

Autoriteit Consument en Markt
Directie Energie
Postbus 16326
2500 BH Den Haag
e-mail: ACM-post@acm.nl

Openbaar

Datum	30 november 2023	Eigenaar	[REDACTED]
Uw kenmerk	ACM/22/180812	Telefoonnummer	
Ons kenmerk/ID	TS01D63193E-281754515-19	E-mail	[REDACTED]@prorail.nl
Bijlage(n)	-		
Onderwerp	Ontwerpbesluit Niet-gebruikte transportrechten (GOTORK)		

Geachte mevrouw Leijten,

Op 26 oktober 2023 heeft de Autoriteit Consument en Markt (hierna: de ACM) het ontwerpbesluit 'Niet-gebruikte transportrechten (GOTORK)', met zaaknummer: ACM/22/180812, gepubliceerd. De ACM consulteert dit ontwerpbesluit van 26 oktober tot en met 7 december 2023. In deze periode kunnen zienswijzen worden ingediend bij dit ontwerpbesluit.

Van de geboden gelegenheid tot het geven van een zienswijze maakt ProRail graag gebruik.

Deze zienswijze is zowel geschreven vanuit het belang van ProRail B.V., als beheerder van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur¹, als vanuit het belang van Railinfratrust B.V., als eigenaar van die hoofdspoorweginfrastructuur en als houder van een ontheffing² van de verplichting tot het aanwijzen van een netbeheerder. Deze ontheffing geldt voor het tractie-energiesysteem van Railinfratrust.

Het tractie-energiesysteem is onderdeel van de hoofdspoorweginfrastructuur en voorziet zowel in de energiebehoefte van de diverse spoorwegondernemingen (tractie-energie via de bovenleiding) als in de energiebehoefte van ProRail zelf (onder meer voor de voeding van de technische systemen en bedrijfsvoeringsinstallaties en ten behoeve van de monitoring van de infra-installaties en beveiliging van het spoorwegverkeer). Zowel ProRail B.V. als Railinfratrust B.V. zijn volledig eigendom van de Nederlandse Staat.

Voordat ProRail inhoudelijk ingaat op het ontwerpbesluit, merkt ProRail graag het volgende op:

- ProRail staat in beginsel positief tegenover maatregelen om tot een efficiëntere benutting van de (schaarse) transportcapaciteit op het elektriciteitsnet te komen en om congestieproblemen te voorkomen of te verminderen.
- Het tractie-energiesysteem dat door ProRail wordt beheerd, bestaat voor het grootste deel uit een 1500 V-gelijksspanningsnet voor het reguliere treinvervoer en voor het overige uit een 25 kV-wisselspanningsnet voor de Betuweroute en de HSL. Dit tractie-energiesysteem is een gesloten distributiesysteem (GDS).
- Het GDS wordt gevoed vanuit ongeveer 200 aansluitingen op de netten van de diverse netbeheerders. Het gecontracteerd transportvermogen van deze aansluitingen ligt veelal tussen 5 en 10 MW voor het 1500 V-net en rond 60 MW voor het 25 kV-net. Voor deze netbeheerders is ProRail de contractpartij: ProRail contracteert dus het benodigde transportvermogen.
- De spoorwegondernemingen worden op grond van art. 1 lid 3 van de Elektriciteitswet gezien als afnemers (grootverbruikers) zonder eigen aansluiting.

¹ ProRail is houder van de concessie als bedoeld in artikel 16 lid 1 van de Spoorwegwet.

² Besluit van de ACM, met kenmerk ACM/DE/2014/202129 en zaaknummer 12.0310.30, 23 april 2014.

- Het huidige verbruik op de elektriciteitsaansluitingen die ProRail in gebruik heeft, kenmerkt zich door kortdurende piekbelastingen. Binnen de spoorwegbranche ontbreekt het aan instrumenten om dit (piek)verbruik te flexibiliseren.
- ProRail is als beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur onder meer verantwoordelijk voor de veilige berijdbaarheid en beschikbaarheid van de hoofdspoorwegen in Nederland. Het beschikbaar hebben en houden van transportcapaciteit is daarvoor één van de belangrijke voorwaarden. Van de spoorwegbeheerder wordt hierbij een hoge mate van robuustheid en transportzekerheid verwacht.

Onderstaand treft u de inhoudelijke reactie van ProRail aan op het ontwerpbesluit.

Kort samengevat krijgt de netbeheerder met dit ontwerpbesluit de mogelijkheid, onder specifieke voorwaarden, om gecontracteerd transportvermogen dat onnodig door aangesloten wordt aangehouden te verlagen, als zij dit niet binnen een redelijke termijn zullen gebruiken. Dit wordt 'GOTORK' genoemd, de afkorting van 'Gebruik Op Tijd Of Raak het Kwijt'. Hiertoe wordt een nieuw artikel aan de Netcode elektriciteit toegevoegd.

Volgens het ontwerpbesluit geeft dit de netbeheerder meer zekerheid over het toekomstig netgebruik van zijn aangesloten en wordt hierdoor het risico op onverwachte toenames in netgebruik verkleind. Hierdoor hoeft de netbeheerder kleinere veiligheidsmarges aan te houden voor de verwachte natuurlijke groei in het net bij het bepalen van de toekomstige vraag naar transport. Als gevolg hiervan kan het net efficiënter worden gebruikt en kunnen meer aanvragen om transport gehonoreerd worden. Toepassing van GOTORK wordt uitsluitend mogelijk gemaakt binnen congestiegebieden.

GOTORK zal volgens het ontwerpbesluit *niet* worden toegepast bij specifiek aangewezen aangesloten met een maatschappelijke functie. Hieronder vallen op grond van het nieuw voorgestelde art. 7.18 lid 6 onder b van de Netcode ook de "aansluitingen van installaties van de Dienst Justitiële Inrichtingen, ziekenhuizen en openbaar vervoersbedrijven". GOTORK wordt ook niet toegepast bij aansluitingen van voor de nationale veiligheid vitale processen (art. 7.18 lid 6 onder a).

De in art. 7.18 lid 6 van de Netcode gebruikte formulering is analoog aan de formulering in art. 9.43 lid 4 van de Netcode, op grond waarvan congestiemanagement met inzet van capaciteitsbeperking en niet-marktgebaseerde redispatch niet van toepassing is op dezelfde groep van aansluitingen. Doel van deze bepaling is om bij het nemen van maatregelen om congestie te voorkomen of te verminderen niet de veiligheid en het maatschappelijk belang in gedrang mogen komen.³

ProRail leest in de formulering van art. 7.18 lid 6 onder b dat GOTORK niet zal worden toegepast op aansluitingen waarmee het tractie-energiesysteem wordt gevoed dat door ProRail wordt beheerd. ProRail is zelf dan wel geen openbaar vervoersbedrijf, maar faciliteert als GDS-beheerder een energiesysteem waarmee spoorwagondernemingen hun treindiensten kunnen aanbieden. Binnen dit energiesysteem beheert ProRail allerlei technische installaties die voor de bedrijfsvoering of de veiligheid met betrekking tot het vervoer per spoor van belang zijn.

Toch kan bij toepassing van het nieuwe art. 7.18 lid 6 (en ook van art. 9.43 lid 4) onduidelijkheid ontstaan omdat het begrip 'installatie' in de elektriciteitswereld een gedefinieerd begrip is. Volgens de Begrippencode is een installatie "het samenstel van elektrisch materieel en leidingen van een aangeslotene, te rekenen na het overdrachtpunt van de aansluiting". Het tractie-energiesysteem dat door ProRail wordt beheerd is geen installatie, maar een *net* (namelijk een GDS). De tractie-energiesystemen van openbaar vervoersbedrijven die metro-, tram- en trolleybusdiensten aanbieden zijn meestal wél installaties. Zo beschouwd, vallen de technische installaties van ProRail *niet* onder art. 7.18 lid 6 onder b, terwijl dat naar inschatting waarschijnlijk wél de bedoeling van de ACM is.

ProRail vraagt om deze reden de ACM om in het definitieve besluit te verduidelijken dat het GDS dat door ProRail wordt beheerd óók onder de uitzondering valt. Dit kan bijvoorbeeld door de formulering van art. 7.18 aan te vullen ("op aansluitingen van *netten en* installaties van openbaar vervoersbedrijven") of door hierop in te gaan in de toelichting bij het definitieve besluit. Deze onduidelijkheid treedt ook op in art. 9.43, omdat hier eveneens over 'installaties' wordt gesproken.

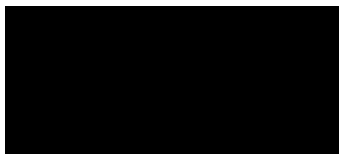
³ Zie Ontwerpbesluit Codebesluit congestiemanagement (zaaknummer ACM/20/039621, dd. 19 augustus 2021), randnr. 109.

Een deel van het door ProRail gecontracteerde transportvermogen wordt slechts incidenteel en onverwacht aangesproken voor vanuit bedrijfsvoering of de technische veiligheid van de installaties onvermijdelijke en niet-beïnvloedbare piekbelastingen. In de bedrijfsvoering van ProRail is het niet mogelijk om deze piekbelastingen te sturen, laat staan te regelen. Ingrijpen in de dienstregeling om capaciteit in het elektriciteitsnet beschikbaar te maken, zal gevolgen hebben voor de beschikbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur. Dit leidt doorgaans tot vertragingen en uitval van de treinenloop in het hele land.

Kort gezegd verzoekt ProRail de ACM om in het definitieve besluit te verduidelijken dat de uitzondering van het nieuwe art. 7.18 lid 6 onder b ook voor het (geëlektrificeerde) openbaar vervoer per spoor geldt en zowel de spoorwegondernemingen (als afnemers zonder aansluiting) als de railinfrabeheerder (ProRail/RIT, als beheerder van het GDS) betreft.

Deze consultatiereactie bevat geen vertrouwelijke onderdelen. ProRail is indien gewenst gaarne bereid deze consultatiereactie nader mondeling toe te lichten.

Hoogachtend,



Directeur Assetmanagement