blijkt uit de parlementaire geschiedenis van de Gaswet, maar ook in de toelichting bij art. 6 van de Ministeriële Regeling inzake tariefstructuren en voorwaarden gas. Daar staat namelijk: 'Om de veiligheid, doelmatigheid en netwerkintegriteit te waarborgen, is het tevens van belang dat duidelijk is welke taken, rechten en plichten netbeheerders en afnemers hebben met betrekking tot de aanleg, het beheer en het onderhoud van de aansluiting. In gevolge het eerste lid onderdeel b moet deze verantwoordelijkheidsverdeling daarom in de voorwaarden worden opgenomen. Daarbij wordt aangetekend dat de aanleg, het beheer en het onderhoud van een aansluiting geen exclusieve wettelijke taak is voor de netbeheerder'. Door de omfloerste terminologie 'systeemverbinding' in plaats van 'aansluiting' wordt dat wettelijk uitgangspunt doorkruist. *For once* is spreker het met VEMW eens.

Dhr. Het Lam vraagt hem namens wie hij precies spreekt.

Dhr. J.E. Janssen antwoordt dat hij spreekt op persoonlijke titel.

De voorzitter nodigt de aanwezigen nogmaals uit om te reageren op het eerste punt, dat gaat over het ontbreken van regels omtrent flexibiliteit en omtrent het aanhouden van reserve.

Dhr. Grünfeld vult aan dat ook een uitgewerkte regeling omtrent de transportzekerheid ontbreekt.

Dhr. Postema merkt op dat VOEG het eerste punt van VEMW onderschrijft. Transparantie en flexibiliteitsdiensten zijn essentieel voor de ontwikkeling van de markt. Een omschrijving van de aan te bieden dienst is nodig. Op dit moment geeft de wetgever aan dat uur-, dag- en weekflexibiliteit door GTS zal worden aangeboden, maar in de Technische Codes wordt niet ingegaan op de methodes, de voorzieningen en de werkwijze. Tot op heden is de dienst er niet voor 2006, zowel de tarieven niet als de voorwaarden en de condities waaronder de toegang tot de dienst verkregen kan worden. Daardoor blijven er voor de markt - zeker voor de leveranciers en dus de afnemers - grote onzekerheden over die dienst bestaan, waardoor ze het gas niet van A naar B kunnen brengen.

Dhr. Gottschal verwijst voor wat betreft de flexibiliteitsdiensten naar een bijeenkomst ten kantore van DTe over de groothandelsmarkt gas. Een van de meest concrete uitkomsten van dat moment was de toezegging van DTe dat zij voor de zomer zou komen met een officieel standpunt over de vraag of Gasunie Trade & Supply een machtspositie heeft op de flexibiliteitsmarkt. GTS wacht nog steeds op dat standpunt. Dat is niet flauw bedoeld. Het stelsel van gereguleerde toegang neergelegd in de wet leidt ertoe dat GTS bepaalde dingen moet. Zo gauw zij die dingen niet moet, dan mag zij die ook niet doen wanneer zij door ze wel te doen ex art. 10c Gaswet het risico zou lopen dat die dingen in concurrentie worden gedaan. Aan de orde is een geval waar dat met name speelt. GTS gaat niet spontaan flexibiliteitsdiensten aanbieden waar niet duidelijk is dat de wettelijke voorwaarde vervuld is. Als dat wel het geval is, dan gaat zij daarmee aan de slag. Dit alles is degenen die het punt naar voren hebben gebracht overigens ruimschoots bekend.

De voorzitter vraagt hem wat hij precies bedoelt met GTS. Mag onder die aanduiding EnergieNed/N worden verstaan?

Dhr. Gottschal antwoordt dat de verplichting om flexibiliteitsdiensten aan te bieden bij de landelijke netbeheerder is gelegd en niet bij de regionale netbeheerders. De huidige voorstellen komen van de gezamenlijke netbeheerders cq. EnergieNed/N.

Dhr. Postema beaamt dat er een brief is van de minister die zegt dat GTS uitstel heeft van het aanbieden van deze diensten voor uur-, dag- en weekflexibiliteit. Dat zijn aanvullende diensten op de

bestaande tolerantieservice, die momenteel aangeboden worden en dus niet beschikbaar zijn voor deze markt. VOEG meent dat GTS niet ontslagen is van de verplichting om tolerantieservice aan te bieden voor levering in 2006. Wel is GTS ontslagen van de verplichting om voordat er duidelijkheid is over de uitspraak van DTe aanvullende diensten voor uur-, dag- en weekflexibiliteit aan te bieden.

Dhr. Gottschal vraagt hem waarop die verplichting berust om voor 2006 of anderszins tolerantieservice aan te bieden.

Dhr. Postema antwoordt dat die verplichting berust op de Ministeriële Regeling en de uitleg daarvan in de brief van de minister.

Dhr. Gottschal begrijpt niet wat hij bedoelt. De minister heeft wel gezegd dat er nu zoiets is als tolerantieservice, maar dat is iets anders. Die wordt op dit moment met weinig succes aangeboden omdat de inkoop niet geslaagd is, maar dat is een heel ander soort probleem.

Dhr. Het Lam vraagt zich wat de juridische basis is van de stelling dat GTS geen flexibiliteitsdiensten in concurrentie mag aanbieden.

Dhr. Gottschal verwijst naar art. 10c Gaswet.

Dhr. Het Lam vraagt hoe art. 10c zich verhoudt tot art. 10a Gaswet, waarin uitdrukkelijk een taak is opgenomen waaruit voortvloeit dat GTS het moet doen. Is dat niet een lex specialis ten opzichte van art. 10c?

Dhr. Gottschal meent dat die wettelijke taak voorwaardelijk is en dat is nou net het probleem. Zolang niet helder is dat de voorwaarde vervuld is, activeert art. 10a niet.

Dhr. Het Lam beaamt dat. Maar is het juist dat het wel moet als de voorwaarde vervuld is?

Dhr. Gottschal beaamt dat, want dan slaat het om. Het is een zwart/wit situatie. Dat is dus onhandig, want de markt wacht op die diensten. Door het op die manier beperken van de vrijheid van de landelijke netbeheerder is er nu nog even niets. Daardoor kunnen de gezamenlijke netbeheerders dus ook niet met voorstellen komen voor voorwaarden.

De voorzitter brengt het tweede door VEMW ingebrachte punt ter sprake: de opzet en de toegankelijkheid van de technische voorwaarden. Hij nodigt de aanwezigen uit te reageren, maar daaraan blijkt geen behoefte. Hij brengt het derde door VEMW ingebrachte punt ter sprake: de stelling dat bestaande overeenkomsten - met name overeenkomsten die ouder zijn dan augustus 2000 - buiten de technische voorwaarden zouden vallen.

Dhr. Gottschal meent dat betreffende bepaling strikt genomen weg zou kunnen. Hij staat er echter omdat EnergieNed/N open kaart wenst te spelen en duidelijkheid wenst te scheppen. Het materiële bereik van de bepalingen betreft een aantal oude transport- en transitcontracten - sommige uit begin jaren '80 - die nog een tijdje worden uitgediend. Voor het overige geeft het slechts vorm aan het principe dat geldig tot stand gekomen contracten niet worden opengebroken door naderhand ontwikkelde regelgeving. Het is niet te begrijpen waarom van bevoordeling sprake zou zijn. Iedere substantie ontbreekt in zo'n uitspraak, want er zijn geen mogelijkheden om een precieze analyse te maken waarom het ene pakket contracten uit de kast gunstiger zou zijn. Als de algemene vrees is dat we er met het systeem van gereguleerde toegang en voorstellen van gezamenlijke netbeheerder op achteruit gaan - de enig mogelijke verklaring voor zo'n uitspraak - dan hoopt EnergieNed/N dat dit beeld nog bijgesteld kan worden.

Dhr. Postema vraagt wat de achterliggende reden is voor die datum augustus 2000. Is er een streep getrokken bij het inwerkingtreden van de Gaswet, of zit er een andere drijfveer achter?

Dhr. Gottschal antwoordt dat getracht is zeker te stellen dat alleen die oude contracten buiten iedere discussie kunnen blijven. Wat er sedertdien onder de werking van de in het voorjaar van 2000 door de rechtsvoorganger van GTS ontwikkelde standaard- en spotcontract aan transportovereenkomsten tot stand is gebracht en wat nu nog loopt, dat valt allemaal onder een regime dat mee-ademt en waarin dus ook de nu voorgestelde transportvoorwaarden een rol zullen spelen.

Dhr. Postema vraagt hoe het zit met contracten uit 1998 voor levering in 1999.

Dhr. Gottschal antwoordt dat de gezamenlijke netbeheerders niet gaan over leveringscontracten.

Dhr. Postema concludeert dat contracten afgesloten in 1998 voor transporteren voor beleving van klanten in 1999 - dus de fase-1 klanten van de liberalisering - dus buiten de aanpassingen vallen. Dhr. Gottschal meent dat er afgezien van genoemde 'oude transport- en transitcontracten' geen contracten meer bestaan, die niet intussen in het normale systeem van standaardvoorwaarden terecht zijn gekomen.

De voorzitter vraagt wat er gebeurt wanneer die er wel blijken te zijn.

Dhr. Gottschal antwoordt dat ze dan worden gerespecteerd.

Dhr. Het Lam meent dat in de Gaswet overgangsrecht ontbreekt op basis waarvan bestaande overeenkomsten gerespecteerd moeten worden. Dat geldt zowel voor de Gaswet zelf als voor regelingen ten aanzien van Codes. VEMW begrijpt het verschil dus niet, want materieel cq. feitelijk worden een contract vóór 1 augustus 2000 en een contract ná die datum verschillend behandeld. Het een moet voldoen aan het dwingendrechtelijke systeem van de technische voorwaarden en het andere niet. De vraag rijst dan of die ongelijke behandeling gerechtvaardigd is en dat is naar het oordeel van VEMW in het geheel niet het geval. De vraag rijst bovendien hoe zich dat publiekrechtelijk/civielrechtelijk verhoudt. Uit art. 14 jo art. 40 Boek 3 BW volgt dat een overeenkomst of rechtshandeling in strijd met de wet nietig is. Veel contracten bevatten dan ook clausules voor gewijzigde omstandigheden in allerlei varianten, die tot gevolg hebben dat een contract binnen de grenzen van de wet mag worden uitgediend. Maar als een contract geheel of gedeeltelijk in strijd is met de wet, dan zal het moeten worden aangepast om die strijdigheid op te heffen. In Nederland geldt bij een spanningsveld het uitgangspunt dat publiekrecht boven civielrecht gaat. Daarnaast is in de Gasrichtlijn duidelijk een non-discriminatiebepaling opgenomen, die geen ontheffingsvarianten bevat zoals bijvoorbeeld art. 24 Elektriciteitswet.

Tegen deze achtergrond ziet VEMW niet in waarom contracten voor augustus 2000 anders behandeld zouden kunnen worden en niet onder werking van deze voorwaarden zouden vallen. Dat is een ongerechtvaardigde, discriminatoire behandeling, in strijd met de vereisten van objectiviteit en evenredigheid.

Dhr. Gottschal meent dat een en ander met gelijke behandeling eigenlijk niets te maken heeft. Het gaat om een vergelijking van het thans voorgestelde pakket maatregelen met contractvoorwaarden die soms teruggaan tot begin jaren '80. Er is geen sprake van dat dit gelijke gevallen zouden zijn. De toen gesloten contracten bevatten een mix, die beide partijen toen commercieel aanvaardbaar vonden. Naderhand is er ten opzichte van de transporteur sprake van een gewijzigd beleid, thans vorm gegeven als publiekrechtelijk georiënteerde voorwaarden op grond van voorstellen van de gezamenlijke netbeheerders. Uit oogpunt van gelijke behandeling is er niets tegen een beleidswijziging voor de toekomst, waarbij oude contracten onaangetast blijven.

Dhr. Het Lam wijst erop dat deze discussie ook al is gevoerd in de elektriciteitssector, die toch als basis heeft gefungeerd voor het opnemen van het systeem van gereguleerde toegang. Er is destijds gediscussieerd over bestaande contracten versus nieuwe. Ook toen is het standpunt van de gezamenlijke netbeheerders naar voren gebracht dat het allemaal gerechtvaardigde ongelijke feitelijke behandeling zou zijn, maar dat argument is in ieder geval door het Europese Hof aan flarden geschoten. Gelet op de samenhang tussen de Gasrichtlijn en de Elektriciteitsrichtlijn, die op dit punt eigenlijk identieke bepalingen bevatten, meent VEMW dat die uitspraak ook in casu moet gelden.

Dhr. Gottschal vermoedt dat bedoeld arrest nog voor veel vermaak zal zorgen.

De voorzitter brengt het vierde door VEMW ingebrachte punt ter sprake: de exclusiviteit van het shippersmodel zou in strijd zijn met de Gaswet en dat zou ernstige gevolgen hebben voor afnemers. Hij nodigt de aanwezigen uit te reageren.

Dhr. Gottschal verwijst opnieuw naar een eerdere bijeenkomst ten kantore van DTe. Die bijeenkomst ging over tariefstructuren, naar aanleiding van een voorstel van EnergieNed/N waarin het woord shipper niet eens voorkwam. Dezelfde discussie werd toen gedurende anderhalf uur gevoerd en het lijkt niet echt zinvol om diezelfde discussie opnieuw te voeren.

Desalniettemin wijst hij erop dat art. 14 Gaswet ook voor EnergieNed/N een belangrijk uitgangspunt is.

Daarom heeft EnergieNed/N ook altijd betoogd dat de voorrangsregeling voor de eindverbruiker in de Richtlijnen Gastransport strijdig is met de wet en het is ook precies de reden waarom het shippersmodel is opgetuigd zoals het is opgetuigd. Eenieder kan namelijk transportdiensten contracteren, alleen moet hij wel aan een aantal voorwaarden voldoen. Dat is hetzelfde als het kopen van een tramkaartje. Het is uiteraard eenvoudiger om met het openbaar vervoer te reizen dan om gas te transporteren, maar het principe is hetzelfde: wie wil instappen moet aan bepaalde regels voldoen. Bij gastransport ligt het iets complexer. EnergieNed/N heeft zo min mogelijk, maar wel minimaal noodzakelijke eisen gesteld, namelijk een zekere kredietwaardigheid en de geschiktheid en de bereidheid om het operationele verkeer te kunnen afhandelen. Daarvoor kan overigens ook een hulppersoon worden ingeschakeld. Iemand, die aan die voorwaarden voldoet, wordt door EnergieNed/N shipper genoemd. Iemand, die in het openbaar vervoer aan de voorwaarden voldoet, wordt reiziger genoemd. Er heeft nog nooit iemand geroepen dat hij wel in de tram wilde zitten maar geen reiziger wilde zijn. Het shippersmodel is alleen exclusief in de zin dat men aan bepaalde voorwaarden moet voldoen om shipper te worden. Iedereen kan shipper worden die aan die voorwaarden voldoet.

Dhr. Van der Wal vindt de vergelijking met openbaar vervoer niet helemaal terecht. Een reiziger zou beter de afnemer kunnen worden genoemd en de chauffeur de shipper. Waar het om draait is het recht van de afnemer om er in ieder geval zeker van te zijn dat hij op zijn plek altijd gas krijgt op het moment dat hij het nodig heeft. Hij mag niet 'gegijzeld' kunnen worden of iets dergelijks. Het is van groot belang dat dit recht goed vastgelegd wordt in voorwaarden.

Dhr. Gottschal meent een heleboel dingen tegelijk te horen. De netbeheerders gaan niet over dat recht op gas.

Dhr. Van der Wal wijst erop dat de netbeheerders wel degelijk te maken hebben met het recht op het transport van dat gas cq. met het recht van de afnemer om zijn gas ook daadwerkelijk te krijgen.

Dhr. Gottschal bevestigt dat een afnemer recht heeft op transport wanneer hij dat boekt. Uiteraard mag een afnemer ook iemand inhuren voor dat transport.

Dhr. Van der Wal vervolgt dat een afnemer recht heeft op exit. Op een bepaald moment kan het voorkomen dat dit dicht gecontracteerd is.

Dhr. Gottschal weerspreekt dit. VEMW weet heel goed dat er allerlei trucs denkbaar zijn, want dat wordt al jaren uitgelegd. Er hebben er tijdens een winterachtige sessie ooit vijf op een rijtje gestaan. De meest populaire is geworden: wij boeken gewoon over. Dat heeft heel goed preventief gewerkt. Bij een binnenlandse eindverbruiker is de transportcapaciteit nooit op. Dat is de allerbeste maatregel, want geen shipper haalt het meer in zijn hoofd om - vanuit het model dat het met 100% capaciteit boeken wel op zou zijn - die capaciteit te boeken en daarna de eindverbruiker onder druk te zetten: "Nou moet je bij mij kopen want anders heb je geen gas". Zo werkt het helemaal niet. Er kan een andere partij komen - de afnemer zelf of een andere shipper, dat maakt niet uit - die de exitcapaciteit boekt. Als geconstateerd wordt dat dit meer dan 100% is, dan wordt uitgezocht hoe dat zit. Zit het bij één partij of zijn het er meer? In dat laatste geval wordt bij de afnemer nagevraagd of hij soms iets heel raars met zijn installatie heeft gedaan en of hij even wil verklaren dat hij niet meer trekt dan waarop het net op dat punt is uitgelegd. Het probleem kan zich dus niet voordoen en bij GTS is sinds het moment dat de discussie drie jaar geleden begon nog nooit een geval van gijzeling gemeld, ondanks herhaalde verzoeken om zulks te doen. De gevolgde aanpak werkt heel goed preventief, want grote dubbele boekingen op binnenlandse exits komen niet voor. dat staat los van die enkele partij, die zijn leveringscontracten niet goed op elkaar afgestemd had en daardoor overlappingen had in zijn leveringsperioden.

De voorzitter verifieert voor de zekerheid of ook de bijdragen van dhr. Gottschal op dit punt namens de gezamenlijke netbeheerders zijn gedaan.

Dhr. Gottschal bevestigt dat hij niet de moed zou hebben om ter bijeenkomst anders dan namens EnergieNed/N te spreken.

Dhr. J. Janssen benadrukt dat deze kwestie op de regionale netten niet speelt.

Dhr. Grünfeld meldt dat hij nog geen enkel argument heeft gehoord waarom de kwestie zich niet zou kunnen voordoen. Dat GTS of EnergieNed/N een regeling niet nodig vinden, is geen argument. VEMW

baseert zich op de wet en zij meent dat de wet op dit punt duidelijk is. De vergelijking met openbaar vervoer ontgaat VEMW volledig. Als die vergelijking al opgaat, dan is het dat een klant, die vervoerd wil worden, een shipper moet inhuren die dan voor hem vervoerd wordt of iets dergelijks. En dat is dan nog los van het feit dat er in Nederland niet slechts één busonderneming bestaat, laat staan een samenhangend geheel. VEMW meent dat de vergelijking met de elektriciteitsnetten veel beter past. Daarin kan de kwestie wel geregeld worden, dus waarom dan niet voor gas?

Dhr. Gottschal wijst erop dat het niet zo snel zo is dat iets absoluut onmogelijk is. Het is heel makkelijk om te zeggen: 'Wij willen dat, waarom kan het niet, dus doe het maar'. Maar zo zit de wereld niet in elkaar en het is niet voor niets zo dat de Gaswet de gezamenlijke netbeheerders de voorstellen laat maken. Zij moeten immers ieder hun eigen winkel regelen en dat vervolgens gezamenlijk afstemmen zodat een logisch, inhoudelijk sluitend geheel ontstaat. Vervolgens heeft DTe een toetsende rol en er is inspraak voor allerlei belanghebbenden en representatieve organisaties. De toetsing van DTe is met name toegespitst op de in art. 12f Gaswet genoemde elementen. Maar het blijft zo dat de gezamenlijke netbeheerders voorstellen indienen voor de bedrijfsvoering van de netbeheerders. Bij hen ligt het initiatief en daarmee heeft de wetgever principieel vastgelegd dat het de netbeheerders in beginsel vrij staat om hun eigen manier van bedrijfsvoering vast te leggen. Uiteraard gelden daarvoor de technische randvoorwaarden genoemd in art. 12f Gaswet en de financiële voorwaarden genoemd in art. 80 en 82 Gaswet, maar dat alles doet aan die principiële vrijheid niet af. Het is ook niet zo dat het proces begint in een groene weide zonder verleden en waarin niets bestaat. Het systeem van gereguleerde toegang begint na veertig jaar Gasunie, na een nog veel langere periode gastransport op lokaal niveau en na de nodige jaren ervaring met liberalisering, waarin het PVE heeft gefunctioneerd dat een marktmodel heeft ontwikkeld waarop allerlei dingen zijn afgestemd. Zoiets kan niet van vandaag op morgen veranderd worden en het valt ook ten zeerste te betwijfelen of de wereld ook maar een spat beter zou worden wanneer dat veranderd zou worden. In absolute zin is niets onmogelijk, maar op een termijn van een paar weken wel. Het is de vraag of voor een veranderd model, waarvan de daadwerkelijke waarde nog moet worden bezien, een enorme IT-investering zinvol is.

Dhr. Het Lam wijst op de gebruikte woorden 'in beginsel'. Die zijn terecht, want de gezamenlijke netbeheerders hebben het recht om voorstellen te doen voor voorwaarden. Maar die voorwaarden worden wel begrensd door de wet, waarin uitgangspunten zijn opgenomen waaraan de netbeheerders zich dienen te houden. Een van die uitgangspunten is dat afnemers recht op transportrechten hebben ex art. 12b lid 1 sub a Gaswet, waarin het woord afnemer letterlijk voorkomt.

Dhr. Gottschal corrigeert dat wel het woord afnemer, maar niet het recht op transport in de wettekst voorkomt.

Dhr. Het Lam vervolgt dat art. 12b lid 1 sub a Gaswet invulling geeft aan het begrip 'eenieder' in de zin van art. 14 Gaswet. Daar kan je niet om heen. Het kan zijn dat het proces niet in een groene weide begint. Maar de wetgever maakt een politieke keuze, waaraan volgens de Grondwet iedereen gebonden is, dus ook Gasunie met haar ervaring van veertig jaar. De randvoorwaarden moeten dus worden nageleefd. VEMW leest in die randvoorwaarden dat afnemers op eigen titel zelfstandig transportrechten moeten kunnen krijgen, opdat zij niet gegijzeld kunnen worden en opdat zij zelf kunnen beheersen en beslissen. Daarbij kan de technische uitvoering daarvan - dus het rijbewijs, de erkenning of de PV-achtige elementen zoals in de Elektriciteitswet - feitelijk worden uitbesteed.

Dhr. J. Janssen wijst erop dat het volgen van het elektrische model bij gas heel aantrekkelijk klinkt. Maar er schuilen belangrijke adders onder het gras, omdat de technische systematiek van elektriciteit en gas stevig van elkaar verschillen. Bij elektriciteit kon - zij het met wat spelregels - worden gesteld dat 'eenieder' in heel Nederland recht heeft op transport, omdat werd uitgegaan van het model van de koperen plaat: het is onafhankelijk van de fysieke infrastructuur waar de stroom op het net wordt gezet en waar hij er af wordt gehaald. Bij gas bestaat een fundamenteel andere situatie, namelijk eenrichtingsverkeer in het net. Wie de kaart van het Nederlandse gasnet bekijkt, die ziet dat ook fysiek voor zich. Dit vraagt om een heel andere benadering. Het één-op-één toepassen van de elektreregels op de gasnetten cq. gasmarkt blijft een idee-fixe.

Dhr. Het Lam weerspreekt dat VEMW het zo bedoelt. Zij heeft slechts gesteld dat er met enige creativiteit wel degelijk modellen te vinden zijn die passen binnen de wettelijke randvoorwaarden.

Dhr. J. Janssen wijst erop dat daarmee wordt gesuggereerd dat het huidige model daar niet binnen past.

Dhr. Het Lam bevestigt dat laatste. Tevens heeft VEMW aangegeven dat zij een model ziet waarin de afnemer een recht op transport kan kopen en vervolgens de technische uitvoering daarvan kan uitbesteden. Daarbij wordt even de PV-partij uit de E-wet genoemd, omdat daar een soortgelijk idee bestaat dat degene die het transportrecht heeft, niet dezelfde hoeft te zijn als degene die het transport feitelijk uitvoert. Natuurlijk zijn er verschillen, maar de strekking is dat met twee partijen kan worden gewerkt.

De voorzitter vraagt VEMW om los van de juridische discussie aan te geven waarom een ander model beter zou zijn. Tot nu toe is slechts het risico van gijzeling genoemd, terwijl de gezamenlijke netbeheerders stellen dat dit risico niet bestaat.

Dhr. Grünfeld antwoordt dat het huidige model inderdaad kan leiden tot gijzeling. Veel belangrijker is echter het fundamentele punt dat de wet volgens VEMW voorziet in de mogelijkheid dat afnemers zelf exitcapaciteit en transportrechten contracteren. Misschien is het feitelijk nooit tot een klacht over gijzeling gekomen, maar dat wil nog niet zeggen dat het probleem er niet is. Het probleem is fundamenteel. Veel leden van VEMW klagen over problemen die zij ondervinden omdat zij zelf niet in staat zijn om exitcapaciteit te contracteren. Daardoor zijn zij in feite afhankelijk van anderen die de capaciteit mogelijkerwijs reeds hebben gecontracteerd. Een dergelijke positie wil men niet innemen; hij is ook niet bevorderlijk voor het ontstaan van concurrentie op de gasmarkt.

Mevr. Neef wijst erop dat de APX graag handelaren ziet op de beurs, maar ook afnemers. Op dit moment onderzoekt de APX de mogelijkheden daartoe. Duidelijk is het volgende gebleken.

Beurshandel is fysieke handel, dus er moet altijd worden genomineerd in het systeem van GTS. Voor afnemers wordt het een probleem op het moment dat zij op de beurs willen gaan handelen terwijl zij transportcapaciteit moeten gaan overdragen naar een andere shipper. Dat maakt het afnemers vrijwel onmogelijk om te gaan handelen op de beurs terwijl zij dat wel zouden willen. Een en ander is een nadelig neveneffect van het momenteel vorm gegeven shippersmodel

Dhr. Gottschal vraagt zich in reactie op de opmerking van mevr. Neef af waarom die afnemers dan niet zelf shipper worden. Het is moeilijk voorstelbaar dat het overdragen een probleem is want dat is een heel eenvoudig procesje.

Daarnaast wijst hij er in reactie op de opmerking van dhr. Grünfeld op dat in de door EnergieNed/N voorgestelde transportvoorwaarden van de landelijke netbeheerder niet valt terug te vinden dat een afnemer geen transportcapaciteit kan contracteren zoals in art. 14 Gaswet bedoeld. De huidige documenten geven VEMW precies haar zin.

Dhr. Het Lam wijst erop dat het erom gaat dat de afnemer niet eerst shipper hoeft te worden. Dat is wat EnergieNed/N steeds vergeet te vermelden.

Dhr. Gottschal herhaalt dat de afnemer rustig afnemer kan blijven, zolang hij maar aan de voorwaarden voldoet.

Dhr. Grünfeld merkt op dat verschillende leden van VEMW klachten hebben over de kwestie die mevr. Neef terecht schetste. Bovendien wordt het switchen bemoeilijkt. Er ontstaat een additioneel risico en dat is niet bevorderlijk voor het bevorderen van concurrentie.

Dhr. Gottschal vraagt hem welk risico hij bedoelt.

Dhr. Grünfeld noemt het risico dat de afnemer niet beschikt over de capaciteit die hij nodig heeft.

Dhr. Gottschal begrijpt in het geheel niet welk risico wordt bedoeld.

De voorzitter nodigt de aanwezigen uit een laatste commentaar op de kwestie te geven. Wanneer daaraan geen behoefte blijkt te bestaan, brengt hij het viijfde door VEMW ingebrachte punt ter sprake: het ontbreken van een regeling voor de verplichting tot aansluiting, waarbij de rechten van de afnemer opnieuw belangrijk zijn. Hij nodigt de aanwezigen uit te reageren.

Mevr. Van Oorspronk zet uiteen dat de Gaswet volgens EnergieNed/N nergens een aansluitplicht bevat. Op grond van die wet is de aanleg van netten vrij en bestaat er geen plicht tot aansluiting. Uiteraard moeten de technische voorwaarden voor aansluiting wel in de voorwaarden worden opgenomen, maar niet een aansluitplicht. Eerder ter zitting werd een beroep gedaan op de Europese Richtlijn. Dat is wel aardig, want die Richtlijn geldt voor de gehele EU en dus zou overal in de EU - dus ook bijvoorbeeld in Hongarije - kunnen worden geclaimd dat men aangesloten wenst te worden op het net. Volgens EnergieNed/N vloeit uit de Europese Richtlijn geenszins een aansluitplicht voort en zeker niet direct. De directeur DTe heeft in verschillende eerdere besluiten - waaronder de oorspronkelijke tariefbesluiten - geaccepteerd dat de netaanleg vrij is en dat er geen aansluitplicht bestaat.

De voorzitter nodigt de aanwezigen uit een laatste commentaar op de kwestie te geven. Wanneer daaraan geen behoefte blijkt te bestaan, brengt hij het zesde door VEMW ingebrachte punt ter sprake: het wellicht ontbreken van voldoende rechtszekerheid en het bestaan van vage, nader uit te werken begrippen daaromtrent. Hij nodigt de aanwezigen uit te reageren. Wanneer daaraan geen behoefte blijkt te bestaan, brengt hij het zevende door VEMW ingebrachte punt ter sprake: de gedoogplichten die uit de technische voorwaarden zouden voortvloeien en die in strijd zouden zijn met de Gaswet. Hij nodigt de aanwezigen uit te reageren. Wanneer daaraan geen behoefte blijkt te bestaan, brengt hij het achtste door VEMW ingebrachte punt ter sprake: de totstandkoming van transportovereenkomsten en de consequenties voor de eigendom in de zin van het burgerlijk recht. Hij nodigt de aanwezigen uit te reageren.

Mevr. Van Oorspronk meent dat alle artikelen op dit punt zouden moeten worden nagelopen. De opmerking, dat op een onjuiste manier civielrechtelijke consequenties worden verbonden, is niet goed te begrijpen.

De voorzitter vraagt VEMW haar stelling te verduidelijken.

Dhr. Grünfeld recapituleert dat VEMW heeft genoemd: paragraaf 5.1 Transportvoorwaarden LNB over voorwaarden, die de totstandkoming van overeenkomsten betreffen, en daarnaast art. 5.3.1 van de Transportvoorwaarden LNB, waar het gaat om de civielrechtelijke gevolgen van overeenkomsten.

Dhr. Gottschal vraagt hem uit te leggen wat er aan paragraaf 5.1 niet deugt.

Dhr. Het Lam zet uiteen dat dit hoofdstuk bepalingen bevat over bijvoorbeeld de termijnen van contracten. Dat soort dingen moet natuurlijk geregeld worden, maar niet bepaald hoeft te worden zoals in art. 5.1.1 hoe een contract tot stand komt - namelijk door aanbod en aanvaarding - of dat een contract moet worden gesloten. Dat zijn civielrechtelijke kwesties geregeld in het BW. Over de Codes rond de E-wet stelt de directeur DTe stelselmatig dat de totstandkoming van contracten niet een zaak is, die in de Codes thuis hoort. Dat is in casu eveneens het geval. Art. 5.3.1 gaat over de civielrechtelijke gevolgen van het beëindigen van een overeenkomst, bijvoorbeeld over de financiële verplichtingen die open blijven staan. Dat is iets wat niet in de technische voorwaarden thuis hoort en zo zijn er nog een heleboel meer voorbeelden. Hij verwijst naar de zeer uitvoerige bijlage in de brief van VEMW daaromtrent. De essentie is steeds dat civielrechtelijke aspecten worden geregeld in het BW en dus geen onderwerp kunnen zijn van de Codes. Hij geeft nog een voorbeeld over de eigendom. In het BW geldt de regel dat men eigenaar is van iets wat men zelf maakt. Maar ter zitting werd reeds gemeld dat het beheer van een aansluiting, die men zelf heeft aangelegd, ineens overgaat. Daarover heeft het CBb in de zaak *Eneco/Enbu vs. Universiteit Utrecht* gesteld dat het niet zo werkt. Iemand die eigenaar is van iets, kan niet in één keer het beheer verliezen over dat eigendom op grond van lagere regelgeving. Hetzelfde geldt voor de stelling dat men 'om niet' iets ter beschikking zou moeten stellen. Ook dat is in feite een vorm van onteigening; men mag niet zomaar gebruik maken van de eigendom van een ander onder de voorwaarde dat die ander daar niets voor krijgt. Zo werkt het niet. Dit soort eigendomsvoorwaarden dienen stelselmatig uit de voorstellen te worden verwijderd, want ze vloeien reeds voort uit het BW.

De voorzitter nodigt EnergieNed/N uit op deze toelichting te reageren.

Dhr. Gottschal zet uiteen dat in de voorwaarden de verhouding tussen twee partijen geregeld wordt: de netbeheerder en een partij die bij haar een dienst wil afnemen. Het contactpunt in administratieve zin

is het contract. De inhoud daarvan wordt in belangrijke mate op essentialia bepaald door de voorwaarden die uiteindelijk door de directeur DTe worden vastgesteld. Dat is dus publiekrechtelijk georiënteerde en tot stand gekomen inhoud van uiteindelijk een relatie tussen twee civiele partijen, die net als in elektriciteitsland waar dat nodig is nog aangevuld kan worden met aanvullende voorwaarden. Men kan erover discussiëren of sommige elementen niet beter naar de civiele algemene voorwaarden hadden gekund. Maar dat is eigenlijk om het even, want beoogd is om duidelijkheid te geven. In art. 5.1.1 staat niet alleen dat een overeenkomst ontstaat door aanbod en aanvaarding, maar ook dat hij een bepaalde periode duurt en niet dus niet langer. Dat zijn preciseringen die in het BW niet zijn te vinden, nog daargelaten dat het BW in dat opzicht regelend recht bevat. Er kan wel degelijk afwijkend worden afgesproken. In wezen gebeurt dat ook - als er al afgeweken wordt - op een civielrechtelijk geldige wijze, zij het dat een deel van die afwijking een publiekrechtelijke achtergrond heeft, namelijk de vaststelling door de directeur DTe van dat deel van de voorwaarden. Verder is er niets aan de hand en daarom is er ook geen enkel probleem met andere civielrechtelijke elementen, zoals bijvoorbeeld wat 'gedoogplicht' wordt genoemd. Het wellicht verwarrende art. 39a Gaswet heeft hier niets mee te maken. Partijen komen overeen en er wordt aangesloten of er wordt transport verricht onder bepaalde voorwaarden. Een deel van die voorwaarden is publiek bepaald; een ander deel privaat. Zoiets is in een contract en dus ook in de voorstellen heel goed mogelijk.

Dhr. Het Lam verwijst naar de uitspraak van het CBB van 5 november 2003 in een zaak tussen EnergieNed en DTe, waarin het onderwerp gedoogplicht aan de orde was. Daarin is duidelijk gesteld dat een gedoogplicht niet in de Codes thuis hoort. Die gedoogplicht is ook geschrapt, mede onder verwijzing naar het artikel van de Belemmeringenwet dat van toepassing was. De discussie moet in het licht van die achtergrond worden gevoerd.

Daarnaast wijst hij erop dat uiteraard van alles mag worden geregeld als aanvulling op het BW. Maar waar het om gaat is of dat valt binnen de reikwijdte van de voorwaarden als omschreven in de Gaswet, meer in het bijzonder art. 12b. Daar staat niet in dat alle civielrechtelijke gevolgen van openstaande bedragen en hoe die moeten worden verrekend in de technische voorwaarden moeten worden opgenomen. Dat valt niet binnen de reikwijdte van art. 12b Gaswet. Uiteraard mogen dingen aanvullend worden geregeld; het BW is op sommige onderdelen aanvullend recht. Maar dat laat de vraag onverlet of de Gaswet in het specifieke normenkader van de Codes de ruimte biedt om dat soort aanvullende dingen een publiekrechtelijke basis te geven en daarmee dus eigenlijk dwingend op te leggen. Dat is een wezenlijk verschil en fundamenteel bovendien omdat de contracten nog uit gaan van een zekere wilsovereenstemming. Wanneer de voorliggende voorwaarden eenmaal worden vastgesteld, dan is op dat punt geen wilsovereenstemming meer nodig want dan is het gewoon dwingend. Dan kan alleen nog worden gesproken over de concrete doorwerking in de overeenkomst, maar dan is het uitgangspunt wel vastgelegd.

Dhr. Gottschal wijst erop dat het nu juist de grap is van het systeem van gereguleerde toegang - dat geacht wordt een zegening te zijn voor allen die van netbeheerders afhankelijk zijn - dat al die voorwaarden na bijeenkomsten als onderhavige zijn vastgesteld door de directeur DTe.

Dhr. Het Lam wijst erop dat bijvoorbeeld opschortingsrechten of voorwaarden voor beëindiging ontbreken.

Dhr. Gottschal corrigeert dat hij alleen de kernpunten bedoelt.

Dhr. Het Lam vervolgt dat het nu juist de vraag is welke onderwerpen van civielrechtelijke aard in de Codes thuis horen. VEMW meent dat de begrenzing ligt in de onderwerpen van art. 12b Gaswet. De voorwaarde dat de eigendom van het beheer van de aansluiting van rechtswege overgaat naar een ander, volgt daaruit niet en moet dus ook niet in de technische voorwaarden worden geregeld.

Mevr. Van Oorspronk zet uiteen dat EnergieNed/N altijd als insteek heeft gehad dat het in casu gaat om technische voorwaarden. Daarnaast is er altijd een aansluit- en transportovereenkomst en een leveringsovereenkomst; civielrechtelijke elementen worden niet in de technische voorwaarden geregeld. Op dat uitgangspunt zijn de stukken ook gescreend; aansprakelijkheden of overmacht zijn bewust niet opgenomen. Het is mogelijk dat er nu nog enige civielrechtelijke aspecten in zitten, maar in art. 5.1.1 gaat het met name om die tien werkdagen. Af en toe staat er 'om niet', maar dan gaat het erom dat men voor apparatuur een ruimte om niet ter beschikking moet stellen. Dan is er dus een zo

grote verwevenheid met andere bepalingen dat het gewoon nodig was. Misschien zijn er nog elementen die ook volgens EnergieNed/N nog verwijderd kunnen worden, maar aan de andere kant is dat misschien om het even.

Zij bevestigt dat er in het kader van de elektriciteitsvoorwaarden een procedure is geweest over de gedoogplichten. Maar toen ging het over een gedoogplicht voor leidingen ten behoeve van derden. Dat was dus een ruime gedoogregeling, die niet op voorhand één-op-één kan worden vergeleken met de gedoogplichten in de huidige voorwaarden. Men kan niet zomaar zeggen dat genoemde uitspraak gevolgen heeft voor onderhavige gedoogregelingen.

Dhr. Het Lam beaamt dat de formulering wat anders ligt. Maar in het geciteerde artikel staat bijvoorbeeld dat telecommunicatie-infrastructuur mag worden aangelegd ten behoeve van de taken van de netbeheerder. Er staat dus niet dat het gaat om infrastructuur ten behoeve van afnemer, ten wiens behoeve daar een aansluiting of een ander apparaat is gebouwd. Het gaat dus ook om infrastructuur ten behoeve van derden. Dan gaat het dus eigenlijk over een gedoogplicht, ook al staat het er net iets anders en wat subtieler geformuleerd. Materieel komt het erop neer dat ten behoeve van de taak van de netbeheerder - dus gastransport in brede zin - allerlei voorzieningen worden aangebracht op het terrein van iemand die dat moet accepteren. Die voorzieningen kunnen ook ten behoeve van derden zijn. Dat is een gedoogplicht en daarvoor bestaat de Belemmeringenwet. De uitspraak van 5 november 2003 is wel degelijk toepasbaar.

Dhr. J. Janssen meent dat sprake is van enige spraakverwarring. Als de netbeheerder iets op mijn aansluiting doet, dan zijn dat taken die hij moet doen, maar hij doet dat wel ten behoeve van mij. Als VEMW problemen heeft met die telecommunicatievoorziening, dan even goede vrienden, maar dan is er dus geen aansluiting op elkaar. Zo'n telecomverbinding is eenvoudig noodzakelijk om dit type aansluiting te kunnen operationaliseren.

Dhr. Het Lam vraagt waarom er dan niet expliciet staat dat de infrastructuur alleen geldt ten opzichte van de afnemer. In de huidige formulering wordt niet uitgesloten dat de infrastructuur ook geldt voor derden. Datzelfde geldt voor meetinrichtingen. Ergens staat dat men 'een' meetrichting moet accepteren. Zou het woord 'de' zijn gebruikt, dan is duidelijk dat de afnemer wordt bedoeld die de meting nodig heeft voor zijn gastransport.

Dhr. Gottschal beaamt dat VEMW een goede suggestie doet.

De voorzitter schorst de zitting voor een kwartier.

De voorzitter heropent de zitting. Hij nodigt de aanwezigen uit om nieuwe onderwerpen ter sprake te brengen.

Mevr. Neef wijst erop dat de TTF nog niet besproken is, terwijl dat toch een zeer belangrijke *tool* is voor de ontwikkeling van de markt. Zij meent dat de TTF terug zou moeten komen in de Codes, maar dat is dus niet het geval. Ook de rol van de Gas Exchange Operator cq. de gasbeurs dient een plek te krijgen in de Codes. Hij wordt in de wet erkend en hij valt niet onder te brengen in/als een van de andere partijen die wordt erkend in de Codes.

Zij stelt voor om de TTF inderdaad op te nemen in de Codes, als begrip en als middel op dezelfde wijze zoals dat is gedaan in de Richtlijnen Gastransport 2005 van DTe. Enige procedurele kwesties zouden daarin moeten worden, vooral met betrekking tot nominatie en confirmatie omdat die essentieel afwijken van nominatie voor fysieke punten. Datzelfde geldt ten aanzien van de gasbeurs. Die beurs heeft een aparte positie op grond van de aanwijzingen die zij heeft gekregen van de Minister EZ. Zij heeft ook door de plek die zij inneemt een bijzondere positie: zij is puur een intermediair en neemt geen fysieke positie in. GTS heeft de rol van de beurs onderkend in de TC 2005/2. Hetgeen dat daarin over de beurs is opgeschreven, zou ook naar de Codes gehaald moeten worden.

De voorzitter vraagt de aanwezigen om commentaar.

Dhr. Gottschal wijst erop dat dit voorstel weer een vraag oproept: waaraan moet dit opgehangen worden in de wet? Het staat er niet in en in de Richtlijnen stond niet meer dan 'er zij een TTF'. Die is er en wat EnergieNed/N betreft blijft hij er ook. Maar het staat los van de Codes die nu worden opgetuigd en datzelfde geldt voor de beurs. De wet schrijft voor dat de landelijk netbeheerder waar nodig de aangewezen beurs ondersteunt bij de uitvoering van haar taken. Dat gebeurt ook, maar dat is het dan wel zo'n beetje. Waar is de kapstok om dit alles in de Codes op te nemen?

Mevr. Neef meent dat de kapstok voornamelijk zit in het feit dat bij art. 12 Gaswet staat dat de voorwaarden ten doel hebben de ontwikkeling van de markt te bevorderen. In dat opzicht past het ook in het systeem van entry en exit, want de TTF is een entry- of exitpunt, alleen met enige van een fysiek punt afwijkende kenmerken.

De voorzitter vraagt haar wat APX precies opgenomen zou willen hebben om de beurs of de TTF beter te laten functioneren.

Dhr. Neef beaamt dat de Gasrichtlijnen vermelden 'er zij een TTF'. Zij weet niet of het nodig is om daaraan nog heel veel woorden te besteden. Maar voor de handel is het belangrijk dat er wat ruimere nominatiemogelijkheden gelden voor de TTF en voor de beurs. Bijvoorbeeld het systeem van single-sided nomineren is voor de beurs zodanig essentieel, dat het zonder een dergelijke bepaling in de Codes niet werkt.

Dhr. Gottschal begrijpt het belang dat eraan gehecht wordt. Hij vermoedt dat het ook gediend wordt met de huidige transportvoorwaarden, waaraan dus niet veel zou moeten worden veranderd. De TTF blijft wat EnergieNed/N betreft bestaan, maar hij valt niet onder het bereik van art. 12b e.v. Gaswet en er lijkt dus geen basis om dit in de Codes op te nemen. Het genoemde belang voor de markt kan worden onderschreven, maar dan gaat het over een van de toetsingsgronden die DTe kan hanteren bij het beoordelen van de voorstellen van de gezamenlijke netbeheerders en dat is dus niet de bepaling die het domein van de voorstellen uitbreidt. De materie van de TTF zou buiten het publieke domein moeten blijven in de zin van de Gaswet.

De voorzitter vraagt hem of het voorbeeld van het single-sided nomineren in de technische voorwaarden thuis hoort.

Dhr. Gottschal antwoordt dat dit dus niet het geval is, want de hele TTF hoort er niet in thuis. Het is overigens wel een van de dingen die de landelijke netbeheerder heeft gedaan om de beurs te helpen met het uitvoeren van haar taken.

Mevr. Neef meent dat het toch belangrijk is om in ieder geval het concept vast te leggen in de Codes, daargelaten de vraag tot in welk detail dat gebeurt.

Dhr. Gottschal herhaalt dat hij daarvoor geen wettelijke basis ziet. Maar ter geruststelling: EnergieNed/N is niet van plan om het te veranderen of weg te nemen.

Dhr. Het Lam verwijst naar het bij amendement ingevoegde art. 66b Gaswet, dat de aanwijzing van de beurs bevat. In lid 3 van dat artikel staat dat de netbeheerder van het landelijk transportnet verplicht is deze rechtspersoon de gevraagde medewerking te verlenen. Daaruit moet worden afgeleid dat transport klaarblijkelijk een relatie heeft met de beurs, want daarom wordt de landelijke netbeheerder genoemd. Als die relatie er is, dan gaat het dus over iets wat met de werking van die netten te maken heeft, bijvoorbeeld het genoemde nomineren. Art. 12b Gaswet spreekt vervolgens over het in werking hebben van die netten. Telt men het een bij het ander op, dan lijkt er op z'n minst een argument te vinden voor de stelling dat er een juridische grondslag is. Het feit dat de wetgever de beurs uitdrukkelijk een wettelijke positie heeft gegeven mede tegen de achtergrond van het bevorderen van de handel ex art. 12f Gaswet, betekent dat men op goede gronden kan betogen dat er wel degelijk een relatie is. Zaken als nomineren of confirmeren horen ook typisch thuis in de Codes, want ze gaan over de manier waarop wordt omgegaan met transport.

Dhr. Gottschal wijst erop dat de TTF geen transport is maar een handelsplaats, waarvan de beurs gebruik maakt. Dat is ver verwijderd van transport.

De voorzitter kondigt enige vragen van de hoorcommissie aan.

Dhr. Meijer brengt de in-, uit- en doorvoer van gas ter sprake en de toedeling van transportcapaciteit.

De Codes elektriciteit bevatten in de NetCode een systematiek voor de berekening van de transportcapaciteit en bovendien een systematiek van de verdeling ervan. Zo iets ontbreekt in de thans voorliggende voorstellen. Hij vraagt om commentaar. Ziet EnergieNed/N reden om de voorstellen op dit punt verder uit te breiden.

Dhr. Bouma meent dat er geen verschil bestaat tussen het toewijzen van capaciteit aan de typische entry- of exitpunten op de grens en aan welke andere entry- of exitpunten dan ook. Daarom lijkt er geen reden om daarover speciale dingen op te nemen in de voorliggende documenten.

Dhr. Meijer vraagt of dat bijvoorbeeld ook geldt voor de methodiek om de transportcapaciteit op de entry- en exitpunten te bepalen. Is dat voor wat betreft de verbindingen met het buitenland voldoende geregeld?

Dhr. Bouma antwoordt dat dit voor zover hij nu kan overzien juist is.

Dhr. Gottschal meent zonder de wettekst bij de hand te hebben dat de term 'met inbegrip van invoer, uitvoer en doorvoer' voorkomt in art. 12a Gaswet. Maar dan gaat het over de tariefstructuren; art. 12b Gaswet betreft - verwarrend genoeg - voor een deel een ander domein.

Dhr. Meijer zet uiteen dat art. 12b lid 2 sub b stelt dat de voorwaarden als bedoeld in lid 1 sub a ook regels of voorwaarden moeten bevatten over de toedeling van transportcapaciteit. Vandaar zijn vraag.

Dhr. Gottschal bevestigt dat dit klopt. Het doet alleen niets af aan het antwoord van dhr. Bouma. Met een ontkoppeld entry- en exitsysteem kan ook geen onderscheid meer worden gemaakt.

Dhr. Den Bieman vraagt zich af wat precies wordt bedoeld met 'geen onderscheid maken'.

Onderscheid tussen wat en wat? Gaat het over transit en binnenlandse afzet?

Dhr. Gottschal antwoordt dat entry en exit worden onderscheiden. Als het om transport gaat houdt het daarmee op.

Dhr. Den Bieman vraagt zich af of de discussie niet raakt aan de bescherming van de binnenlandse afzet. De leveringszekerheid is in het geding, want naast de gijzeling is er nog het risico dat de afnemers op interruptible capaciteit komen te zitten. GTS stelt altijd dat de wet geen handvat biedt om de binnenlandse afnemers voorrang te geven boven transitboekingen. Maar dat lijkt toch een zeer wenselijke wettelijke bepaling, want in het buitenland gebeurt dat wel. In België wordt de binnenlandse capaciteit apart van de transitcapaciteit behandeld. Hij vraagt zich af hoe de regelgever daar zelf over denkt.

Dhr. Meijer wijst erop dat de directeur DTe gaat over de voorwaarden zoals ze in de Gaswet zijn genoemd en helaas niet over de Gaswet zelf.

De voorzitter brengt de kwestie van de meetvoorwaarden en de dataoverdracht ter sprake.

Dhr. Van der Wal wijst erop dat de MeetCode een soort ontsnappingsregeling bevat: men moet voor 16.00 uur van de volgende dag de meetwaarden inleveren, en als dat niet mogelijk is, dan kan het ook volgende maand nog wel. Hij vraagt zich af of dat voorschrift voldoende incentive in zich heeft. Bovendien vraagt hij zich af waar het goed voor is om zo'n regeling op te nemen.

Dhr. J. Janssen antwoordt dat de voorliggende meetvoorwaarden uiteraard een historie hebben. zij vinden hun oorsprong in een PVE-rapport. In die tijd was er een discussie gaande over het introduceren in de gasmarkt van dagelijkse data-uitwisseling en vervolgens ook dagelijkse allocatie, punten waarbij terecht of onterecht vaker parallellen met de elektra worden getrokken. Destijds is de haalbaarheid ervan geïnventariseerd. Uiteindelijk werd ergens in 2001 of 2002 geconcludeerd dat vanaf dat moment zou worden voorgeschreven dat meetinrichtingen geschikt moesten zijn voor dagelijkse data-uitwisseling. Tegelijk werd besloten om het systeem van dagelijkse allocatie nog niet in te voeren, want aan alle randvoorwaarden om dat te kunnen doen werd op dat moment nog niet voldaan.

Omdat er van vele kanten toch de wens was om de dagelijkse allocatie op enig moment in te voeren, is besloten dat de meetinrichtingen er wel geschikt voor moesten zijn. Bij het opstellen van de nieuwe meetvoorwaarden is de destijds in PVE-verband opgestelde MeetCode gevolgd. Vandaar die schijnbare tweeslachtigheid: de meetinstrumenten moeten wel geschikt zijn voor dagelijkse dataverwerking, maar tegelijkertijd vindt slechts maandelijkse dataverwerking plaats.

Dhr. Van der Wal vraagt zich af of het niet nodig is dat het zo langzamerhand naar dagelijkse dataverwerking gaat. In art. 11a lid 3 Richtlijnen Gastransport 2005 wordt aangegeven dat er een

stappenplan moet komen. Zou het niet verstandig zijn om betreffende bepalingen uit de nieuwe MeetCode te laten en te gaan streven naar dagelijkse allocatie?

Dhr. J. Janssen waarschuwt dat de dagelijkse allocatie en dat wat in genoemd art. 11a aan de orde komt niet met elkaar moeten worden verward. In het ene geval gaat het over aan shippers ter beschikking te stellen informatie, waarop zij hun nominatie voor een volgende periode kunnen baseren. In het andere geval gaat het over comptabele meetinformatie. Het stappenplan uit art. 11a ging alleen over die marktinformatie en niet over de comptabele meetdata.

Dhr. Den Bieman recapituleert dat in 2001 of 2002 niet aan de voorwaarden werd voldaan om tot dagelijkse comptabele allocaties te komen, terwijl de netbeheerders er wel rekening mee hielden dat dit in de toekomst moet kunnen. Inmiddels is het 2005. Hij vraagt de gezamenlijke netbeheerders of op dit moment nog steeds niet aan die voorwaarden wordt voldaan. Wat wordt er gedaan om daaraan wel te gaan voldoen? Het is zonder meer in het belang van shippers op het GTS-systeem dat ze snelle allocatie krijgen. Er wordt nu gewerkt met een *timelag* van 5 of 6 weken, terwijl best het E-model zou kunnen worden gevolgd waarin de *timelag* 6 tot 10 dagen is.

Dhr. J. Janssen huivert voor het volgen van het E-model. Destijds was iedereen heel optimistisch: de volgende dag definitieve data en dan nog 10 dagen om te kunnen corrigeren. Enige jaren vrije markt hebben geleerd dat dit allemaal veel te opportunistisch is geweest. Als de regelingen nu zouden zijn geschreven, dan waren er ongetwijfeld andere termijnen in terecht gekomen.

Daarnaast zijn de systemen op dit moment nog niet geschikt voor dagelijkse allocatie van gas en er worden op dit moment ook geen concrete stappen gezet om het op hele korte termijn te introduceren. Het gaat niet over iets dat van vandaag op morgen even kan worden geïntroduceerd. Daarom is het in PVE-verband ook even in de ijskast gezet.

Dhr. Den Bieman wijst erop dat het daardoor voor shippers uiterst moeilijk is om lering te trekken uit wat ze op het GTS-systeem doen. Er is een enorme vertraging en daardoor een enorm risico. Dat is een belemmering voor nieuwe partijen om te gaan shippen op het GTS-systeem en dat is toch niet wat met de voorwaarden wordt bedoeld.

Dhr. Van der Wal benadrukt dat het een beetje vreemd is om uurlijks te balanceren terwijl men één keer in de zes weken te horen krijgt hoe het gegaan is.

Mevr. Rijkers onderschrijft namens Eneco dat het toch op z'n minst mogelijk moet zijn om informatie op dagbasis dan wel op weekbasis te verkrijgen. Zij vraagt wanneer de kwestie weer uit de ijskast wordt gehaald. Is het mogelijk om naar een tussenvorm te gaan door op weekbasis informatie te gaan verschaffen?

Dhr. J. Janssen vraagt welke informatie zij precies bedoelt. Gaat het om de comptabele informatie op basis waarvan de definitieve allocatie plaats vindt? Of gaat het om de informatie bedoeld in art. 11a Richtlijnen Gastransport 2005, die handig is voor shippers om de nominatie te maken maar die niet noodzakelijk exact de comptabele data hoeft te zijn?

Mevr. Rijkers antwoordt dat het er uiteindelijk om gaat dat men weet op basis waarvan gebalanceerd moet worden zodat men weet waarop men afgerekend gaat worden. Dat is de kern.

Dhr. J. Janssen herhaalt dat via een stappenplan wordt gewerkt aan die informatie die handig is voor de nominaties. Maar dat is dus iets anders dan de wens om snel comptabele informatie te hebben. Dat ligt bij gas nogal gecompliceerd, want er zijn niet alleen de meetinrichtingen, maar er moeten ook nog allerlei correcties plaatsvinden omdat we nu eenmaal niet overal hetzelfde gas hebben. Het heeft nogal wat voeten in de aarde om dat dagelijks of met een vertraging van een paar dagen te willen doen.

Mevr. Rijkers meent dat het toch het streven is om ook dat op kortere termijn beschikbaar te maken. Zij stelt voor dat ook hiervoor een stappenplan geïntroduceerd gaat worden en dat in ieder geval de periode wordt verkort. Uiteindelijk moeten die processen parallel gaan lopen.

Dhr. J. Janssen meent dat er dan tenminste een soort kosten/baten-analyse moet komen, waarbij wordt onderzocht wat het kost om heel Nederland om te bouwen naar zo'n systeem en tegelijk wat dat wie oplevert. Het zou best kunnen zijn dat de kosten van de bouw van zo'n systeem bij andere partijen komen te liggen dan de baten ervan. Dat wordt nog een enorme discussie.

Mevr. Rijkers vindt dat die discussie dan maar eens moet worden gevoerd. Het moet maar eens een keer worden uitgezocht, want op dit moment wordt te vaak gesteld dat het uitgesteld wordt omdat het

niet mogelijk zou zijn. Maar Eneco kan niet beoordelen waarom het niet mogelijk zou zijn en hoeveel de kosten dan daadwerkelijk zouden bedragen.

De voorzitter brengt de kwestie van de gasopslag ter sprake.

Dhr. Van der Wal recapituleert dat de voorstellen niets bevatten over voorwaarden voor gasopslag cq. voor het invoeren uit en injecteren in gasopslag. Hij vraagt of deze onderwerpen toegevoegd zullen worden aan de voorstellen.

Dhr. J. Janssen antwoordt dat EnergieNed/N zulks niet van plan is. Hij vraagt waarom dhr. Van der Wal meent dat dit wel zou moeten.

Dhr. Van der Wal antwoordt dat het een essentieel onderdeel is van gastransport in Nederland.

Dhr. Gottschal merkt op dat hij voor het eerst hoort dat gasopslag een essentieel onderdeel zou zijn van gastransport. Uiteraard hebben beide activiteiten met elkaar te maken, want anders werkt het niet zo goed. Maar essentieel?

Dhr. Van der Wal meent dat gasopslag in principe de flexibiliteit zou kunnen zijn waarmee iemand zijn portfolio op niveau kan houden. Dat is essentieel wanneer men afgerekend wordt op een balanssituatie.

Dhr. Gottschal is het ermee eens dat het een iets kan betekenen voor het ander. Maar dat is heel iets anders dan de vraag of voorwaarden rond gasopslag thuis horen tussen de voorwaarden bedoeld in art. 12b Gaswet.

Dhr. Van der Wal meent dat ze erin horen wanneer ze essentieel zijn voor gastransport.

Dhr. Gottschal begrijpt niet waarom. Het is juist dat gasopslag een nuttig middel kan zijn wanneer moet worden gebalanceerd. Maar dan gaat het in wezen over een flexibiliteitsdienst en dan hangt het er dus weer van af wat er gaat gebeuren op het gebied van die machtspositie van Gasunie Trade & Supply. Als die machtspositie wordt vastgesteld, dan heeft GTS daarmee op grond van de wet de taak om flexibiliteitsdiensten aan te bieden, en die zou dan wellicht gerealiseerd kunnen worden met een fysieke gasopslaginstallatie. Dan kan er langs de weg van voorwaarden voor flexibiliteitsdiensten iets van opslag binnen komen, uiteraard afhankelijk van het middel dat wordt gekozen. Maar het hoeft niet per se via opslag. Zolang dat het geval niet is en zolang het zich ook niet in die sleutel bevindt, is het niet voorstelbaar dat opslag tot de voorwaarden van de gezamenlijke netbeheerders zou moeten behoren. Opslag is een apart domein; de wet schrijft ook voor dat aparte beheerders van opslaginstallaties worden aangewezen. Voor die zogenaamde opslagbedrijven geldt ook nog eens een aparte regulering.

Mevr. Van Oorspronk stelt DTe een wedervraag. De Europese Richtlijnen maken duidelijk onderscheid tussen transport en opslag; nergens wordt onder transportondersteunende diensten ook opslag verstaan. De bepalingen uit de Europese Richtlijn zijn toch de basis geweest voor de Gaswet. zij vraagt zich af hoe een en ander zich verhoudt tot art. 18b Gaswet, waar staat dat een gasopslagbedrijf ieder jaar een indicatie bekend maakt van zijn tarieven en voorwaarden. Dat duidt er toch op dat ieder gasopslagbedrijf zijn eigen voorwaarden hanteert?

Dhr. Van der Wal bevestigt dat laatste. Wel voorstelbaar is dat er vanuit het transportbedrijf aparte voorwaarden zijn om in het gasnet te komen.

Dhr. Bouma meent dat dit de normale entry- en exitvoorwaarden zullen zijn, die voor elk entry- en exitpunt gelden.

De voorzitter concludeert dat er in de voorstellen niets is opgenomen omdat er buiten de technische voorwaarden geen aanvullende voorwaarden zijn voor toegang tot gasopslag via het net of toegang uit gasopslag via het net.

Hij nodigt de aanwezigen uit om nieuwe kwesties ter sprake te brengen. Wanneer daaraan geen behoefte blijkt te bestaan kondigt hij het einde van de hoorzitting aan. hij herhaalt dat het zittingsverslag betrokkenen zal worden toegestuurd.

Dhr. Meijer schetst de procedure die door de directeur DTe wordt gevolgd. DTe kan via een wijzigingsbrief een verzoek doen aan EnergieNed/N om de voorstellen op bepaalde punten aan te passen. Daarbij wordt meegenomen wat in de schriftelijke zienswijzen naar voren is gekomen, wat ter huidige bijeenkomst ter sprake is gekomen en bovendien wat naar voren is gekomen in het overleg met

de representatieve organisaties. De directeur DTe hoopt nog voor het begin van de zomervakantie met stukken naar buiten te komen. Vervolgens is er de gelegenheid om een gewijzigd voorstel bij DTe in te leveren. Dit wordt dan opnieuw bekeken en vervolgens volgt dan de notificatie, die inhoudt dat bepalingen met bijvoorbeeld technische normen voor een meetinrichting of bepalingen, die het gebruik van bepaalde digitale middelen voorschrijven, moeten worden aangemeld in Brussel. Zolang Brussel niet heeft beslist, mag DTe dergelijke bepalingen niet vaststellen. Dit is een wat bureaucratisch proces, maar DTe is ertoe verplicht. Zodra de notificatie is afgerond, zal de directeur DTe het besluit nemen en de regels vaststellen.

Mevr. Neef vraagt of het nieuwe voorstel nog aan de markt ter inzage zal worden gelegd.

Dhr. Meijer antwoordt dat de wet dit niet verbiedt. Gezien de tijd die inmiddels is gemoeid met het praten over de voorstellen en gezien de vertraging waarmee de voorstellen bij DTe zijn binnen gekomen, ligt het echter niet voor de hand.

Mevr. Neef meent dat het belangrijk is om de markt te consulteren wanneer er in het nieuwe voorstel iets wordt opgenomen over de flexibiliteitsregeling.

Dhr. Van der Wal meent dat alle nieuwe dingen die er nu nog in moeten komen, niet meer in de huidige cyclus kunnen worden toegevoegd. Ze zullen apart met een nieuwe openbare procedure aan de markt worden getoond.

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun komst en inbreng, en sluit de hoorzitting.

Bijlage 1: mondelinge zienswijze VEMW, dhr. Grünfeld

Hoorzitting m.b.t de technische voorwaarden gas (zaaknummer 101929)
op dinsdag 14 juni 2005 te Den Haag
Zienswijze VEMW op de voorstellen van de gezamenlijke netbeheerders

Geachte voorzitter,

Conform de procedure heeft VEMW haar zienswijze op het voorliggende voorstel Technische Codes Gas schriftelijk ingediend op 31 mei 2005. Bij deze maken wij graag gebruik van de door u gegeven mogelijkheid onze zienswijze mondeling toe te lichten. Wij zullen dit doen op hoofdlijnen.

Algemeen

In de door de gezamenlijke netbeheerders ingediende voorstellen ontbreken naar mening van VEMW een aantal essentiële zaken. Op de eerste plaats is dat de invulling van de flexibiliteitsdiensten door de landelijk netbeheerder (bijlage 4, artikel 2.3). Uit een onderzoek van Frontier Economics (maart 2005) in opdracht van DTe volgt naar de mening van VEMW, dat Gasunie een economische machtspositie bezit ten aanzien van het aanbod van flexibiliteitsdiensten. Daarvan uitgaande moet Gasunie op basis artikel 10a lid 1 onder d Gaswet minimaal uur-, dag- en weekflexibiliteit aanbieden.

Daarnaast ontbreekt een uitgewerkte regeling omtrent de aan te houden reservecapaciteit (artikel 12b, lid 2 onder b Gaswet). Dit geldt ook voor de transportzekerheid (artikel 12b, lid 1 onder d en artikel 10a, lid 1 onder g Gaswet).

Opzet Technische Voorwaarden

De voorgestelde Technische Voorwaarden voor de regionale netbeheerders respectievelijk de beheerder van het landelijk gastransportnet, zijn voor afnemers die gas wensen te transporteren onnodig complex, onvoldoende op elkaar afgestemd, en daardoor in de praktijk ondoelmatig en handelsbelemmerend. Uit de tekst van de Gaswet (artikelen 12b t/m 12h) en de wetsgeschiedenis leidt VEMW af dat de wetgever heeft beoogd te komen tot één samenhangend geheel van Technische Voorwaarden die, voor zover mogelijk, zowel van toepassing zijn op de regionale netbeheerders als op de beheerder van het landelijk gastransportnet.

VEMW verzoekt DTe dan ook te bevorderen dat de Technische Voorwaarden, waar mogelijk, zoveel mogelijk worden geïntegreerd tot één geheel van Technische Voorwaarden, neergelegd in Codes. Vanuit een oogpunt van handelsbevordering moeten de Technische Voorwaarden zoveel mogelijk de opbouw volgen van de op (alle) beheerders van elektriciteitsnetten van toepassing zijnde technische voorwaarden neergelegd in de Netcode, Meetcode en Systeemcode.

Bestaande overeenkomsten

In artikel 1.1. Transportvoorwaarden LNB, tweede volzin is bepaald:

Overeenkomsten dienaangaande afgesloten voor 1 augustus 2000 vallen niet onder de werkingssfeer van de bepalingen uit dit document.

Met dit artikel wordt bereikt dat de Transportvoorwaarden LNB niet van toepassing zijn op 'bestaande overeenkomsten' (= overeenkomsten afgesloten voor 1 augustus 2000). Dit artikel leidt tot een ongelijke behandeling van transportovereenkomsten. Voor deze ongelijke behandeling van transportcontracten bestaat geen rechtvaardiging. Artikel 1.1 Transportvoorwaarden LNB is dus in strijd met het discriminatieverbod als neergelegd in de Gasrichtlijn en artikel 12f lid 2 Gaswet. Tevens leidt dit artikel tot een onredelijke bevoordeling van personen die beschikken over transportovereenkomsten die dateren van vóór 1 augustus 2000 ten opzichte van netgebruikers die beschikken over transportovereenkomsten die op grond van artikel 1.1 wel aan de Technische Voorwaarden moeten voldoen. Daarmee is dit artikel ook in strijd met het in artikel 12f lid 2 Gaswet genoemde vereiste van 'objectiviteit'. Dit artikel kan dan ook niet worden gehandhaafd.

Shippersmodel

De landelijk netbeheerder (LNB) hanteert het zogenaamde shippersmodel voor het gastransportnet. Dit heeft tot gevolg dat afnemers niet de mogelijkheid hebben eigenstandig transportrechten te contracteren bij de LNB. Uit de artikelen 14 lid 1 en 12b lid 1 aanhef en onderdeel a Gaswet volgt evenwel dat ook afnemers in hun hoedanigheid als 'afnemer' aanspraak kunnen doen gelden op transportrechten. De exclusiviteit van het shippersmodel is dus in strijd met de Gaswet. De Technische Voorwaarden moeten dan ook zodanig worden aangepast dat afnemers zelfstandig, in hun hoedanigheid als afnemer, transportrechten kunnen contracteren. De met het gebruik van deze transportrechten gemoeide feitelijke werkzaamheden, zoals het nomineren en het berichtenverkeer, moeten door de afnemer opgedragen kunnen worden aan derden (leveranciers, handelaren, etc.).

In artikel 5 lid 4 van de Richtlijnen Gastransport 2005 is opgenomen dat een aangeslotene bij voorrang de capaciteit op het door hem gebruikte exitpunt moet kunnen contracteren. Dit artikel bevat een belangrijke waarborg tegen 'gijzeling'. Dit recht dient alsnog in de Technische Voorwaarden ('Voorwaarden Systeemverbinding LNB – Aangeslotene' en 'Transportvoorwaarden LNB') te worden opgenomen.

Aansluiting

In de Technische Voorwaarden ontbreekt een uitgewerkte regeling omtrent de verplichting tot aansluiting van derden op een gasnet. Een 'aansluitplicht' volgt evenwel uit artikel 18 van de Richtlijn 2003/55/EG van 26 juni 2003 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor aardgas, en de artikelen 14 lid 1 en 12b lid 1 aanhef en onderdeel a Gaswet: eenieder die daarom verzoekt heeft recht op transport tot aan het overdrachtspunt van de aansluiting. Zonder aansluiting is er geen toegang tot de netten en kan er dus geen transport plaatsvinden. Daarmee wordt een afnemer feitelijk afgesloten van de gasmarkt.

Rechtszekerheid

Het in de Gaswet opgenomen systeem van gereguleerde toegang tot gasnetten is afgestemd op de regeling in de Elektriciteitswet 1998.¹ Uit de jurisprudentie van het CBb volgt dat de door de Directeur DTe vast te stellen (technische) voorwaarden afnemer en netbeheerder duidelijkheid moeten verschaffen omtrent de wederzijdse rechten en verplichtingen die zij jegens elkaar hebben.² In de Technische Voorwaarden zijn tal van algemeen geformuleerde begrippen als 'een toeslag' of 'een prijs' opgenomen. Een duidelijk voorbeeld vinden wij in de artikelen 4.1.2 en 4.1.3 Transportvoorwaarden LNB, waarin wij begrippen als 'door de netbeheerder van het landelijk gastransportnet vastgestelde grenzen', 'een marktconforme gasprijs', 'een toeslag', 'de operationele marge' en 'een temperatuurafhankelijke uurtolerantie' tegenkomen. Dergelijke vage begrippen bieden de afnemer onvoldoende inzicht in zijn verplichtingen jegens de netbeheerder en dienen dus te worden uitgewerkt in de Technische Voorwaarden.

Gedoogplichten

Op verschillende plaatsen in de Technische Voorwaarden zijn 'gedoogplichten' opgenomen. Verwezen wordt onder meer naar artikel 3.3 Voorwaarden Systeemverbinding LNB, luidende:

De netbeheerder van het landelijk gastransportnet is gerechtigd tot het aanleggen, instandhouden en gebruiken van de door haar (voor de uitvoering van haar taken als beheerder van het landelijk gastransportnet) benodigde telecommunicatie-infrastructuur en/of datalijnen in het gebouw en/of op het terrein van of in beheer bij aangeslotene.

Op grond van dit artikel moet een aangeslotene ten behoeve van de netbeheerder de aanleg en het gebruik van telecommunicatie-infrastructuur op zijn terrein of in zijn gebouwen gedogen. Een dergelijke bepaling verdraagt zich niet met artikel 39a Gaswet. Dit artikel gelezen in samenhang met de Belemmeringenwetten bevat een speciale procedure (met de nodige waarborgen voor afnemers omkleed) op grond waarvan een gedoogplicht ten behoeve van gasnetten (inclusief bijbehorende telecommunicatie-infrastructuur) kan worden opgelegd. Het in de Technische Voorwaarden opnemen van 'gedoogplichten' doorkruist de waarborgen die artikel 39a Gaswet de afnemer biedt. Wegens strijd met artikel 39a Gaswet kunnen artikelen bevattende gedoogplichten dan ook niet worden gehandhaafd.

¹ TK 2003/2004, 29372, nr. 62, blz. 10.

² Uitspraak CBb van 2 september 2002 (procedurenummer AWB 01/400).

Burgerlijk recht

Verschillende onderdelen van de door de gezamenlijke netbeheerders ingediende voorstellen voor Technische Voorwaarden bevatten bepalingen omtrent de (wijze van) totstandkoming van transportovereenkomsten. Ook bevatten een aantal artikelen regelingen die betrekking hebben op het eigendom van bepaalde zaken, zoals onderdelen van gebouwen, installaties, netten en andere daarmee verband houdende apparatuur.

Bepalingen in de Technische Voorwaarden die de **totstandkoming** van overeenkomsten betreffen (zoals paragraaf 5.1 Transportvoorwaarden LNB) of de **civielrechtelijke gevolgen** van overeenkomsten regelen, zoals artikel 5.3.1 Transportvoorwaarden LNB doet, vallen buiten de reikwijdte van artikel 12b Gaswet. Deze bepalingen dienen dan ook uit de Technische Voorwaarden te worden verwijderd.