

VERSLAG VAN DE HOORZITTING, 28 januari 2010, 10.30 – 16.00 uur

Zaaknr: 102669

Inzake: Codewijzigingsvoorstel versterking gasmarkt

Aanwezig namens de Raad van Bestuur Nederlandse Mededingingsautoriteit ('de Raad'):

Dhr. Spencer	Energiekamer, voorzitter
Dhr. Van der Meulen	Energiekamer, lid hoorcommissie
Dhr. Droste	Energiekamer, lid hoorcommissie
Dhr. Van der Drift	Energiekamer, lid hoorcommissie
Dhr. Koomen	Energiekamer, lid hoorcommissie

Sprekers:

Dhr. Schutte Hiemstra	namens APX-ENDEX
Dhr. Schurink	namens EnergieNed
Dhr. Van Gemert	namens EnergieNed
Dhr. Halsema	namens EnergieNed
Dhr. Algra	namens GasTerra
Dhr. Van Ijcken	namens NOGEPA
Dhr. Verheij	namens NOGEPA
Mevr. Ramaker	namens VME
Dhr. Dekker	namens E.ON
Dhr. Giesbertz	namens VOEG
Dhr. Borghols	namens GTS
Dhr. Van Dijk	namens GTS
Dhr. Adrichem	namens GTS
Dhr. J. Janssen	namens Netbeheer Nederland
Dhr. R. Janssen	namens het ministerie van Economische Zaken
Dhr. Van der Valk	namens LTO Glaskracht

Verslag:

Mevr. Van Splunter Bajol Tekst & Interpretatie i.o.v. Verslagdienst NMa

De voorzitter opent de hoorzitting en heet de aanwezigen welkom. Ter zitting zijn vertegenwoordigers aanwezig van EnergieNed, GasTerra, EFET, VME, LTO Glaskracht, Exxon Mobile, E.ON, NOGEPA, VOEG, APX-ENDEX en GTS. VEMW heeft zich afgemeld.

Dhr. J. Janssen deelt mee dat ook Netbeheer Nederland ter zitting is vertegenwoordigd. Netbeheer Nederland had haar aanwezigheid tijdig aangemeld.

De voorzitter biedt zijn excuses aan voor deze ommissie. Hij vervolgt dat de hoorzitting is georganiseerd naar aanleiding van het door de gezamenlijke netbeheerders ingediende voorstel tot wijziging van de Codes Gas in verband met het nieuwe balanceringsregime en marktmodel. De NMa heeft het volledige voorstel ontvangen op 10 november 2009. Daarnaast heeft de NMa op 21 januari 2010 een Codewijzigingsvoorstel ontvangen met aanvullingen en errata. Dit voorstel zal in een separate procedure worden behandeld. Het doel van de hoorzitting is partijen in de gelegenheid te stellen hun zienswijze toe te lichten.

Hij stelt de leden van de hoorcommissie voor.
Hij schetst de gang van zaken ter zitting.

Van de zitting wordt een verslag gemaakt, dat betrokkenen zal worden toegezonden. Commentaar op de redactie van het verslag leidt niet tot wijziging ervan, doch wordt toegevoegd aan het dossier. Het is niet de bedoeling daarbij nieuwe punten op te brengen.

Hij nodigt uit APX-ENDEX uit haar visie op het voorstel te geven.

Dhr. Schutte Hiemstra deelt mee dat APX-ENDEX een zienswijze met twee bijlagen heeft ingestuurd. Ter zitting zal zij de drie belangrijkste punten daaruit toelichten. Allereerst spreekt APX-ENDEX haar waardering uit voor de wijze waarop het voorstel tot stand is gekomen. Er is heel veel werk verzet door de gezamenlijke netbeheerders en de partijen die in het Gebruikersplatform elektriciteits- en gasnetten ('GEN') daaraan hebben bijgedragen. APX-ENDEX ziet het als haar taak om een bijdrage te leveren aan de totstandkoming van een efficiënte en liquide groothandelsmarkt. Dat is een markt waar partijen die in Nederland op TTF actief zijn, in staat zijn om een portfolio samen te stellen en effectief kunnen balanceren. Als marktoperator verricht APX-ENDEX diensten en vanuit dat perspectief heeft zij ook een belang bij dit voorstel.

Het eerste punt betreft de programmaverantwoordelijkheid. APX-ENDEX stelt vast dat er enig licht zit tussen wat de wet bepaalt over hetgeen programmaverantwoordelijkheid inhoudt en hoe dat is ingebed in de Codes. Volgens de wet gaat het om partijen die fysiek gas invoeden op of onttrekken aan het net. Deze partijen moeten een programma indienen. De Codes gaan een stuk verder. Daarin wordt gesteld dat een ieder die diensten van GTS afneemt, ook als die diensten geen betrekking hebben op fysiek gastransport, eerst te boek moet staan als erkende programmaverantwoordelijke. De Codes gaan daarin dus verder dan de wet. Dat betekent voor APX-ENDEX maar ook voor andere beurzen en clearinghuizen dat zij programaverantwoordelijkheid moeten gaan dragen. Zij moeten programma's gaan indienen. Dat verbaast APX-ENDEX enigszins, omdat de diensten die zij aanbiedt – de totstandkoming van transacties en de afwikkeling daarvan – geen enkele relatie hebben tot de fysieke belasting van het systeem. Het zijn immers TTF-transacties op virtuele punten. Tegelijkertijd zorgt het dragen van programmaverantwoordelijkheid wel voor de nodige juridische, operationele en mogelijk financiële lasten voor de beurs die haar dienstverlening onaantrekkelijker maken. APX-ENDEX pleit er dan ook voor om nog eens goed te kijken naar de mogelijkheden om beurzen en clearinghuizen een status aparte te geven binnen het stelsel van de programmaverantwoordelijkheid.

Het tweede punt betreft het balanceringsregime. APX-ENDEX is van mening dat hiermee een grote stap voorwaarts wordt gemaakt. Het huidige systeem kenmerkt zich door hoge boetes en onzekerheid omdat men niet weet waar men is in het systeem. Het nieuwe systeem zal daarover waarschijnlijk goede informatie verstrekken en een bedrijfsonbalans in rekening brengen die meer marktconform is. Dat is een goede stap vooruit, maar voor APX-ENDEX gaat het nog niet ver genoeg. Dat heeft te maken met haar opvatting van wat een marktgebaseerd balanceringsregime moet zijn en hoe dat zich verhoudt tot het in de Codes gedane voorstel. Voor haar nadere invulling van de definitie verwijst APX-ENDEX naar haar schriftelijke zienswijze en eerdere reacties die zij heeft gegeven op het voorstel van GTS. Voor het wetslagen van het balanceringsregime acht APX-ENDEX het van essentieel belang dat zowel de TTF-markt als de onbalansmarkt van GTS, de biedladder, zich kenmerken door een efficiënte prijsvorming. De prijs van gas moet een reflectie vormen van de systeembalans. Als het systeem short is, wordt het gekenmerkt door een hoge prijs en andersom.

Als APX-ENDEX inderdaad wordt aangemerkt als programmaverantwoordelijke en programma's moet indienen, gaat het om heel simpele programma's, maar deze stellen haar wel bloot aan een inconsistentierisico met haar leden. Als APX-ENDEX een programma indient dat afwijkt van haar participanten, is dat een financieel risico voor de beurs. Zij is wettelijk gehouden zich daartegen in

te dekken. Dat maakt beurshandel onaantrekkelijk. APX-ENDEX pleit ervoor, om in geval van inconsistentie het programma van de beurs altijd leidend te laten zijn.

Het volgende punt betreft de biedladder. Voor een efficiënte prijsvorming op de TTF-*within-day*markt en de onbalansmarkt is het van belang dat de door partijen ingelegde orders een reflectie kunnen zijn van de systeembalans. Dat wil zeggen dat partijen te allen tijde en zo lang mogelijk de prijs en het volume van die orders moeten kunnen aanpassen, orders moeten kunnen intrekken of nieuwe orders op beide markten kunnen inleggen. In het voorliggende voorstel worden die mogelijkheden drastisch beperkt, met name door de *leadtime* van acht uur voor het mogen veranderen van volume en van vier uur voor het mogen veranderen van prijs. De consequentie daarvan is dat als de markt acht respectievelijk vier uur van tevoren wordt gesloten, het zeer wel denkbaar is dat de prijs die een partij aan haar order geeft niet reflectief is voor de omstandigheden in de markt. Dat kan niet het uitgangspunt zijn bij een marktgebaseerd balanceringsregime. Bovendien wordt op dat moment de TTF-*within-day*markt buiten spel gezet. Men hoopt immers dat de *within-day*markt op het TTF een reflectie vormt van wat zich op de biedladder afspeelt. Als die wordt bevroren, wordt de *within-day*markt bevroren. APX-ENDEX pleit ervoor, dat meer inzicht wordt gegeven in de keuze voor die twee momenten in de tijd dat de orders worden bevroren. Zij begrijpt dat GTS enige zekerheid behoeft, maar de genoemde acht uur, het verschil tussen 10 uur 's avonds en 6 uur 's morgens, lijkt eerder te zijn ingegeven door het feit dat GTS met een goed gevoel naar bed wil dan door iets anders. Er moet een zo kort mogelijke *leadtime* zijn die zich verhoudt tot de *leadtimes* op het TTF, en in ieder geval moeten de *leadtimes* voor volume en prijs gelijk worden getrokken.

Met betrekking tot de reserveringsvergoeding is in de Codes een artikel opgenomen dat GTS de mogelijkheid geeft om overeenkomsten te sluiten voor het betalen van een reserveringsvergoeding in ruil waarvoor participanten op de biedladder verplichtingen op zich nemen ten aanzien van het inleggen van orders. Dat is op zich een begrijpelijke maatregel, zeker in een nieuw systeem, hoewel de formulering van het artikel wat vaag is omdat ook de mogelijkheid bestaat de prijs van het op de biedladder aangeboden gas te reguleren. Daar is APX-ENDEX strikt tegen, omdat zij vindt dat partijen die deelnemen aan de biedladder een prijs moeten kunnen vragen die reflectief is voor de systeembalans. Een beperking daarop is in de visie van APX-ENDEX een beperking van de marktwerking.

Als de biedladder wordt afgeroepen, is de eerste stap die GTS doet, het inkopen of verkopen van assistentiegas, gas van partijen die een tegengestelde positie hebben ten opzichte van de systeembalans. Dat is eigenlijk een TTF-transactie: het doet namelijk niets af of draagt niet bij aan de systeembalans. In dat opzicht staat het dus op gespannen voet met het uitgangspunt van GTS dat de biedladder juist noodzakelijk was omdat zij behoefte had aan fysiek gas. In haar eindrapport is daarover ook een opmerking opgenomen. Tegelijkertijd geeft GTS uitleg aan deze keuze, omdat ze zegt: 'We willen mensen belonen voor het feit dat ze bijdragen aan de systeembalans door het kiezen van een tegengestelde positie.' Dat uitgangspunt onderschrijft APX-ENDEX, maar tegelijkertijd valt het haar op dat vanuit het perspectief van de TTF-markt een beloning wordt gezet op slecht gedrag. Men gaat de biedladder afwachten om uiteindelijk beloond te worden voor het kopen of verkopen van assistentiegas, terwijl het uitgangspunt van APX-ENDEX is dat die partijen geïncentiveerd moeten worden om hun short- of longpositie aan te bieden op de *within-day*markt om daarmee andere partijen te helpen hun portfoliobalans te herstellen en zo de systeembalans te steunen. Het verdient kortom aanbeveling om nog eens goed na te denken over de reden om assistentiegas op deze manier naar de markt te brengen.

Ten aanzien van het afwegingskader van de NMa merkt APX-ENDEX op dat de wet uiteraard een belangrijk afwegingskader vormt, maar er zijn ook andere regels die voor dit voorstel wellicht van belang zijn. In dat licht wijst APX-ENDEX op de Guidelines of Good Practice for Gas Balancing ('GGPGB'). Daarin is bepaald dat bij het opzetten van een nieuw systeem vanuit het perspectief van de *traders market*, de handelsmarkt, nadrukkelijk moet worden gekeken naar de interactie met het systeem in de omliggende landen. Veel aspecten in het voorstel hebben invloed op de markt, die al dan niet gaat werken. Vanuit het oogpunt van grensoverschrijdende handel is het van belang

om de aanbevelingen uit de GGPGGB op te volgen en het in art. 1.32 en art. 1.33 GGPGGB genoemde rapport op te stellen. Het is een plicht van de TSO, maar ook de toezichthouder wordt daarin als normadressant aangehaald.

Het laatste punt betreft het kredietwaardigheidsbeleid. APX-ENDEX begrijpt als geen ander dat in de dienstverlening aan klanten financiële risico's ontstaan. In het nieuwe systeem ontstaan nieuwe, andere financiële risico's dan nu het geval is. Zij vindt het dan ook alleszins redelijk dat GTS zich op een efficiënte en effectieve manier indekt tegen deze risico's. Alleen rijst bij dit voorstel de vraag hoe en of zij kan beoordelen dat dit ook inderdaad het geval is. Inzake een efficiënt kredietwaardigheidsbeleid kan men in de eerste plaats vaststellen wat de feitelijke financiële risico's zijn die GTS loopt. Vervolgens kan men begrijpen hoe die worden doorberekend in de *exposure*. En tot slot kan men begrijpen op welke manier men financiële zekerheid kan stellen om het financiële risico, de *exposure*, in voldoende mate af te dekken. Naar de stellige overtuiging van APX-ENDEX is dat niet het geval. In haar zienswijze heeft zij een aantal vragen opgenomen om dat te illustreren. APX-ENDEX haalt ter zitting een van die voorbeelden aan. Zij betreft slechts één dienst bij GTS, te weten het gebruik mogen maken van TTF. Dat kost haar per jaar 15.360 euro. Daartegenover heeft zij een zekerheid moeten stellen van 50.000 euro. Wie dat begrijpt, mag het zeggen.

Met de gemaakte opmerkingen hoopt APX-ENDEX een bijdrage te hebben geleverd aan verbetering van het voorstel en zij ziet opmerkingen en vragen gaarne tegemoet.

De voorzitter dankt de heer Schutte Hiemstra voor zijn toelichting. Hij nodigt EnergieNed uit haar zienswijze nader toe te lichten.

Dhr. Schurink deelt mee dat zijn collega, de heer Van Gemert, voorzitter van de gashandelsgroep, het woord zal voeren.

Dhr. Van Gemert spreekt zijn waardering uit voor het grote voorliggende pakket, waarin veel werk is gestoken. EnergieNed is van mening dat er een goede eerste stap is gezet naar een marktconform balanceringsregime. Tevens spreekt zij haar waardering uit voor de NMa die proactief met het voorstel aan de slag is gegaan, terwijl iedereen weet dat er nog steeds geen vastgestelde wet is en zij formeel gezien ook had kunnen wachten. Voor de markt is het echter gewenst om proactief om te gaan met deze materie. EnergieNed acht in principe invoering in 2011 gewenst. Dit zou echter ook een relatieve en geen harde deadline kunnen zijn, in die zin dat als er grote veranderingen zijn, er voor bedrijven nog genoeg tijd moet zijn om systemen aan te passen. De liquiditeit van de gasmarkt zou verder kunnen worden vergroot als er uiteindelijk een integratie ontstaat tussen de *within-day*markt en de biedladder. Nu zijn dat nog twee gescheiden systemen: de biedladder is voor de balancering, terwijl *intraday*markt, TTF, een aparte markt vormt. Een verdere harmonisatie met de omringende landen is goed voor de grensoverschrijdende handel. De eerder ter zitting genoemde GGPGGB geeft een goede leidraad voor toezichthouders en vooral TSO's om een plan op te stellen dat leidt tot een balanceringsregime dat *compatible* is met de omringende landen.

EnergieNed benadrukt dat de verdere integratie van de Codes van het landelijke en regionale net de inzichtelijkheid bevordert en inconsistenties voorkomt. Met het marktmodel en het balanceringsregime wordt de programmaverantwoordelijkheid geïntroduceerd. De programmaverantwoordelijkheid maakt geen onderscheid tussen het regionale en het landelijke net. Partijen worden gevraagd om een entry- en een exitprogramma op te stellen. Van entry tot het virtuele punt en van dat virtuele punt naar de aansluiting. In dat laatste zit de crux, omdat dit formeel geen wettelijk punt meer is tussen het regionale en landelijke net. EnergieNed vindt het een gemiste kans om tot integratie te komen van de RNB-Codes en de LNB-Codes, zoals dat ook bij elektriciteit is geregeld. Verder maakt zij enige opmerkingen over het vermijden van oneigenlijke risico's van een PV-partij. Zij is van mening dat zoveel mogelijk moet worden gezorgd dat deze risico's worden vermeden. De Codes kennen verder enkele kantbepalingen. Zo mag GTS biedingen op de biedladder overslaan, maar de procedures daarvoor zijn op dit moment nog niet transparant. Dat zou dan ook niet leiden tot goed gedrag. Correcte en vooral actuele stuurinformatie ontbreekt,

terwijl deze zou moeten leiden tot het gewenste gedrag op de biedladder. Normen voor de kwaliteit van het stuursignaal zouden daarom in de Codes moeten worden opgenomen.

Voorts gaat EnergieNed in op het risico voor PV-partijen bij een leveranciersfaillissement. Op dit moment acht zij dit risico vrij groot, hetgeen heeft te maken met de definitie van afnemerscategorieën, omdat de PV-partij het overneemt als een leverancier failliet gaat. Op dit moment zijn alleen de kleinverbruikers via het leveringszekerheidsbesluit beschermd, maar er is nog een heel grote club niet-kleinverbruikers die ook moeten worden belevend via de programmaverantwoordelijke. Het laatste punt dat EnergieNed naar voren wil brengen is dat de kredietwaardigheidseisen niet duidelijk zijn omschreven. Het zou zo moeten zijn dat de daadwerkelijke risico's die GTS loopt, concreet en onderbouwd worden doorvertaald in de *exposure* en de andere parameters die de kredietwaardigheidseisen uiteindelijk bepalen.

Daarnaast zijn er enkele procedurele punten, die meer vragen aan de NMa betreffen. Hoe ziet de vervolprocedure eruit? Dit ook in relatie tot de behandeling van de Gaswet. Wanneer kan de NMa een ontwerpbesluit nemen? Ook andere punten kunnen nog tot verandering leiden. GTS heeft laten weten dat er een rapport wordt opgesteld. Wanneer kunnen marktpartijen daarop reageren?

De voorzitter stelt voor de laatste twee vragen aan het einde van de zitting op te pakken. Hij nodigt vervolgens GasTerra haar zienswijze toe te lichten.

Dhr. Algra houdt een betoog dat op één kleine aanvulling na overeenkomt met de tekst van zijn pleitnota. Een kopie van deze pleitnota is aan dit verslag gehecht als Bijlage 1. Hierna wordt alleen de aanvulling weergegeven.

Bij de laatste alinea van zijn pleitnota voegt hij toe: 'Niet alleen het transportsysteem moet in balans zijn, ook de regulering moet in balans zijn.'

De voorzitter dankt de heer Algra voor zijn toelichting. Hij nodigt NOGEPA uit haar zienswijze toe te lichten.

Dhr. Van Ijken spreekt namens NOGEPA zijn dank uit aan GTS en de andere participanten voor de voorbereiding van de voorliggende voorstellen. Ook NOGEPA heeft deelgenomen aan dat proces. In haar zienswijze heeft zij enkele specifieke punten neergelegd, waarvan zij de hoofdpunten ter zitting zal bespreken. De belangrijkste punten zijn de volgende.

Ten aanzien van de demping kan NOGEPA zich voor een groot deel aansluiten bij de woorden van GasTerra. Invoeders worden daarbij enig onrecht aangedaan. De demping vertegenwoordigt een commercieel voordeel dat eerlijk dient te worden verdeeld over entry- en exitprogramma's. Producenten hebben naar de aard van hun bedrijfsvoering over het algemeen voornamelijk of uitsluitend entryprogramma's, waardoor zij worden uitgesloten van de voordelen die demping in het systeem biedt. Dat acht NOGEPA discriminatoir en onwenselijk. Zij vraagt daarom om de voorstellen op dit punt te herzien.

Het tweede punt betreft de *leadtime* bij nominaties. GTS heeft in het voorstel gesteld dat de *leadtime* nog per punt nader moet worden bepaald en dat deze zal worden vastgesteld op een half uur of op twee uur. Dat vindt NOGEPA onwenselijk. Zij pleit ervoor om de *leadtime* voor alle punten vast te stellen op een half uur. Dit is mogelijk en ook de kortste tijd die door GTS op de biedladder wordt geaccepteerd, hetgeen betekent dat het accommoderen van *flow*veranderingen, ook fysieke wijzigingen, binnen die *leadtime* mogelijk moeten zijn. Daarnaast is het voor de programmaverantwoordelijken van groot belang dat zij zo kort mogelijk voor het uur van transport en levering hun programma's, de daadwerkelijk nominaties die onbalans veroorzaken, nog kunnen aanpassen. Door de *leadtime* nu nog niet te bepalen – tot op heden heeft GTS nog geen informatie verstrekt over wat de *leadtimes* per punt zullen zijn – is het onmogelijk om te beoordelen of invoeders daadwerkelijk hun portfolio's op een goede manier kunnen balanceren. Anderzijds wordt ook zonder verdere toelichting een verschil aangebracht tussen de ene en de andere invoeder. Het

is immers niet duidelijk op grond waarvan het ene entrypunt 2 uur *leadtime* en het andere een half uur zou krijgen. Zelfs als het wel duidelijk is waarom de tijden zo zijn vastgesteld, kan de ene invoeder sneller zijn invoeding kan wijzigen dan de ander. Dat vindt NOGEPA onwenselijk. Bovendien zou het ook voor GTS onwenselijk moeten zijn dat invoeders die wel in staat zijn om hun fysieke invoeding te wijzigen, gedurende twee uur *leadtime* gaan zitten wachten. De invoeder zal zijn *flow* immers niet voor niets willen wijzigen, maar dat willen doen om de balans in zijn portfolio te handhaven, waarmee de balans van het gehele systeem is gediend. Daarnaast wordt in art. 4.2.2.3 over *leadtime* ook gesproken over 'per punt geldende voorwaarden'. Het is onduidelijk waarop hier wordt bedoeld, klaarblijkelijk is de landelijk netbeheerder van mening dat er per punt naast het bepalen van de *leadtime* ook aanvullende voorwaarden moeten worden gesteld. NOGEPA verzoekt de Raad om naar dit punt te kijken, omdat onduidelijk is wat de voorwaarden moeten zijn en er geen voorwaarden per entrypunt zouden moeten worden gesteld teneinde discriminatie tussen entrypunten te vermijden.

Het derde punt betreft het boeken van entrycapaciteit voor de biedladderbiedingen. De wijze waarop een invoeder vorm kan geven aan de biedladder is door extra capaciteit aan te bieden aan GTS. Over het algemeen zal het gaan om meer productie dan wel het verminderen van productie. Als een producent meer productie zou willen leveren, dient daarvoor bij GTS capaciteit te zijn geboekt op het entrypunt. Nu is het zo dat dit specifiek voor de biedladder zou betekenen dat GTS van de producenten zou eisen om vooraf capaciteit te boeken voor inzet van middelen op de biedladder. De biedladderinzet is daarentegen onzeker. Onzeker is hoe vaak hij zal worden afgeroepen. Ook is onzeker of de betreffende invoeder/producent dan inderdaad ook zelf zal worden afgeroepen. Dat hangt namelijk af van de marginale prijs en de prijs van zijn bieding. Doordat entrycapaciteit vooraf moet worden geboekt, wordt de producent echter gedwongen om vooraf kosten specifiek voor inzet op de biedladder te maken. Dat zal ertoe leiden dat producenten minder geneigd zullen zijn om middelen op de biedladder aan te bieden. Daarnaast zou het ook invloed kunnen hebben op de prijsstelling op de biedladder, omdat als het middel wel wordt afgeroepen, de entrykosten natuurlijk wel moeten worden terugverdiend. Een eenmalige inzet van het kleinste blok zou leiden tot een prijs van 1500 euro per MWh, hetgeen vrij hoog is en daarom niet zo wenselijk. Dat kan voorkomen worden door de entrycapaciteit niet vooraf maar achteraf te laten boeken op basis van daadwerkelijk inzet van biedladdermiddelen. NOGEPA verzoekt de Raad daarom om de Codes op dit punt te herzien.

NOGEPA gaat vervolgens in op de vergoeding voor noodmaatregelen. In het Codewijzigingsvoorstel is geregeld dat de biedladdermiddelen tegen de marginale prijs worden afgerekend en dat in geval van inzet van noodmaatregelen de biedladdermiddelen niet tegen de marginale prijs zullen worden afgerekend, maar tegen de gemiddelde biedladderprijs. Dat zou kunnen betekenen dat middelen die door GTS worden afgeroepen in de situatie van noodmaatregelen, een lagere prijs krijgen dan de middelen op de biedladder zelf. Dat is te begrijpen in het geval er sprake is van middelen die niet zijn aangeboden op de biedladder. Het mechanisme is er ook voor bedoeld om te vermijden dat partijen die wel middelen hebben, wachten totdat er noodmaatregelen worden afgekondigd. Zo hebben zij een *incentive* om die middelen aan te bieden op de biedladder. In de Code wordt echter niet uitgesloten dat GTS wel noodmaatregelen afroept, terwijl er ook nog middelen op de biedladder zijn aangeboden die niet door GTS zijn afgeroepen. Dat zou zich kunnen voordoen bij een zich snel ontwikkelende noodsituatie. De volgorde waarvan GTS in geval van noodmaatregelen gebruik zal maken van middelen om het net in balans te houden schrijft onder meer voor dat GTS eerst aan de entryzijde instructies geeft. Dat betekent dat producenten kan worden gevraagd hun productie te verhogen dan wel bijvoorbeeld injectie in ondergrondse opslagen te verminderen. Dat zal dan niet gebeuren tegen de prijs waarvoor die middelen op de biedladder zijn aangeboden, als zij daar zijn aangeboden, maar tegen een lagere gemiddelde prijs. Dat vindt NOGEPA niet terecht: als een producent ervoor heeft gekozen om zijn middel op de biedladder ter beschikking te stellen, moet die prijs worden gehanteerd, ook in het geval van noodmaatregelen.

Een ander punt is de zogenoemde prikkelcomponent. Deze prikkelcomponent is in een vrij laat stadium in de voorstellen geïntroduceerd. NOGEPA vindt deze onnodig en onwenselijk, omdat

deze de prijsvorming op de biedladder zal beïnvloeden. Zij verzoekt de Raad daarom om de prikkelcomponent te schrappen of, zo deze toch wordt gehandhaafd, ten minste te instrueren dat deze zo laag mogelijk zal zijn en zo min mogelijk zal worden toegepast.

Ook aandacht behoeft de allocaties op de entrypuncten. Gebruikers van een punt kunnen zelf allocaties aanleveren aan de landelijk netbeheerder, die dan worden gebruikt in plaats van de allocatiemethode die GTS hanteert. In art. 4a.3.1 Allocatievoorwaarden wordt beschreven dat hiertoe een verzoek moet worden ingediend door alle programmaverantwoordelijken op een bepaald punt. Op veel productiepunten met meerdere programmaverantwoordelijken, bestaan al allocatiesystemen waarvoor contracten zijn afgesloten tussen beheerders van dergelijke systemen, bijvoorbeeld offshore pijpleidingen, en de gebruikers van deze systemen. NOGEPA stelt voor om die bestaande allocatiesystemen te gebruiken. In het huidige voorstel zou dat echter kunnen worden verhinderd door één enkele PV'er die besluit om niet samen met de andere PV'ers een verzoek bij GTS in te dienen. Dat is onwenselijk, omdat er op die manier een verschil ontstaat in de allocatie van gas in de *upstream* productiesystemen en die in het landelijk gastransportnet. Om dat te voorkomen zou het voldoende moeten zijn dat de beheerder van een dergelijk entrypunct, bijvoorbeeld de pijplijnoperator, het verzoek aan GTS doet om zelf de allocaties te mogen aanleveren. De betreffende beheerder heeft immers al overeenkomsten met producenten over de verdeling van het gas op die punten. Daarnaast wordt in het betreffende artikel gesteld dat de landelijk netbeheerder eisen zou kunnen stellen aan het aanleveren van allocaties door een derde. NOGEPA is van mening dat die eisen zouden moeten worden beperkt tot consistentie met de cumulatieve meetgegevens en de tijdigheid van aanlevering, dat wil zeggen voldoende op tijd voor de *real time* allocatie. Andere eisen zouden niet moeten worden gesteld, omdat deze onderdeel zijn van de afspraken tussen de gebruikers van dat punt en daar zou GTS zich niet moeten mengen.

Tot slot brengt NOGEPA een procedureel punt ter sprake. De parlementaire behandeling van de wijziging van de Gaswet is nog niet afgerond. NOGEPA is ten eerste bereid om parallel daaraan de Codewijzigingsvoorstellen vorm te geven, maar maakt daarbij wel het voorbehoud dat in geval van wijzigingen in de voorgestelde wet bezien moet worden of de Codes daardoor nog wijzigingen behoeven. Om de beoogde implementatiedatum van 1 april 2011 te halen, moeten partijen allang bezig zijn om de benodigde ICT-systemen vorm te geven. Het testen daarvan moet nog plaatsvinden en de tijd tot 1 oktober is gezien de aard van de wijzigingen niet erg lang. Daarom vraagt NOGEPA om een duidelijk implementatieplan waarvan fysieke testen en testen van de administratieve systemen onderdeel uitmaken. Dat zou een voorwaarde moeten zijn voor het implementeren van de systemen. Het mag niet zo zijn dat als gevolg van een implementatiedatum er op enigerlei wijze administratieve of zelfs fysieke wanorde zou ontstaan. Dat kan voorkomen worden door een zorgvuldig implementatietraject.

De voorzitter dankt de heer Van IJcken voor zijn toelichting. Hij nodigt VME uit haar zienswijze nader toe te lichten.

Mevr. Ramaker spreekt namens VME een woord van dank aan GTS voor het vele werk dat is verzet. Op dit moment loopt de behandeling van het wetsvoorstel; de implementatiedatum is 1 april 2011. VME verneemt graag van de Energiekamer wanneer naar verwachting de Codes kunnen worden aangenomen. Pas als alles bekend is, kan men echt beginnen met investeren en implementeren. Voor VME is de datum van 1 april 2011 dan ook relatief ten opzichte van de Gaswet. Een ander punt is dat er op dit moment in de sector wordt gewerkt aan een marktprocesmodel ('MPM') en verschillende detailprocesmodellen ('DPM'). Deze documenten zijn nog niet aangenomen in verband met het oponthoud bij het wetsvoorstel, maar zij hebben ook geen wettelijke status. Daarom vindt VME het zeer belangrijk dat de Codes dusdanig worden opgeschreven dat ze eenduidig interpreteerbaar zijn en dat er een harmonisatie is met de DPM's en het MPM. Een voorbeeld daarvan is de introductie van een 'call correction factor' in het DPM, die vervolgens niet terug is te vinden in de Codes. VME pleit daarom voor meer harmonisatie tussen de verschillende documenten.

De kwaliteit van het stuursignaal is al enkele malen genoemd. VME vindt het belangrijk dat het stuursignaal zo correct en volledig mogelijk is. Zij pleit er daarom voor om hierover een kwaliteitsnorm in de Codes op te nemen.

In de Transportvoorwaarden wordt een prikkelcomponent geïntroduceerd, waarvan VME geen voorstander is, omdat het voor haar de markt moet zijn die de prijs bepaalt. Maar er zijn ook enkele onduidelijkheden inzake de prikkelcomponent. Onduidelijk is bijvoorbeeld wie de component bepaalt, hoe dat gebeurt en wat de rol van de toezichthouder en die van de marktpartijen zijn. Op deze punten behoeft het artikel verbetering. Datzelfde geldt voor de reserveringsvergoedingen. Ook daarbij zijn veel onduidelijkheden. Wat is de rol van de toezichthouder? Waarvoor wordt een overeenkomst gesloten? Is dat voor de capaciteit of voor het volume? Worden de contracten uniform gemaakt? Op deze punten moet het artikel worden verbeterd. VME vermoedt dat de kosten voor de capaciteit worden bedoeld, maar dat blijkt niet uit het artikel omdat daar specifiek gas wordt genoemd.

APX-ENDEX heeft het assistentiegas reeds aan de orde gesteld. Ook VME is van mening dat het assistentiegas moet worden afgeschaft. Dat is een manier om de werking van de *within-day*markt te bevorderen, omdat het een *incentive* geeft om daarop te gaan handelen. In de hele discussie rond het balanceringsregime is te merken dat hier eigenlijk het knelpunt zit: hoe liquide wordt de biedladder, hoe liquide wordt de *within-day*markt en op welke wijze gaan die twee met elkaar interacteren? Er wordt gezocht naar manieren om dat te verbeteren. VME vermoedt dat het afschaffen van assistentiegas daarin behulpzaam kan zijn.

Vervolgens vraagt VME aandacht voor een paar losse punten. Zo is het de vraag of de biedladder voldoende is als instrument. Als er dringend gas nodig is op de Maasvlakte, is gas uit Groningen dan snel genoeg? GTS kan biedingen op de biedladder overslaan. In hoeverre werkt dat voldoende om marktpartijen te laten bijdragen aan het in balans houden van het net? Daar moet nog eens goed naar gekeken worden. Van de allocatierollen vervallen er enkele op exitpunten. Er zijn dus verschillende rollen mogelijk, maar minder op exitpunten dan op andere punten. VME is het daar niet mee eens. Zij ziet ook geen wettelijke basis om die rollen te laten vervallen. Er zouden juist zo veel mogelijk keuzemogelijkheden moeten zijn.

Tot slot pleit VME ervoor om, nadat het voorliggende enorme Codewijzigingsvoorstel erdoor is, eens goed te kijken of de Codes niet verder kunnen worden gestroomlijnd of zelfs geïntegreerd tussen RNB en LNB, zoals EnergieNed voorstelt.

De voorzitter dankt mevrouw Ramaker voor haar bijdrage. Hij nodigt E.ON uit haar zienswijze toe te lichten.

Dhr. Dekker sluit zich aan bij de waardering uitgesproken voor het door GTS verrichte werk. Het is goed om zich te realiseren dat de huidige systemen van GTS op ICT-gebied in vergelijking met die in het buitenland zich op een hoog niveau bevinden. Dat moet ook onder het nieuwe regime worden vastgehouden. Het is ook goed om zich te realiseren dat het gasverbruik in deze tijd van het jaar hoge pieken heeft bereikt, terwijl zich in Nederland geen situaties voordoen zoals in Engeland waar de afgelopen paar weken vier *gas balancing alerts* zijn afgegeven. E.ON heeft een schriftelijke zienswijze ingediend en zal ter zitting nader ingaan op drie punten, die belangrijk zijn voor de introductie van het nieuwe model.

Het eerste punt betreft de kwaliteit van het Portfolio Onbalans Signaal ('POS'). De programmamanager verantwoordelijke is verantwoordelijk voor het in balans houden van zijn portfolio. Dat betekent aan de aanbodzijde dat hij van uur tot uur moet weten wat de langetermijncontracten zijn, wat hij heeft verhandeld op TTF en op welke wijze hij flexibele bronnen, zoals gasopslag, heeft ingezet. Normaal gesproken is dat geen probleem en zijn er voldoende data aanwezig, zelfs op vijfminutenbasis. Aan de vraagzijde zijn voor klanten die direct op het GTS-netwerk zijn aangesloten, via Nimbus data beschikbaar op vijfminutenbasis. De ervaring is dat dit systeem een goede kwaliteit en beschikbaarheid kent. Een stap verder, richting het regionale net, is het de vraag

of de kwaliteit van de data benodigd om op uurbasis de portfolio te kunnen sturen, wel is gewaarborgd. Van uurlijks bemeten klanten in het regionale net is reeds te merken dat het aansluitregister honderd procent perfect moet zijn. Als dat niet zo is, komen er foute gegevens boven. Maar met name voor de grote groep profielklanten waarvan op basis van het aansluitregister het verbruik op uurbasis aan de programmaverantwoordelijke wordt doorgegeven, betekent het nieuwe systeem een grote wijziging. Het voordeel van het POS is dat de programmaverantwoordelijk beter in staat is om met een kleine portfolio ook profielklanten te beleveren, omdat hij direct na het uur weet wat de klanten hebben gedaan. In GasTerra's beeldspraak is dat misschien rijden met de achteruitkijkspiegel, maar eigenlijk is het opzij kijkend en wetend dat men dan nog tussen de groene lijnen zit. Met de introductie van het POS is het ook voor nieuwe partijen gemakkelijker om profielklanten te kunnen beleveren. Dat is ook een van de doelstellingen van de Minister. Daarbij moeten natuurlijk wel de kwaliteit en beschikbaarheid van het POS zijn gegarandeerd. Vooral de beschikbaarheid is belangrijk: het signaal moet er 24 uur per dag, zeven dagen in de week zijn. Ook als er iets mis gaat in de communicatie, al is het op vrijdagavond, moet er direct worden ingegrepen en niet worden gewacht tot maandagmorgen. Het is goed om zich daarbij te realiseren dat de optimale beschikbaarheid van gegevens niet alleen een taak is voor GTS, maar ook voor de regionale netbeheerders en wat het aansluitregister betreft voor EDSN. Aan de Raad wordt dan ook de vraag gesteld op welke wijze hij denkt die garantie te kunnen verschaffen. Natuurlijk zijn daaraan kosten verbonden, maar zoals GasTerra ook reeds heeft aangegeven, kunnen deze in het tarief worden versleuteld, mede gelet op het voordeel voor de beleving van profielklanten. Onwenselijk is dat er iedere maand een *settlement* moet plaatsvinden voor de verschillen tussen daadwerkelijk afgenomen gas en het op basis van het POS geleverde gas.

Het tweede punt betreft het marktmodel. In E.ON's visie is het Virtueel Punt voor Programmaverantwoordelijkheid ('VPPV') geïntroduceerd om het voor alle 6 miljoen klanten mogelijk te maken een scheiding aan te brengen tussen de invoeders en de afname. Mede gelet op de wens van de Minister is het echter de vraag of de introductie van VPPV voor 6 miljoen klanten echt noodzakelijk is, terwijl het er feitelijk om gaat zo'n 100 klanten meer verhandelbaarheid te garanderen voor het gas, dat nu nog wordt geleverd door de balancerende shipper, vaak een grote speler uit het noorden van het land. De introductie van het VPPV heeft niet alleen gevolgen voor grote, fysieke spelers. Alle handelaren zullen in de toekomst twee programma's moeten indienen, zowel het gewone TTF-programma, dat nu al moet worden ingediend, als, in aanvulling daarop, het programma voor VPPV. De vraag is dus of de introductie van VPPV wel in verhouding staat met het te realiseren doel.

Het derde en laatste punt betreft de beleving van grote klanten. Op dit moment is het in Nederland mogelijk om bij grote klanten direct aangesloten op het GTS-netwerk een structuur te realiseren waarbij er een balancerende shipper is en een of meerdere proportionele shippers. In het huidige systeem is het belangrijk dat die meerdere shippers niet onderling hoeven uit te wisselen wat zij gaan doen. De balancerende shipper moet door het kijken op de meter, in dit geval in het Nimbus-systeem, zien dat er meer of minder gas wordt gebruikt, dan wel dat er gas door derden, een proportionele shipper, is geleverd. In het nieuwe systeem moeten de proportionele shippers aan de programmaverantwoordelijke aangeven wat zij gaan doen, omdat er één programma voor het exitpunt moet worden ingediend. Dat betekent dat er tussen leverende partijen berichtenuitwisselingen gaan plaatsvinden, terwijl deze in principe alleen met de klant een contract hebben; ze hebben geen onderling contract. Wie is er verantwoordelijk voor potentiële schade als er iets mis gaat in het onderlinge verkeer? In het voorstel is de mogelijkheid opgenomen om bij een aantal grote punten meerdere balancerende programmaverantwoordelijken te hebben, maar dat creëert niet de huidige situatie waarbij er één balancerende shipper is en één of meerdere proportionele shippers. E.ON verzoekt de Raad het voorstel zodanig aan te passen dat de huidige situatie weer kan worden gerealiseerd en dit met name weer te introduceren voor de 20, 30, 40 grote klanten in Nederland die grote hoeveelheden gas verbruiken.

De voorzitter dankt de heer Dekker voor zijn toelichting. Hij nodigt VOEG uit haar zienswijze nader toe te lichten.

Dhr. Giesbertz deelt mee dat ook VOEG een zienswijze heeft ingediend. Aan de hand van een powerpointpresentatie belicht hij ter zitting de belangrijkste punten daaruit. Een kopie van deze powerpointpresentatie is aan dit verslag gehecht als Bijlage 2. Het Codewijzigingsvoorstel is een belangrijke stap voorwaarts, maar het probleem blijft nog steeds dat de onvoldoende toegang tot *intraday*structureringscapaciteit daarmee niet wordt opgelost. Dus blijven er toetredingsdrempels voor de gasmarkten bestaan. Voor VOEG is het essentieel dat er een goed balanceringsregime komt dat de gasmarkt als geheel mogelijk maakt. Goede concurrentie en goede werking van de groothandelsmarkt gas moeten worden gefaciliteerd. Het balanceringsregime moet zodanig worden ingericht dat dat doel kan worden bereikt. Daarbij is marktwerking binnen het balanceringsregime een secundair doel. Als het mogelijk is, is het goed, maar het is geen doel op zich. Daarmee sluit VOEG ook aan bij de conclusies die de NMa zelf trekt in de ruim een maand geleden gepresenteerde Monitor Groothandelsmarkten. Daarin wordt gewezen op het probleem dat toetredingsdrempels blijven bestaan, ook bij invoering van een aantal zaken zoals voorgesteld in het wetsvoorstel Gaswet. Juist ook gezien de geschetste problematiek stelt VOEG voor om Combiflex, dat in het voorliggende voorstel geheel wordt geschrapt, vooralsnog te handhaven, aangezien onzeker is wat er gaat gebeuren.

De juiste invulling van art. 4.1.3.5 inzake het contracteren van biedingen is essentieel. Als er een marktconform balanceringsregime komt, moet de toegang zo goed mogelijk worden gerealiseerd en onnodige toetredingsdrempels tot de biedladder worden vermeden. De werking van de biedladder moet worden verbeterd. Een concreet voorstel daarvoor is gebruik te maken van *pay as bid* in plaats van *market clearing*. Dat zou VOEG niet voorstellen als er sprake zou zijn van een perfecte markt met voldoende concurrentie, mededinging en liquiditeit. In dat geval is *pay as bid* suboptimaal en leidt dat mechanisme tot kosten bij marktpartijen. In het onderhavige geval is dit mechanisme juist beter teneinde het risico op misbruik van marktmacht te voorkomen.

Met betrekking tot de prikkelcomponent ondersteunt VOEG het voorstel van NOGEPa om deze te schrappen. Als deze toch gehandhaafd moet blijven, moet in ieder geval worden opgenomen dat GTS moet streven naar een lage waarde en moet onderbouwen waarom de prikkelcomponent zou moeten worden verhoogd. De plicht tot onderbouwing, hetgeen ook een vorm is van transparantie, moet niet alleen gelden voor die prikkelcomponent maar ook voor een aantal andere zaken, zoals de dempingsfactoren en de grenswaarden. Die onderbouwing moet dan ook meer inzicht geven in de technische grenzen van het systeem. Uiteraard moet de leveringszekerheid gehandhaafd blijven, maar te onduidelijk blijft nu waar de grenzen zijn.

In het voorstel van VOEG is blokbalancering een essentieel element. In het verleden heeft VOEG gepleit voor dagbalancering, hier wordt een ander voorstel gedaan, namelijk de introductie van blokbalancering, waarbij de blokken nog moeten worden ingevuld. Een blok kan 24 uur of 1 uur bedragen, of iets ertussenin. Het kan ook verschillend zijn voor zomer- en winterdagen, als dat nuttig is. Daarbij moet worden gestreefd naar lange blokken en als die niet mogelijk zijn, moet GTS onderbouwen waarom dat niet mogelijk is. Dus als urbalancering noodzakelijk is, heeft GTS de plicht om op een voldoende gedetailleerde manier te onderbouwen waarom dat noodzakelijk is. Hieraan zijn diverse voordelen verbonden. Het maakt het voorliggende voorstel mogelijk, want urbalancering is mogelijk. Het biedt ook ruimte voor dagbalancering of tussenvormen zonder dat er nieuwe Codewijzigingsvoorstellen moeten komen. Dat betekent voor VOEG een zeer belangrijke verbetering voor het probleem van onvoldoende toegang tot *intraday*capaciteit. Ten slotte verhoogt dit ook de transparantie en het inzicht in de technische beperkingen van het gasttransportnet. In het concept van uur-, dag- of blokbalancering kan ook gebruik worden gemaakt van de ervaringen in landen als het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Frankrijk. In Duitsland geldt bijvoorbeeld dagbalancering, maar het is niet zo dat de grote spelers per se in de dagbalancering moeten worden opgenomen. De TSO kan dat weigeren maar heeft dan wel de plicht om die weigering te onderbouwen.

VOEG brengt art. 4.1.3.5 inzake het contracteren van biedingen ter sprake. Als wordt gekozen voor een marktconform balanceringsregime, is het essentieel dat dit artikel wordt opgenomen, waarvan

VOEG ook een voorstander is. Zowel VME als APX-ENDEX hebben gewezen op het punt dat het onduidelijk is wat er dan met de prijs van het gas gebeurt. VOEG ziet het eveneens als essentieel dat er niet alleen iets wordt geregeld voor de prijs van de capaciteit, maar ook voor de prijs van het gas als het wordt afgeroepen. Dat zou bijvoorbeeld de marktprijs met een bepaalde *spread* kunnen zijn. Op die manier wordt de markt niet verstoord. Het is noodzakelijk om een dergelijk element op te nemen teneinde het risico op misbruik van marktmacht in te tomen. Natuurlijk stelt VOEG niet dat er misbruik wordt gemaakt, maar juist voor nieuwe toetreders is het van belang dat men start in een situatie waarbij men geen angst heeft of risico loopt dat er marktverstoring optreedt of misbruik van marktmacht kan worden uitgeoefend.

Tot slot moet het Codewijzigingsvoorstel worden getoetst aan de algemene belangen. De NMa moet ten eerste toetsen aan het belang van de ontwikkeling van het handelsverkeer op de gasmarkt. Zoals eerder ter zitting al is aangegeven is concurrentie binnen het balanceringsregime leuk en aardig, maar dat is van ondergeschikt belang. Het gaat om een goede werking van de gasmarkt. Toetredingsdrempels vormen een probleem, zoals ook de NMa heeft geconstateerd. Een goed balanceringsregime moet proberen dergelijk toetredingsdrempels weg te nemen en ook geen andere onnodige toetredingsdrempels opwerpen zoals de prikkelcomponent. Het tweede belang is het bevorderen van het doelmatig handelen van netgebruikers. Een voorbeeld daarvan is de prikkelcomponent. Deze is marktverstrend en leidt er vooral toe dat marktpartijen zich inefficiënt zullen gedragen. Zij zullen flexibiliteit achterhouden of andere investeringen doen. Dus dat leidt slechts tot het niet doelmatig handelen van netgebruikers en is in strijd met dit belang. Ook moet worden getoetst aan een goede kwaliteit van de dienstverlening door de netbeheerders. Ten slotte moet het acteren van de landelijk netbeheerder worden getoetst aan de criteria van objectiviteit, transparantie et cetera. VOEG's voorstellen sluiten aan bij het verhogen van de transparantie. GTS moet in voldoende mate van detail publiceren op welke wijze zij komt tot de hoogte van prikkelcomponenten, blokindeling, dempingsfactoren en grenswaarden van de verschillende zones.

VOEG is van mening dat op basis van toetsing aan de algemene belangen het voorstel moet worden aangepast. Met die aanpassingen is een goed balanceringsregime haalbaar. Volgens VOEG zou er een wijzigingsbrief aan GTS moeten worden gezonden, terwijl ook marktpartijen kunnen bijdragen aan de uitwerking van verbeteringen waar deze mogelijk zijn. Ook VOEG is gaarne bereid daaraan bij te dragen.

De voorzitter dankt de heer Giesbertz voor zijn toelichting. Hij constateert dat de aanwezigen geen aanvullende vragen of opmerkingen hebben over de diverse bijdragen. Hij schorst de hoorzitting voor de lunchpauze.

De voorzitter heropent de hoorzitting. In de eerste termijn is voor veel punten aandacht gevraagd. De hoorcommissie heeft het als positief ervaren dat er niet geheel nieuwe punten naar voren zijn gekomen; de genoemde punten waren tijdens het voorgaande proces al ingebracht. De door alle partijen uitgesproken waardering voor het proces dat GTS heeft gehanteerd is dan ook terecht. Samengevat gaat het inhoudelijk om issues rond kwaliteit van het stuursignaal en de borging daarvan. Gesteld is dat daarvoor normen zouden moeten zijn en dat hierin wellicht ook een trekkersrol voor GTS ligt. Andere punten zijn de biedladder, de prikkelcomponent, de reserveringsvergoeding, de interactie met *intraday*. Dat zijn allemaal zaken die te maken hebben met efficiënte prijsstelling en transparantie. Een ander issue is demping en de verdeling daarvan. Allocatierollen van de exitpunten, allocatie op de entrypunten, de kredietwaardigheid en vooral de transparante onderbouwing daarvan, en tenslotte nut en noodzaak van assistentiegas. Ook is een aantal procedurele punten naar voren gebracht. Er valt een algemeen draagvlak te bespeuren voor een snelle invoering, maar zorgvuldigheid is zeer belangrijk. Genoemd werd een implementatieplan dat ook de kwaliteitsborging moet bewerkstelligen en partijen duidelijkheid verschaffen met betrekking tot de eigen investeringen. Ook is gesproken over de relatie tussen het Codebesluit en het wetstraject dat nu loopt. Evenals partijen heeft ook de NMa behoefte aan een nieuw

balanceringsregime. Zij vindt een spoedige implementatie daarvan ook heel belangrijk, maar wel op een zorgvuldige manier; de NMa wil niet dat er iets mis gaat.

Dhr. Koomen licht de procedurele punten toe. De NMa is voornemens niet eerder een besluit te nemen dan dat het wetsvoorstel in werking is getreden. Mogelijk kan de inwerkingtreding worden losgekoppeld van het besluit zelf. Dat hangt ook af van de noodzaak van het implementatieplan en hoe dit er uitziet. Gesproken is van een 'ontwerpbesluit', maar de Raad is niet van plan een ontwerpbesluit te nemen, maar direct een besluit, waarna bezwaar en beroep mogelijk zijn. Het besluit treedt niet eerder in werking dan dat de wet er is. De gezamenlijke netbeheerders hebben nog een aanvullend voorstel gedaan bij het balanceringsregime, dat ook ter inzage zal worden gelegd. Ook daar zijn zienswijzen mogelijk en indien noodzakelijk zal er een hoorzitting worden georganiseerd. De bedoeling van de NMa is echter om één besluit te nemen.

De voorzitter vervolgt dat ook een vraag is gesteld met betrekking tot de studie van de TU Delft die GTS recentelijk heeft aangekondigd en de manier waarop de NMa daarmee omgaat. Daarom aan GTS de vraag wat haar intentie is met dit onderzoek. Ziet GTS dit als onderdeel van het voorstel?

Dhr. Van Dijk reageert dat de studie geen onderdeel is van de voorstellen. GTS heeft geconstateerd dat er veel discussie was over eventuele voorwaarden die worden verbonden aan het geven van een reserveringsvergoeding op de biedladder, waarbij de standpunten ver uit elkaar liggen. Daarop heeft GTS intern besloten om er een studie naar te laten verrichten door een instituut dat verstand heeft van dergelijke zaken. In plaats van een papieren studie kwam de studiegroep in Delft op GTS pad. Deze beschikt over een proces met een zekere wetenschappelijke status waarmee dergelijke zaken kunnen worden besproken. Dat is hun wetenschappelijke methode, waarop het bestuurlijk onderzoek is gebaseerd. GTS zag die studie als een middel om in ieder geval begrip voor elkaars standpunten te krijgen en mogelijk ook om de wijze waarop men daarmee kan omgaan richting te geven en te inventariseren welke zaken daarbij spelen. GTS kwam deze mogelijkheid tegen en dacht dat het mogelijk een middel was dat tot een uitkomst kon leiden. Uiteindelijk was het doel om de uitkomst van die studie beschikbaar te stellen aan alle partijen, waaronder de NMa. Als de studie tot een eenduidige conclusie leidt, kan het de besluitvorming ondersteunen. Of de NMa hiermee iets wil doen, of de studie terzijde wil leggen, is geheel aan de NMa. Naar de indruk van GTS liggen partijen op het punt van de reserveringsvergoeding het verst uit elkaar. De studie is een manier om op dit punt voortgang te boeken, want de besluitvorming mag uiteindelijk geen hobbel worden die het hele proces tegenhoudt.

De voorzitter valt GTS bij dat het belangrijk is de voortgang in het proces te houden. De hoorcommissie zal zich laten adviseren over de precieze status van de studie en spreekt zich daarover ter zitting niet uit. Wel is het belangrijk dat de studie openbaar is en iedereen deze kan inzien. Vervolgens verzoekt hij GTS het woord te nemen en te reageren op de naar voren gebrachte punten.

Dhr. Borghols wil allereerst in reactie op de vriendelijke woorden aan het adres van de gezamenlijke netbeheerders namens GTS zijn dank uitspreken aan alle partijen die dit proces zijn aangegaan en de inbreng die zij in de loop van het proces en ook ter zitting hebben gegeven. Verder een woord van waardering voor de NMa dat zij het voorliggende Codewijzigingsvoorstel proactief wil behandelen terwijl de Kamerbehandeling van de wet nog niet rond is. Het is toch de wens van de politiek om dit snel te implementeren. Gesproken is over de inmiddels allang gepasseerde datum 1 januari 2010, maar om zo dicht mogelijk bij die datum te blijven is het van belang het parallelle traject te volgen van wetsvoorstel naast Codewijzigingsvoorstel, naast implementatietraject binnen onder andere de vereniging NEDU. De meeste ter zitting naar voren gebrachte aspecten zijn al eerder genoemd, dus daarop heeft GTS wel een antwoord paraat. Van sommige puntjes weet GTS niet of zij daarop al kan ingaan.

Op initiatief van de marktpartijen heeft de politiek besloten dat er wijzigingen moesten komen in de balanceringsregime en in het marktmodel. Dat heeft geleid tot een paar moties in de Tweede Kamer, een brief van de Minister en een wetsvoorstel. De gezamenlijke netbeheerders trachten op zo goed mogelijke manier invulling te geven aan de wensen en vereisten zoals die in de wet staan. Dat houdt in dat niet alle ingediende voorstellen van origine ideeën waren die bij de gezamenlijke

netbeheerders leefden. In het voorliggende voorstel zijn diverse zaken terug te vinden die door marktpartijen zijn aangedragen en door GTS in het voorstel opgenomen. GTS benadrukt dat het maken van keuzes onvermijdelijk is. Enkele partijen hebben ook ter zitting naar voren gebracht dat er belangenverschillen zijn tussen de partijen die aan tafel zitten. Af en toe moeten dus keuzes worden gemaakt. Die keuze hebben de gezamenlijke netbeheerders door diverse criteria laten bepalen waarbij zaken als pragmatiek, inschatting van argumenten en soms ook kosten meespelen. De politiek heeft de wens om een en ander snel in te voeren. Het proces in de Tweede Kamer is inmiddels bijna afgerond. Het lijkt erop dat er niet veel wijzigingen komen op het wetsvoorstel. De Codes gaan een stuk dieper en daar volgt nog een heel model. Veel partijen zijn al begonnen met de implementatie, hetgeen een goed idee is. GTS is er zelf ook al mee bezig. Daarom heeft zij voor de Energiekamer en het ministerie van Economische Zaken het plan gelanceerd van een tweetrapsmodel. Het voorstel is om eerst datgene wat er nu ligt aan voorstellen, te implementeren en eventuele wijzigingen op dit model ten gevolge van een besluit van de NMa of een ander besluit van de Kamer, mits dat niet 100 procent strijdig is met de Codes, later in te voeren, bijvoorbeeld na een periode van twee of drie jaar. Dat geeft ook de gelegenheid om ervaring met het systeem op te doen. GTS heeft de overtuiging dat nu een heel grote stap wordt gemaakt, maar het is niet onmogelijk dat later wordt gezegd dat bepaalde onderdelen iets anders hadden kunnen worden ingericht en dat er een aanpassing komt op het nu voorliggende voorstel. GTS pleit ervoor om eerst het voorliggende voorstel te implementeren en grote wijzigingen pas na een bepaalde periode aan te brengen.

Allereerst wil GTS ingaan op de kwaliteit van het stuursignaal. De terminologie in dezen is enigszins verwarrend: binnen het project wordt gesproken over het Portfolio Onbalans Signaal ('POS'), als het gaat om het signaal dat specifiek geldt voor één programmaverantwoordelijke en een Systeem Balans Signaal ('SBS') als het gaat over het systeem als geheel. Het Systeem Balans Signaal is de som van de Portfolio Onbalans Signalen. Op een aantal punten worden al heel lang gegevens verstrekt waarvan de kwaliteit al langere tijd heel fatsoenlijk is. Sinds 1 januari 2009 wordt ook dat verstrekt wat in de volksmond 'het stuursignaal' heet. Dat zijn de gegevens die specifiek betrekking hebben op de RNB-exitpunten. Dat proces wordt al sinds het begin nauwkeurig door GTS gemonitord, in overleg met diverse marktpartijen. Er is een werkgroep waarin marktpartijen regelmatig zeer gedetailleerd hun bevindingen met GTS delen – waarvoor GTS haar dank uitspreekt. In dat proces blijkt dat het deel van de online informatie dat stuursignaal wordt genoemd, steeds beter wordt. Het afgelopen halfjaar kan worden gesproken van een verbetering met een factor twee. Er vindt dus veel onderzoek plaats, ook aan monitoring. Het idee om door te gaan met die monitoring spreekt GTS aan, al zal moeten worden gezien hoe een en ander moet worden uitgewerkt en formeel vormgegeven. Opname in de Codes lijkt haar echter niet noodzakelijk. Belangrijk bij de kwaliteit van het stuursignaal is dat er evenwicht is tussen de inspanning die wordt verricht en het resultaat dat wordt geboekt. De inspanning moet doelmatig zijn. Dat is de reden dat GTS er tot nu toe niet voor heeft gepleit om vaste normen aan te brengen. Zij stelt voor eerst het huidige proces van verbetering verder te vervolgen en zodra er meer gevoel is over de weg die moet worden gevolgd, de normen vast te leggen. Ook in de Tweede Kamer is uitvoerig gesproken over dit onderwerp. Daar zijn de termen 'correct', 'tijdig' en 'volledig' genoemd. Het probleem met die terminologie is, dat deze nogal wiskundig is. 'Correct' betekent 'ja' of 'nee'. Hier heeft men te maken met operationele systemen en beperkingen. In de Kamer is ook al gezegd dat wellicht moet worden gesproken van 'zo correct mogelijk'. Dan komt ook het aspect van doelmatigheid tevoorschijn: 'Probeer tot het redelijke hierin te investeren, maar ga niet opschrijven dat het 100 procent goed moet zijn.' Ten eerste is dat niet haalbaar en ten tweede ontstaan er dan goudgerande systemen, die niet doelmatig zijn.

NOGEPA heeft de allocatie door de invoedende partijen ter sprake gebracht. Over de formulering is in het verleden uitgebreid gesproken. De gezamenlijke netbeheerders hebben er daarbij op gewezen dat zij afspraken moeten maken met partijen waarmee zij ook afspraken kunnen maken. Dat wil zeggen dat het moet gaan om een partij waarmee de netbeheerders overeenkomsten hebben, of om een kwestie die in de Gaswet of de voorwaarden is vastgelegd. Dat is de reden dat is gekozen voor de formulering zoals die er nu staat. In het proces rond het opstellen van de invoedvoorwaarden is flink gediscussieerd over welke partijen wat kunnen doen en welke partijen al

dan niet bepaalde bevoegdheden hebben. NOGEPA heeft daarbij aangevoerd dat de beheerder van de invoedingsinstallatie slechts beperkt zeggenschap heeft. De door NOGEPA nu ter zitting gemaakte opmerking dat de beheerder van de invoedingsinstallatie hierin een belangrijke rol speelt, spreekt GTS nogal aan. Zij hoopt dat deze houding ook geldt voor andere punten die bij de invoedvoorwaarden zijn besproken. Naar dit punt zou nog eens moeten worden gekeken, wellicht in relatie tot de invoedvoorwaarden die binnen afzienbare tijd naar de Energiekamer zullen worden gestuurd.

Dhr. Van Dijk gaat in op de opmerkingen die zijn gemaakt over de prikkelcomponent. Het ene aspect betreft de zorg over de hoogte ervan en het andere betreft de procedure die GTS gaat volgen bij het instellen ervan. De zorg over de hoogte heeft GTS proberen weg te nemen door in art. 4.1.5.2 Transportvoorwaarden de volgende zinsnede op te nemen: 'De netbeheerder van het landelijk gastransportnet streeft naar een zo laag mogelijke waarde voor de prikkelcomponent.' Het is duidelijk GTS' intentie om de prikkelcomponent zoveel mogelijk op de waarde nul te houden. Dat is niet anders dan bij elektriciteit in Nederland. Verder zal GTS een procedure publiceren over de wijze waarop zij de prikkelcomponent instelt en afbouwt. Er is voor gekozen om de procedure niet in de Codes op te nemen, omdat ook voor GTS het balanceren met een biedladder iets geheel nieuws is. Zij wil er ervaring mee op kunnen doen en bezien in welke mate prijsvorming op de biedladder gaat plaatsvinden. Aangezien in het licht van de reserveringsvergoeding de prijsvorming – en de prijsvorming überhaupt – onduidelijk is, weet zij niet of er voldoende prikkels van de biedladder uitgaan om het systeem te balanceren. Voor het geval dat het gas op de biedladder te goedkoop wordt en zou blijken dat het systeem in zijn totaliteit in de problemen komt of dreigt te komen, wil GTS de mogelijkheid hebben om de prijs op de biedladder te vergroten. De te publiceren procedure zal daar ook naar leiden. Fysieke problemen van het net of dreigende fysieke problemen van het net, onbalansen, zouden het afroepen van de prikkelcomponent moeten bewerkstelligen. Het gedurende een bepaalde periode niet voorkomen van die problemen zou ertoe moeten leiden dat de prikkelcomponent weer afneemt.

Dhr. Borghols vult aan dat het hele systeem een aantal kantbepalingen kent, dat wil zeggen zaken die ingesteld kunnen worden. Die worden de stelschroefjes in het systeem genoemd. Voor GTS is het inderdaad ook een nieuw systeem. Zij verwacht dat dit goed gaat werken, maar misschien moet er nog worden gefinetuned. Daarom zitten in het systeem stelschroefjes die GTS moet kunnen bijwerken. De intentie is om die stelschroefjes bij aanvang op een bepaalde waarde te zetten; waarna deze langzaam naar een bepaalde kant defunderen. Voor de bepaling van de parameters worden procedures opgesteld. Het is mogelijk dat het systeem onverwacht of ongewenst gedrag gaat vertonen, dat tevoren niet is bedacht. Dat zal leiden tot een aanpassing van de procedures. Uiteraard staat GTS onder toezicht van de NMa. Voor de keuzes die zij in dezen maakt, zal zij zich altijd moeten kunnen verantwoorden.

Dhr. Van Dijk gaat in op de vragen inzake de wenselijkheid van assistentiegas. In haar brief van 18 februari 2008 vraagt de Minister om een balanceringsregime waarbij alle partijen in de gelegenheid worden gesteld om bij te dragen aan het in balans houden van het systeem. Assistentiegas is daarvan een wezenlijk onderdeel, met name op het punt van 'alle partijen'. Nederland kent veel partijen die niet in staat zullen zijn om bij te dragen aan het in balans houden van het net, omdat ze te klein zijn of er operationeel niet de middelen toe hebben. Het assistentiegas biedt een mogelijkheid om te profiteren van de prijzen van de biedladder voor partijen die het systeem assisteren. Het genoemde nadeel is dat dit de liquiditeit van de *intraday*markt nadelig zou kunnen beïnvloeden. Dat hoeft echter niet het geval te zijn: het is de keuze van partijen zelf of zij willen profiteren van het middel assistentiegas dan wel dat zij positieve onbalansen, onbalansen die het systeem assisteren, aanbieden op de *intraday*markt. Bij deze invulling heeft GTS gehoor gegeven aan de brief van de Minister. In de discussies die hebben geleid tot het balanceringsregime is het punt uitvoerig besproken en heeft een aantal partijen ook aangegeven dat zij op deze manier denken een bijdrage te kunnen leveren aan het in balans houden van het systeem. In de elektriciteitssector in Nederland is het een heel succesvol middel gebleken voor die partijen. GTS hecht eraan om het assistentiegas onverkort te handhaven in de voorstellen.

Dhr. Adrichem neemt de beantwoording van de vragen inzake de kredietwaardigheid op zich. De vragen komen er in het kort op neer dat men graag een kredietwaardigheidssysteem ziet waarbij duidelijk is hoe de risico's leiden tot een verhoging van de *exposure*. GTS had de indruk dat dit nu precies is wat zij heeft gedaan. De bestaande kredietwaardigheidseisen bepalen dat de gecontracteerde factuur met vijf moet worden vermenigvuldigd. Dat is de *exposure*. Die factor vijf bestaat uit twee componenten. Een factor drie voor de factuur van de contracten zelf: GTS factureert achteraf, vervolgens is er een bepaalde periode waarin de betaling wordt verwacht, vervolgens duurt het even voordat zij constateert dat het geld wegblijft. Alles bij elkaar duurt zit men dan op ongeveer drie maanden. Daar komt de factor drie vandaan. De factor twee is ingeven doordat in het huidige regime niet goed is te relateren aan onbalansrisico's. Dat heeft te maken met het feit dat in het bestaande balanceringsregime wordt gewerkt met allocaties achteraf. De vraag is dus hoe snel die allocaties er zijn. De laatste tijd gaat dat steeds beter, maar er is een periode geweest dat het vrij lang duurde. De risico's die daar ontstaan zijn gigantisch en GTS heeft deze niet willen opnemen in de eisen. In het toekomstige systeem zijn de risico's veel helderder. Duidelijk is namelijk dat een partij een bepaalde positie heeft, er is een POS. Duidelijk is dat er bepaalde afroepen zijn geweest van de biedladder die tot plussen en minnen leiden op een tussenrekening, voor zover deze nog niet gefactureerd zijn, en er kunnen facturen openstaan. Bij optelling van die drie posten en daarvan de nettopositie nemend kan er een *exposure* uit komen. Als een partij in het verleden een bepaalde *exposure* heeft laten zien, lijkt het alleszins redelijk om aan te nemen dat die partij in de toekomst datzelfde risico zou kunnen veroorzaken. Dat is opgenomen in de bijlage bij 1. Vragen daarover wil GTS graag beantwoorden, maar in haar ogen heeft zij zo concreet mogelijk vastgelegd hoe de *exposure* wordt berekend. Dagelijks zal worden gemonitord. GTS zal terugkijken naar het verleden. Dat wordt leidend voor de *exposure* voor de toekomst. Als met het nieuwe regime wordt begonnen, is er nog geen verleden en zal GTS een tijdelijke regeling treffen die de geschetste hoofdregel vervangt.

Dhr. Van Dijk gaat in op de vragen over de reserveringsvergoeding. Er is een breed gedragen wens om in de beginperiode van het nieuwe balanceringsregime het plaatsen van gas op de biedladder te stimuleren door er een reserveringsvergoeding tegenover te stellen. Kan GTS dan voorwaarden aan de prijs van het gas stellen voor het gas waarvoor een reserveringsvergoeding wordt gevraagd? Daarover is in de voorbereidingen van het balanceringsregime geen consensus gekregen. In een poging eruit te komen is deze vraagstelling feitelijk op het bordje van de NMa gelegd. Dat maakt het opstellen van een procedure over de wijze waarop ermee wordt gegaan, een beetje prematuur. Ten eerste is niet bekend of een reserveringsvergoeding een andere wordt dan een reserveringsvergoeding van nul, dus of deze er überhaupt komt. Ten tweede weet GTS niet of zij in staat wordt gesteld om er bepaalde voorwaarden aan te verbinden. Dat maakt het op dit moment voor GTS erg lastig om duidelijk te zijn over de wijze waarop zij gas gaat tenderen of contracteren, of welke vorm dan ook. Dat heeft immers alles te maken met de genoemde combinatie. GTS begrijpt dat naar duidelijkheid wordt gevraagd, maar aangezien twee belangrijke uitgangspunten die alles te maken hebben met de in te richten procedure, op dit moment nog niet helder zijn, kan zij die onduidelijkheid niet wegnemen. Voorts memoreert GTS dat ook van de zijde van het ministerie van Economische Zaken is aangedrongen op het instellen van een reserveringsvergoeding in combinatie met voorwaarden. De overheid heeft een duidelijke voorkeur uitgesproken, maar zoals gezegd, ligt de kwestie nu bij de NMa.

Er is een vraag gesteld over transport van gas dat op de biedladder wordt geplaatst. In Nederland wordt transport vooraf gecontracteerd. Dat betekent dat partijen transport contracteren voor de hoeveelheid die zij denken te gaan gebruiken. Het hele systeem is daarop gebaseerd. GTS acht het niet wenselijk om in het kader van het voorliggende voorstel aan dat principe te gaan tornen. Natuurlijk kan men erover nadenken om het gebruik van transport te belasten in plaats van de reservering van transport. Maar dat is een wezenlijk ander systeem. Diverse partijen hebben naar voren gebracht dat zij de prijs voor onbalans in Nederland erg hoog vinden. De hoogte van die prijs heeft te maken met het feit dat daarvoor capaciteit moet worden gereserveerd. De reservering kent twee vormen: het reserveren van een productiemiddel in brede zin en het reserveren van transport. Omdat onbalansen niet heel frequent voorkomen, komen er bij omrekening naar een prijs per kuub relatief hoge prijzen uit. Dat is juist een van de overwegingen geweest om naar een

marktmechanisme te gaan, zodat de markt kan bepalen wat de prijzen zijn. Als een partij een middel over heeft en daarvoor ook al transport had geboekt, kan zij dat tegen vrij lage marginale kosten op de biedladder zetten. Als dat niet het geval is en hij specifiek voor het gebruik van de biedladder een middel en transportcapaciteit inzet, staat daar een andere prijs tegenover. Daarover gaat GTS niet langer. Maar zowel het transport en als het productiemiddel moet op een of andere manier worden betaald. Die som gebeurt nu door de marktpartijen.

Dhr. Borghols gaat in op de vragen over de biedladder als er noodmaatregelen worden afgeroepen. Op het moment dat noodmaatregelen worden afgeroepen, zullen eerst de middelen die op de biedladder staan worden afgeroepen en tegen de normale systematiek worden verrekend. Daarnaast, dus additioneel bij de biedladder, worden noodmiddelen aangeboden. Dat is opgenomen in het aanvullende Codewijzigingsvoorstel. De intentie was om dit voorstel een week of twee voor de hoorzitting te verspreiden. Daartoe is het op 7 januari 2010 besproken in het Gebruikersplatform Elektriciteits- en Gasnetten ('GEN'). Helaas is er vertraging opgetreden in de verspreiding. Een deel van de partijen heeft het de dag voor de zitting toegestuurd gekregen, maar veel partijen hebben het kunnen inzien voordat het GEN-overleg plaatsvond.

Dhr. Van Dijk reageert op GasTerra's en NOGEPA's kritiek op het gebrek aan verdeling van de goede hoedanigheden inzake demping. Voor de landelijk netbeheerder is demping onder bepaalde transportomstandigheden essentieel. De bufferwerking van het net leidt ertoe dat op bepaalde exitpunten gas uit de buffer wordt geleverd en de transportcapaciteit ontbreekt om dat uit de basis te doen. Dus gedurende de nacht wordt het net enigszins opgebufferd en uit die buffer put GTS. Dat onderdeel heeft zij nodig om onder de hoge dagelijkse belasting het gastransport mogelijk te maken. De grootste veroorzakende partij wordt gevormd door de kleinverbruikers. Het is een bekend patroon, waardoor een som kan worden gemaakt hoeveel demping nodig is en of die ter beschikking moet worden gesteld vanuit het net. GTS stond voor de keuze om de demping in rekening te brengen aan de exit, aan de entry of aan beide zijden, zoals GasTerra heeft voorgesteld. Technisch maakt het niet uit en de dagen waar het GTS om gaat, is het zo dat de exit er niet door verandert en de entry evenmin. Op dat soort dagen moet gewoon die hoeveelheid gas stromen op basis van het ingediende programma. Anders gaat het niet goed met het gastransport. Dan blijft de verdelingskeuze over. Aangezien het technisch niet uitmaakt – er moet gedurende de piekuren een aantal procenten minder worden ingevoed dan er wordt afgenomen op de exit – leidt het er niet toe dat productiecapaciteit hoger of lager is. Productie is zoals zij is, zodat het transport plaats kan vinden. Het was een uitermate complexe zaak om een verdeling te maken inzake demping, omdat het TTF daartussen zit. Daarom heeft GTS gemeend te moeten kiezen ofwel voor de exit ofwel voor de entry. Gekozen is voor de exit. Dat heeft alles te maken met de eenvoud van het systeem. Naar de opvatting van GTS zit hierin weinig commercieel gewin, hoewel deze mening niet door alle partijen wordt gedeeld. Hier is sprake van een technische kwestie die zij zo efficiënt mogelijk in de uitvoering heeft willen brengen.

NOGEPA heeft een pleidooi gehouden voor het terugbrengen van alle nominatie/*leadtimes* naar 30 minuten. Gastransporttechnisch is dat echter niet mogelijk; GTS kan dat niet aan. Daarbij moet in aanmerking worden genomen dat voor heel veel punten in het net niet wordt genomineerd, met name voor de gasstromen richting de RNB's. Dat gas stroomt zoals het wordt afgenomen; daaraan kan men nomineren wat men wil, maar er verandert niets. Voor die punten stelt GTS dan ook geen nominatie-eisen. Op andere punten kan het van belang zijn dat het transport wordt ingericht om een nominatie te kunnen accommoderen. Daarbij kan men denken aan het omdraaien van gasstromen, een entrypunt wordt bijvoorbeeld een exitpunt bij een berging die overgaat van productiemodus naar injectiemodus of vice versa. Dan heeft GTS tijd nodig om die situatie mogelijk te maken. Ook voor de internationale afstemming heeft GTS tijd nodig. Er zijn EASEEGAS-afspraken gemaakt met een nominatie/*leadtime* van twee uur om gasstromen vanuit Rusland of Noorwegen te kunnen coördineren. Op een aantal punten is de twee uur *leadtime* essentieel. In de Codes is opgenomen dat voorwaarden worden gesteld wanneer een nominatie/*leadtime* van 2 uur of een half uur kan worden gerealiseerd. Dat stellen van voorwaarden was een tegemoetkoming aan de kritiek van NOGEPA. De achtergrond van de mogelijkheden om *leadtimes* van een half uur in te verstrekken in plaats van 2 uur is de volgende. Als een *flow* uit een berging een variatie ondergaat

van 10 procent, dus als de berging bijvoorbeeld staat op een productie van 50 procent, terwijl die naar 60 of 70 procent gaat, dan wel naar 40 of 30 procent, dan is GTS in staat die verandering met een *leadtime* van een half uur te accepteren. Als het gaat om grote veranderingen van *flows* in de zin van aan/ uit of omkeren van *flows*, dan is GTS daartoe niet binnen die tijd in staat. Dit als toelichting op de mogelijkheden om een *leadtime* van een half uur in plaats van 2 uur te verstrekken. GTS is niet in staat om op alle punten naar een *leadtime* van een half uur te gaan.

Inzake de harmonisatie met andere landen is verwezen naar de Guidelines of Good Practice for Gas Balancing die een aanhangsel vormt voor de regulering. GTS is van mening dat het regime geen barrière vormt voor het uitwisselen van gas met het buitenland. Duitse interconnectiepunten en Belgische interconnectiepunten kennen uurwaarden als kleinste tijdseenheid. Het Britse systeem kent ook uurwaarden. Het Verenigd Koninkrijk controleert operators of zij gedurende de dag per uur 1/ 24 van de daghoeveelheid leveren. GTS verwacht dat in dat opzicht geen nieuwe belemmeringen worden gevormd op de grenspunten. Verwezen werd naar de GGPGB. In de Verordening zelf is bepaald dat het balanceringsregime marktgeoriënteerd moet zijn en als dat niet het geval is, het dan bij voorkeur dagbalancing zou moeten zijn tenzij de systeemeisen dat onmogelijk maken. Met het systeem voldoen de gezamenlijke netbeheerders voldoende aan de eisen, in die zin dat het een duidelijk marktgeoriënteerd systeem is. Ook het derde punt van de uitzonderingssituatie is in feite van toepassing, in die zin dat in het Nederlandse systeem dagbalancing met de middelen die GTS nu tot haar beschikking heeft, niet mogelijk is. In de voorbereiding van het balanceringsregime is uitvoerig stilgestaan bij dit punt. Natuurlijk bestaat er altijd de mogelijkheid dat GTS additioneel bij haar leidingnet middelen contracteert, bijvoorbeeld bergingen, om dagbalancing mogelijk te maken. De conclusie uit de discussies was dat men niet tot dat systeem over zou gaan gezien de kosten en de zorgen van een aantal marktpartijen dat GTS ten behoeve van dagbalancing zoveel liquiditeit aan schaarse flexibele middelen uit de markt zou trekken, dat daarmee uiteindelijk een handelsbelemmering zou ontstaan. GTS is van mening dat er geen belemmeringen zijn in gasuitwisselingen met het buitenland en dat zij voldoet aan de Verordening en aan de GGPGB.

Dhr. Borghols gaat in op de vragen over de allocatierol inzake grootverbruikers die rechtstreeks zijn aangesloten op het landelijk net. Opgemerkt werd dat de vaste levering, de allocatierol proportioneel, niet meer mogelijk is. Hierover is in het voortraject uitgebreid gesproken en dit raakt de kern van de link met het wetsvoorstel. In het wetsvoorstel wordt niets geregeld over levering, maar wel over programmaverantwoordelijkheid, zoals die voor een bepaald exitpunt. Indien er sprake is van een vaste hoeveelheid die wordt geleverd op een exitpunt, heeft men niet meer te maken met een verantwoordelijkheid voor het programma daar, maar met levering en niet met programmaverantwoordelijkheid. Een vaste levering kan wel degelijk plaatsvinden. Er zal alleen afstemming moeten plaatsvinden met de programmaverantwoordelijke op dat punt. Er is op gewezen dat dit lastig is, omdat partijen afspraken met elkaar moeten maken. Dit is nu juist de kern van het wetsvoorstel, dat partijen dwingt om met elkaar afspraken te maken. Beoogd wordt een vergroting van de marktwerking te bewerkstelligen en de liquiditeit te vergroten. Dat partijen geen interactie met elkaar zouden hebben, is strijdig met de doelstelling van het wetsvoorstel. Het is echter altijd mogelijk om onder verantwoordelijkheid van de programmaverantwoordelijke blokken te leveren.

E.ON heeft vragen gesteld over de noodzaak van het VPPV. Het VPPV is opgenomen in het wetsvoorstel en de vraag is dus eigenlijk meer gericht aan de Minister of de Tweede Kamer. GTS heeft het VPPV slechts als gegeven genomen bij de uitwerking van de voorstellen.

Dhr. Van Dijk benadrukt dat het voor GTS een heel grote stap is om af te stappen van de bron waarmee het in Nederland allemaal is begonnen, Groningen. Zij verwacht dat de gekozen oplossing in de praktijk gaat werken, maar heeft daarvoor wel de nodige randvoorwaarden gecreëerd teneinde dat vertrouwen te borgen. GasTerra's voorstel om naast administratieve testen ook fysieke testen uit te voeren kunnen dat vertrouwen alleen maar vergroten. Op dit moment staat het GTS niet goed voor ogen wat een en ander inhoudt en zou moeten betekenen, maar twee jaar eerder was de situatie rond balancing ongeveer hetzelfde. Gezien de wijze waarop het

balanceringsregime en het marktmodel tot stand zijn gekomen, lijkt het goed om die manier van werken voort te zetten en wat koppen bij elkaar te steken voor de praktische invulling en de manier waarop een en ander kan worden gedaan. Op dit moment weet GTS niet precies wat er nodig is, maar zij is bereid daaraan te werken en initiatieven te ontplooiën.

Er is een vraag gesteld over de acht uur die GTS vraagt voor het beschikbaar stellen van gas op de biedladder. Dat heeft alles te maken met de genoemde invoeringszorgen. Door die acht uur heeft GTS tijdig zicht of er op de biedladder middelen beschikbaar zijn die zij kan afroepen en of die hoeveelheid voldoet aan wat zij verwacht nodig te hebben gezien de transportomstandigheden. Ook is gewezen op het verschil tussen de acht uur *leadtime* om biedladdermiddelen aan te bieden en de vier uur voor het kunnen veranderen van de prijs. Aanvankelijk zijn beide termijnen op acht uur gezet maar kwam er van handelspartijen het commentaar dat dat te lang was voor de prijsvorming. Daarop is de *leadtime* voor het veranderen van de prijs gehalveerd en is geprobeerd een compromis te vinden. Er zijn partijen die profiteren van het gas dat zij aanbieden op de biedladder als die wordt afgeroepen, maar er zijn ook partijen die daarvan de nadelen ondervinden en de rekening gepresenteerd krijgen. Door de vier uur zijn partijen in principe ook in staat om, als zij op de biedladder een prijsvorming zien die hun niet aanstaat, elders gas te halen om hun portfoliopositie te bewaken.

Dhr. Borghols beantwoordt het verzoek om bij de implementatie een 'go' of 'no-go' te geven. Het moment van inwerkingtreding van de wet en de Codes ligt nog niet vast. Tot nog toe is uitgegaan van de datum 1 april 2011, ervan uitgaande dat de wetgeving in de Eerste Kamer dan gereed is. In de sector is ook gezegd dat een redelijke termijn twaalf maanden na gereedkoming van de wetgeving is, mits die twaalf maanden niet uitkomen op 1 januari van enig jaar. Dat is de implementatietermijn die GTS heeft. Op een gegeven moment zal worden aangegeven wat de datum wordt. Dat gebeurt uiteraard in overleg met het Ministerie, dat middels Koninklijk Besluit moet aangeven wanneer de wetgeving in werking treedt, en met de NMa, die zal moeten aangeven wanneer de Codes in werking treden. Voor de 'go' is het dus een standaardproces om op die bepaalde datum af te stevenen. GTS weet niet of er een echte 'go' komt. Wel mag men van GTS, die volgens de wet verantwoordelijk is voor het in evenwicht houden van het door haar beheerde gastransportnet, verwachten dat als het niet lukt, zij een duidelijk signaal zal geven en in overleg zal treden met de Energiekamer en het Ministerie over de situatie. Dat zou eventueel kunnen resulteren in een 'no-go'.

De voorzitter schorst de hoorzitting voor een korte koffiepauze.

De voorzitter heropent de hoorzitting. Hij kondigt een reeks vragen van de hoorcommissie aan. GTS heeft inderdaad bij de NMa aangegeven dat om de datum van 1 april 2011 voor de implementatie van het balanceringsregime te halen, zij alvast met de voorbereidingen moest beginnen. Uit de bijdragen in de hoorzitting blijkt dat dat ook voor de andere partijen van belang is. GTS' voorstel was een soort tweetrapsraket, waarbij van start zou worden gegaan met hetgeen er is en de noodzakelijke wijzigingen op een later tijdstip zouden worden ingevoerd. De NMa zou ook graag van de marktpartijen hun gedachten hierover vernemen. Hoe ervaren marktpartijen het belang van tijdig beginnen versus het belang van het adresseren van een aantal belangrijke punten?

Mevr. Ramaker vraagt zich namens VME af hoe een en ander juridisch in elkaar steekt. Een belangrijke wijziging heeft ook een reden. Bovendien is de vraag wat het risico is op overbodige investeringen. Wellicht kan GTS daarover een uitspraak doen.

Dhr. Borghols reageert dat de NMa beslist over de vraag of een investering redelijk is of niet doelmatig. GTS is nu systemen aan het neerzetten uitgaande van de huidige voorstellen. Als die worden gebruikt, zijn ze doelmatig. Waar mogelijk is de zaak al geparameteriseerd. Zo is de reserveringsvergoeding in het model opgenomen en als deze op nul wordt gezet, werkt het model ook gewoon. Datzelfde geldt voor zaken als de prikkelcomponent. Andere zaken, zoals de demping,

zijn gebouwd zoals voorgegeven in het voorliggende voorstel. Die zijn doelmatig als GTS er een tijdje mee kan werken en anders niet.

Dhr. Van Dijk licht het tweetrapsmodel toe. Men kan ervoor kiezen een systeem pas te bouwen als precies bekend is wat de parameters en de invulling zijn, maar men kan ook anticiperen. GTS heeft voor de laatste optie gekozen teneinde de implementatiedatum te halen. Dat betekent niet dat GTS daarmee op de stoel van de NMa wil gaan zitten – er zijn nu eenmaal bepaalde rolverdelingen. Met het tweetrapsmodel vraagt GTS eigenlijk of als er uit het wetgevings- of Codewijzigingsproces wijzigingen voortkomen, men wacht tot de implementatie daarvan dan wel dat men nu start op basis van de voorliggende voorstellen en er een redelijke termijn komt om de wijzigingen ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel te implementeren. Datzelfde zou ook toegepast kunnen worden voor marktpartijen. Dat betekent dat de marktpartijen gedurende een half jaar of een jaar of langer, afhankelijk van de termijn, kunnen profiteren van de goede hoedanigheden van het balanceringsregime – GTS heeft aardig wat waardering gekregen voor wat zij heeft gedaan, dus die goede kanten zitten er wel aan. GTS weet niet of de voordelen daarvan opwegen tegen eventuele nadelen, omdat de zaak dan nog een keer op de hand moet worden genomen.

Mevr. Ramaker geeft de achtergrondrekening bij VME aan. De leden zijn getraumatiseerd door het project 'Stroomopwaarts', waarbij zij hebben geïnvesteerd in het opzetten van projecten en dergelijke, terwijl dat ding er nog steeds niet is. VME maakt zich niet zo druk over de doelmatigheid van investeringen van GTS, maar wel over de hare. Bij kleine wijzigingen is het waarschijnlijk niet zo'n probleem, maar bij belangrijke wijzigingen is het toch de vraag hoe de situatie ligt. Hoe is de situatie als de NMa een ontwerpbesluit neemt dat afwijkt van hetgeen voorligt? Daarover wil de VME graag wat meer duidelijkheid.

Dhr. Borghols ziet bij de tot nu toe besproken onderwerpen niet een heel grote impact voor de inrichting van de systemen, zoals die zijn gebouwd. Maar dat is slechts een spontane inschatting.

Mevr. Ramaker brengt naar voren dat er enkele amendementen liggen, waarvan de meeste inderdaad niet zo'n grote impact zullen hebben. Maar 66d, lid 2 ligt voor en daarvan weet VME niet of het impact heeft.

Dhr. Borghols heeft de indruk dat dit geen enkele invloed heeft op de voorliggende voorstellen.

Dhr. Schutte Hiemstra benadrukt dat iedereen graag wil dat met dit voorstel in ieder geval op 1 april a.s. van start wordt gegaan, waarbij rekening wordt gehouden met het feit dat wetswijzigingen roet in het eten kunnen gooien. De Tweede Kamer lijkt, zoals ook de gezamenlijke netbeheerders hebben aangegeven, niet op die koers te liggen. Tegelijkertijd kunnen veel van de ter zitting gedane voorstellen leiden tot een nog beter voorstel, zonder dat dat druk legt op de implementatiedatum. APX-ENDEX zou zeggen: 'Ga verder met dit voorstel aan de slag. Neem de verbeterpunten mee en probeer leergeld te betalen.' GTS spreekt over een periode van twee tot drie jaar, maar dat is wellicht wat ruim aan de maat. Gegeven het aantal stelschroefjes in het voorstel, zoals GTS het noemt, zou het mogelijk moeten zijn om na een vol kalenderjaar een eerste terugblik te werpen en te bezien of er verdere verbeteringen mogelijk zijn, en niet twee of drie jaar wachten.

Dhr. Dekker is van mening dat de Nederlandse markt een impuls nodig heeft, gezien de impact van het nieuwe balanceringsregime op de markt en de prijsvorming. Op dit moment worden de *day-ahead* prijzen, voor een gedeelte, de *within-day* prijzen bepaald door de *linepack figures* in het Verenigd Koninkrijk. Als het systeem daar short is, gaan de prijzen in Nederland omhoog. Vanuit die optiek is het ook van belang om in de Nederlandse markt de volgende stap te zetten en, nu *quality conversion* een systeemdienst is, zo snel mogelijk te komen met implementatie. Dus zou men moeten vasthouden aan 1 april 2011. Terecht is ook gezegd dat invoering niet plaatsvindt per 1 januari. Als de Eerste Kamer wat laat zou zijn met zijn besluit en pas na de zomer een beslissing zou worden genomen, moet misschien worden gekeken of er een wat kortere voorbereidingstijd dan twaalf maanden mogelijk is en dan toch te gaan voor 1 april 2011. Veel werk is immers al gedaan en iedereen is voorbereid

Dhr. Algra kan zich niet goed voorstellen wat met een tweetrapsraket wordt bedoeld. In de extreme vorm zou het kunnen zijn dat men het voorliggende voorstel overneemt, vervolgens een tijd wacht en dan pas kijkt hoe het werkt en vervolgens zaken verandert. Dat vindt GasTerra te extreem. Er zijn echter wel twee soorten zaken te onderscheiden die men ook verschillend kan behandelen. De ene

categorie wordt gevormd door wat stelschroefjes is genoemd, parameters. Voorbeelden daarvan zijn acht of vier uur voor biedladderbiedingen en de omvang van de biedladdermiddelen. Zo is er een hele serie van dergelijke zaken die een bepaalde startwaarde hebben, die afhankelijk van de bevindingen ook anders gekozen zouden kunnen worden. Bij dergelijke zaken is het voorstelbaar om een soort eerste en tweede trap te hanteren, maar GasTerra's advies zou dan zijn om ze flexibel op te schrijven en de nadere invulling te bepalen. Er zou een letter kunnen worden gehanteerd in plaats van een getal en daarbij te bepalen dat die letter nader wordt bepaald via een procedure. Er is een *leadtime* van X uur en van Y uur en een blok grootte van Z, waarbij de startwaarde is zoals GTS nu denkt dat die goed is en afhankelijk van evaluaties wordt dan vastgesteld dat deze waarden ietsjepietsje anders kunnen. Dat kan GasTerra zich bij eerste en tweede trappen wel voorstellen, hoewel het dan meer gaat om het bijsturen van een raket die al de goede richting uitgaat. Bij andere zaken kan GasTerra zich echter deze mogelijkheid niet voorstellen. Zij heeft demping als belangrijk punt naar voren gebracht. GasTerra vindt dat men niet van start moet gaan met demping zoals GTS heeft voorgesteld en vervolgens na twee jaar besluiten of dat al dan niet bevalt. Naar verwachting zijn de meningen dan dezelfde als nu. Dit is een fundamenteel punt waarbij GasTerra een uitspraak van de Raad verwacht over wat in het onderhavige geval fair is. Dat besluit moet nu worden genomen en vervolgens moet men zien waar het toe leidt.

In een van de schriftelijke zienswijzen heeft GasTerra gelezen dat men vond dat de biedladder er helemaal niet zou moeten zijn, en dat men in plaats daarvan zou moeten vertrouwen op de *within-day*markt. Daarvan kan men ook niet zeggen: 'Dat proberen we een beetje.' Nu zou moeten worden besloten dat het wel moet en later moet worden gezien of de verhouding tussen die markten verandert. Men kan echter niet zeggen: 'Ik doe het een beetje.' Nu moet worden besloten: 'Ik doe het wel.' Zo zijn er enkele fundamentele zaken, waarvoor GasTerra geen twee trappen ziet. Daar moet de Raad zijn verantwoordelijkheid nemen en moet hij besluiten wat daar wijsheid is. De voorzitter bespeurt samenvattend terughoudendheid, maar ook de behoefte om een en ander per punt verder te analyseren. Dat ligt nu bij de NMa.

Dhr. Van der Meulen vraagt naar de redenen dat GTS bijvoorbeeld monitoring en eisen die kunnen worden gesteld aan een stuursignaal, niet in de technische Codes op wil nemen. Dhr. Borghols vindt dat er een verhouding moet zijn tussen de inspanning die wordt gestoken in de kwaliteit, en de doelmatigheid van die inspanning. Voor GTS is het een *terra incognita*. Toen zij ermee begon, bestond de mogelijkheid nog niet die er nu door het besluit van de NMa wel is. In het kader van het besluit op bezwaar inzake het stuursignaal heeft de NMa besloten dat grootverbruikers aangesloten op het LNB onder druk gezet kunnen worden om een online uitlezing te hebben. Dergelijke zaken waren nog niet aanwezig toen GTS begon met het stuursignaal. Op dat moment wist zij dan ook niet wat haar mogelijkheden waren. Verder gaat het om een stukje onbekende techniek, waarvan men de mogelijkheden nog aan het verkennen is. Vanuit de aard van het systeem is het zo, dat partijen worden afgerekend op de informatie die zij ontvangen. Zij worden geacht te sturen met de informatie die zij hebben. Inderdaad is het zo dat men niet graag naar links stuurt op het moment dat men weet dat er een betonnen muur staat. GTS zal moeten zorgen dat er een goede relatie is tussen de stuurinformatie en het feitelijke gebeuren. Maar afrekentechnisch is die noodzaak beperkter.

Dhr. Van der Meulen vraagt naar de monitoring.

Dhr. Borghols antwoordt dat een van de redenen was dat daarover niets is opgeschreven omdat monitoring in haar aard zit. Als een netbeheerder iets opzet, houdt hij ook in de gaten of het goed werkt. Monitoring zit GTS zo in het bloed dat zij er zelfs niet over heeft gedacht om dat op te schrijven.

De voorzitter stelt de allocatie op de entypunten aan de orde. De hoorcommissie begrijpt dat GTS hier nog naar wil kijken en een aanvullend voorstel zal sturen naar de NMa. Klopt dit en wanneer verwacht GTS dat te doen?

Dhr. Borghols vreest dat hij in zijn enthousiasme iets te beperkt heeft gesproken. Het spreekt GTS zeer aan om zaken op het invoedpunt te regelen met de beheerder van de invoedingsinstallatie, de invoedingsinstallatiebeheerder genoemd. Wel moet een en ander op juridisch vlak worden bekeken. Iemand die verantwoordelijk is voor een programma in het net van GTS, zal worden geconfronteerd

met de afrekening van zijn POS, met de vastgestelde online allocaties. Dat houdt in dat die programmaverantwoordelijke moet instemmen of akkoord zijn met de afspraken die er zijn. Er bestaan allerlei relaties tussen verschillende partijen: de programmaverantwoordelijke heeft een relatie met de producent en de producent heeft een relatie met de invoedingsinstallatiebeheerder. Bekeken moet worden hoe de verhoudingen in juridisch opzicht liggen. Volgens de invoedvoorwaarden moet GTS ook een relatie hebben met de invoedingsinstallatiebeheerder. Het idee spreekt GTS aan, maar uitgezocht moet worden of een en ander juridisch waterdicht te maken is. Momenteel heeft GTS nog geen plannen voor een aanvullende Codewijzigingsvoorstel. Dhr. J. Janssen had de indruk dat het Codewijzigingsvoorstel waarover in de vorige termijn werd gesproken, het voorstel voor de invoedvoorwaarden betrof, waarvan is gezegd dat het binnenkort naar de NMa zou worden gestuurd.

Dhr. Borghols bevestigt dit. GTS heeft van de NMa in het kader van het besluit op bezwaar Gasvoorwaarden 2 opdracht gekregen om invoedvoorwaarden op te stellen. Deze zullen inderdaad binnenkort worden ingediend. Dat verklaart wellicht de verwarring.

De voorzitter gaat in op de prikkelcomponent. GTS heeft, net als marktpartijen, aangegeven dat zij de intentie heeft deze, voor zover nodig, zo laag mogelijk te houden. Ook wil GTS duidelijkheid geven door de procedure te publiceren, ofschoon zij dat niet wil opnemen in de Codes vanwege de stelschroeven en de behoefte er eerst mee aan het werk te gaan. De NMa concludeert hieruit dat dit een eerste stap is en dit element eventueel later wel in de Codes zou kunnen worden opgenomen. Heeft GTS de intentie om de procedure voor te leggen aan de NMa? De tweede vraag betreft de inschatting van de tijd die GTS nodig heeft om hiermee te oefenen.

Dhr. Van Dijk kan op dit moment geen antwoord geven op de vraag hoeveel tijd GTS nodig heeft. Zij is van plan de procedure te publiceren en zal hierover zeker overleggen met de NMa. GTS moet een procedure opstellen en zal deze publiceren. Waarschijnlijk vraagt zij alle partijen om een reactie, maar veel verder gaan de gedachten op dit moment niet. Op de vraag naar het formeel voorleggen moet GTS het antwoord schuldig blijven.

Dhr. Giesbertz brengt de situatie ter sprake als de prikkelcomponent niet kan worden geschrapt, hetgeen VOEG liever zou zien. Het opnemen van de procedure voor de prikkelcomponent in de Code is wellicht te veel gevraagd, gezien de tijdsspanne. VOEG stelt daarom voor in de Code op te nemen dat GTS publicatieplicht heeft van de onderbouwing en daarbij ook moet worden aangegeven waarom de prikkelcomponent niet lager kan zijn dan hij is. Tevens moet in de Code worden opgenomen dat de onderbouwing moet worden gebaseerd op technische beperkingen van het systeem. GTS zei dat het niet goed werkt als de onbalansprijs lager is dan de marktprijs. Maar dat is geen argument om de prikkelcomponent te verhogen, omdat er nog niets aan de hand is met de leveringszekerheid. Met technische eisen aan het systeem worden geen vage criteria bedoeld als: 'De groene zone wordt nu tien keer per dag doorkruist.' Dat zegt niets. Het gaat echt om de technische problemen in het gastransportnet, zoals druk, waarvoor criteria worden overschreden en die het nodig maken om de prikkelcomponent te verhogen.

Dhr. Van Dijk heeft op zich geen bezwaar tegen een specificatieplicht om uit te leggen op welke manier GTS tot een bepaalde procedure is gekomen. Zij wijst er wel op dat zij de toestand van het net middels verschillende zones publiceert. Dat is bij uitstek het middel om redelijk objectief aan te geven wanneer het systeem in de problemen dreigt te komen. GTS' criterium om X procent van een bepaalde zone te nemen of de overschrijding van een bepaalde zone, is voor iedereen inzichtelijk: 'Dat heeft deze consequentie.' De publicatie van de zones heeft te maken met de toestand van het net, die nu publiek is.

Dhr. Van der Drift vraagt naar de relatie tussen de reserveringsvergoeding en de prikkelcomponent. De prikkelcomponent en de reserveringsvergoeding hebben invloed op de prijzen op de biedladder en de volumes. De prikkelcomponent kan de biedladder onaantrekkelijk maken door het verhogen van de prijs, terwijl de reserveringsvergoeding de biedladder aantrekkelijker maakt door het bieden van meer zekerheid voor volumes en prijs. Heeft dat niet een beetje een tegengestelde werking?

Dhr. Van Dijk meent dat het antwoord daarop 'ja' is. Een reserveringsvergoeding zou men kunnen kwalificeren als een vorm van subsidie van gas dat op de biedladder wordt geplaatst. Het zou ertoe kunnen leiden dat de *trigger* om het systeem in balans te houden onvoldoende wordt, maar dat is

afhankelijk van het complex aan voorwaarden waarover nog geen duidelijkheid bestaat. Dat zou kunnen worden gecorrigeerd met de prikkelcomponent. Er zitten inderdaad tegenstrijdigheden in, maar dat is een van de problemen wanneer bij ingrepen in marktmechanismes. Zowel de reserveringsvergoeding als de prikkelcomponent zijn in essentie ingrepen in marktmechanismes. Dhr. Van der Drift vraagt of deze wederzijdse beïnvloeding ook onderdeel uitmaakt van de studie door TU Delft.

Dhr. Van Dijk legt uit dat bij de opdracht is gevraagd om daarnaar te kijken. Dit wordt gedaan door het raadplegen van verschillende experts. Daaruit komt een aantal zaken die men aan de orde gaat stellen. GTS blijft buiten wat daaruit komt. De universiteit heeft een bepaalde methode ontwikkeld en GTS biedt de gelegenheid om die methode toe te passen.

Dhr. Adrichem vult aan dat de prikkelcomponent op verschillende manieren prikkelt. Een van de redenen dat het systeem in de problemen zou kunnen komen is dat er onvoldoende aanbod is op de biedladder en dat partijen het niet nodig vinden om op de biedladder aan te bieden, bijvoorbeeld omdat men op de *within-day*markt weet waar men aan toe is en transacties kan doen, terwijl men op de biedladder maar af moet wachten wat het systeem doet. Voorstelbaar is dat er te weinig aanbod is. Als partijen hun flexibiliteit niet op de biedladder zetten, kan dat tot problemen leiden, waardoor het systeem regelmatig te ver uit balans raakt. Dan zet GTS er een prikkelcomponent op, zodat de biedladder aantrekkelijker wordt voor aanbieders, omdat GTS mogelijk noodmaatregelen moet afkondigen als zij niet aanbieden. Dat laatste is onaantrekkelijk voor de aanbieders, omdat zij geen prikkelcomponent krijgen voor het gas dat in een dergelijke situatie van hen wordt gekocht. Terwijl ze, als ze het op de biedladder hadden gezet, de biedladderprijs hadden gehad. GTS hoopt dat het allemaal niet nodig is, de prikkelcomponent vormt immers een vangnet voor het geval het niet zo lekker loopt. Aan de andere kant is voor degenen die de onbalans veroorzaken, de biedladder onaantrekkelijk en misschien wel afschrikwekkend. Dat geeft des te meer *incentive* om zelf de balans goed op orde te brengen, liefst door op *de within-day*markt de posities weg te handelen of fysiek op te lossen.

Dhr. Halsema stelt een vraag over de procedure. Er zijn nog vele vragen. Worden alle vragen afgewerkt totdat men klaar is of is er een tijdslimiet?

De voorzitter stelt voor dat de hoorcommissie zich beperkt tot de vragen die zij absoluut wil stellen. Hij wil partijen ook de gelegenheid bieden om hun input te geven. Indien een en ander meer tijd vergt, bestaat de mogelijkheid om op een later tijdstip de hoorzitting voort te zetten.

Hij komt terug op de reserveringsvergoeding. GTS heeft opgemerkt dat het ministerie van Economische Zaken een bepaalde voorkeur heeft. Zou het ministerie van Economische Zaken dat kunnen toelichten?

Dhr. R. Janssen licht toe dat het ministerie van Economische Zaken naar aanleiding van een rapportage middels een brief heeft gereageerd. Daarin is het Ministerie ingegaan op een aantal vragen die GTS had gesteld in haar aanbiedingsbrief. Die brief is op de website van GTS ook openbaar gemaakt, maar kan apart worden toegestuurd aan de NMa indien daaraan behoefte is. Inderdaad is het Ministerie met name ingegaan op de vraag of er al dan niet een reserveringsvergoeding moet worden gehanteerd. Het Ministerie spreekt in de brief de wens uit om wel een reserveringsvergoeding te gebruiken, mede gelet op het proces van de totstandkoming van het nieuwe balanceringsregime. De markt liet een scheiding der geesten zien: een deel wilde dagbalanceren en een ander deel wilde uurbalanceren. Uiteindelijk is het systeem gegaan naar de partijen die eigen balanceringsmiddelen hebben, door te kiezen voor een systeem dat in beginsel uitgaat van uurbalanceren. Het leek het Ministerie goed om partijen die geen eigen flexmiddelen hebben, zoveel mogelijk tegemoet te komen. In dat opzicht ziet het Ministerie de reserveringsvergoeding als een middel. Daarbij heeft het Ministerie aangegeven dat het wel voelt voor een indexgebaseerd prijsmechanisme.

Dhr. Borghols vult aan dat de genoemde brief van 11 september 2009 op de website van GTS is gepubliceerd.

Dhr. Droste stelt demping aan de orde. Een fifty-fiftyverdeling over entry en exit zou daarbij om technische redenen problematisch zijn. Zou GTS daarop een toelichting kunnen geven? Voorts

stelde GTS dat er geen sprake is van commercieel gewin bij demping. Wat bedoelt GTS daar precies mee?

Dhr. Adrichem verduidelijkt aan de hand van een schets die hij ter plekke maakt wat demping is. Een kopie van de schets is aan dit verslag gehecht als Bijlage 3. Hij tekent een geprofileerde exit. De bedoeling is dat er gedempt wordt gevoed aan de entrykant. Fysiek zijn er slechts twee punten in het systeem, te weten de in- en de uitgang. Dat wordt dan de stippellijn. Administratief is het systeem in tweeën gehakt. Er is een entry- en een exitkant. Waar het midden precies zit, weet niemand, maar het is in tweeën gehakt. Als men demping wil toepassen, kan men dat aan de achterkant van dat midden zetten of aan de voorkant. Daaruit volgt dan de stippellijn. Als men de demping in tweeën wil creëren, moet het vanaf het VPPV een beetje gedempt zijn. De lijn met onderbroken strepen is de exit voor de entryprogramma's en tegelijkertijd de entry voor de exitprogramma's. Deze lijn moet dan nog een tweede keer worden gedempt, waarna de gewenste lijn van de geprofileerde exit ontstaat. Het dempen van een vlakke lijn levert helemaal niets op, omdat hij dan vlak blijft. Maar een scherpe piek één keer dempen, betekent dat er een bepaalde reductie komt in de piek. Als men in twee stappen wil dempen, is er al een stuk afgevlakt en krijgt men veel minder effect bij toepassing van dezelfde formule en parameters. Dat is de complexiteit. Wiskundig is dat allemaal prima oplosbaar, maar het wordt erg ingewikkeld als het moet worden uitgelegd. Dat is de complexiteit. Als de afvlakking in twee stappen wordt gedaan, wordt de tweede stap toegepast op een afgevlakte uitkomst van de eerste stap en is het effect bij dezelfde formule en parameters veel kleiner. Als men dat fifty-fifty zou willen verdelen, zou de parameter aan de eerste kant minder demping moeten geven dan aan de tweede kant om uiteindelijk dezelfde verschillen te krijgen.

Dhr. Algra doet een eenvoudig voorstel. Als GTS met de huidige formules vanuit de geprofileerde exitlijn de stippellijn kan uitrekenen, dan zit de streepjeslijn er midden tussenin. Dus dat is dan de ene plus de andere gedeeld door twee. Dat is niet zo complex.

Dhr. Adrichem bevestigt dat dit heel gemakkelijk klinkt. Als men als precies weet hoe de programma's aan elkaar zijn gekoppeld, zou men dat kunnen doen. Het probleem is dat GTS van tevoren wil aangeven: 'Dit is de parameter voor morgen, je hebt je eigen exitprogramma. Pas de parameter maar toe en dan kan je de bijbehorende entry uitrekenen.' Daar gaat het dan een beetje scheef. Wiskundig is alles mogelijk, het wordt alleen een beetje ingewikkelder.

Dhr. Verheij vraagt waarom GTS uitgaat van een geprofileerde exit en daarmee van een vlakke entry. Waarom zou het tegenovergestelde niet het geval kunnen zijn?

Dhr. Adrichem reageert dat demping gaat over het feit dat als de afname geprofileerd is, een vlakkere entry mogelijk is. De dagelijkse praktijk is dat er in Nederland geprofileerd wordt afgenomen, terwijl de entrykant minder profiel kent.

Dhr. Verheij wijst erop dat sommige partijen wel degelijk geprofileerd kunnen invoeden en vlak afnemen. Waarom wordt dan aan iedereen een specifieke situatie opgelegd terwijl het tegenovergestelde wel degelijk geldig kan zijn? Op die manier discrimineert GTS partijen.

Dhr. Van Dijk antwoordt dat een van de besproken mogelijkheden is om via een overdreven profilering van de verwachte profilering additionele demping beschikbaar te krijgen. Misschien duidt NOGEPA daarop. Maar als dat dat het geval is, is men bezig de benodigde hoedanigheden van de demping om zeep aan het helpen. Dat komt de integriteit van het systeem niet ten goede. En onder sommige omstandigheden kan het ook problemen geven. GTS is er inderdaad vanuit gegaan dat de autonome binnenlandse markt zal worden gevolgd. Dat heeft zij ook als verplichting voor de kleinverbruikers opgenomen. Aan andere partijen heeft GTS het recht gegeven, maar als dat recht wordt gebruikt op een manier die tot een heel andere wijze van gasafname en invoeden van gas gaat leiden, verwacht GTS dat zij dat zonder additionele maatregelen niet aan zal kunnen. GTS begrijpt ook niet goed wat men van plan is, maar zij maakt zich ernstig zorgen. Zo wordt juist bij uitstek de argumentatie geleverd om de demping op de exit te leggen.

De voorzitter kondigt de tweede termijn aan. Hij stelt voor een en ander zo efficiënt mogelijk te laten verlopen.

Dhr. Algra gaat in op de implementatie en de 'go'- of 'no-go'-beslissing. Bij de implementatie in het besluit om live te gaan moet een goede balans worden gevonden tussen enerzijds druk op de ketel

houden om een en ander zo snel mogelijk in te voeren en anderzijds een zorgvuldige invoering, zodat er geen risico's worden gelopen met de leveringszekerheid. Eerder heeft GasTerra reeds het voorstel gedaan om fysieke en administratieve testen uit te voeren. Zij is verheugd over de uitgestoken hand van GTS om daarop in te gaan. Voor de voorbereiding daarvan steekt GasTerra graag de koppen bij elkaar en zij nodigt andere partijen uit om dat ook te doen. Voor het handhaven van de balans blijft volgens art. 10 Gaswet GTS eindverantwoordelijk. GasTerra doet het volgende voorstel. Er zijn verschillende partijen die data mogen stellen. Om te beginnen de Minister van Economische Zaken, die bepaalt wanneer de wet in werking treedt. Daarbij zou zij een taakstellende datum kunnen aangeven, waarvan is gezegd dat dit twaalf maanden na het besluit van de Eerste Kamer en niet midden in de winter moet zijn. Het Ministerie zou kortom een beetje een ambitieuze datum kunnen stellen voor het inwerkingtreden van de wet. Dat is het element druk op de ketel houden. Vervolgens is de NMa aan de beurt, die de datum van inwerkingtreding van de Codewijziging moet bepalen, die natuurlijk moet liggen na de datum van inwerkingtreding van de wet. Daar zit blijkbaar enige speelruimte. GasTerra stelt voor om daarvan dan ook gebruik te maken op basis van rapportages van GTS over het verloop van de testen en een oordeel van GTS of het al dan niet verantwoord is om de zaak live te brengen. Op basis van het oordeel dat GTS aan de Raad uitbrengt, kan de Raad bepalen wanneer de Codes in werking treden. Op die manier kan men dat ook zorgvuldig doen.

Inzake demping heeft GTS een duidelijke uitleg gegeven over de manier waarop zij tot haar oordeel is gekomen. Helder is dat het GTS niet zo veel uitmaakt, behalve een misschien wat moeilijkere wiskundige formule. GasTerra heeft reeds aangegeven dat als het niet exact fifty-fifty uitkomt, zij ook genoeg neemt met ongeveer fifty-fifty. Volgens GTS zit in het effect van demping weinig commerciële waarde, maar het is niet aan GTS om dat te beoordelen. GasTerra meent dat er zoveel commerciële waarde in zit, dat zij zich daarover wel druk maakt. Daarom adviseert GasTerra de NMa dit voordeel op non-discriminatoire wijze te verdelen over de entry's en de exits.

Over de kwaliteitsborging van het stuursignaal bestaat grote overeenstemming onder partijen dat hieraan aandacht moet worden besteed. GTS voelt niet veel voor opname in de Code. Zij heeft gesteld dat dit niet nodig zou zijn vanwege haar natuurlijke geaardheid om te monitoren. GasTerra had meer de indruk dat het kwam door een natuurlijke geaardheid om niets in Codes te willen opschrijven, hetgeen een lelijke gedachte is. Ook hier doet GasTerra een voorstel, in de vorm van een tweetrapsraket. De eerste trap zou zijn om in de Code op te schrijven dat GTS wordt verplicht om te doen aan monitoring en rapportages. Dat is ook nuttig voor GTS, omdat zij op die manier de kosten daarvan mag doorberekenen. De tweede trap zou zijn om na enige ervaring te hebben opgedaan een norm te stellen over de nauwkeurigheid. Daar wil GasTerra GTS op zich niet op vastpinnen, maar er moet wel wat gebeuren. Zo'n norm zou bijvoorbeeld in de tweede trap over twee jaar kunnen worden gesteld.

Gesproken is ook over assistentiegas. GasTerra is van mening dat dit een goed idee is en steunt GTS in dezen. De marktwerking en de liquiditeit die hiervan het slachtoffer zouden zijn, zijn geen doel maar een middel. Het doel is het handhaven van de systeemintegriteit, de druk, en de leveringszekerheid in Nederland. Dat is primair. Besloten is om dat te doen middels een marktgeoriënteerd mechanisme. Assistentiegas stimuleert het helpen van de systeembalans. Het gaat om de systeembalans, niet om de eigen balans. GasTerra onderschrijft ook de gedachte van GTS dat dit ook partijen die om een of andere reden niet aan de biedladder kunnen meedoen, stimuleert om de systeembalans te handhaven.

Het volgende punt betreft de 'stelschroefjes' inzake biedladderbiedingen van acht uur en vier uur qua volume en prijs. Uit de vrijhandelshoek komen allerlei reacties waarom GasTerra ook wel een beetje moet lachten. In dit geval wordt gezegd dat er geen restricties moeten zijn en dat de stelschroefjes het liefs nul uur, maar in ieder geval zo kort mogelijk moeten zijn. Vervolgens wordt de vrees geuit dat grote, gemene incumbent spelers de zaak lopen te manipuleren en met extreem hoge prijzen hun gewin zullen doen, waarop allerlei dempertjes moeten komen om dat te voorkomen. Af en toe wordt er met twee maten gemeten: voor zichzelf veel ruimte hebben en voor GasTerra niet. Dat is wel begrijpelijk, maar men moet kiezen: het is markt of het is dat niet.

GasTerra voelt dan ook niets voor *pay as bid*. Als men totaal geen vertrouwen heeft in de markt, moet men tegen dit systeem zijn. Anderzijds kan GasTerra best leven met de gedachte dat er wat stelschroefjes in zitten om allerlei angsten weg te nemen. Dat zijn enkele parameters waarvan GasTerra zegt: 'Stel die in het begin op X en op Y en zie gaandeweg wat betere waarden zouden zijn.'

De angst voor gebrek aan marktwerking op de flexibiliteitsmarkt moet niet worden opgelost door middel van het balanceringsstelsel. Daarvoor bestaan aparte artikelen, die deze angst geheel zouden moeten wegnemen. Een dominante partij kan, als die er is, door GTS wordt verplicht om flexmiddelen te leveren. Dat moet die dominante partij dan tegen redelijke voorwaarden en tarieven doen. In de praktijk zijn er dan ook verschillende middelen om in balans te blijven. Enerzijds het kopen van flexmiddelen, anderzijds *within-day*markt of de biedladder. Zeker in het begin kunnen al die middelen worden gebruikt. Voor angst is dus geen reden. In ieder geval ziet GasTerra geen reden om door middel van het balanceringsstelsel nog een keer een slot op de deur te doen. GasTerra wil zich voortaan propageren als de GVR, dat ouders kennen als de Grote Vriendelijke Reus, maar in dit kader is het de Grote Vriendelijke Resultaatverantwoordelijke.

Gesteld is dat men dagbalancing en geen uurbalancing zou moeten willen. Naar GasTerra's mening is er ook geen uurbalancing. Onderscheiden moet worden de balansperiode die wordt geregeld op cumulatieve basis. Of dat een uur is of een dag blijkt uit de periodes tussen het afroepen van de biedladder. Dat kan best een dag of meerdere dagen zijn. Iets anders is de kloktik: hoe vaak getallen worden uitgewisseld en hoe snel men wat kan doen. Dat gebeurt op uurbasis; er zijn dus uurgetalletjes. GasTerra meent dat het wellicht nodig is om naar een half uur te gaan, niet om per half uur in balans te zijn, maar om per half uur getalletjes uit te wisselen. Ook dat kan GasTerra op dit moment met zekerheid zeggen. Dat zal moeten blijken.

Niet gesproken is over het voorstel van een van de partijen om de blok grootte te verkleinen van 150 MW tot 30 MW. Op zich maakt dat GasTerra niet zoveel uit, maar wel moeten de orde van grootte in de gaten worden gehouden: 30 MW betekent 300 kuub per uur, de groene zone is ongeveer 6 miljoen kuub, dus om met dergelijke middelen van de ene kant naar de andere kant van de groene zone te komen is men 2000 uur verder. Dat is dus wel een heel klein middelje.

Er is ook een opmerking gemaakt over de samenhang van de Codes. De tekst van het voorliggende voorstel gaat ook terug op oudere voorstellen. De oude Codewijzigingsvoorstellen zijn nog niet behandeld en er is nu sprake van wijzigingen op nog niet vastgestelde oude wijzigingen. Dat is een beetje een probleem. Het commentaar van GasTerra richt zich op de voorliggende voorstellen, waarmee zij niets heeft gezegd over of ingestemd met andere Codewijzigingsvoorstellen die ook in de tekst staan. *Shorthaul* is bijvoorbeeld geheel weggeschreven. Dat zou niet het geval moeten zijn. GasTerra had verwacht dat *shorthaul* ook in de balancing mee mocht doen.

Dhr. Schutte Hiemstra herinnert aan de eerder gemaakte opmerking van APX-ENDEX over de discrepantie tussen de wet en het Codewijzigingsvoorstel inzake de reikwijdte van het PV-schap. De wet zegt dat een partij een PV'er is als zij fysiek invoedt op of onttrekt aan het systeem. De Codes stellen dat als een partij een dienst koopt van GTS, zij een erkende programmaverantwoordelijke moet zijn, ook als die dienst geen betrekking heeft op fysiek gastransport. Niet duidelijk is hoe GTS tegen die discrepantie aankijkt. APX-ENDEX zit niet te wachten op het antwoord dat in een ander gremium is besloten dat TTF-transacties wel degelijk gevolgen hebben voor de systeembalans en om die reden onderdeel moeten worden gemaakt van het programma. Daar zou APX-ENDEX best in mee kunnen gaan. Maar als dat zo is, is GTS van koers veranderd, omdat zij er in het verleden steeds voor heeft gepleit om TTF buiten de regulering te houden.

Het tweede punt betreft de Guidelines of Good Practice for Gas Balancing. Zoals EON heeft betoogd hebben balanceringsregimes invloed op omliggende landen, zowel op de systeembalans als op de prijs van gas. Om die reden wordt in de GGPGB gevraagd om een onderzoek naar mogelijkheden voor verdere harmonisatie. Verschillen moeten worden geïdentificeerd, er moet een rapport worden opgesteld waarin wordt aangegeven welke invloed die verschillen hebben op de

handelsmarkt in het land en op de handel in grensoverschrijdend gas. Ook worden vormeisen gesteld aan het rapport en tot slot moet het worden geconsulteerd en door de NMa worden goedgekeurd. De vraag is wat het wordt: worden gewoon de regels van het spel gespeeld en deze voorwaarden opgevolgd – de uitkomst daarvan is uitermate nuttig voor de overwegingen van de Raad bij dit voorstel – of worden deze regels terzijde gelegd omdat het nu niet uitkomt? In het laatste geval wordt wel een precedent neergezet over hoe men te pas en te onpas met de GGPGGB omgaat. Deze vraag is zowel aan GTS als aan de Raad gericht. Overigens moet APX-ENDEX constateren dat het rapport er niet is.

Inzake de stelschroefjes sluit APX-ENDEX zich aan bij GasTerra. Als live wordt gegaan met het systeem, moeten bepaalde zekerheden worden ingebouwd, zeker voor GTS die de eindverantwoordelijkheid draagt voor de systeemintegriteit. Als 'vrije jongen op de markt' hoopt APX-ENDEX natuurlijk op parameters die meer handel bevorderen. Er zitten enkele stelschroefjes in, maar met betrekking tot de biedladder zou APX-ENDEX ze eerder keilbouten willen noemen. GasTerra heeft voorgesteld de minimale ordergrootte en de deadlines voor prijs en volume weer te geven als letters, waaraan GTS naar inzien en lering uit de praktijk andere waarden kan toekennen.

GasTerra heeft gesteld dat partijen van twee walletjes lopen te eten en dat jongens van de vrije markt pleiten voor zo weinig mogelijk restricties op prijsvorming op de *within-day*markt en de biedladder om vervolgens in één adem door te pleiten voor allerlei maatregelen om ervoor te zorgen dat de Grote Vriendelijke Reus ze op een slechte dag niet in de hoek zet. Voor het laatste heeft APX-ENDEX niet gepleit; haar betoog was alleen gericht op het eerste deel, het wegnemen van restricties op de prijsvorming.

Dhr. Dekker reageert allereerst op de opmerkingen over de kwaliteit van het stuursignaal. Het POS is een essentieel onderdeel om als programmaverantwoordelijke te voldoen aan de verplichting om goed te balanceren. Volgens E.ON is monitoring niet hetzelfde als handhaving. Ook bij de problematiek inzake reconciliatie bleek dat regionale netbeheerders hun systeem niet op orde hadden en liep het reconciliatieproces een jarenlange vertraging op. E.ON verzoekt de Raad ervoor te zorgen dat er instrumenten zijn voor het geval de kwaliteit van het stuursignaal niet het juiste niveau heeft, zodat hij kan ingrijpen richting GTS en de regionale netbeheerders. Hier is een rol voor de Raad weggelegd. Met een goed stuursignaal wordt het gemakkelijker de profielklantenmarkt binnen te treden, omdat de risico's kleiner worden. Het zou goed zijn om te proberen gegevens te krijgen op halfbasis, omdat dit het proces nog gemakkelijker maakt om de portfolio met profielklanten goed te sturen. De profielklantenmarkt in Nederland is enkele miljarden euro's. Dus een stuursignaalstelsysteem van enkele miljoenen zou dan als doelmatig kunnen worden aangemerkt. Er zouden regels vooraf moeten komen voor de prikkelcomponent, aangezien deze een impact op de markt heeft. De Raad moet vervolgens toetsen hoe de prikkelcomponent is gebruikt en wat de gevolgen voor de markt zijn. Damping is wel degelijk commercieel. Het feit dat een grotere damping een kleine groene zone tot gevolg heeft, betekent dat partijen die op een bepaald moment niet actief zijn in profielklanten in het regionale net, worden geconfronteerd met een kleinere groene zone. Dat betekent ook dat er duidelijke regels moeten komen voor damping. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de invloed op de groene zone. Gezien een bepaalde portfolio kan het handiger zijn om een grotere groene zone te hebben, omdat problemen in de portfolio gedurende een aantal uren met eigen instrumenten kunnen worden opgelost.

Inzake de allocatie van grote aangeslotenen heeft GTS aangegeven dat het gaat om verhoudingen en relaties. De grootverbruiker heeft minimaal twee relaties, met de balancerende shipper en met de proportioneel leverende shipper, dat kunnen er meerdere zijn. De shippers onderling hebben echter geen relatie met elkaar en hoeven onderling ook geen berichten uit te wisselen. In het nieuwe model, uitgaande van de veronderstelling dat de klant zijn programmaverantwoordelijkheid overdraagt aan de balancerende shipper, moet de balancerende shipper gaan communiceren met de blokleverende andere partijen. Dat betekent dat de balancerende shipper mogelijk met alle handelspartijen in Nederland zou moeten communiceren vanwege de levering op een bepaald punt. Juridisch gezien zou die shipper in zijn contract met de klant ook moeten regelen dat de risico's goed zijn afgedekt voor het geval er iets mis gaat in de communicatie met al die partijen

waardoor een verkeerd programma wordt ingediend en er problemen ontstaan met GTS. EON heeft in haar schriftelijke zienswijze gewezen op de mogelijkheid om in het bestaande voorstel een rol te geven aan GTS in dezen. GTS kan in het berichtenverkeer stappen tussen de programmaverantwoordelijke en de blokleverende partijen. Zo kan worden voorkomen dat een programmaverantwoordelijke met heel veel andere partijen moet communiceren.

Dhr. Halsema merkt op dat een zuivere vertaling van het begrip 'programmaverantwoordelijkheid' uit de wet moet betekenen dat er wordt toegewerkt aan één set Codes voor het hele gastransportnet. Hoe kijkt GTS daartegenaan? De volgende vraag heeft betrekking op het stuursignaal. Met een hoge kwaliteit van het stuursignaal is men in staat om in één keer de biedladder af te rekenen. Ook is men in één keer klaar met de *commodity*. Een lage kwaliteit van het stuursignaal kan men definiëren als 'correct' voor de onbalans, maar daarna moet worden nagedacht over de correctie voor de *commodity*. Is GTS van mening dat het streven moet zijn om in één keer klaar te zijn? Dat houdt een hoge kwaliteit van het stuursignaal in en het opnemen van doelmatige normen daarvoor in de Codes. De derde vraag heeft betrekking op het faillissementsrisico van de leverancier dat wordt doorvertaald naar de programmaverantwoordelijke. EnergieNed is van mening dat de grens van het verbruik waarvoor het risico terechtkomt bij de programmaverantwoordelijke als de leverancier failliet gaat, veel te hoog is. Met betrekking tot de stelschroeven is EnergieNed van mening dat het goed is om enige flexibiliteit in te bouwen. Het Codewijzigingsproces duurt nu eenmaal wat langer. Het is goed om die procedures zo transparant mogelijk te laten zijn. EnergieNed sluit zich aan bij VOEG's pleidooi voor een publicatie- en onderbouwingsplicht. De procedures zouden na enige tijd, liever sneller dan na twee jaar, kunnen worden geëvalueerd om vervolgens te worden aangepast.

Mevr. Ramaker vindt de juridische status inzake de tweetrapsraket nog niet duidelijk. Het is niet duidelijk of het gaat om het Codewijzigingsvoorstel dat er nu ligt dan wel om een ontwerpbesluit van de NMa. GTS heeft gesteld dat zij hard werkt aan de kwaliteit van het stuursignaal – waarvoor veel waardering is – maar dat nog geen kwaliteitsnorm kan worden opgenomen. Daaruit maakt VME op dat dit later wellicht wel mogelijk is. Als dat per 1 april 2011 zou kunnen, is men al een hele stap op weg. Ook daarover zou VME graag wat meer helderheid krijgen. Met betrekking tot de prikkelcomponent voelt VME wel wat voor het voorstel van VOEG om niet een hele procedure op te nemen, maar wel een publicatieplicht en eisen op gebied van onderbouwing. Inzake assistentiegas kan VME de redenering van GTS goed volgen dat alle partijen helpen. Die redenering is echter ook om te draaien: alle partijen worden geholpen en er is geen prikkel om op de markt te gaan handelen. Marktwerking is volgens VME het beste middel om het nieuwe balanceringsregime goed te laten werken. Zij handhaaft derhalve haar standpunt. Zij vraagt aandacht voor de formulering van de reserveringsvergoeding. Wat de demping betreft zou de Raad moeten bezien waarmee de markt het beste is geholpen. Inderdaad bestaat hierover geen consensus en een aantal partijen is voorstander van de exitkant. Verder sluit VME zich in dezen aan bij de door EON gemaakte opmerkingen. Met betrekking tot de allocatierollen merkt VME op dat het niet de kern van het wetsvoorstel kan zijn dat leveranciers zoveel mogelijk onderlinge afspraken maken. Hopelijk heeft ook het Ministerie dat niet bedoeld. Er zou heel goed moeten worden gekeken of het doel is geweest om een aantal allocatierollen op te heffen. Graag zou VME onderbouwd zien waarom die juist op de exit bij direct aangeslotenen moeten worden opgeheven, terwijl daar nu juist vaak op maat afspraken zijn. GTS is niet ingegaan op de *call correction factor*. Deze is wel in de Codes verwerkt, maar het is niet helder opgeschreven. Het DPM zou daarin een goede aanvulling zijn.

Dhr. Giebertz bespeurt veel steun voor VOEG's voorstel om de stelschroefjes te onderbouwen en te publiceren. GTS heeft gesteld dat een onderbouwing op basis van het overschrijden van de zones heel geschikt is, omdat die zones bekend zijn. Het doel is echter niet om te kunnen controleren of GTS de gehanteerde procedure correct uitvoert. Het doel is te streven naar de maximale uitnutting van het systeem. Het opzoeken van de grenzen van de leveringszekerheid is nodig om de marktwerking niet onnodig in te perken. Daarom heeft VOEG bij dergelijke onderbouwingen opgeroepen om naar de basics, de technische beperkingen van het systeem te gaan. Over assistentiegas heeft VOEG niet direct een mening. GTS gaf, mede op grond van de brief van de Minister, aan dat alle partijen moeten kunnen profiteren van prijzen op de biedladder. Dan moeten

ook de belemmeringen voor toetreding van de biedladder worden weggehaald. Het volgende punt is uur- of blokbalancering. Als een nieuwe toetreders in Nederland begint met één gasgestookte centrale, die uitvalt, heeft hij dat uur een onbalans. In dat uur kan ook de biedladder aangesproken zijn. Dan wordt hij voor dat uur verrekend. Natuurlijk wordt er gecumuleerd, maar op dat moment heeft hij een uuronbalansrisico. VOEG pleit daarom voor blokken. GTS heeft gesteld dat dagbalancering niet mogelijk is. Dat is ook niet wat VOEG heeft voorgesteld. Met blokbalancering zou bijvoorbeeld in de zomerperiode dagbalancering mogelijk zijn. VOEG verzoekt GTS dit voorstel nader te bezien, vooral omdat het volledige uurbalancering mogelijk maakt. Met betrekking tot *pay as bid* heeft GasTerra aangegeven dat men aan de ene kant de markt wil bevorderen, terwijl deze aan de andere kant weer wordt ingeperkt. Dat is niet het geval. *Pay as bid* is geen inperking van toetreding tot de markt, maar een wijze van prijsbepaling die geheel marktconform is. Men krijgt wat men heeft aangeboden. Het mechanisme wordt toegepast in allerlei markten, ook in energiemarkten in omliggende landen. VOEG meent dat het in dit geval een beter mechanisme is. GTS heeft niet gereageerd op dit punt. Is zij indifferent over *pay as bid* of *market clearing* als mechanisme?

Dhr. Van der Valk begrijpt dat sommige partijen zich zorgen maken dat het toepassen van assistentiegas leidt tot minder liquiditeit op de biedladder en *intraday*markt. Als assistentiegas niet als mogelijkheid wordt aangeboden, leidt dat niet tot extra aanbod. Die inzet wordt alleen niet aangeboden voor het balanceren. Het is wel belangrijk dat het onderdeel is van het totale systeem zoals dat nu wordt voorgesteld. Als de balancering is gebaseerd op assistentiegas, kunnen ook tuinders daarin een rol vervullen. Dat is ook een van de zaken die het wetsvoorstel beoogt. Er is discussie gevoerd over het verbeteren van de mogelijkheden tot toetreding op de andere markten. LTO Glaskracht ziet die mogelijkheden niet. Ook als de grens wordt verlaagd, zoals VOEG voorstelt, ligt deze toch nog zo hoog, dat het voor bijna geen van de glastuinders van toepassing is. Het gaat om heel kleine spelers.

De voorzitter resumeert vanwege het gebrek aan tijd de gemaakte opmerkingen. Het gaat om aanbevelingen en overwegingen voor de NMa. Dat zijn goede punten en de NMa zal daar ook naar kijken. APX-ENDEX heeft gewezen op de Guidelines of Good Practice for Gas Balancing. Dat neemt de NMa in overweging. Wat de tweetrapsraket in juridische zin betekent, is de hoorcommissie op dit moment niet geheel duidelijk. Het ging erom om een gevoel te krijgen over de manier waarop partijen ertegenaan kijken. Er blijkt een diepgaande analyse nodig te zijn. Pas aan de hand daarvan kan worden gezegd wat een en ander juridisch betekent. Vragen aan GTS betreffen het PV-schap en de discrepantie tussen wat daarover in de wet en in de Codes staat, en de mogelijkheden om blokbiedingen mee te nemen.

Dhr. Schutte Hiemstra herinnert aan zijn vraag over de principiële keus voor het afrekenen in één keer en daarmee als doel een hoge kwaliteit van het stuursignaal dan wel afrekening in twee stappen. Dat is belangrijk in het licht van de discussies over de kwaliteit van het stuursignaal. Voorts is de vraag over de GGPGB ook aan GTS gesteld.

Dhr. Borghols reageert dat de wet de programmaverantwoordelijkheid regelt. Veel zaken liepen via de shipper. Bij het ombouwen van het systeem naar programmaverantwoordelijkheid is een aantal zaken overgehouden die wegvallen op het moment dat de shipper is weggefallen. Daarvoor moesten nieuwe zaken worden geregeld. Bezien is welke de meest logische partij zou zijn om dergelijke zaken op zich te nemen. Vooral is gekeken naar pragmatiek. Om die reden is een aantal taken die vroeger bij een shipper lagen, in de Codes terechtgekomen bij de programmaverantwoordelijke.

Dhr. Schutte Hiemstra werpt tegen dat dit geen antwoord is op de vraag die hij heeft gesteld. De Gaswet zegt dat programmaverantwoordelijkheid rust op die partijen die gas invoeden op of onttrekken aan het systeem. Dat staat uitdrukkelijk in de tekst van art. 17b Gaswet. Dat is dus locationeel bepaald. In de Codes staat dat de programmaverantwoordelijkheid en de erkenning daarvan een noodzakelijke voorwaarde vormen voor een ieder die diensten afneemt van GTS. Dus ook diensten die geen betrekking hebben op het fysieke transport van gas. Daaruit volgt dat APX-ENDEX programmaverantwoordelijkheid moet dragen. Zij doet echter niets dat direct invloed heeft op de fysieke belasting van het net. Als TTF-transacties dat wel zouden zijn, kan men daarover een

goed gesprek voeren, maar dan moet ook de dienst TTF onder de regulering worden gebracht, terwijl GTS steeds de lijn had om dat buiten de Codes te houden. Gaan Codes nu verder dan de reikwijdte van de wet en zo ja, waarom?

Dhr. Borghols legt uit dat bij programmaverantwoordelijkheid twee eisen worden gesteld. Er wordt gekeken naar de mate van mogelijkheden om te communiceren met GTS. Dit betreft eisen aan de communicatie. Voorts zijn er zijn eisen gesteld aan de kredietwaardigheid, zoals eerder ter zitting is uitgelegd. In het nieuwe systeem wordt gekeken naar de risico's die worden gelopen. Als GTS bij een partij geen of weinig risico loopt, worden de kredietwaardigheidseisen daaraan aangepast.

Dhr. Schutte Hiemstra herhaalt dat zijn vraag betrekking heeft op de discrepantie tussen de Gaswet en de Codes inzake programmaverantwoordelijkheid. De wet spreekt niet over diensten anders dan fysiek gastransport.

Dhr. Adrichem legt uit dat in het Memorandum van Toelichting is gesteld dat in de programma's moet worden aangegeven welke verantwoordelijkheid van wie op wie overgaat. Als een centrale tussenpersoon ertussenuit wordt gelaten, is het volstrekt onduidelijk hoe de verantwoordelijkheid overloopt. Dat is de enige reden dat GTS ook aan de beurs vraagt om een programma in te sturen. Als de beurs zijn IT-systemen op orde heeft en alles in balans is, is er fysiek inderdaad geen invloed, maar die overgang van verantwoordelijkheid is er wel degelijk. Als een centrale partijen een fout maakt en een onbalans heeft, is het de vraag waar het gas blijft. Daarom heeft GTS gemeend dat ook een beurs een programma moet insturen.

Dhr. Van Dijk beantwoordt de vraag over de Guidelines of Good Practice for Gas Balancing. GTS heeft deze ook ter hand genomen. Dat is twee jaar geleden. Indertijd is zij daarbij niet gekomen tot de door APX-ENDEX naar voren gebrachte interpretatie. GTS vindt het wel enigszins teleurstellend dat dergelijke vragen na twee jaar voorbereiding ter hoorzitting worden gesteld. Twee jaar geleden heeft zij hiernaar gekeken en heeft zij ook juristen hiernaar laten kijken. GTS is van mening dat zij met het voorliggende balanceringsregime volledig aan de GGPGB voldeed en nog voldoet. APX-ENDEX heeft rapporten genoemd die zouden moeten worden opgesteld. GTS moet dit nakijken en kan hierop ter zitting geen antwoord geven. Als GTS niet aan de Europese verordeningen voldoet, ligt er een taak voor de NMa.

Dhr. Borghols gaat in op de vraag over de kwaliteit van het stuursignaal in relatie tot het in één keer afrekenen van *commodity*en onbalans. In het huidige systeem is sprake van allocatie en reconciliatie. De allocatie werd oorspronkelijk in twee slagen gedaan, op de 6^e en de 16^e werkdag van de maand. Aangezien er toch grote *hickups* zaten in de resultaten was het noodzakelijk om zowel een dagelijkse allocatie aan de voorkant als een viermaandelijks allocatie aan de achterkant toe te voegen. In het huidige proces lukt het niet om die *commodity*afrekening in één keer te doen. Daarnaast is er een reconciliatie in het huidige proces. In het nieuwe systeem streeft GTS uiteraard naar een zo hoog mogelijke kwaliteit, maar kijkend naar de waarde van het gas in de keten zit de meeste waarde in de *commodity*en is het transport en alles wat ermee samenhangt slechts een relatief klein deel. GTS heeft de indruk dat de meeste partijen in de handelsketen graag een *settlement* erachter willen hebben. Willen ze als de kwaliteit van het stuursignaal 99,5 procent is, dan toch die halve procent nog regelen? GTS gaat in principe ook niet over het afrekenen van *commodity*. Het staat partijen die onderling gas afrekenen, vrij om zelf te bepalen op basis van elke gegevens zij dat doen.

Dhr. Halsema is verheugd te horen dat het streven is om naar een zo hoog mogelijke kwaliteit van het stuursignaal te gaan. Zijn vraag was niet of *settlement* al overbodig is. Er is een weg open voor nomen over de kwaliteit van het stuursignaal in de Codes.

Dhr. Borghols benadrukt dat het *settlement* zal blijven en dat het streven naar zo hoog mogelijke kwaliteit er zeker is, maar wel met het doelmatigheidscriterium. Men kan oneindig blijven investeren in systemen.

Dhr. Van Dijk gaat in op de vraag over blokbalancering. In de discussies is gesproken over een kloktijd van één, twee, drie, vier uur. De conclusie was dat dit dusdanig ingrijpend is in het geheel, dat GTS het onhaalbaar acht om dat nu te introduceren. Het haalde zoveel overhoop en kent zoveel principiële kanten, dat GTS het, mede gezien eerdere ervaringen met verschuiving van uren, onhaalbaar acht om uren als tijdseenheid te verlaten en grotere periodes te hanteren. Bovendien

zou het een zo grote impact hebben op alle systemen, dat zij daar nu niet aan durft te beginnen. Daarvoor heeft GTS een alternatief in de plaats gezet, de bèta, de grotere demping, waarmee een grotere mate van dagbalancering zou kunnen worden gerealiseerd als het systeem dat toestaat. Ook daaraan kleven voors en tegens en het is ook niet de heilige graal gebleken. Het introduceren van blokbiedingen in dit systeem is een heel forse wijziging waarvan GTS op dit moment niet alle consequenties kan overzien. Zij heeft het eerder bij de kop gehad en toen vanwege doelmatigheid gezegd: 'Deze route durven wij niet in te gaan.' Eerst zou een kosten-batenassessment moeten worden gedaan. Ook zou de mening van andere partijen moeten worden gehoord. Blokbiedingen vereisen heel ingrijpende wijzigingen.

De voorzitter gaat over tot de afronding van de hoorzitting. Hij dankt de aanwezigen voor hun komst en inbreng. Hij sluit de hoorzitting.

Bijlage 1: pleitnota dhr. Algra, GasTerra

Bijlage 2: sheets powerpointpresentatie dhr. Giesbertz, VOEG

Bijlage 3: schets dhr. Adrichem, GTS